Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 11.11.2026, 51-29 13

Drucksachen-Nr.

1802/2025-2030

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Jöllenbeck	26.11.2026	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Verkehrssituation im Örkenweg

Betroffene Produktgruppe

11.02.07

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine Auswirkungen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine Auswirkungen

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

BV Jöllenbeck, 20.08.2009 Punkt 7 Drucksache 6961/2004-2009
BV Jöllenbeck, 08.03.2012, Punkt 6, Drucksache: ohne
BV Jöllenbeck, 27.02.2014, Punkt 7, Drucksache: 7034/2009-2014
BV Jöllenbeck, 12.09.2019, Punkt 6, Drucksache: 9257/2014-2020
BV Jöllenbeck, 06.06.2024, Punkt 7, Drucksache: 8096/2020-2025
BV Jöllenbeck, 30.04.2026, Punkt 5.1, Drucksache: 1105/2025-2030

Sachverhalt:

Hintergrund:

Der Örkenweg war auf Grund seiner verkehrlichen Belastung und der daraus folgenden verkehrlichen Situation wiederholt Thema in der Bezirksvertretung. Da einige der dazu gegebenen Antworten bereits etwa 10 Jahre zurück liegen, soll mit dieser Informationsvorlage einmal die Gesamtsituation dargestellt werden.

Der Örkenweg ist entsprechend seiner Verkehrsfunktion als Haupterschließungsstraße einzustufen. Er verbindet die Vilsendorfer Straße mit der Eickumer Straße und dient in erster Linie der Erschließung der angrenzenden Wohngebiete mit ca. 1.750 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die Straße verfügt durchgehend über beidseitige Gehwege, sodass der Fußgängerverkehr baulich vom Kraftfahrzeugverkehr getrennt geführt wird.

Bereits im Rahmen des Um- und Ausbaus Anfang der 1990er Jahre wurde der Örkenweg bewusst verkehrsberuhigt gestaltet. Die Fahrbahnbreiten wurden vergleichsweise gering ausgeführt und die Straße als Tempo-30-Zone mit der Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ ausgewiesen. Ziel dieser Gestaltung war es, die Attraktivität des Örkenwegs als leistungsfähige Verbindung zwischen der Vilsendorfer Straße und der Eickumer Straße zu reduzieren und den überörtlichen Verkehr auf die dafür vorgesehenen Hauptverkehrsstraßen zu lenken.

Gleichwohl lässt sich ein gewisser Anteil an Durchgangsverkehr nicht vollständig vermeiden. Insbesondere während der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten wird der Örkenweg genutzt, um den Ortskern Jöllenbeck zu umfahren. Außerhalb dieser Zeiten ist das Verkehrsaufkommen insgesamt gering. Der ermittelte Schwerverkehrsanteil liegt mit 5,28 % beziehungsweise 2,47 % im für eine Haupterschließungsstraße üblichen Bereich und weist keine Besonderheiten auf.

Im Rahmen einer aktuellen Verkehrszählung wurden während der Spitzenstunden zwischen 07:00 Uhr und 09:00 Uhr insgesamt 662 Kraftfahrzeuge erfasst. Davon entfielen 196 Fahrzeuge (29,61 %) auf den Durchgangsverkehr. In der Nachmittagszählung zwischen 15:00 Uhr und 17:00 Uhr wurden 588 Kraftfahrzeuge gezählt, von denen 191 Fahrzeuge (28,85 %) dem Durchgangsverkehr zuzuordnen waren.

Die Erhebung zeigt damit zugleich, dass mehr als 70 % des Verkehrs Anliegerverkehr ist.

Seit dem Jahr 2012 gab es verschiedene Anträge, den Verkehr im Örkenweg weiter zu beruhigen. Diese werden im Folgenden samt der Möglichkeit ihrer Umsetzung dargestellt.

