

h_da

h_da

hochschule darmstadt
bau- und umweltingenieurwesen

member of
-eurt+
EUROPEAN UNIVERSITY
OF TECHNOLOGY

Digitaler Dienstag

Einstreifige Kernfahrbahn mit Schutzstreifen

07. Oktober 2025

Ziel



Ausgangssituation



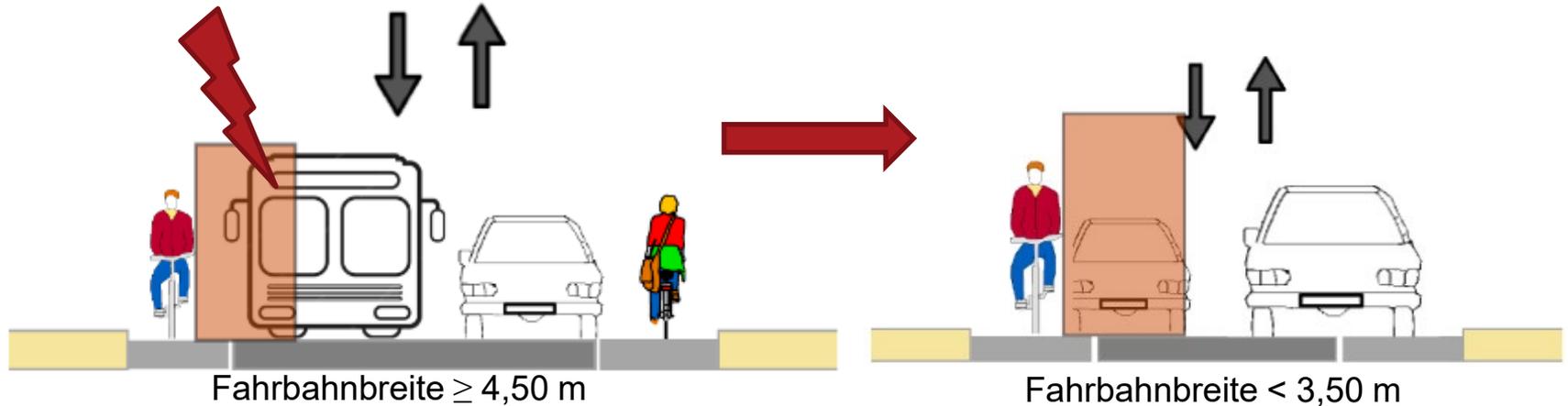
Zahlreiche Erfahrungen

- international
 - Dänemark (2015), Frankreich (2015), Niederlande (2005), Österreich (2024), Schweden (2006), Schweiz (2018)
 - D-A-CH-Tagung (Oktober 2025)
- national
 - Mobilitätsforum Bund (2013-2017, außerorts)
 - Baden-Württemberg (2019), Nordrhein-Westfalen (2017), Hessen (2023)

Breitere Kernfahrbahn vs. breitere Schutzstreifen

Leitlinieneffekt suggeriert Überholen von Radverkehr trotz Gegenverkehr

- zu geringer Überholabstand zum Radverkehr aufgrund von Begegnungsfall
- eine Verbreiterung der Kernfahrbahn ist keine zielführende Lösung, da dann auch bei größeren Fahrzeugen die Sicherheitsräume zwischen Kfz und Radfahrenden problematisch bleiben: Begegnungsfall SV – Pkw – Rad (– Rad) möglich!!



Grundprinzip und Einsatzbereiche



Niederlande
(Meerssen © Fischer)



Frankreich
(Bretagne)



NRW
(Esch – Thenhoven)



BW
(Bild: Stadt Konstanz)

Einsatzbereich an Haupttrouten

- enge Straßenräume
- Vermeiden von Mindestquerschnitten
- Vermeiden von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr
- Übergangslösung in Radnetzen

h_da

h_da

hochschule darmstadt
bau- und umweltingenieurwesen

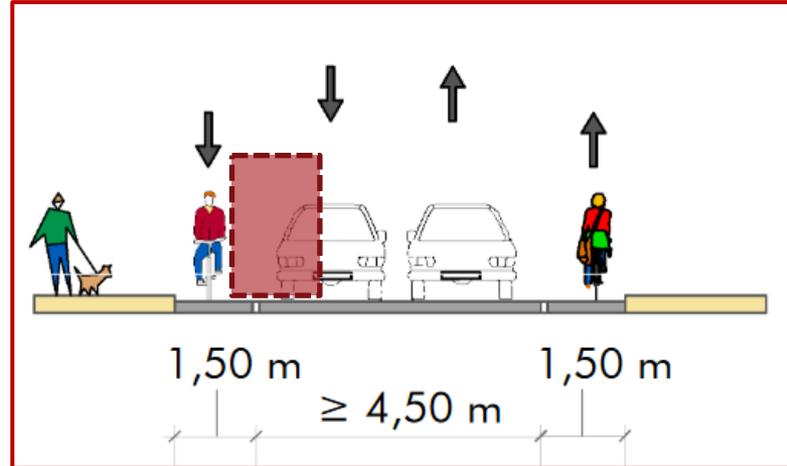
member of
-eurt+
EUROPEAN UNIVERSITY
OF TECHNOLOGY

Verkehrsversuch „Einstreifige Kernfahrbahn“ und Schutzstreifen – mehr Sicherheit für Fuß- und Radverkehr

Forschungsprojekt: Industriestraße Heusenstamm

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann, Laura Kehrer M.Eng.
Hochschule Darmstadt

