

Vorlageart:	Berichtsvorlage
Federführung:	Mobilität
Verantwortung:	Frau Mauksh, Dr. Palotz

Evaluation der Querungsstellen des Radverkehrs

Beratungsfolge

16.09.2026	Stadtplanungs- und Umweltausschuss	Kenntnisnahme
------------	------------------------------------	---------------

Bezug

B/17/3160-01

Sachverhalt

1
2 In Oberhausen verlaufen mehrere Rad- und Fußwegetrassen hauptsächlich auf ehemaligen
3 Bahntrassen. Diese bilden eine zentrale Achse für den Rad- und Fußverkehr abseits des
4 Straßennetzes. Die Querungsstellen dieser Trassen mit Stadtstraßen, die oft keine sicheren
5 und komfortablen Überquerungen bieten, sind Konfliktstellen. Die Verwaltung hat zur
6 Förderung des Radverkehrs 13 dieser Stellen im Jahr 2024 und 2025 baulich aufgewertet.
7
8 Ziel dieser Maßnahme war es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Reisezeiten zu
9 verringern und die Trassen aufzuwerten, insbesondere durch eine Bevorrechtigung des Rad-
10 und Fußverkehrs. Neben der Verbesserung des Komforts und der Sicherheit wird auch die
11 Barrierefreiheit durch taktile Leitelemente und Absenkungen optimiert.
12
13 Die Umsetzung der Querungen erfolgte nach den Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft
14 fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) für
15 fahrrad- und fußgängerfreundliche Querungsstellen. Die Maßnahmen sind Teil des
16 Radverkehrskonzeptes sowie des beschlossenen Straßen- und Wegekonzeptes der Stadt
17 Oberhausen.
18
19 Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat das Projekt im Rahmen der
20 Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in
21 Deutschland mit rund 884.500 Euro an Bundesmitteln gefördert. Das Gesamtvolumen des
22 Projekts beträgt rund 1,5 Millionen Euro.

Evaluation der Querungsstellen des Radverkehrs

Das Projekt wurde seitens des beauftragten Ingenieurbüros nach Abschluss der Baumaßnahmen mit einer Evaluation abgeschlossen. Im Rahmen der Evaluation wurde die Wirkung der Umgestaltung der Querungsstellen auf Basis von Verkehrsdaten sowie unter Einbeziehung von Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger untersucht. Dafür wurden Kurzzeitzählungen an den Querungsstellen der Trassen "HOAG-Trasse", "Grüner Pfad", "Richard-Wagner-Allee/Jakobi-Trasse" und "Styrumer Allee" im Jahr 2021 vor und 2024 bzw. 2025 nach Umsetzung der Baumaßnahmen durchgeführt.

Insgesamt zeigt der Vergleich der Verkehrsdaten eine positive Entwicklung der Radverkehrsmenge. Es zeigt sich über alle Knotenpunkte ein Anstieg des DTV von 314 Rad/24h im Vergleich zum Jahr 2021. An einzelnen Knotenpunkten wurde jedoch auch ein Rückgang der Verkehrsmengen registriert.

Zu nennen ist die in der Evaluation betonte abweichende Belastungssituation an der Richard-Wagner-Allee/ Fahnhorststraße, die eine kontinuierliche Überprüfung der aktuellen Vorfahrtsregelung im Hinblick auf die tatsächlichen Verkehrsströme sinnvoll erscheinen lässt. Weiterhin wurde an einigen Knotenpunkten eine Beeinträchtigung der Sichtverhältnisse durch seitlichen Grünbewuchs festgestellt.

Kritisch angemerkt wurde seitens der Bürgerinnen und Bürger die hohe Anzahl an Verkehrszeichen an einzelnen Querungsstellen, wodurch die Übersichtlichkeit stellenweise als eingeschränkt wahrgenommen wird. Ebenfalls wurde seitens der Bürgerschaft angeregt, die Beleuchtungssituation insbesondere in den Annäherungsbereichen an die Querungsstellen weiter zu verbessern, um die Sichtbarkeit von querenden Radfahrenden bei Dunkelheit zusätzlich zu erhöhen.

