Sitzung der Bezirksvertretung Heepen am 15.01.2026
Stellungnahme zur Drucksache 7303/2020-2025
Rad- und Gehweg Talbrückenstraße zwischen Viadukt und Halhof

Text des Antrages:

Die Verwaltung wird gebeten, die Bedingungen für eine Realisierung eines Rad-/Fußweges an der Nordseite der Talbrückenstraße, zwischen Viadukt und Halhof, zu erarbeiten und der Bezirksvertretung zu unterbreiten.

Stellungnahme des Amtes für Verkehr

Die benötigte Fläche für den von der BV Heepen vorgeschlagenen Radweg nördlich der Talbrückenstraße liegt sowohl in der Zuständigkeit der Deutschen Bahn als auch in der Zuständigkeit des Umweltamtes, welches wie folgt Stellung nimmt:

Der beantragte Radweg nördlich der Talbrückenstraße liegt in der Johannisbachaue, welche Teil des Biotopverbundsystems von herausragender Bedeutung ist. Es handelt sich um die Verbundfläche VB-DT-BI-3916-002 Johannisbachsystem mit Nebensieks im Ravensberger Hügelland. Das Schutzziel ist der Erhalt eines ausgedehnten, verzweigten Sieksystems mit strukturreichen Offenland-, Gewässer- und Gehölz-Lebensräumen als herausragender Refugial- und Vernetzungsbiotop innerhalb des Agrarraumes des Ravensberger Hügellandes. Die Biotopverbundflächen von herausragender Bedeutung sind in dem Regionalplan als Bereich zum Schutz der Natur aufgenommen.

Ein Radweg nördlich der Talbrückenstraße würde einen Streifen von ca. 6,50 m parallel zum Fahrbahnrand in Anspruch nehmen. Die zu beanspruchende Fläche wird zum Teil als Mähwiese extensiv genutzt, zum Teil handelt es sich um eine Feuchtbrache mit Gehölzbestand entlang des Straßenraumes. Es handelt sich hierbei um hochwertige Biotoptypen. Daher ist das Vorhaben nach § 30 LNatSchG i. V. mit § 14 BNatSchG ein Eingriff in Natur und Landschaft. Der Eingriff ist als vermeidbar zu werten, da der Ausbau des Radweges zu keiner Verbesserung der Querungssituation im Bereich des Halhofes führt und aus dem Ausbau des Radweges keine Vorteile erkennbar sind.

Der Ausbau des Radweges ist aus Sicht des Naturschutzes abzulehnen.

Darüber hinaus ist der Bereich im Landschaftsplan Bielefeld-Ost als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt. Der Ausbau von Straßen und Wegen im Landschaftsschutzgebiet ist verboten (Nr. 2.2 A a) Landschaftsplan Bielefeld-Ost). Da der Ausbau des Radweges zu keiner Verbesserung der Querungssituation im Bereich des Halhofes führt, liegen hier nach erster Einschätzung die Voraussetzungen für eine Befreiung nach § 67 BNatSchG i. V. mit § 75 LNatSchG nicht vor.

Der Halhof und die Talbrückenstraße liegen innerhalb des vom Rat der Stadt Bielefeld 2016 beschlossenen Konzepts Johannisbachtal – Obersee. Auch dieses Konzept enthält Querungshilfen im Bereich des Parkplatzes am Viadukt und am Halhof. Der Halhof als Naturbildungsstätte und die Johannisbachaue sind als Einheit zu sehen, da in der Johannisbachaue die Natur vor Ort erlebt werden kann. Daher ist auch aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde die Errichtung einer Fußgängerampel mehr als erforderlich.