1. Anlieger frei

Im Jahr 2012 wurde angeregt, den Durchgangsverkehr durch die Anordnung eines Verkehrszeichens „Verbot der Durchfahrt“ mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ zu reduzieren. Eine solche Regelung ist jedoch nicht geeignet, den gewünschten Effekt nachhaltig zu erzielen. Nach ständiger Rechtsprechung ist der Begriff des Anliegers weit auszulegen. Als Anlieger gilt jede Person, die in der betreffenden Straße ein berechtigtes Anliegen hat, beispielsweise Anwohner, Besucher, Kunden, Lieferanten, Handwerker, Pflegekräfte oder sonstige Personen mit einem Ziel innerhalb der Straße. Eine wirksame Kontrolle, ob tatsächlich ein Anliegen besteht, ist im fließenden Verkehr praktisch nicht möglich.

Aus diesem Grund hat die Bezirksregierung Detmold die Straßenverkehrsbehörden bereits vor Jahren angewiesen, entsprechende Regelungen nur dort anzuordnen, wo deren Überwachung tatsächlich gewährleistet werden kann. Diese Voraussetzung ist im Örkenweg nicht gegeben.

Eine wirksam kontrollierbare Beschränkung könnte lediglich durch eine vollständige Sperrung einer Zufahrt – auch für Anlieger – erreicht werden. Je nach Örtlichkeit dieser Sperrung, müssten auf Grund der Gebietsstruktur der Siedlung jedoch noch weitere Straßen wie die Straße Am Waldschlösschen, die Bierwelle oder der Belzweg gesperrt werden. Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht fehlt für eine solche Sperrung allerdings die notwendige Gefahrenlage.

Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen richtet sich nach § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Danach dürfen Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs grundsätzlich nur angeordnet werden, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine konkrete Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Teilnahme am Straßenverkehr erheblich übersteigt.

2. Verkehrsversuch

Im Jahr 2014 kam die Idee auf, den Örkenweg selbst in der Mitte abzubinden, sprich zu sperren und diese Sperrung mittels eines Verkehrsversuches zu testen. Nach der hierzu ergangenen Rechtsprechung setzt ein Verkehrsversuch voraus, dass eine konkrete Gefahrenlage bereits festgestellt wurde. Zulässig ist ein Verkehrsversuch lediglich zur Erprobung verschiedener geeigneter Maßnahmen zur Beseitigung einer bereits nachgewiesenen Gefahr. Dagegen erlaubt § 45 StVO keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen nach dem Prinzip „Versuch und Irrtum“, um zunächst festzustellen, ob überhaupt eine Gefahrenlage besteht. Eine allgemeine Experimentierklausel enthält die Straßenverkehrs-Ordnung nicht.

Vor jeder Anordnung eines Verkehrsversuchs ist deshalb zunächst eine umfassende Bestandsaufnahme der örtlichen Situation erforderlich. Erst wenn hieraus eine besondere Gefahrenlage hervorgeht, kann geprüft werden, welche Maßnahmen geeignet und erforderlich sind und ob deren Auswirkungen im Rahmen eines Verkehrsversuchs untersucht werden sollen. Eine solche Gefahrenlage ließ sich weder zum damaligen Zeitpunkt noch aktuell nachweisen. Der vorhandene Durchgangsverkehr erreicht zwar in den Spitzenzeiten einen Anteil von rund 30%, begründet für sich genommen jedoch keine qualifizierte Gefahrenlage, die eine Beschränkung des fließenden Verkehrs rechtfertigen könnte.

Gleichzeitig zeigt die Verkehrszählung, dass der überwiegende Teil des Verkehrs aus Anliegerverkehr besteht und daher auch durch verkehrsrechtliche Beschränkungen nicht entfallen würde. Da die gesetzlichen Voraussetzungen des § 45 StVO nicht erfüllt sind, besteht weder eine rechtliche Grundlage für eine Sperrung des Örkenwegs noch für die Anordnung eines Verkehrsversuchs. Weitergehende Maßnahmen der Verkehrsberuhigung oder zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs können daher nach geltendem Straßenverkehrsrecht nicht rechtssicher angeordnet werden.