Im Frühjahr 2026 kam es zu einer Häufung von Unfällen an Querungsstellen, welche eine besondere Betrachtung der Verwaltung im Rahmen einer weitergehenden Evaluation sowie ein Handlungskonzept zur Verbesserung der Sicherheit erforderte.

Für die Darstellung der aktuellen Situation wurde eine Unfallauswertung aller Querungsstellen im Stadtgebiet Oberhausen für die Jahre 2024, 2025 und 2026 (bis März) bei der Polizei Oberhausen angefordert. Die Auswertung ist dem Anhang zu entnehmen.

Die Verwaltung nimmt die Unfälle sowie die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger ernst und beschäftigt sich noch einmal umfassend im Rahmen einer Bestandsaufnahme mit allen Querungsstellen, die im Rahmen des Förderprojektes umgestaltet wurden.

In der Unfallkommission der Stadt Oberhausen vom 13.05.2026 wurden die registrierten Unfälle thematisiert und es wurde sich für eine Änderung der Vorfahrtsregelung an der Fahnhorststraße ausgesprochen.

Weiterhin werden Maßnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen, wenn im Rahmen der Betrachtung Problematiken identifiziert worden sind.

I. Betrachtung der Querungsstellen

HOAG-Trasse

Graßhofstraße

An der Querungsstelle Graßhofstraße wurden im Jahr 2025 zwei Unfälle registriert, davon einer mit Personenschaden mit Leichtverletzten sowie einer mit Sachschaden. In einem Fall wurde eine Person leicht verletzt. Vor dem Umbau wurde in den Jahren 2021 bis 2023 keine Unfälle registriert. Im Jahr des Umbaus 2024 wurde ein Unfall zwischen Pkw und Fahrrad registriert. Der Statistik konnte nicht entnommen werden, ob sich der Unfall vor oder nach dem Umbau ereignete.

Die Verwaltung wurde wiederholt auf eingeschränkte Sichtverhältnisse hingewiesen, die insbesondere auf seitlichen Grünbewuchs zurückzuführen waren. Infolge dessen wurde ein umfassender Grünschnitt beauftragt. Diese Maßnahme führte zu einer deutlichen Verbesserung der Einsehbarkeit und damit der Verkehrssicherheit vor Ort.

Bahnstraße

Die Querungsstelle an der Bahnstraße ist aufgrund des hohen Anteils des motorisierten Verkehrs nicht bevorrechtigt für den Rad- und Fußverkehr. Dort befindet sich eine Zählstelle, die einen durchschnittlichen Radverkehrsanteil von 439 Fahrrädern pro Tag erfasst, was im stadtweiten Vergleich als hoch einzustufen ist. Am Spitzentag wurden 2.305 Fahrräder registriert. Nach dem Umbau der Querungsstelle wurden im Zeitraum von 2024 bis 2026 keine Unfälle registriert.

Vor dem Umbau wurde in den Jahren 2021 bis 2023 ein Unfall (Alleinunfall) des Radverkehrs an der Querungsstelle registriert.

Von-Trotha-Straße

An der Querungsstelle Von-Trotha-Straße gingen nach dem Umbau Hinweise zur nicht eindeutigen Wegweisung sowie zur fehlerhaften Nutzung ein. Daraufhin wurde Ende 2025 eine ergänzende Beschilderung installiert.

Zudem kommt es vereinzelt zu problematischen Situationen infolge von Rückstau im Kfz-Verkehr aus Richtung Westrampe. Aufgrund der baulichen Einengung kann die Querungsstelle jeweils nur von einem Fahrzeug passiert werden, sodass es zeitweise zu Blockaden kommt. In solchen Fällen weicht der Radverkehr auf den Gehweg aus, wodurch Konflikte mit dem Fußverkehr entstehen können. Die Verwaltung prüft aktuell Maßnahmen zur Vermeidung solcher Konflikte. Trotz dieser Problemlagen wurden nach dem Umbau im Zeitraum von 2024 bis 2026 keine Unfälle verzeichnet.

