



Schutzstreifen mit einstreifiger Kernfahrbahn innerorts in Baden-Württemberg und Hessen

Zweite Verkehrssicherheitskonferenz Baden-Württemberg,
Pforzheim 02. und 03.02.2026



20 Jahre Studentisches Projektbüro Verkehrswesen

Juni 2025

1






Prämierte Abschlussarbeiten – Förderpreis Deutscher Verkehrssicherheitsrat

2023: Caroline Gaube (3. Platz), 2025: Svenja Weber (2. Platz)

Abschlussarbeiten zu Schutzstreifen an Hochschule Darmstadt

h_da
hochschule darmstadt
für angewandte Wissenschaften

Schutzstreifen für den Radverkehr außerorts



Chawan Said

Februar 2021

h_da
hochschule darmstadt
für angewandte Wissenschaften

Verkehrssicherheit an Schutzstreifen für den Radverkehr



Masterarbeit
Sofia Trunov

Juni 2023

h_da
hochschule darmstadt
für angewandte Wissenschaften

Einsatz von Schutzstreifen mit schmalen Kernfahrbahnen innerorts in Baden-Württemberg



Masterarbeit
Sonja Heinrichs

Februar 2025

h_da
hochschule darmstadt
für angewandte Wissenschaften

Schutzstreifen außerorts für eine verbesserte Verkehrssicherheit und Akzeptanz im Radverkehr
Fokus Dänemark, Niederlande und Nordrhein-Westfalen



Masterarbeit
Hanna Fischer

September 2025

h_da
hochschule darmstadt
für angewandte Wissenschaften

Evaluierung der Verkehrssicherheit an Maßnahmen für die Infrastruktur im Radverkehr



Bachelorarbeit
Maximilian Knapp

Februar 2023

h_da
hochschule darmstadt
für angewandte Wissenschaften

Nach zur Markierung von Schutzstreifen außerorts in Hessen



Rabia Tunc

Januar 2025

h_da
hochschule darmstadt
für angewandte Wissenschaften

Schutzstreifen außerorts für eine verbesserte Verkehrssicherheit und Akzeptanz im Radverkehr
Fokus Frankreich, Schweiz und Baden-Württemberg



Enya Bossert

September 2025

Methodik Abschlussarbeiten

Ziele der Verkehrserhebungen:

- Ermittlung von seitlichen Überholabständen
- Bewertung Verkehrssicherheit und Akzeptanz

Quantitative Erhebungsverfahren

- Messungen von Überholabständen mittels **OpenBikeSensor (OBS)**
- Aufnahme von Querschnittsmaßen
- Video- und Bildaufnahmen für Beobachtung Fahrverhalten

Qualitative Erhebungsverfahren

- Streckenbefahrungen mit Fahrrad zur Bewertung des subjektiven Sicherheitsgefühls
- Leitfadengestützte Experteninterviews

Quelle: Hanna Fischer, Masterarbeit Schutzstreifen für Radverkehr außerorts (Niederlande, Dänemark, NRW) an der Hochschule Darmstadt, September 2025)