3. LKW-Durchfahrtsverbot

Im Rahmen der durchgeführten Verkehrserhebungen konnte aufgrund der geringen Fahrbahnbreite des Örkenwegs festgestellt werden, dass sich bei Begegnungsverkehr von Lastkraftwagen Konfliktsituationen ergeben. Insbesondere ist nachgewiesen worden, dass Fahrzeuge bei Begegnungen teilweise auf die angrenzenden Gehwege ausweichen müssen, um den Begegnungsvorgang überhaupt durchführen zu können.

Vor dem Hintergrund der örtlichen Straßenverhältnisse sowie der bestehenden Schulwegeführung wurde hierin eine entsprechende Gefahrenlage gesehen. Zur Beseitigung dieser Gefahrenlage ist der Schwerverkehr auf den Anliegerverkehr beschränkt worden. Darüber hinaus wurde die Einfahrt für Lastkraftwagen ausschließlich aus Fahrtrichtung Eickumer Straße zugelassen, um Begegnungsverkehr von Lastkraftwagen innerhalb des Örkenwegs weitestgehend zu vermeiden und die Verkehrssicherheit nachhaltig zu erhöhen.

4. Möglichkeiten weiterer Maßnahmen

Ungeachtet der derzeit fehlenden straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für weitergehende Beschränkungen des allgemeinen Kraftfahrzeugverkehrs bestehen grundsätzlich Möglichkeiten, den Durchgangsverkehr im Örkenweg künftig weiter zu reduzieren.
Der Örkenweg ist Bestandteil des beschlossenen Radverkehrskonzeptes der Stadt Bielefeld und für eine zukünftige Umgestaltung zu einer Fahrradstraße vorgesehen. Im Rahmen einer solchen Planung können – abhängig von der konkreten Ausgestaltung der Maßnahme und der verkehrsrechtlichen Bewertung – auch weitergehende Regelungen zur Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs beziehungsweise zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs rechtlich zulässig sein.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann jedoch keine belastbare Aussage zum Zeitpunkt der Umsetzung oder zum konkreten Umfang der Maßnahmen getroffen werden.

Unabhängig hiervon besteht grundsätzlich die Möglichkeit, eine bauliche Abbindung des Örkenwegs vorzunehmen. Eine derartige Maßnahme würde nicht auf straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach der Straßenverkehrs-Ordnung beruhen, sondern auf einer straßenbaulichen Umgestaltung der Verkehrsfläche. Die Entscheidung hierüber wäre im Rahmen eines gesonderten straßenplanerischen und politischen Abwägungsprozesses unter Berücksichtigung der verkehrlichen, städtebaulichen sowie finanziellen Auswirkungen zu treffen

5. Fazit

Der Örkenweg erfüllt als Haupterschließungsstraße überwiegend die Funktion der Erschließung der angrenzenden Wohngebiete. Zwar beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs in den Spitzenzeiten rund 30 %, jedoch besteht der überwiegende Teil des Verkehrs aus Anliegerverkehr.

Es liegen weder aktuell noch in der Vergangenheit die nach § 45 StVO erforderlichen besonderen örtlichen Gefahrenlagen vor, die weitergehende verkehrsrechtliche Maßnahmen wie eine Sperrung, ein „Anlieger frei“-Verbot oder einen Verkehrsversuch rechtlich rechtfertigen würden.

Bereits umgesetzt wurde ein Lkw-Durchfahrtsverbot für den Durchgangsverkehr.

Langfristig könnten eine Umgestaltung des Örkenwegs zur Fahrradstraße oder eine bauliche Abbindung den Durchgangsverkehr weiter reduzieren. Beide Maßnahmen erfordern jedoch separate Planungs- und Entscheidungsverfahren und sind derzeit weder konkret terminiert noch beschlossen.

Beigeordneter **Adamski**	Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.