Hagedornstraße

An der Querungsstelle Hagedornstraße wurden im Jahr 2026 zwei Unfälle mit Personenschaden mit Leichtverletzten, sowie 2025 ein Unfall mit Sachschaden registriert. Alle drei Unfälle ereigneten sich zwischen Fahrrad und Pkw, wobei an den Unfällen im Jahr 2026 jeweils Pedelecs beteiligt waren. Vor dem Umbau wurde in den Jahren 2021 bis 2023 ein Unfall mit Sachschaden zwischen Pkw und Fahrrad an der Querungsstelle registriert.

Grüner Pfad

Skagerrakstraße

Am Knotenpunkt Skagerrakstraße wurde die ursprüngliche Vorfahrtsregelung aus Gründen der Verkehrssicherheit beibehalten. Aufgrund eines angrenzenden Brückenbauwerks bestehen eingeschränkte Sichtverhältnisse, die eine Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs nicht zulassen.

Während der Bauphase kam es zu einem Unfall im motorisierten Längsverkehr mit einer schwerverletzten Person infolge einer Kollision mit einer Mittelinsel. Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs wurden nach dem Umbau nicht registriert.

Die Verkehrszählungen zeigen für das Jahr 2025 eine hohe Nutzung. Am Spitzentag wurden im Jahr 2025 2.332 Fahrräder innerhalb von 24 Stunden erfasst, während der durchschnittliche Werktagewert bei 494 Fahrrädern pro Tag lag.

Styrumer Allee

Auf der Styrumer Allee konnten vereinzelt Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr entlang der Trasse beobachtet werden. Eine Erklärung hierfür ist unter anderem die Anordnung von Sitzgelegenheiten und Abfallbehälter.

Grevenstraße

An der Querungsstelle Grevenstraße wurde im Jahr 2025 ein Unfall mit Personenschaden mit Leichtverletzten zwischen Pkw und Pedelec registriert. Zudem wurden Beeinträchtigungen der Sichtverhältnisse durch Grünbewuchs sowie parkende Kfz festgestellt, welche nachfolgend durch Grünschnitt sowie Kontrollen des kommunalen Ordnungsdienstes verringert wurden.

Akazienstraße

Auch an der Querungsstelle Akazienstraße wurden Grünbewuchs sowie verbotenerweise parkende Kfz als einschränkender Faktor für die Sichtbeziehungen identifiziert. Es wurden ebenfalls entsprechende Maßnahmen durch die Verwaltung initiiert. Sowohl in den Jahren 2021 bis 2023 vor dem Umbau sowie danach im Zeitraum von 2024 bis 2026 wurden keine Unfälle registriert.

Richard-Wagner-Allee

Für die Richard-Wagner-Allee wurde im Jahr 2025 ein durchschnittlicher werktäglicher Radverkehr von 540 Fahrrädern ermittelt. Dieser Wert ist im gesamtstädtischen Vergleich als hoch zu bewerten. Es konnten vereinzelt Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr entlang der Trasse beobachtet werden. Dies kann unter anderem durch die unterschiedlichen Wegeoberflächen sowie die Anordnung von Sitzgelegenheiten und Abfallbehältern erklärt werden.

Dorstener Straße

An diesem Knotenpunkt wurde die ursprüngliche Vorfahrtsregelung aufgrund der Nähe zum großen Knotenpunkt Sterkrader Straße beibehalten. Die Querung wurde in Richtung der bestehenden Lichtsignalanlage versetzt und in die Signalisierung integriert.

An der Querungsstelle wurden sowohl vor dem Umbau im Zeitraum von 2021 bis 2023 als auch danach in den Jahren 2024 bis 2026 keine Unfälle registriert.

Herbertstraße

Die Sichtbeziehungen vor Ort konnten durch den beauftragten Grünschnitt verbessert werden. An der Querungsstelle wurden sowohl vor dem Umbau zwischen 2021 und 2023 als auch danach in den Jahren 2024 bis 2026 keine Unfälle registriert.

