

|                                    |                                         |                              |                                             |                                  |  |
|------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------|--|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b>        | <b>Drucksachen-Nr.<br/>M/17/1010-01</b> | <b>Termin<br/>08.09.2021</b> | <b>Bezirksvertretung<br/>Alt-Oberhausen</b> |                                  |  |
| <b><u>Bericht / Mitteilung</u></b> |                                         |                              | <b>öffentlich</b>                           |                                  |  |
| <b>Termin</b>                      | <b>Gremium</b>                          | <b>Vorlage<br/>zur*</b>      | <b>Ergebnis</b>                             | <b>Beschluss-<br/>kontrolle*</b> |  |
| 08.09.2021                         | Bezirksvertretung Alt-Oberhausen        | K                            |                                             |                                  |  |

## **Berichtsgegenstand**

Einrichtung einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h auf der Helmholtzstraße im Abschnitt von der Havensteinstraße bis Goebenstraße

## **Sachdarstellung**

In der Sitzung der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen am 10.03.2021 ist die Verwaltung beauftragt worden, im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten zu prüfen, ob in dem Streckenabschnitt der Helmholtzstraße zwischen der Havensteinstraße und Goebenstraße die Geschwindigkeit durch Verkehrszeichen 274-30 Straßenverkehrsordnung auf 30 km/h reduziert werden kann (A/17/0507-01). Nach allgemeiner Einschätzung aus der Bevölkerung bzw. von Anwohnern ist sowohl der Radverkehr als auch der Fußgängerverkehr durch die derzeitige Verkehrsführung Gefahren ausgesetzt.

Die Anordnung einer verkehrsbeschränkenden Maßnahme bedarf grundsätzlich einer Überprüfung der Verkehrssituation durch die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde und der Polizei. Ein Beschluss eines Ausschusses oder der Bezirksvertretung kann diese Überprüfung nicht ersetzen.

Die vorliegend geforderte Geschwindigkeitsbeschränkung findet ihre Grundlage in § 45 Abs. 1 und 9 Straßenverkehrsordnung (StVO). Denn nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung wichtiger Rechtsgüter erheblich übersteigt.

|                                                           |                                                            |                       |                          |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------|
| <b>Stellv. Bereichsleiterin<br/>Bereich 5-6/Mobilität</b> | <b>Dezernat 5/Umwelt,<br/>Gesundheit und<br/>Mobilität</b> | <b>Kämmerer</b>       | <b>Oberbürgermeister</b> |
| <b>Mauksch<br/>23.08.2021</b>                             | <b>Motschull i. V.<br/>24.08.2021</b>                      | <b>Datum</b>          | <b>Datum</b>             |
| * Vorlage zur:                                            |                                                            | * Ergebnis :          |                          |
| Kenntnisnahme (K)                                         |                                                            | Beteiligung:          |                          |
|                                                           |                                                            | Personalrat           | [ ]                      |
|                                                           |                                                            | Gleichstellungsstelle | [ ]                      |

|                             |                                        |                              |                                             |
|-----------------------------|----------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b> | <b>Drucksache Nr.<br/>M/17/1010-01</b> | <b>Termin<br/>08.09.2021</b> | <b>Bezirksvertretung<br/>Alt-Oberhausen</b> |
|-----------------------------|----------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------|

Für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung müssen zwei wichtige Kriterien erfüllt sein.

Erstens eine konkrete Gefahr für die Sicherheit des Verkehrs. Zur Annahme einer derartigen Gefahrenlage bedarf es nicht des Nachweises, dass jederzeit mit einem Schadenseintritt zu rechnen ist. Es genügt die Feststellung, die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder auf einer bestimmten Strecke einer Straße lege die Befürchtung nahe, es könnten – möglicherweise durch Zusammentreffen mehrerer gefahrenträchtiger Umstände – irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten. Dies kann aus den nachfolgenden Gründen vorliegen:

- durch eine deutlich erhöhte Unfallhäufigkeit mit gleichartigen Unfällen, z. B. Unfallrate weit überdurchschnittlich mit Häufung von bestimmten Unfallursachen
- durch das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, z. B. unangepasstes Fahrverhalten, überhöhte Geschwindigkeiten
- von der Straße selbst, z. B. durch deren Ausbauzustand, spezielle örtliche Gegebenheiten wie Kurven, Steigungen und Gefälle, Spurrinnen, die Zusammenführung von Verkehrsströmen und/oder durch eine große Verkehrsdichte.