Problematik der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)



Quelle: HMWEVW,
Radnetz Hessen –
Qualitätsstandards und
Musterlösungen, 2.
Auflage November 2020
(letzte Korrektur Februar
2022)

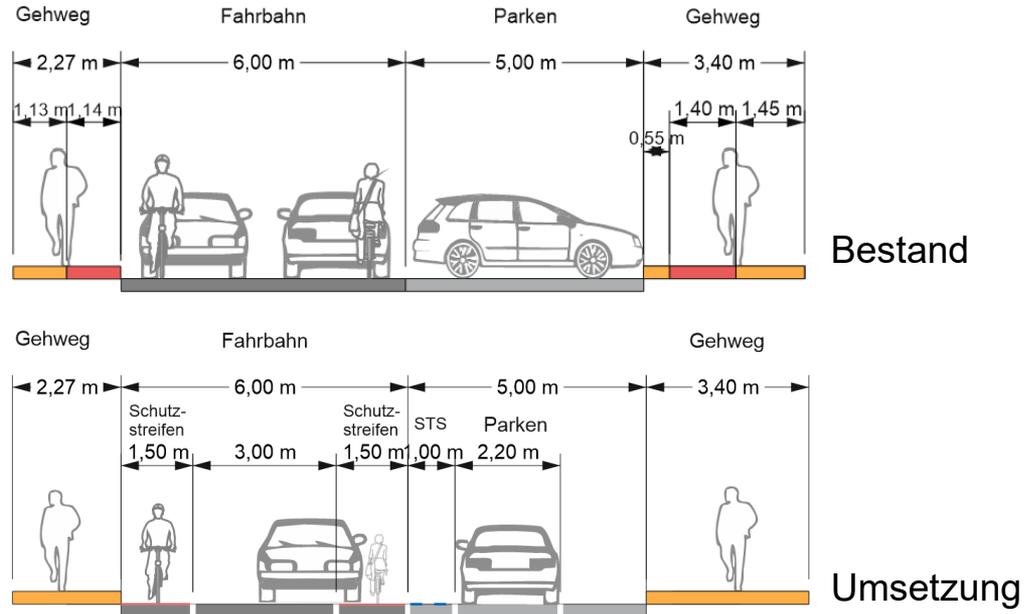
Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, zu Absatz 4, Satz 2, I. Allgemeines (5) der VwV-StVO:
„Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können.“ (Dies entspricht nach RASt bzw. ERA einer Breite von 4,50 m.)

Die Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kfz-Verkehr in seltenen Fällen ist eine sehr offene Festlegung. Im Begegnungsverkehr wird er heute eigentlich immer mitgenutzt. Der Sicherheitsabstand zum Radverkehr passt beim Vorbeifahren selten.

Verkehrsversuch



- **Hauptroute** für Fuß- und Radverkehr mit wichtiger Verbindungsfunktion
- **Alltags- und Freizeitverkehr**
- **Länge 510 m**
- **Verkehrsversuch** ab 01.11.2023 (1 Jahr), Verlängerung bis 31.10.2026



