BV Jöllenbeck 15.05.2025

Sitzung der Bezirksvertretung Jöllenbeck am 19.01.23
Beschlusscontrolling zur Drucksache 5331/2020-2025
Haltverbot auf der Jöllenbecker Straße zwischen Telgenbrink und Wörheider Weg einrichten

Beschlusstext des Antrags

Am 19.01.23 hat die Bezirksvertretung Jöllenbeck folgenden Beschluss zur Drucksache 5331/2020-2025 gefasst:

Die Verwaltung wird beauftragt, an der Jöllenbecker Straße, zwischen Telgenbrink und Wörheider Weg, in Fahrtrichtung Jöllenbeck ein Park- und Halteverbot anzuordnen.

Bericht des Amts für Verkehr

Vor Ort befindet sich begleitend zur Fahrbahn der Jöllenbecker Straße ein Seitenstreifen, welcher sich außerhalb geschlossener Ortschaft befindet. Die Fahrbahn ist ca. 3,8 m und der Seitenstreifen ca. 1,7 m breit. Grundsätzlich ist der Seitenstreifen auch zum Parken geeignet. Nach der StVO darf außerhalb nicht links der Fahrstreifenbegrenzungslinie, welchen einen Seitenstreifen abgrenzt, gehalten und geparkt werden, wenn sich rechts der Fahrstreifenbegrenzungslinie ein Seitenstreifen befindet.

Die Örtlichkeit wurde über einen längeren Zeitraum beobachtet, um ein repräsentatives Ergebnis zu erhalten. In dieser Zeit standen wiederholt Fahrzeuge in dem genannten Bereich. Sofern Fahrzeuge dort parkten (z. B. Kunden für das ansässige Tattoo-Studio bzw. Friseurgeschäft), müssen Radfahrende den Seitenstreifen verlassen und auf der Fahrbahn fahren. Bei den Beobachtungen konnte festgestellt werden, dass der Bereich auch von Anwohnern der Malachitstraße beparkt wird, da in der Malachitstraße hoher Parkbedarf herrscht. Zudem gilt in dem Prüfungsbereich bereits Höhe der Bushaltestelle „Horstheide“ ein Parkverbot. Jeweils 15 m vor und hinter dem Haltestellen-Schild darf nicht geparkt werden.

Nach Anhörung der Kollegen der Radverkehrsförderung sowie dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Polizei erfolgt folgende Abwägung:

Wie oben ausgeführt, müssen Fahrzeuge auf dem Seitenstreifen parken. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO führt genauer aus, dass langsam fahrende Fahrzeuge nicht behindert werden dürfen. Besonders außerhalb geschlossener Ortslagen werden Seitenstreifen von langsamen Fahrzeugen (Mofas, Radfahrende, Traktoren usw.) genutzt, um den fließenden Verkehr nicht zu behindern.
Es liegt somit eine entsprechende Behinderung langsam fahrender Fahrzeuge vor.

Grundsätzlich muss ein Fahrzeug, welches vom Seitenstreifen auf die Fahrbahn wechselt (bzw. anfährt), den rückwärtigen Verkehr beachten und den Vorrang gewähren. Allerdings ist das in diesem Bereich, wo der fließende Verkehr mit 70 km/h fahren darf, nicht ungefährlich. Dem Radverkehr hier eine sichere Einfädlung zu ermöglichen, wäre nur durch eine bauliche Veränderung zu erreichen. Auch wenn die dortige Bushaltestelle noch behindertengerecht ausgebaut werden muss, findet sich nach Absprache mit der Verkehrsplanung keine ausreichend große Fläche (ohne Ankauf), um dort eine sichere Radverkehrsführung unterzubringen. Ein evtl. Ankauf scheidet darüber hinaus aus, da die Häuser fast direkt an die Straße grenzen und daher kaum Ankauffläche vorhanden ist.

Daneben muss der Seitenstreifen auch ausreichend breit sein. Nach den Messungen beträgt der Seitenstreifen ca. 1,70 m und bedingt, dass dort stehende Fahrzeuge mit ca. 0,30 m auf die Fahrbahn reichen (Autobreite pauschal 2,00 m). Die Fahrbahnbegrenzungslinie ist hier 0,25 m breit. Bei einer verbleibenden Restfahrbahnbreite von ca. 3,75 m besteht keine Behinderung des fließenden Verkehres. An einem stehenden Fahrzeug könnte noch mit einem Sicherheitsabstand von mind. 1 m vorbeigefahren werden. Ebenso verhält es sich bei einem an einem parkenden Fahrzeug vorbeifahrenden Fahrrad, das ebenfalls mit einem Sicherheitsabstand von 2,0 m (außerorts) überholt werden muss. In der Realität wird sowohl der Bus, als auch das Fahrrad überholt. Vor Ort weichen Autos beim Überholen immer wieder auf die mittig gelegene Sperrfläche bzw. die Linksabbiege-Spur aus, was einerseits nicht rechtens ist und andererseits die durchgängige Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs erfordert.

Nach den Beobachtungen stehen zu unterschiedlichen Zeiten ein bis vier Fahrzeuge im genannten Bereich, nachts weniger bis gar keine. Der Parkbedarf ist daher gering. Ein dortiges HV hätte nur für wenige Kfz-Führende Auswirkungen. Auch wenn in der angrenzenden Malachitstraße der Parkbedarf größer ist, ist im Gegenzug der Sicherheitsgewinn für den Radverkehr sehr groß. Hier ist der Vorteil für den Radverkehr wichtiger als das Parkbedürfnis der (wenigen) Fahrzeuge.

Aus den zuvor genannten Gründen sind die Voraussetzungen des § 45 StVO für die Anordnungen eines absoluten Haltverbotes an genannter Stelle erfüllt, so dass ein solches angeordnet wird.

Die Maßnahme lässt sich zwar nicht mit der Radverkehrsförderung begründen, dennoch schafft sie durch eine stetige und behinderungsfreie Linienführung Verbesserungen.

Info: die Anlieger werden in einem Infoschreiben über die bevorstehende Maßnahme in Kenntnis gesetzt.

Gez.
Lewald