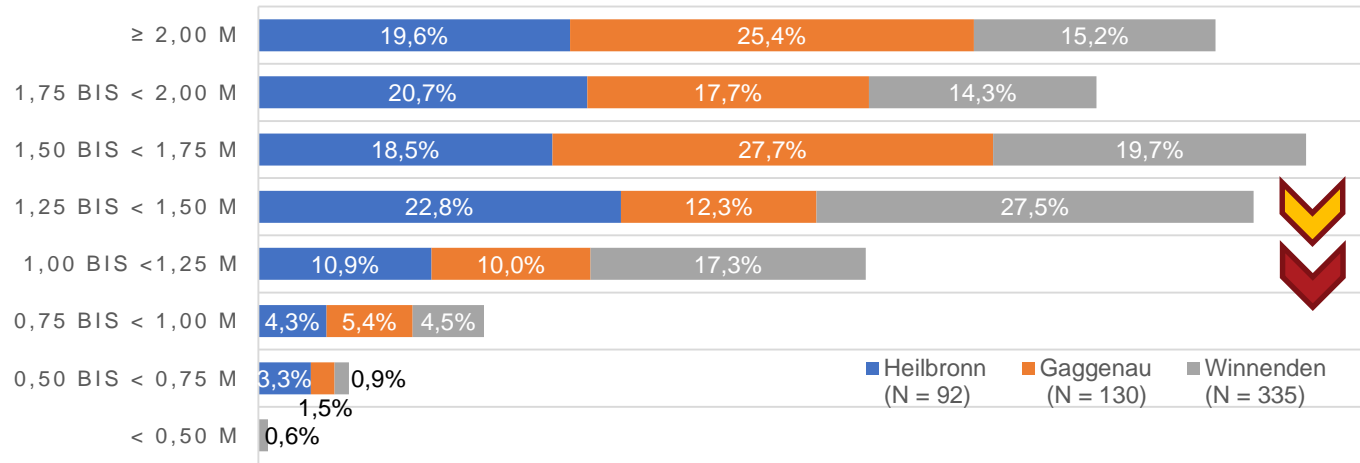


Beispiel für eine Querschnittsmessung in der Cranenburgsestraat, Niederlande (Aufnahme Hanna Fischer, 2025)



OpenBikeSensor (OBS) vom ADFC Darmstadt-Dieburg. Aufnahmen Hanna Fischer, 2025)

Überholabstände und Verkehrsverhalten – beispielhafte Ergebnisse



Quelle: Enya Bossert, Masterarbeit „Schutzstreifen für Radverkehr außerorts (Frankreich, Schweiz, BW)“, h_da, September 2025