Eindrücke vorher/ nachher



vorher



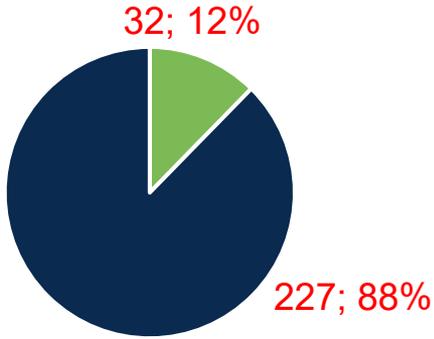
nachher



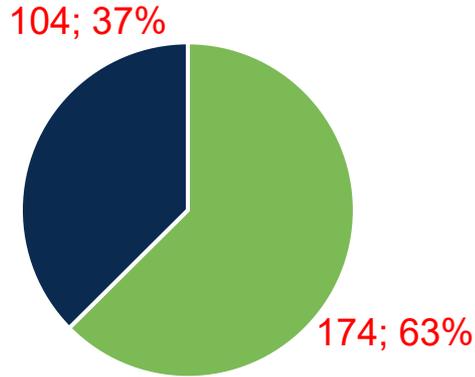
Veränderungen

■ Gehweg ■ Fahrbahn

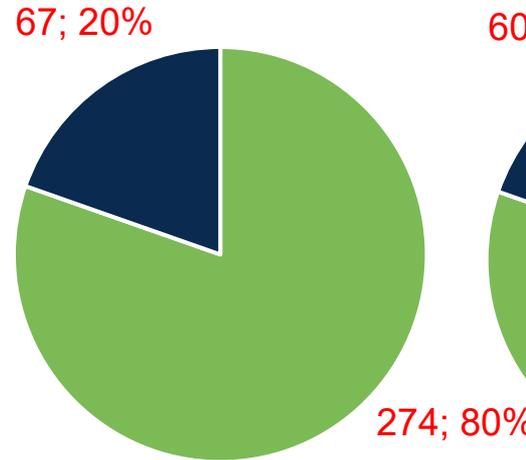
März 2023



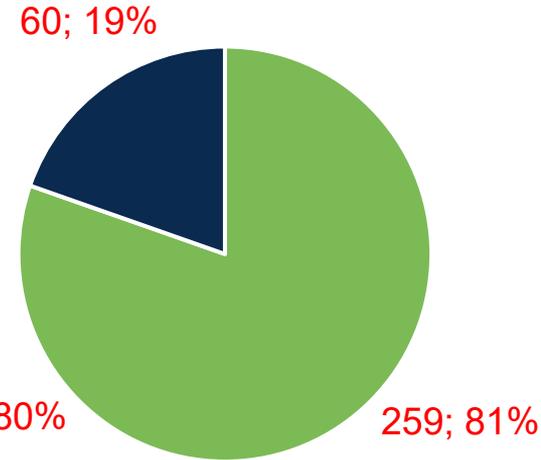
November 2023



Juni 2024

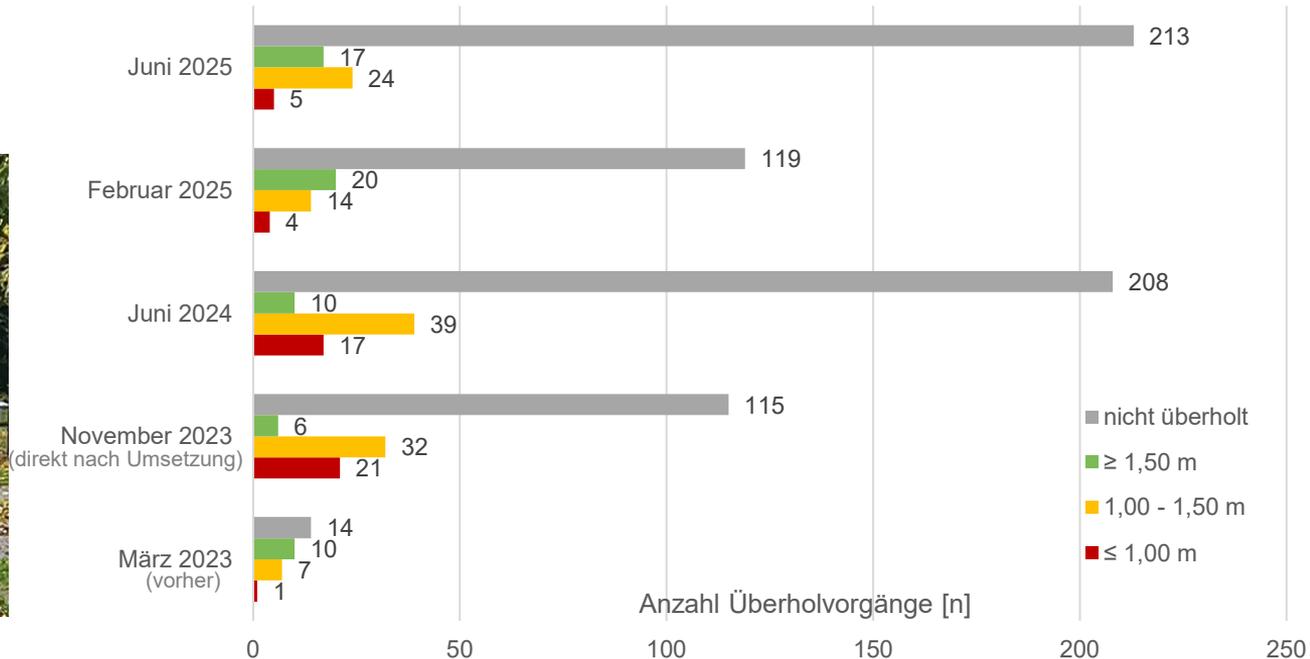


Juni 2025



Erkenntnisse zum Überholverhalten

- Kfz bleibt bei Gegenverkehr hinter Radverkehr
- weniger kritische Überholvorgänge bei Gegenverkehr
- größere Überholabstände zwischen Kfz- und Radverkehr



Verengte Fahrbahn sorgt für Zoff

Heusenstamm wütet im Netz gegen Markierungen des Verkehrsversuchs

VON JOSUA BÄR

Heusenstamm – Es hat noch gar nicht begonnen und schon droht wieder der nächste Wirbel: Der Verkehrsversuch auf der Leisingstraße in Heusenstamm wird von einem Beschluss durch die Stadtverwaltung in verengte Fahrbahn gegen die Verkehrszeichen und manövrierte Wilderstand regiert. Die Stadt in Heusenstamm hat die Straßenschilder markiert, bald wird im Netz erneut Kritik...



schon zu sehen ist, um sie den gebenden Nennern zu entsprechen, habe man sich für den Verkehrsversuch entschieden. Die Stadt möchte auch den Radverkehr – auch in der Industriezone – auf „Ausgebauter“ mit Autos betrie...

Die Mönche einiger Nennern im Internet, die sich über die veränderte Gestaltung der Straße äußern, sind im Netz...

VON JOSUA BÄR

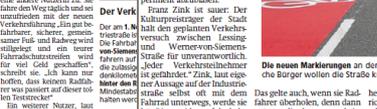
Zwei Schutzstreifen verengen die Fahrbahn an der Werner-von-Siemens-Straße. Eine auf der linken und eine auf der rechten Seite der Fahrbahn. Die neuen Markierungen kommen jedoch nicht bei allen Heusenstammern gut an. Vor allem die verengte Fahrbahn sorgt im Netz für Empörung...



Heusenstamm – Der geplante Verkehrsversuch auf der Industriestraße erhält weitere Kritik. Nachdem Heusenstamm bereits im Internet vehement gegen das Experiment protestieren wird...

