

FAQ zur Campus - Innenstadt Verbindung für [WEBSITE](#)

HINTERGRUND

Warum soll etwas verändert werden?

Aktuell entspricht keine Strecke zwischen Innenstadt und Campus den Qualitätskriterien des Radverkehrskonzeptes ([siehe Radverkehrskonzept](#)). Der Rat der Stadt Bielefeld hat eine [Mobilitätsstrategie](#) beschlossen, um eine Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) zu erreichen. Aus diesem Grund sollen entsprechende Angebote im Stadtgebiet geschaffen werden. Auf den aktuellen Strecken zwischen Innenstadt und Campus gibt es Sicherheitsdefizite für Radfahrende und Gehende. Dazu gehört auch eine ausreichende Trennung zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, die es heute nicht gibt.

Warum brauchen wir so breite Radwege (2,55m)?

Durch den Beschluss des Radverkehrskonzeptes ([siehe Radverkehrskonzept](#)) gelten neue Standards für die unterschiedlichen Radverkehrsanlagen (Radweg, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen...). Dazu gehören ausreichende Breiten, damit auf den Haupttrouten ([siehe Haupttroutennetz](#)) mehr Radfahrerinnen und Radfahrern als heute sicher unterwegs sind. Für Radwege oder Radfahrstreifen entlang von Straßen wird ausreichend Abstand zum Fuß- und Kfz-Verkehr geschaffen. Außerdem wird das Überholen von langsameren Radfahrenden ermöglicht.

Welche Nutzungsfrequenzen liegen vor (Fußgänger, Rad, Auto, ÖPNV) und welche werden erwartet?

Das Verkehrsmodell der Stadt Bielefeld gibt Auskunft über das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs auf dem Stadtgebiet Bielefeld. Auf der Kurt-Schumacher-Straße fahren im Durchschnitt 10.000 Fahrzeuge an einem Tag. Die Jakob-Kaiser-Straße wird von ca. 5.800 Fahrzeugen pro Tag befahren. Bei beiden Straßen handelt es bei dem Verkehrsaufkommen vorrangig um Verkehre aus den angrenzenden Wohngebieten. Zusätzlich wird die Kurt-Schumacher-Straße auch von Personen mit der Quelle oder dem Ziel Universität durchfahren.

Aktuelle Zählungen des Radverkehrs (Mai/Juni 2024) weisen Radverkehrsmengen von bis zu 5000 Radelnden täglich auf, die über die Arndtstraße ins Quartier „Bielefelder Westen“ hinein- und hinausfahren. Zusätzlich gibt die Radzählstelle an der Stapenhorststraße ([siehe Zählstellen](#)) Aufschluss über die Radverkehrsmengen. Diese weist im Jahr 2024 wochentäglich 1900 Zählungen auf.

ÖPNV ist auf den Straßen Stapenhorststraße, Arndtstraße, Werther Straße, Schloßhofstraße (Bus) und Kurt-Schumacher-Straße (Nachtbus) vorhanden. Außerdem fährt die Stadtbahn von der Innenstadt über Hauptbahnhof und Siegfriedplatz bis Rudolf-Oetker-Halle unterirdisch, um auf der Kurt-Schumacher-Straße weiter in Richtung Campus oberirdisch zu fahren. Der ÖPNV soll nach dem [Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld](#) weiter ausgebaut werden. Weitere Informationen zum aktuellen Mobilitätsverhalten gibt es in der [Haushaltsbefragung zur Mobilität](#). Zielwerte sind in der vom Rat beschlossenen [Mobilitätsstrategie](#) festgeschrieben.

HAUPTROUTEN

Was ist mit den anderen Strecken?

Die weiteren Hauptrouten ([siehe Hauptroutennetz](#)) für den Radverkehr bleiben bestehen und sollen zudem verbessert werden. Die Vorzugstrasse soll bevorzugt werden. Das Ziel ist, möglichst zeitnah eine hochwertige Verbindung zwischen Innenstadt und Campus zu schaffen.

Warum wird nicht der Grünzug als Vorzugstrasse ausgewiesen?

Die Machbarkeitsuntersuchung zeigte bei der Variante „Grün“ durch den Grünzug folgende Schwierigkeiten auf: zusätzliche Versiegelung von Flächen, Eingriff in Natur (inkl. Baumfällungen), Konflikte mit dem Fußverkehr (insbesondere für Erholungssuchende und Kinder).

Die Strecke hätte außerdem Umwege und Engstellen, die nicht zu beseitigen wären. Hinzu käme die Lichtverschmutzung durch zusätzliche Beleuchtung. Radfahrende könnten die Wege nicht ganzjährig nutzen, da ein Winterdienst nur eingeschränkt möglich ist. Zu berücksichtigen ist außerdem der Angstraum im Dunkeln.

Wie soll die Rad-Anbindung an den Bielefelder Osten oder den Bahnhof erfolgen?

Die Radhauptrouten im Bielefelder Stadtgebiet sind als Netz aufgebaut, die zukünftig alle entsprechend ausgebaut werden sollen. [siehe auch Hauptroutennetz](#)

PLANUNG

Ist eine Verkürzung der Wegstrecke zwischen Melanchthonstraße und Kurt-Schumacher-Straße und/oder über das Libori-Gelände möglich?