Amt für Verkehr, 16.12.2025, -2128

Am 16.04.2024 fand ein Ortstermin an der Talbrückenstraße mit Vertreter*innen der Bezirksvertretung Heepen statt. Dabei wurde deutlich, dass seitens der BV der Wunsch nach einer sicheren Querungsmöglichkeit besteht – bevorzugt in Form einer Lichtsignalanlage auf Höhe des Halhofs. Hintergrund ist, dass an dieser Stelle verschiedene Verkehrsteilnehmende regelmäßig die Straße queren müssen: Radfahrende aus Richtung Osten (Wirtschaftsweg) mit Ziel Obersee oder Halhof, der Freizeitradverkehr, Reiterinnen sowie künftig vermehrt auch Schulklassen und Kinder mit Beeinträchtigungen, die ab voraussichtlich August das neue „Grüne Klassenzimmer“ am Halhof besuchen. Aufgrund eingeschränkter Sichtverhältnisse und der besonderen Bedürfnisse der genannten Nutzergruppen wurde im Nachgang eine Anfrage an Straßen.NRW gestellt, mit der Bitte, die Einrichtung einer gesicherten Querungsmöglichkeit zu prüfen.

Nachfolgende Antwort von Straßen.NRW:

> Diese Verkehrseinrichtung (Fußgängerlichtsignalanlage) untersteht den strengen Regelungen gem. § 39 Abs. 1 und § 45 Abs. 9 StVO und ist anordnungspflichtig durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde (hier Amt für Verkehr). Die Prüfung, ob eine Anlage erforderlich ist, wird maßgeblich durch das Querungsaufkommen und den örtlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen bestimmt. Die Prüfung hierzu ist von dort durchzuführen. Die technischen Bestimmungen stützen sich auf die StVO, VwV-StVO, den RiLSA, den RAL und den R-FGÜ. Für eine sachgerechte Prüfung und rechtssichere Anordnung ist zwingend eine Erhebung des Querungsaufkommens nach den gängigen Kriterien beizufügen. Zudem sind die vorhandenen Verkehrsverhältnisse und das Unfallgeschehen für eine Verhältnismäßigkeitsprüfung heranzuziehen.
>
> Eine aktuelle Unfallauswertung der letzten 3 Jahre ermittelt insgesamt 5 Unfälle, davon 3 der Kat. 1-4. Allerdings hängt kein Unfall mit Querungsvorgängen auf der Landesstraße zusammen.
>
> Bei der aktuellen Verkehrsbelastung gemäß SVZ 2021 ist die L 779 in diesem Abschnitt durchschnittlich mit 13.823 Kfz/d belastet, davon entfallen 466 Kfz/d auf den Schwerverkehr.
>
> Die Kurvenlage ermöglicht eine gegenseitige Sichtbarkeit des fließenden Verkehrs und des Querungswilligen aufgrund der Kurvenlage nach meiner Einschätzung bei 70 - 80 m. Der Anhalteweg (Haltesichtweite) beträgt bei den stationär durchgesetzten 50 km/h 38 m bei nasser Fahrbahn. Insofern sollte ein Fußgänger / Tierführer die Straße queren können ohne zu spät erkannt zu werden.
>
> Weitere Möglichkeiten zur Sicherung von Fußgängerquerung wären:
> - Bauliche Mittelinseln. Diese sind bedingt durch die Fahrbahnbreite und Flächenverfügbarkeit, also hier nur mit baulichen Umgestaltungen möglich.
> - Ober- oder Unterführungen des Fußverkehrs. Diese schließe ich allerdings hier gänzlich aus.
>
> Aufgrund meiner vorstehenden Ausführungen halte ich eine Fußgänger-LSA in diesem Bereich derzeit auch angesichts der angespannten Personal- und Haushaltslage nicht für angemessen und durchsetzbar.

Auch wenn sowohl das Umweltamt als auch die Bezirksvertretung Heepen die Einrichtung einer Lichtsignalanlage ausdrücklich unterstützen und diese aus Sicht des Natur- und Nutzerschutzes nachvollziehbar und sinnvoll erscheint, müssen wir feststellen, dass eine Umsetzung gegen die eindeutige Einschätzung von Straßen.NRW derzeit nicht realisierbar ist. Ohne eine positive fachliche Bewertung der zuständigen Landesbehörde kann eine Lichtsignalanlage nicht angeordnet werden. Wir können die Maßnahme daher trotz der fachlichen und politischen Unterstützung vor Ort nicht weiterverfolgen.
Gez. Lewald