VON JOSUA BÄR

Die neuen Markierungen an der Industriestraße werden weiter hitzig diskutiert. Manche Bürger wollen die Straße komplett meiden.



Der Verkehrsteilnehmer Franz Zink ist sauer: Der Kulturprezident der Stadt hat den geplanten Verkehrsversuch zwischen Leising- und Werner-von-Siemens-Straße für unrechtsverpflichtig, aber Verkehrszeichen sind gefährdet. „Zink, laut eigener Aussage auf der Industriestraße selbst, die die Markierungen haben werden“...

Das geht auch, wenn sie Radfahrer überholen, denn dann müssen die den vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,50 Metern einhalten, sagt der Unternehmer. Es sei daher kaum möglich, auf der für den eigenen Auto...

Der Verkehrsteilnehmer Franz Zink ist sauer: Der Kulturprezident der Stadt hat den geplanten Verkehrsversuch zwischen Leising- und Werner-von-Siemens-Straße für unrechtsverpflichtig, aber Verkehrszeichen sind gefährdet. „Zink, laut eigener Aussage auf der Industriestraße selbst, die die Markierungen haben werden“...

Das geht auch, wenn sie Radfahrer überholen, denn dann müssen die den vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,50 Metern einhalten, sagt der Unternehmer. Es sei daher kaum möglich, auf der für den eigenen Auto...

Das geht auch, wenn sie Radfahrer überholen, denn dann müssen die den vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,50 Metern einhalten, sagt der Unternehmer. Es sei daher kaum möglich, auf der für den eigenen Auto...

Das geht auch, wenn sie Radfahrer überholen, denn dann müssen die den vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,50 Metern einhalten, sagt der Unternehmer. Es sei daher kaum möglich, auf der für den eigenen Auto...

Das geht auch, wenn sie Radfahrer überholen, denn dann müssen die den vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,50 Metern einhalten, sagt der Unternehmer. Es sei daher kaum möglich, auf der für den eigenen Auto...

Sorge vor Unfällen

Weiter Kritik an Verkehrsversuch der Industriestraße

Offenbach Post, 07.10.2023

Offenbach Post, 21.10.2023

Offenbach Post, 29.05.2024

h_da 12

Autofahrer müssen umlernen

Darmstädter Wissenschaftler begleiten Verkehrsversuch in Heusenstamm / Beidseitiger Radfahrer-Schutzstreifen

SÜDESSEN | Links ein Getränkemarkt, ein Tierfuttermarkt und ein Verwaltungsgebäude, rechts eine Großbreitung, zwei Supermärkte, ein Autorefenenservice: Viel mehr Charme als ihr Name verspricht auch das reale Erscheinungsbild der Industriestraße in Heusenstamm nicht. Doch sie bringt seit einem halben Jahr ein Stück Niederlande nach Deutschland. Der Einfluss des Nachbarlands zeigt sich hier nicht in Windmühlentürmen oder roten Backsteinhäusern, sondern unten auf dem Asphalt. Die Straße ist mit frischen Markierungen in einer Weise unterteilt, die diesseits der Grenze bislang unbekannt ist und Verkehrsteilnehmern einige Umgewöhnung abverlangt. Profitieren sollen von der Neuverteilung, kaum überraschend, vor allem die Fahrradfahrer, aber auch Fußgänger.

„Autoverkehr fließt reibungslos“

Hochschule Darmstadt zieht erstes Fazit zu Verkehrsversuch in Heusenstamm

VON JOSUA BÄR

Heusenstamm – Der einjährige Verkehrsversuch auf der Industriestraße läuft seit sieben Monaten. Von Anfang an ist das Experiment unumstritten. Die Hochschule Darmstadt, die den Versuch begleitet, hat nun eine erste Auswertung veröffentlicht. Ergebnis: Die Radfahrer haben sich bisher nicht beklagt.

Seit dem 1. November 2023 gelten die neuen Regeln auf dem Abschnitt zwischen der Werner-von-Siemens- und Leisingstraße. Radler müssen auf dem Schutzstreifen statt auf dem Gehweg fahren, Autos bei Gegenverkehr hinter dem Drahtseil bleiben. Die Hochschule Darmstadt bewertet den Versuch bisher positiv: „Der Autoverkehr fließt nach wie vor reibungslos“...

Mit Plakaten wurde hin. Die neuen Regeln. Die Anzahl der dem Abschnitt sei bei den ersten beiden Jahren. Schon vor dem Beginn im November 2023 äußerten Anwohner, Rad- wie Autofahrer große Bedenken, auch im Stadtparlament wurden Zweifel zum Sinn des Experimentes laut (wir berichteten). Zwei Wochen vor dem offiziellen Ende hat Laura Keherer im November ihren Entwurf 278 Radler der Straße. Im März es laut der Hochschule Autos und 259 Radler...

Ebenso fällt auf: Die Radfahrer nutzen die für sie vorgesehenen Markierungen. Nach rund 30 Prozent seien noch auf dem Gehweg unterwegs, zuvor waren es fast 90 Prozent. Kinderwagen sind nach wie vor im Bereich des Keherers fahrbar. „Die Radfahrer nehmen die Schutzstreifen gut an“...

Das derzeit noch auf dem alten Radweg gefahren werde, so möglichen Konflikten mit Autos ausweichen, verbleibe. Es ermunere jedoch zu einem Sicherheitsabstand von 200, nachdem der Weg zu schmal sei, damit die vierhüftigen Radler und Fußgänger gleichzeitig nutzen können. Die Stadt habe darüber ebenfalls mehrfach informiert. „Es gibt keine Alternative zu diesem Verkehrsversuch“...