Die genaue Streckenführung wird erst in den weiteren Planungen festgelegt, dabei werden auch zusätzliche Abkürzungen auf ihre Umsetzbarkeit hin untersucht.

Kann in der Fahrradstraße auf der Kurt-Schumacher-Straße auch Kfz-Verkehr zugelassen werden?

Eine Fahrradstraße kann für den Kfz-Verkehr, nur für Anlieger oder nur für ÖPNV freigegeben werden. Ob dies in der Kurt-Schumacher-Straße möglich ist, werden die weiteren Planungen ergeben.

Wie kann die Erreichbarkeit des Bültmannshofquartiers an der Kurt-Schumacher-Straße gewährleistet werden?

In den weiteren Planungen wird die Anbindung und Erreichbarkeit aller Zufahrten, Parkplätze und Lieferbereiche berücksichtigt.

Wie kann die Querung (Linksabbiegen) einer Fahrradstraße an der Kurt-Schumacher-Straße erfolgen?

Das Linksabbiegen kann mit Ampeln geregelt werden.

Wie wird die genaue Führung für den Radverkehr zur Uni z.B. zur Morgenbreede erfolgen?

Alle bisherigen Radfahrstrecken sind weiterhin nutzbar. Eine genaue Anbindung an die Universität (Uni) und auch an die Hochschule (HSBI) wird eng mit den Uni und HSBI abgestimmt. Die aktuellen Umbaupläne der Uni sind dabei mit einzubeziehen.

Wie können die Fahrradstraßen für den Radverkehr besser gestaltet werden, ohne dass dann der Kfz-Verkehr mit höheren Geschwindigkeiten unterwegs ist?

Für die Gestaltung von Fahrradstraßen gibt es unterschiedliche Möglichkeiten. Eine ausreichende Breite und eine Bevorrechtigung an Kreuzungen ist für den Radverkehr wichtig. Der Kfz-Verkehr muss dann allerdings durch Einbahnstraßen oder Unterbrechungen gelenkt werden. [Siehe auch Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen](#)

Wie soll die Fahrradstraße auf der Arndtstraße ausgestaltet werden?

Auf der Arndtstraße soll weiterhin Bus- und Kfz-Verkehr möglich sein. Die genaue Ausgestaltung erfolgt im Rahmen der weiteren Planungen.

Wie kann der Knoten Arndtstraße/Elsa-Brändström-Straße verbessert werden?

Die weiteren Planungen werden sich intensiv mit dem Knotenpunkt auseinandersetzen und auch die Führung des Radverkehrs entlang der Elsa-Brändström-Straße mit einbeziehen. Es muss außerdem die Verkehrsberuhigung des Emil-Groß-Platzes berücksichtigt werden.

Wie kann der Knoten Kurt-Schumacher-Straße/Voltmannstraße verbessert werden?

Die weiteren Planungen werden sich intensiv mit dem Knotenpunkt auseinandersetzen und auch die Pläne der Universität mitberücksichtigen. Ob eine kurzfristige Lösung ohne Veränderung des Knotenpunktes möglich ist, ist im weiteren Planungsprozess zu prüfen.

Was ist auf der Melanchthonstraße geplant?

Die genaue Radverkehrsführung wird erst in den weiteren Planungen ausgestaltet. Falls möglich, könnte die Melanchthonstraße zur Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr in eine Richtung werden. [Siehe Verkehrskonzept Bielefelder Westen](#)

Könnte die Stapenhorststraße zur Einbahnstraße gemacht werden?

Als klassifizierte Straße hat die Stapenhorststraße eine Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr. Bei einer Anpassung müsste eine Alternativstrecke definiert werden, die zusätzliche Verkehre aufnehmen soll. Dies wird aktuell weder bei der Werther Straße noch bei der Jöllenbecker Straße gesehen, diese Option wird daher derzeit nicht weiter gefolgt.

Wie sollen die Kreuzungen bei der Einrichtung einer Einbahnstraße die zusätzlichen Verkehre aufnehmen?

Die Machbarkeitsstudie untersuchte die Abwicklung der aktuellen Verkehrsstärken und stellte eine grundsätzliche Umsetzbarkeit fest. Erst in den Planungen werden Knotenpunkte und Ampelschaltungen ausgearbeitet.

Werden durch die Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Kurt-Schumacher-Straße Mehrverkehre im Wohngebiet „Bielefelder Westen“ produziert?

Die Verkehrsführung im Wohngebiet ist so auszugestalten, dass Durchgangsverkehr verhindert wird. [\(siehe Verkehrskonzept Bielefelder Westen\)](#)

Ist bei der Planung die Verkehrsentwicklung in den nächsten 15 Jahren mitberücksichtigt?

Die Planungen orientieren sich an den Zielen der vom Rat beschlossenen Mobilitätsstrategie [\(siehe Mobilitätsstrategie\)](#), sie sind daher langfristig angelegt.

PARKEN

Wo soll zukünftig geparkt werden?

Für entfallende Parkplätze werden aktuell Möglichkeiten für Quartiersparken geprüft.

Werden Quartiersgaragen errichtet?

Aktuell werden im Quartier „Bielefelder Westen“ die Möglichkeiten für Quartiersparkhäuser geprüft.