Zweitens muss diese Gefahrenlage das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs erheblich übersteigen.

Eine Auswertung der Unfallzahlen der letzten drei Jahre durch die Polizei hat im Bereich des zu überprüfenden Streckenabschnitts keine Auffälligkeiten ergeben. So ereigneten sich im Jahre 2019 13 Verkehrsunfälle der Kategorie 5 (Verkehrsunfall mit leichtem Sachschaden), im Jahr 2020 12 Unfälle, davon 1 Unfall der Kategorie 2 (Verkehrsunfall mit Schwerverletztem), 1 Unfall der Kategorie 3 (Verkehrsunfall mit Leichtverletztem), 10 Unfälle der Kategorie 5. Von Januar bis Juni 2021 ereigneten sich 2 Verkehrsunfälle in der Kategorie 5.

Die für die Identifizierung einer Unfallhäufungsstelle maßgeblichen Unfälle der Kategorie 2 und 3 waren nicht auf eine überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen. Bei dem Unfall im Juli 2020 stürzte ein Radfahrer, weil ein Fußgänger den Radfahrer nicht beachtet hatte und im November 2020 über sah ein PKW beim Wenden einen Radfahrer. Insgesamt kommt die Polizei zu dem Schluss, dass die Helmholtzstraße in diesem Abschnitt in Hinsicht auf die Unfallzahlen unauffällig ist.

Zur Fußgängersicherung stehen sowohl im Knotenpunkt Havensteinstraße / Helmholtzstraße und als auch an der Helmholtzstraße / Elsässer Straße eine Lichtsignalanlage zur Verfügung. In Höhe der Langemarkstraße können Fußgänger gesichert über einen Fußgängerüberweg die Straßenseite wechseln. Dies stellt schon ein bereits hohes Niveau der Fußgängersicherung dar.

Allerdings birgt der Ausbauzustand der Helmholtzstraße in diesem Bereich sowohl für den in östlicher Richtung fahrenden Radfahrer als auch für den in westlicher Richtung fahrenden Kraftfahrzeugführer gewisse Gefahrenmomente. Der ostwärts fahrende Radfahrer muss sich in Höhe der Zufahrt des Parkhauses entgegen der Einbahnstraße auf einem 1,50 m breiten Radfahrstreifen bewegen. Bedingt durch die am südlichen Fahrbahnrand parkenden Fahrzeuge (teilweise bis in den Radweg hinein) besteht für den Radfahrer kein Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr. Dadurch orientiert sich der Radfahrer tendenziell Richtung entgegenkommenden Fahrverkehr. Durch die derzeit zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h verstärkt sich das räumliche „Engegefühl“, so dass die Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit diesem Unsicherheitsfaktor entgegenwirken würde. In analoger Anlehnung an die Öffnungen von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung sollte auch hier die zul. Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden.

|                             |                                        |                              |                                             |
|-----------------------------|----------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b> | <b>Drucksache Nr.<br/>M/17/1010-01</b> | <b>Termin<br/>08.09.2021</b> | <b>Bezirksvertretung<br/>Alt-Oberhausen</b> |
|-----------------------------|----------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------|

80 Das nachfolgende Bild zeigt die Verkehrssituation vor Ort.  
81



82  
83 Quelle: Streetsmart

84  
85 Aus diesem Grund soll im Einvernehmen mit der Straßenbaubehörde und der Polizei auf der  
86 Helmholtzstraße zwischen der Havensteinstraße und Goebenstraße eine Streckengeschwindigkeit  
87 von 30 km/h (Verkehrszeichen 274-30 StVO) angeordnet werden.  
88