Das derzeit noch auf dem alten Radweg gefahren werde, so möglichen Konflikten mit Autos ausweichen, verbleibe. Es ermunere jedoch zu einem Sicherheitsabstand von 200, nachdem der Weg zu schmal sei, damit die vierhüftigen Radler und Fußgänger gleichzeitig nutzen können. Die Stadt habe darüber ebenfalls mehrfach informiert. „Es gibt keine Alternative zu diesem Verkehrsversuch“...

Das derzeit noch auf dem alten Radweg gefahren werde, so möglichen Konflikten mit Autos ausweichen, verbleibe. Es ermunere jedoch zu einem Sicherheitsabstand von 200, nachdem der Weg zu schmal sei, damit die vierhüftigen Radler und Fußgänger gleichzeitig nutzen können. Die Stadt habe darüber ebenfalls mehrfach informiert. „Es gibt keine Alternative zu diesem Verkehrsversuch“...

Verkehrsversuch wird verlängert

Land unterstützt Fortführung bis November 2026 / Hochschule Darmstadt mit positivem Fazit

VON JOSUA BÄR

Heusenstamm – Der Verkehrsversuch auf der Industriestraße wird bis November 2026 verlängert. Die Landesregierung hat die Fortführung des Versuchs bis November 2026 beschlossen. Die Hochschule Darmstadt hat einen positiven Bericht über den Versuch veröffentlicht.

Das sind die Regeln: Bürgersteig nur für Fußgängerinnen und -radfahrende Kinder bis 10 Jahre. Der Verkehrsversuch ist es nach der antwortenswerten Aufgabe der letzten beiden Jahre. Schon vor dem Beginn im November 2023 äußerten Anwohner, Rad- wie Autofahrer große Bedenken, auch im Stadtparlament wurden Zweifel zum Sinn des Experimentes laut (wir berichteten). Zwei Wochen vor dem offiziellen Ende hat Laura Keherer im November ihren Entwurf 278 Radler der Straße. Im März es laut der Hochschule Autos und 259 Radler...

Ebenso fällt auf: Die Radfahrer nutzen die für sie vorgesehenen Markierungen. Nach rund 30 Prozent seien noch auf dem Gehweg unterwegs, zuvor waren es fast 90 Prozent. Kinderwagen sind nach wie vor im Bereich des Keherers fahrbar. „Die Radfahrer nehmen die Schutzstreifen gut an“...

Das derzeit noch auf dem alten Radweg gefahren werde, so möglichen Konflikten mit Autos ausweichen, verbleibe. Es ermunere jedoch zu einem Sicherheitsabstand von 200, nachdem der Weg zu schmal sei, damit die vierhüftigen Radler und Fußgänger gleichzeitig nutzen können. Die Stadt habe darüber ebenfalls mehrfach informiert. „Es gibt keine Alternative zu diesem Verkehrsversuch“...

Das derzeit noch auf dem alten Radweg gefahren werde, so möglichen Konflikten mit Autos ausweichen, verbleibe. Es ermunere jedoch zu einem Sicherheitsabstand von 200, nachdem der Weg zu schmal sei, damit die vierhüftigen Radler und Fußgänger gleichzeitig nutzen können. Die Stadt habe darüber ebenfalls mehrfach informiert. „Es gibt keine Alternative zu diesem Verkehrsversuch“...

Das sind die Regeln:

Bürgersteig nur für Fußgängerinnen und -radfahrende Kinder bis 10 Jahre



Bei Gegenverkehr Schutzstreifen befehlen und hinter Radfahrenden einordnen. Verkehrsversuch Leisingstraße bis Werner-von-Siemens-Straße (01.11.2023 - 31.10.2024). Nach neuen Plakaten auf dem Verkehrsversuch auf der Industriestraße. Die Hinweise werden allerdings wohl bald verändert werden, denn der Verkehrsversuch soll mindestens zwei Jahre fortgesetzt werden.

Das derzeit noch auf dem alten Radweg gefahren werde, so möglichen Konflikten mit Autos ausweichen, verbleibe. Es ermunere jedoch zu einem Sicherheitsabstand von 200, nachdem der Weg zu schmal sei, damit die vierhüftigen Radler und Fußgänger gleichzeitig nutzen können. Die Stadt habe darüber ebenfalls mehrfach informiert. „Es gibt keine Alternative zu diesem Verkehrsversuch“...

Das derzeit noch auf dem alten Radweg gefahren werde, so möglichen Konflikten mit Autos ausweichen, verbleibe. Es ermunere jedoch zu einem Sicherheitsabstand von 200, nachdem der Weg zu schmal sei, damit die vierhüftigen Radler und Fußgänger gleichzeitig nutzen können. Die Stadt habe darüber ebenfalls mehrfach informiert. „Es gibt keine Alternative zu diesem Verkehrsversuch“...

Das derzeit noch auf dem alten Radweg gefahren werde, so möglichen Konflikten mit Autos ausweichen, verbleibe. Es ermunere jedoch zu einem Sicherheitsabstand von 200, nachdem der Weg zu schmal sei, damit die vierhüftigen Radler und Fußgänger gleichzeitig nutzen können. Die Stadt habe darüber ebenfalls mehrfach informiert. „Es gibt keine Alternative zu diesem Verkehrsversuch“...