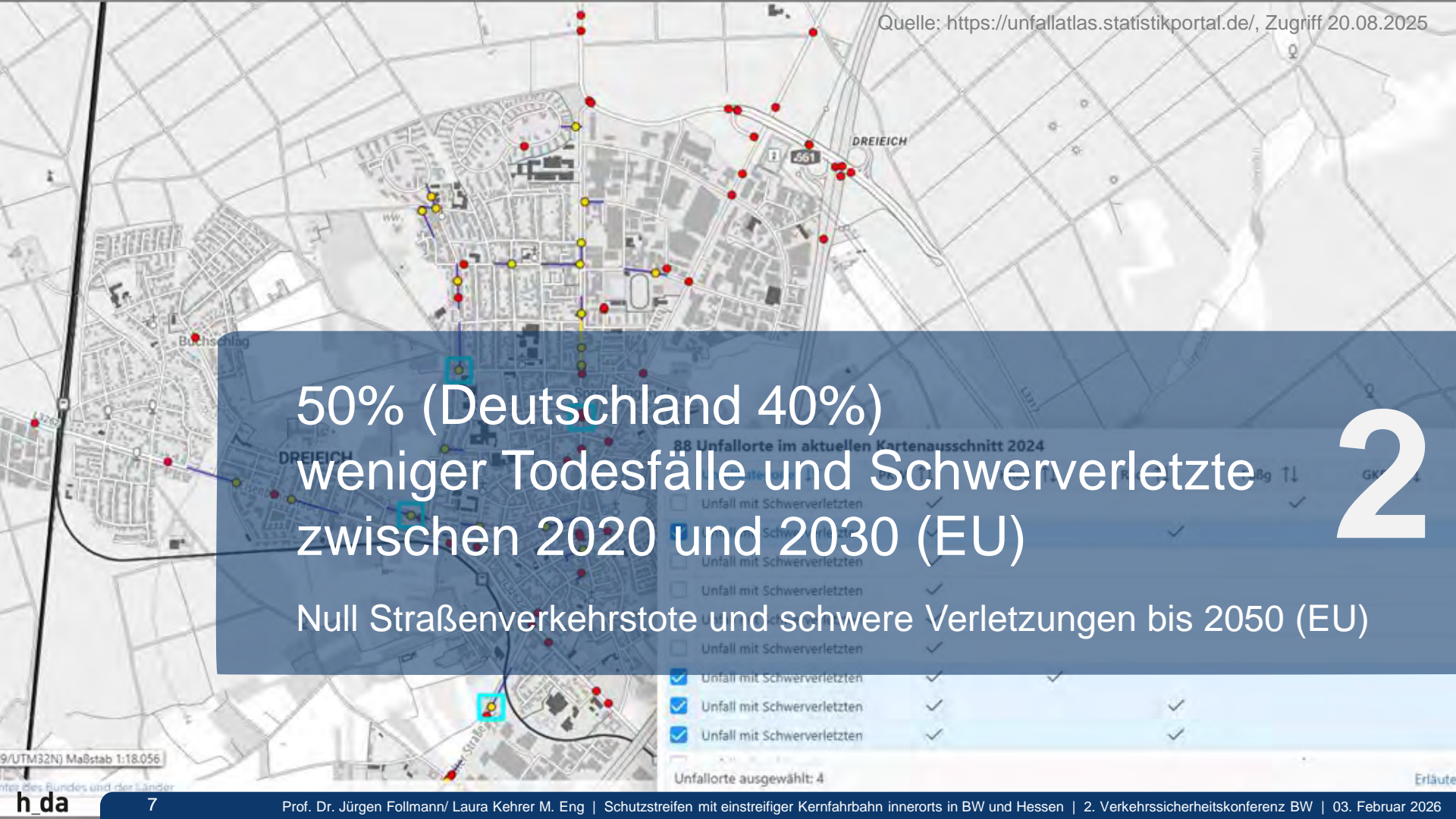
Heilbronn, K 9550



Gaggenau, K 3705



Winnenden, K 1911



50% (Deutschland 40%)
weniger Todesfälle und Schwerverletzte
zwischen 2020 und 2030 (EU)

Null Straßenverkehrstote und schwere Verletzungen bis 2050 (EU)

2

Unfallorte ausgewählt: 4

Erläute

Quelle: Destatis (Genesis online) – Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten: Deutschland, Jahre, Straßenklasse, Ortslage (außerorts*: ohne BAB)

Quelle: Zahl der tödlich verunglückten Personen auf Tiefststand | innen.hessen.de, 27.05.2025

