

Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 29.04.2026

Stellungnahme des Amtes für Verkehr zum Antrag gemäß §24 GO NRW Drucksache 0162/2025-2030

Umwidmung einer Fahrspur der Arndtstraße / Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens (Protected Bikelane)

Anregung:

Ich beantrage die Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens auf der rechten Fahrspur der Arndtstraße Richtung Elsa-Brändström-Straße, und zwar ab Ende des baulichen Radwegs an der Mindener Straße in Höhe Goldbach/Arndtstraße. Ferner beantrage ich, den geschützten Radfahrstreifen sowohl an den baulichen Radweg entlang der Mindener Straße als auch an die aus nordwestlicher Richtung kommende Arndtstraße anzubinden.

Antwort des Amtes für Verkehr

Bauliche Realisierbarkeit

Die Mindener Straße in Fahrtrichtung Elsa-Brändström-Straße ist bis zur Einmündung für den Busverkehr in die Arndtstraße durch den Parkstreifen einspurig. Die Umnutzung des rechten Fahrstreifens bis zum Übergang in die Elsa-Brändström-Straße ist aus verkehrlicher Sicht hinsichtlich der Fahrspuraufteilung möglich. Hierbei ist im Anschluss an den Parkstreifen mit entsprechenden Markierungen eine Einspurigkeit beizubehalten.

Einbindung in die bestehende Radverkehrsanlagen

Unterhalb des OWD mündet die Arndtstraße aus westlicher Richtung in die Mindener Straße. In diesem Bereich wird der Bus- und Kfz-Verkehr aus westlicher Richtung auf die übergeordnete Straße geführt. An dieser Stelle müsste der geschützte Radfahrstreifen gequert werden.

Der bauliche Radweg entlang der Mindener Straße quert die Arndtstraße auf Höhe der OWD-Brücke/Goldstraße um im weiteren Verlauf gemeinsam mit dem Fußverkehr durch den Tunnel zur Elsa-Brändström-Straße geführt zu werden. Um den Radverkehr auf den geschützten Radfahrstreifen zu führen, kann der Übergang auf den Radfahrstreifen bereits frühzeitig erfolgen (auf Höhe der vorhandenen Signalanlage im Bereich der Einmündung in die Arndtstraße). Hierbei ist eine direkte Einbindung des Radverkehrs aus dem nordwestlichen Teil der Arndtstraße nicht direkt möglich.

Alternativ ist ein Beginn des Radfahrstreifens erst im Bereich der Eisenbahnunterführung möglich. Hierbei könnte der Radverkehr aus Richtung Mindener-Straße sowie aus Richtung Arndtstraße gemeinsam mit dem Bus- und Kfz Verkehr in Richtung der Eisenbahnunterführung geführt werden.

Im Bereich des Übergangs der Arndtstraße in die Elsa-Brändström-Straße hinter der Eisenbahnunterführung ist eine Signalanlage für den querenden Fuß- und Radverkehr entlang der Arndtstraße vorhanden. Dieser Bereich ist für die Einbindung des geschützten Radfahrstreifens anzupassen, um einen sicheren Übergang auf den bestehenden Radweg entlang der Elsa-Brändström-Straße sowie in Richtung Emil-Groß-Platz (mit einer Aufstellfläche zum indirekten Linksabbiegen) zu gewährleisten.

Nutzung durch den Radverkehr

Der Radfahrstreifen wäre nur für die Fahrtrichtung stadteinwärts nutzbar. Der Radverkehr in Richtung Westen müsste weiterhin den Geh- und Radwegtunnel unter der Eisenbahnstrecke nutzen. Somit würde dieser Radverkehr links der Fahrbahn und des Radfahrstreifens geführt werden. Eine Beidrichtungsführung auf dem Radfahrstreifen ist mit den skizzierten kleinteiligen Anpassungen nicht realisierbar.

Fazit

Die Umsetzung des geschützten Radfahrstreifens ist mit zusätzlichen baulichen Maßnahmen in den Übergangsbereichen realisierbar. Der Radverkehr kann auf dieser Verbindung nur in stadteinwärtiger Richtung nutzen. Zur Verbesserung der Gesamtsituation für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Eisenbahnunterführung ist eine gesamtheitliche Betrachtung beider Fahrtrichtungen des Radverkehrs zu empfehlen. Dies ist im Rahmen der Realisierung der Radverkehrsverbindung entlang der Elsa-Brändström-Straße als Verbindung zwischen der Altstadt und dem Bielefelder Westen und einem Teil der Verbindung Campus-Innenstadt vorgesehen.

Gez.
Lewald