Das derzeit noch auf dem alten Radweg gefahren werde, so möglichen Konflikten mit Autos ausweichen, verbleibe. Es ermunere jedoch zu einem Sicherheitsabstand von 200, nachdem der Weg zu schmal sei, damit die vierhüftigen Radler und Fußgänger gleichzeitig nutzen können. Die Stadt habe darüber ebenfalls mehrfach informiert. „Es gibt keine Alternative zu diesem Verkehrsversuch“...

Offenbach Post, 28.09.2024

Aufklärung

Das sind die Regeln:

h_da
hochschule darmstadt
bau- und umweltingenieurwesen

member of
EUT+
EUROPEAN UNIVERSITY
OF TECHNOLOGY

Stadt
HEUSENSTADT
Zu Hause im Leben.

Bürgersteig nur für
Fußgängerinnen und
Fußgänger und
radfahrende Kinder
bis 10 Jahre



Verkehrsversuch Lessingstraße bis Werner-von-Siemens-Straße (01.11.2023 – 31.10.2024)

Verkehrsversuch: Erkenntnisse Videobeobachtung

Kfz-Verkehr

- unbedeutende Auswirkungen auf den Verkehrsablauf
- Busverkehr weiterhin möglich

Radverkehr

- Ausnahme auf kurzem Teilstück als Lückenschluss im Radverkehrsnetz
- steigender Radverkehrsanteil
- Radfahren auf der Fahrbahn statt in engem Seitenraum
- Abstandsverhalten beim Überholen durch Kfz verbessert

Fußverkehr

- Platz für Nebeneinanderlaufen und Begegnen
- Situation für schutzbedürftige Personen sicherer und entspannter
- keine Gefährdung durch schnellen Radverkehr

Verkehrssicherheit

- keine Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr im Erhebungsquerschnitt
- Verbesserung der Überholabstände

Aktueller Stand in Heusenstamm

Überführung des Verkehrsversuchs in eine dauerhafte Realisierung

- Abbau Hinweise auf Verkehrsversuch, um „Alltagstauglichkeit“ zu prüfen
- Verlängerung bis 31.10.2026

Juli 2025: Fachforum Mobilität im Bundeskanzleramt

- Direkter Dialog für vielversprechenden Ansatz
- Systematische Aufbereitung bisheriger Erhebungen im In- und Ausland
- Aufnahme einer Option in die VwV-StVO ohne Sondergenehmigung
- Ziel: Evaluierung und Ermittlung von Einsatzgrenzen an weiteren Pilotstrecken

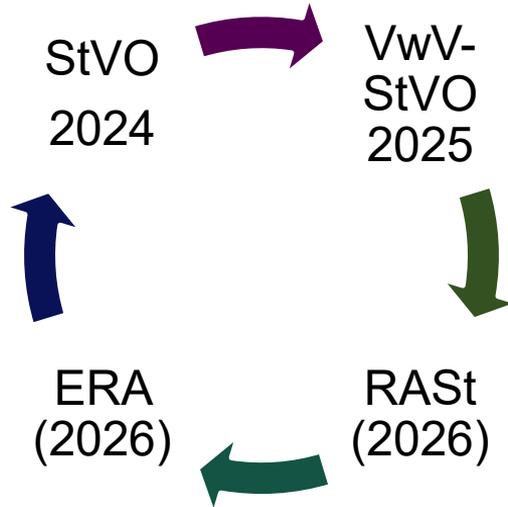


© Dr. Malte Petersen

Offene Fragestellungen

- Wie wird eine höhere Verkehrssicherheit im Bereich von Schutzstreifen erreicht?
- Was ist die geeignete Kernfahrbahnbreite?
- Was ist die geeignete Schutzstreifenbreite?
- Wie werden Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr vermieden?
- Wie wird ein sicheres Miteinander im Rad- und Kfz-Verkehr erreicht?
- Ist der Überholabstand zum Radverkehr abhängig von der Kfz-Verkehrsstärke?
- Wo liegt die Grenze der Kfz-Verkehrsbelastung?
- Wo liegt die Grenze der Radverkehrsbelastung?

Rechtlicher Rahmen



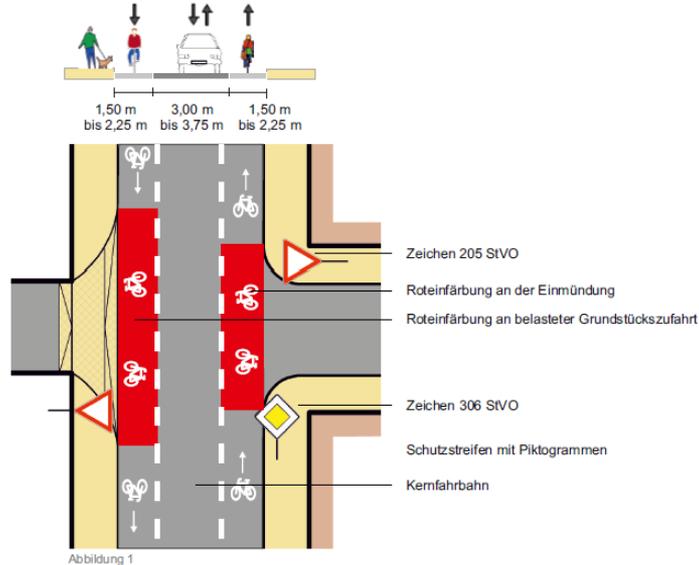
Randbedingungen

- Einbindung in kommunale Radverkehrskonzepte
- Einsatz nur bei engen Fahrbahnräumen
- Begleitende Maßnahmen: Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrsversuche, Evaluation
- Schaffen von Rechtssicherheit
- Anpassung der Regelwerke

- Erforderliche Ausnahmen / Forschungsbedarf?
- Kommunale Handlungsspielräume?