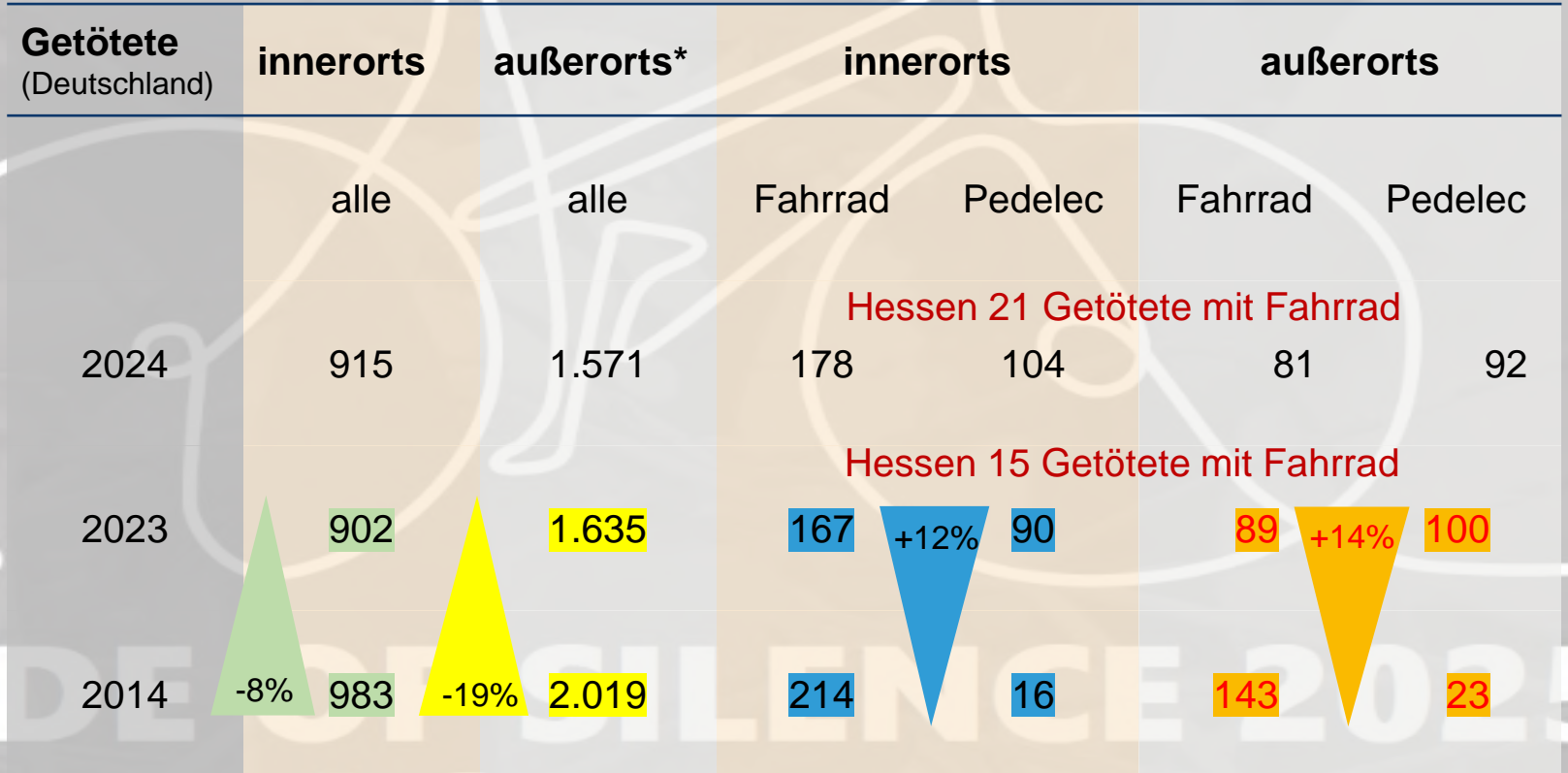


Bild: <https://www.adfc-frankfurt.de/2025/05/politik-verkehr/einladung-zum-ride-of-silence-2025/>



Gefährdung durch Mindestmaße bei Schutzstreifen kein Überholen von Radverkehr bei Kfz-Begegnung

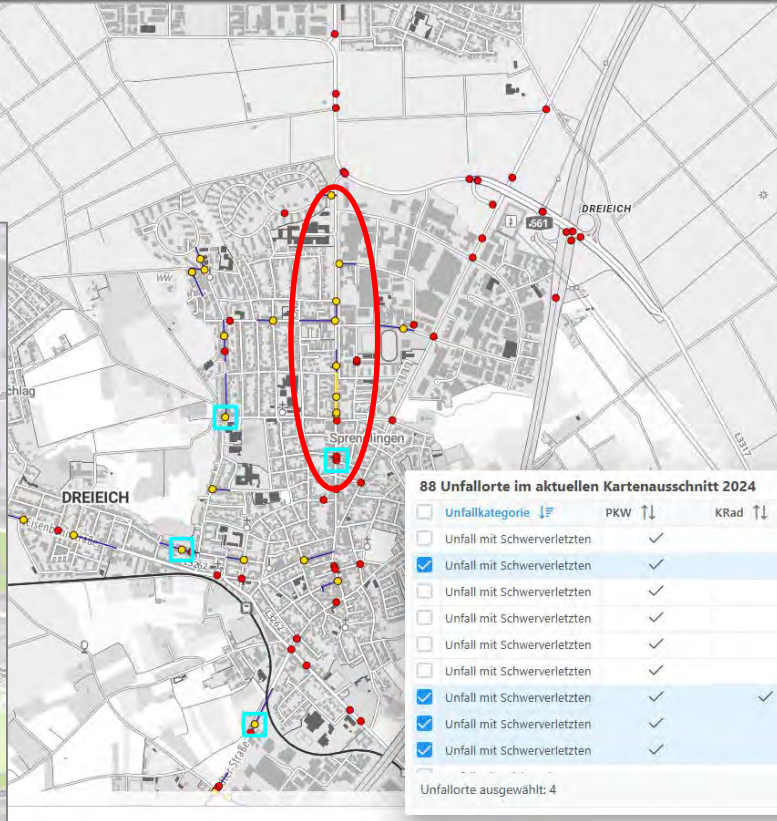
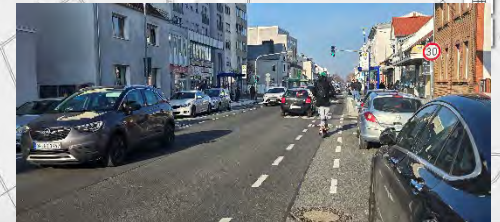
Dreieich – Frankfurter Straße, Schutzstreifen seit Herbst 2011