Kniestraße

An der Querungsstelle Kniestraße wurden im Jahr 2024 zwei Unfälle mit leichtverletzten Personen registriert, diese ereigneten sich jeweils zwischen Fahrrad und Pkw. Eine genaue zeitliche Zuordnung der Unfälle vor oder nach dem Umbau ist auf Grundlage der vorliegenden Unfallstatistik der Polizei nicht möglich, da keine konkreten Unfalldaten angegeben sind.

Winkelstraße

An der Querungsstelle Winkelstraße wurde im Jahr 2025 ein Unfall mit einer leichtverletzten Person nach dem Umbau registriert. Der Unfall ereignete sich zwischen zwei Pkw im Längsverkehr.

Fahnhorststraße

In den Jahren 2024 bis 2026 wurden an der Querungsstelle Fahnhorststraße zwei Unfälle mit Sachschaden, fünf Unfälle mit Personenschaden mit Leichtverletzten jeweils mit Beteiligung von Pkw und Fahrrad sowie ein Unfall mit einer schwerverletzten Person mit Beteiligung von Pkw und E-Scooter registriert. Aufgrund dieser Unfallzahlen ist die Querungsstelle an der Fahnhorststraße sowohl in der 1-Jahres- als auch in der 3-Jahres-Betrachtung als Unfallhäufungsstelle einzustufen. In der Unfallstatistik der Jahre 2021 bis 2023 sind zwei Unfälle registriert worden, jedoch ohne Beteiligung des Fuß- oder Radverkehrs.

Die Verkehrserhebung im März 2026 an diesem Standort ergab eine hohe Belastung durch den Kfz-Verkehr mit 9300 Kfz pro 24 Stunden gegenüber 630 querenden Fahrrädern pro Tag. Gleichzeitig liegt eine große Zahl querender Fußgänger vor.

Die Querungsstelle wurde nachfolgend umfangreich durch die Verwaltung geprüft und im Rahmen der Unfallkommission thematisiert. Eine Verkehrsuntersuchung, welche Erkenntnisse zu Unfallursachen sowie beinahe Unfällen bringen soll, ist durch die Verwaltung beauftragt worden. Die Unfallkommission hat sich in ihrer Sitzung im April für eine Änderung der Bevorrechtigung an der Querungsstelle ausgesprochen.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zeigten im Auswertungszeitraum von vier Wochen 160 kritische bis hochkritische Begegnungen zwischen Rad-/E-Scooter und Kfz. Aus der Analyse geht hervor, dass die Konfliktauslöser an der Querung vor allem Kfz auf der Fahnhorststraße sind, welche die Vorfahrtsregelung für den Fuß- und Radverkehr nicht einhalten. Teilweise wird die Geschwindigkeit im Annäherungsbereich der Querung nicht oder nur unzureichend reduziert. Diese Analyse verdeutlicht einen Handlungsbedarf. Unmittelbar nach dem Ende der Auswertung wurde der Beschluss der Unfallkommission umgesetzt und die Vorfahrtsregelung geändert.

Michelstraße

An der Querungsstelle Michelstraße wurde im Jahr 2024 ein Unfall mit leichtverletzten Personen mit Beteiligung eines Pkw und eines Fahrrads registriert. Im Zeitraum von 2021 bis 2023 wurden zuvor keine Unfälle an dieser Stelle erfasst.

Übergreifende Feststellungen

Alle Querungsstellen wurden barrierefrei ausgestaltet und stellen gegenüber der vorherigen Ausgestaltung eine erhebliche Verbesserung für den Fußverkehr dar.

Die Maßnahmen zum Grünschnitt haben zu einer Verbesserung der Sichtbeziehungen an mehreren Querungsstellen beigetragen und sind für die Verkehrssicherheit weiterhin von Bedeutung.