Ansatz Hessen

Führung auf Schutzstreifen innerorts bei beengten Verhältnissen (Straßenquerschnitt 6,00 - 8,25 m)

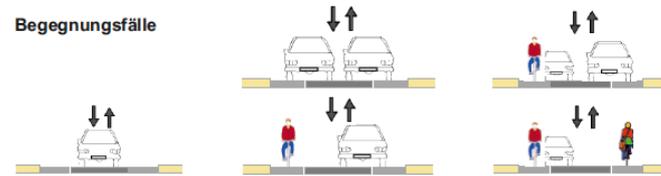


- Anwendung:**
- Für wichtige Radverbindungen, falls andere Maßnahmen zur Separierung des Radverkehrs (Radfahrstreifen, bauliche Trennung) nicht möglich sind
 - Hauptverkehrsstraßen mit Belastungsbereichen I und II nach ERA 2010
 - Schließen von Netzlücken ohne mögliche alternative Infrastruktur
 - Verkehrsbelastung bis 6.000 Kfz/24h
 - Geringer Lkw-Verkehr bis ca. 4%
 - ÖPNV mit Haltestelle im Begegnungsverkehr möglich

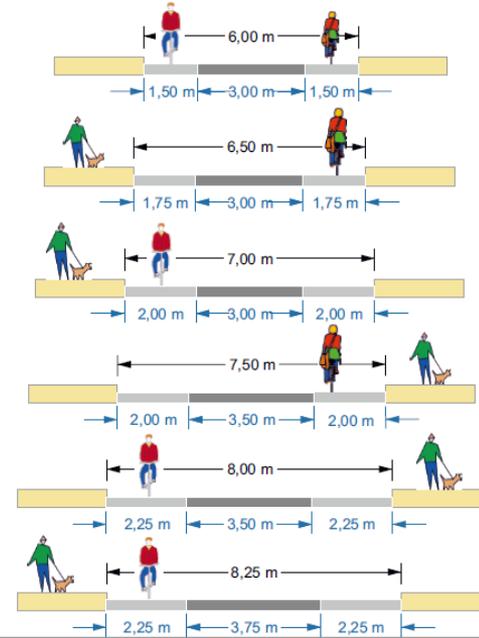
- Ziele:**
- Steigerung der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs
 - Reduktion von Überholvorgängen
 - Tempo 30 für angepasste Verkehrsabläufe und zur Steigerung der Verkehrssicherheit

Führung auf Schutzstreifen innerorts bei beengten Verhältnissen (Straßenquerschnitt 6,00 - 8,25 m)

Begegnungsfälle



Resultierende Querschnittsbreite



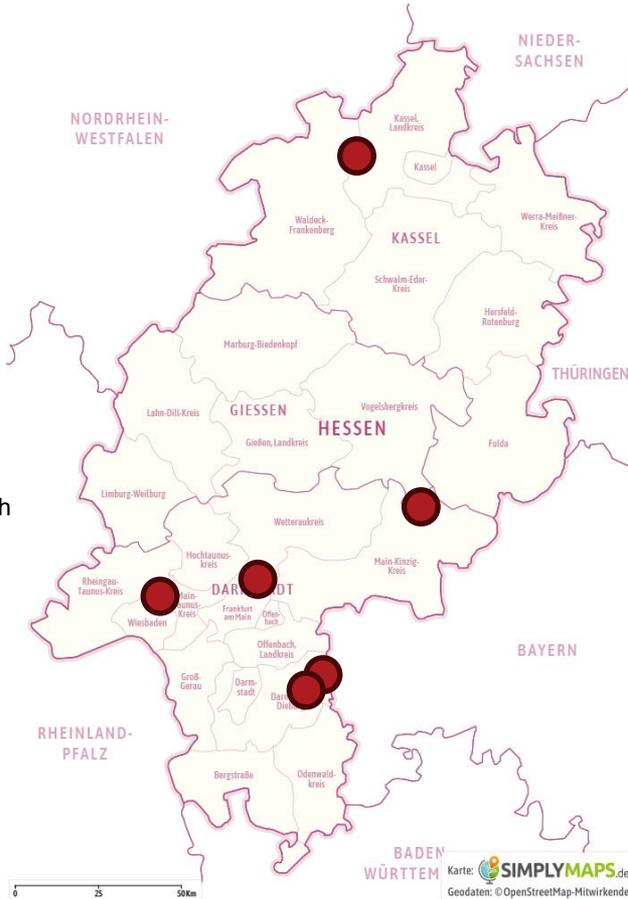
Weiterentwicklung – Schutzstreifen außerorts

Twistetal

Fischborn-Wüstwillenroth

Oberursel
Georgenborn

Otzberg
Nieder-Beerbach



Die neu angelegte Radfahrspur von Hessen Mobil auf der Bundesstraße 426 zwischen Lengfeld und Zipfen sorgt für allerlei Irritation in Otzberg. Foto: Guido Schiack

Schutzstreifen für Radler irritiert

Zwischen Lengfeld und Zipfen sorgen neue Fahrbahnmarkierungen für Verwirrung / Projekt noch nicht fertig