Dreieich, Frankfurter Straße – Schutzstreifen seit Herbst 2011

Unfallatlas Deutschland

<https://unfallatlas.statistikportal.de/>, Zugriff 20.08.2025 

Menü: +



88 Unfallorte im aktuellen Kartenausschnitt 2024

Unfallkategorie	PKW	KRad	Rad	Fußg	GKfz	Sonst.
<input type="checkbox"/> Unfall mit Schwerverletzten	✓			✓		
<input checked="" type="checkbox"/> Unfall mit Schwerverletzten	✓		✓			
<input type="checkbox"/> Unfall mit Schwerverletzten	✓					
<input type="checkbox"/> Unfall mit Schwerverletzten	✓					
<input type="checkbox"/> Unfall mit Schwerverletzten	✓					
<input type="checkbox"/> Unfall mit Schwerverletzten	✓					
<input checked="" type="checkbox"/> Unfall mit Schwerverletzten	✓	✓				
<input checked="" type="checkbox"/> Unfall mit Schwerverletzten	✓		✓			
<input checked="" type="checkbox"/> Unfall mit Schwerverletzten	✓		✓			

Unfallorte ausgewählt: 4

Erläuterungen zum Unfallatlas

Nutzungsbedingungen | Datenschutz | Barrierefreiheit | Impressum

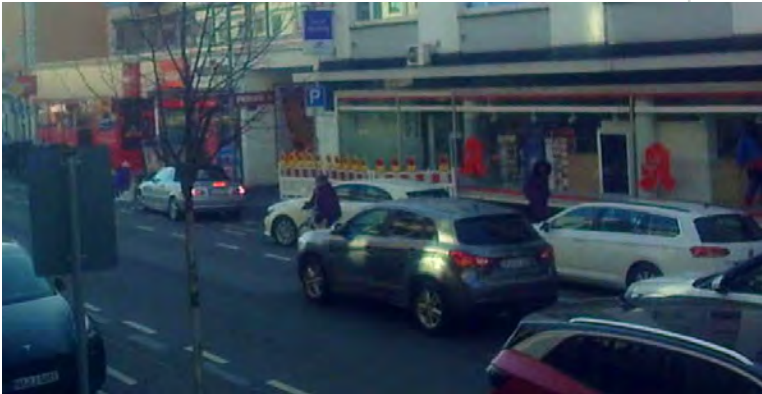
Dreieich, Frankfurter Straße – Sicherheitsabstand