II. Maßnahmenvorschläge

Zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Wahrnehmbarkeit der Querungssituationen, werden nachfolgend konkrete Maßnahmen mit unterschiedlichem Umsetzungshorizont vorgeschlagen. Ein zentraler Ansatzpunkt ist die gezielte Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden für die besondere Konfliktsituation zwischen querendem Rad- und Fußverkehr sowie dem motorisierten Verkehr.

Kurzfristige Maßnahmen

Nachfolgend werden Maßnahmen zur kurzfristigen Verbesserung der Sicherheit an den Querungsstelle sowie der Prävention von Unfällen zwischen Kfz und Fahrrädern vorgestellt, welche bereits in Teilen aufgrund des akuten Handlungsbedarfes durch die Stadtverwaltung Oberhausen initiiert wurden.

Verbesserung der Führung des Radverkehrs Querungsstelle Fahnhorststraße (Anlage 1)

Die Führung des Radverkehrs an der Fahnhorststraße aus Richtung OLGA-Park kommend, wird ergänzend zu den bereits umgesetzten Maßnahmen angepasst. Dazu wird das bestehende rote Pflaster des straßenbegleitenden Weges neu angeordnet sowie eine Markierung auf dem Pflaster aufgebracht, die zur gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen Fuß- und Radverkehr auffordert. Bisher gab es keine getrennte Führung des Radverkehrs. Eine eindeutige Führung als getrennter Geh- und Radweg ermöglicht eine erhöhte Aufmerksamkeit des Radverkehrs auf die nachfolgende Querungsstelle.

Weiterhin soll das Parken in diesem Bereich der Fahnhorststraße unterbunden werden, sodass der Fuß- und Radverkehr aus dieser Fahrtrichtung, die möglicherweise die Fahrbahn über die Querungsstelle kreuzen, besser durch den Kfz-Verkehr gesehen werden kann.

Mittelfristige Maßnahmen

Neben baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen ist auch die konsequente Kontrolle und Ahndung von Verkehrsverstößen von zentraler Bedeutung. Für den ruhenden Verkehr ist der Kommunale Ordnungsdienst zuständig, während Verstöße gegen Vorfahrts- und Geschwindigkeitsregelungen durch die Polizei Oberhausen überwacht werden. Regelmäßige Kontrollen an allen auffälligen Querungsstellen durch beide Institutionen sind erforderlich, um die Einhaltung der bestehenden Regelungen nachhaltig sicherzustellen.

Darüber hinaus soll der regelmäßige Grünschnitt an allen Querungsstellen zur Sicherstellung guter Sichtbeziehungen dauerhaft beibehalten werden.

Zur Verbesserung der Situation im ruhenden Verkehr prüft die Verwaltung zudem geeignete Maßnahmen, um regelwidriges Parken im Bereich der Querungsstellen zu unterbinden.

Dauerhafte Maßnahmen (Monitoring und Betrieb)

Weiterhin ist vorgesehen, die Daten der Radverkehrszählstellen sowie die Verkehrszahlen des Kfz-Verkehrs kontinuierlich auszuwerten, um Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und bei Bedarf nachsteuern zu können. Hierzu werden neue Methoden angewendet, um Gefahrenstellen frühzeitig zu erkennen. Dadurch können nicht nur Standorte, die durch Unfälle auffällig werden, in Betracht gezogen werden, sondern auch risikoreiche Situationen, die bisher nicht statistisch erfasst werden, können bei der Planung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit helfen.

Bestehende Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr werden weiterhin beobachtet, um bei Bedarf geeignete Maßnahmen zur Entschärfung dieser Konflikte entwickeln und umsetzen zu können.

In diesem Jahr wurden bereits Erhebungen der Situation vor Ort mit einer KI-gestützten Verkehrskamera gemacht. Diese Beobachtungen sollen verstetigt und das Verkehrsgeschehen vor Ort regelmäßig beobachtet und bewertet werden. Aus diesen Beobachtungen können Schlüsse für weitere Maßnahmen, die zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden beitragen, abgeleitet werden.

Anlage/n

1 - Anlage - Fahnhorststraße Radführung

2 - Anlage - Verkehrsunfallauswertung der Querungsstellen