Von Jan Felber

Otzberg. Seit ein paar Stunden erst sind sie da, und schon wird reger über sie diskutiert: neue Symbole auf der Bundesstraße 426 zwischen Lengfeld und Zipfen. Auf beiden Seiten sind jetzt alle paar Meter Fahrräder am rechten Rand auf die Straße ausgemalt, auf der Strecke in Richtung Zipfen sind diese zudem von einem Schutzstreifen (eine immer wieder unterbrochene, also keine durchgezogene Linie) in Richtung Fahrbahnmittelle getrennt. Auf der anderen Seite ist das nicht der Fall – aber nicht nur das führt in den sozialen Medien zu erhitzten Debatten. Zwischen völligen Unverständnis über die Maßnahme und blankem Entsetzen, dass etliche Verkehrsteilnehmer elementare Regeln nicht zu kennen scheinen, reichen dort die Reaktionen. Was aber ist eigentlich passiert? Hessen Mobil hat die Markierungen aufgebracht, vor allem, um

Radfahrer auf der viel und oft auch recht schnell befahrenen Strecke zu schützen. Denn die Regeln sind eindeutig: Ist ein Radfahrer zu überholen, muss entsprechender Abstand gehalten werden. Ist kein Radfahrer unterwegs, darf die Linie überfahren werden, sodass auch ein entgegenkommender Wagen (oder Lastwagen) locker vorbeikommt. Eigentlich hat sich rechtlich also gar nichts geändert – nur dass Radfahrer durch die deutlich sichtbaren Markierungen jetzt vermeintlich sicherer unterwegs sind. Immer wieder wird dabei auf die Niederlande verwiesen, wo solche Markierungen von Fahrern schon lange Usus sind. Auch in Dänemark und Frankreich etwa gibt es solche allerorten, auch in Städten wie Darmstadt sind sie zu anzutreffen. Mal mit, mal ohne Markierungstreifen nehmend.

Das Überholen eines Radlers auf der B426 bleibt natürlich weiterhin erlaubt, aber einen gewissen Abstand muss der motorisierte Verkehrsteilnehmer dabei stets einhalten. Inwieweit sind das laut Gesetz 1,5, außerdem gar 2 Meter. Gemessen wird dabei übrigens die Entfernung vom Außenspiegel des Autos bis zum Lenker des Fahrrads. Sollte also ein Auto oder ein Lastwagen entgegenkommen, wird es auf einer nicht allzu breiten Straße schnell mal richtig eng – der Autofahrer muss mit dem Überholen dann oft warten, bis der Gegenverkehr vorbei ist. Die Markierungen haben an diesem Sachverhalt nichts verändert, auch wenn dies für viele Autofahrer doch recht ungewohnt ist – man überfährt ja quasi eine Linie, wenn es bei Gegenverkehr sonst eng wird. Der Schutzstreifen ist – im Gegensatz zum Radfahrstreifen – Teil der Fahrbahn, er ist aber eben durch eine gestrichelte Linie markiert. Er darf von Autofahrern „nur“ ausnahmeweise und vorsichtig überfahren werden, um beispielsweise Gegenverkehr auf

zuweichen“, heißt es dazu eigentlich recht eindeutig im Gesetz. Der Radfahrstreifen ist im Gegensatz dazu durch eine durchgezogene weiße Linie, die ihn von der eigentlichen Fahrbahn trennt, klar gekennzeichnet – also nicht wie jetzt zwischen Lengfeld und Zipfen „nur“ ein Schutzstreifen. Er ist somit eine eigene, reservierte Fahrspur für Radfahrer. Autofahrer dürfen ihn nicht benutzen, auch nicht zum Halten oder Parken. Diese Regeln gibt es – doch in der Realität wird kaum ein Autofahrer belangt, wenn er zu „lang“ über diese Streifen fährt. Bei einem Lastwagen etwa kann es in Kurvenbereichen sinnvoll sein, ganz rechts in die Kurve einzufahren, um nicht böse überholt zu werden bei plötzlichem Gegenverkehr. Die Straße zwischen Lengfeld und Zipfen ist 4,60 bis 5 Meter breit, da kann es schon mal haarig werden.

In zwei Kurvenbereichen fehlen aktuell noch Schilder – Fahrer dürfen dort in Zukunft gar nicht überholt werden. Noch sind diese Schilder (entweder Zeichen 277-1), die am Montag bestellt wurden, nicht da, angebracht werden sollen sie dann jeweils gültig für eine Länge von knapp 150 Metern in zwei Kurven, und zwar gilt das Überholverbot von Fahrern dann in beiden Richtungen. Bei Hessen Mobil spricht man bei dem gesamten Projekt übrigens von einer Art „Pilotprojekt“, etwa Ende Oktober soll ein weiteres dazukommen, und zwar zwischen Nieder- und Ober-Beerbach. Auch dort wird dann gelten, was in Otzberg gültig ist. Immer in dem Wissen, dass eine gestrichelte Linie immer wieder auch mal Richtung rechter Straßenseite überfahren wird. Denn wenn sich etwa ein Lastwagen und ein großer Traktor begegnen, ist vor allem in Kurvenbereichen an Ausweichmanövern – Sicherheit geht dann sicher oft vor.

© Darmstädter Echo, Jan Felber (30.09.2025)



Kontakt:

Hochschule Darmstadt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann
Laura Kehrer, M.Eng.

laura.kehrer@h-da.de