DTV Kfz 9.438 Kfz/24h

DTV Rad 570 Rad/24h

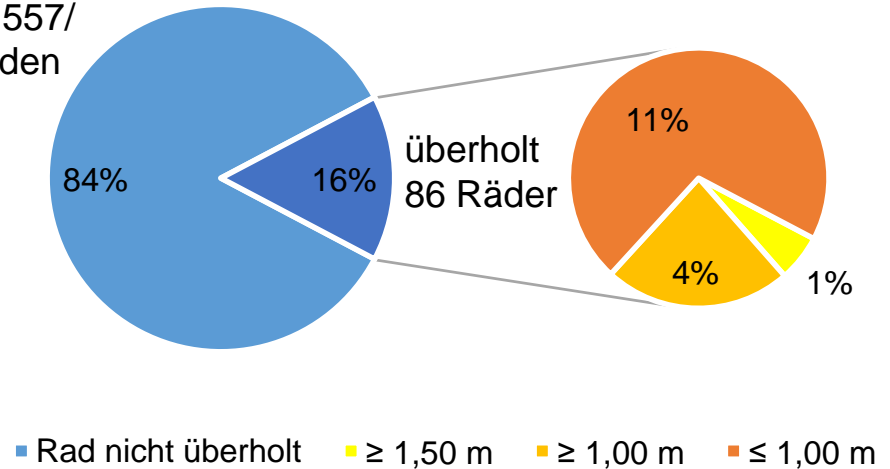
28. Februar 2023

- Rad gesamt 557
- davon überholt 86



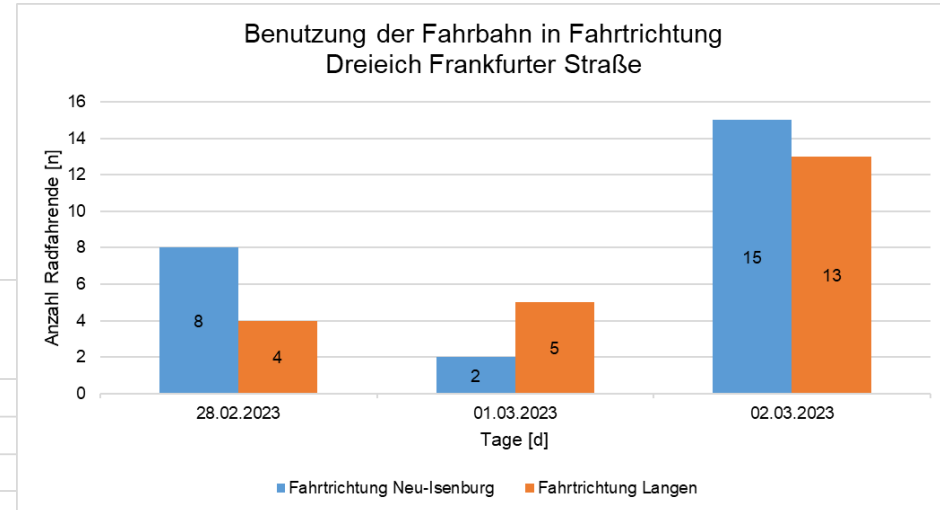
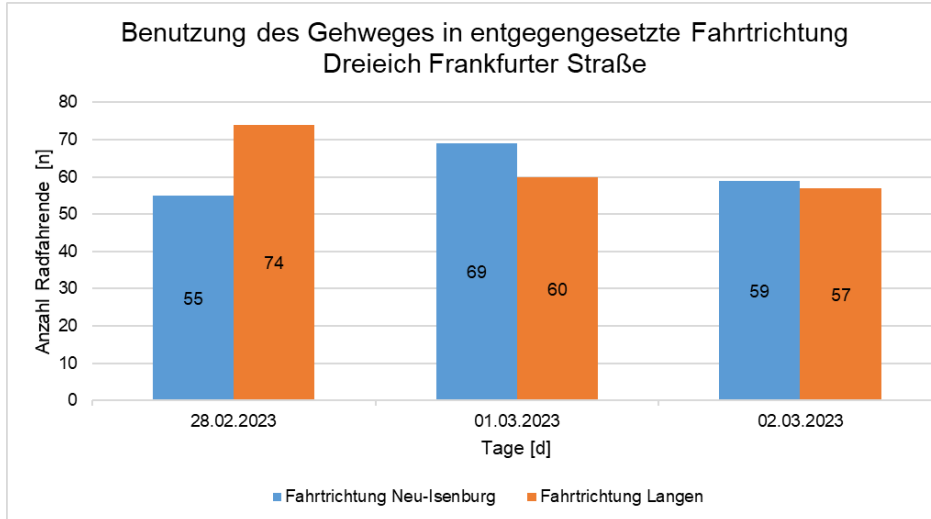
Sicherheitsabstand bei Überholvorgängen Frankfurter Straße Dienstag - 28.02.2023

Rad
gesamt 557/
13 Stunden



Quelle: Sofia Trunov, Masterarbeit „Verkehrssicherheit an Schutzstreifen für den Radverkehr“, h_da 2023

Dreieich, Frankfurter Straße – Nutzung Gehweg

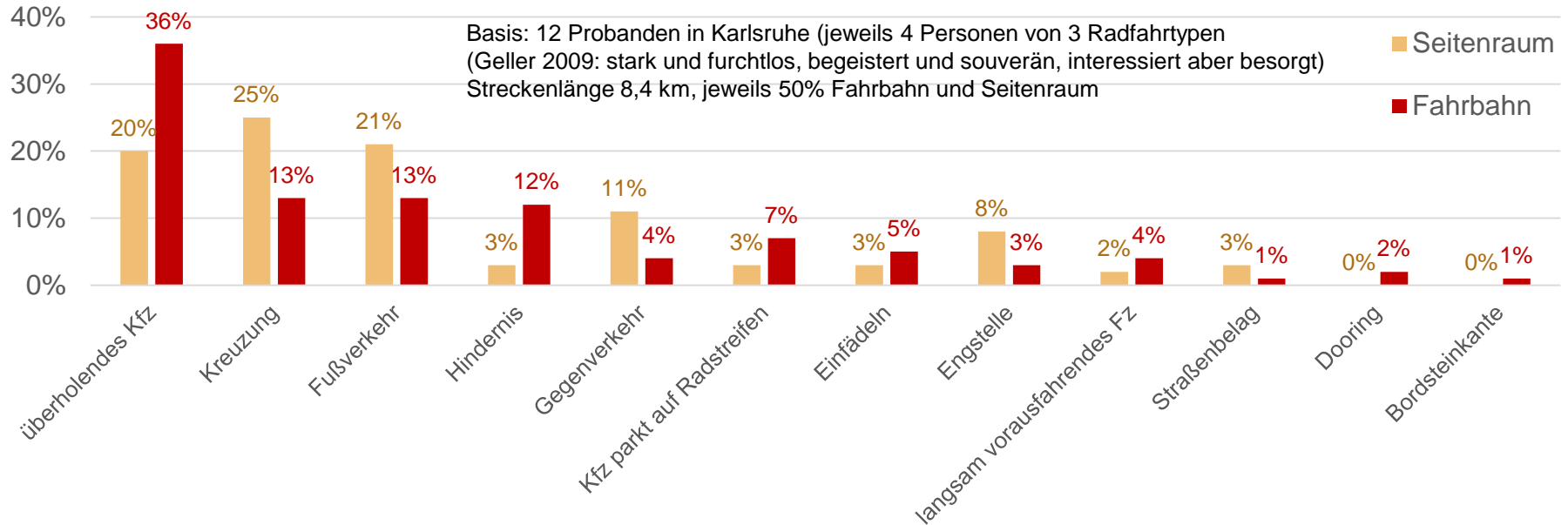


Erhebungstag 28. Februar 2023

- Rad gesamt 557
- Gehwegnutzung rund 25 %

Quelle:
Sofia Trunov, Masterarbeit „Verkehrssicherheit an Schutzstreifen für den Radverkehr“, h_da 2023

Stressauslöser beim Radfahren (subjektives Sicherheitsgefühl)

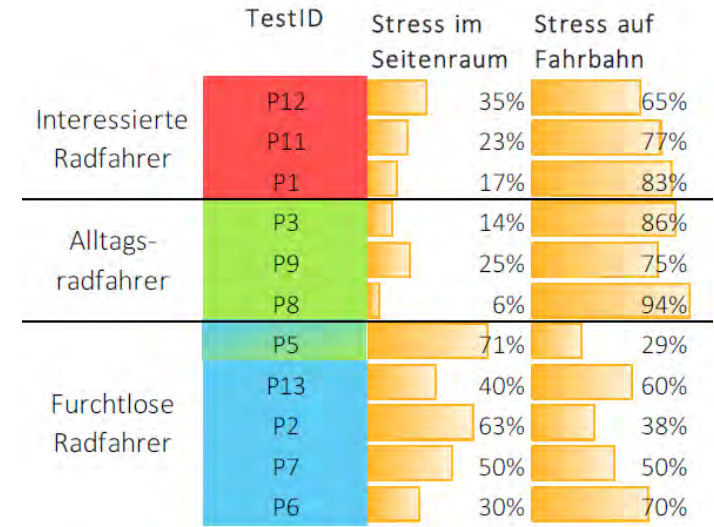
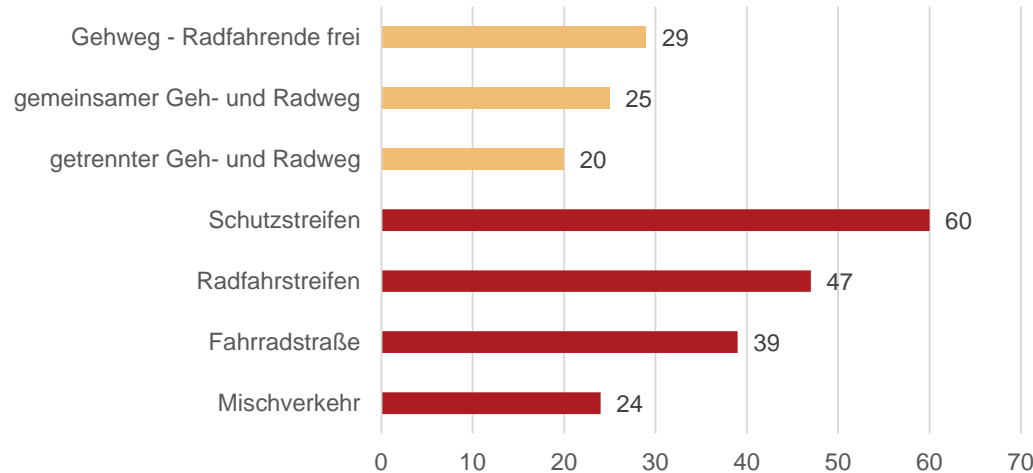


nach: Eckart, Jochen/ Merk, Jule/ Zeile, Peter (2021): Subjektiven Verkehrsstress objektiv messen – ein EmoCycling-Mixed-Methods-Ansatz, REAL CORP 2021: Cities 20,50, Proceedings/Tagungsband 7-10 September 2021, online verfügbar unter: <https://repository.corp.at>, Zugriff 21.01.2026

Methodik des EmoCyclings identifiziert aus biostatistischen Daten psychophysiologische Stressreaktionen des Körpers und verortet diese lokal. Ergänzt wurden Interviews nach der Testfahrt und einer Emotionsanalyse der Antworten.

Stressmomente und Radfahrtypen bei Fahrbahn und Seitenraum

Stressmomente je km



Basis: 12 Probanden in Karlsruhe (jeweils 4 Personen von 3 Radfahrtypen (Geller 2009: stark und furchtlos, begeistert und souverän (Alltagsradfahrende), interessiert aber besorgt), Streckenlänge 8,4 km, jeweils 50% Fahrbahn und Seitenraum

nach: Eckart, Jochen/ Merk, Jule/ Zeile, Peter (2021): Subjektiven Verkehrsstress objektiv messen – ein EmoCycling-Mixed-Methods-Ansatz, REAL CORP 2021: Cities 20,50, Proceedings/Tagungsband 7-10 September 2021, online verfügbar unter: <https://repository.corp.at>, Zugriff 21.01.2026

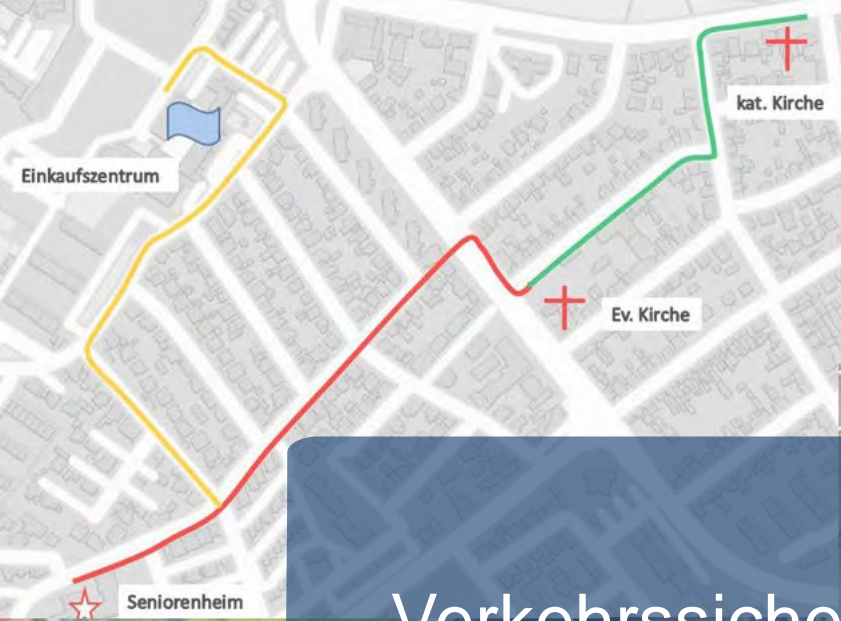
Modellversuche BW und Erhebungen Überholabstände Kfz - Rad (vorher 2022, nachher Herbst 2023)

Kommune	Straße	Maßnahme	Umsetzung
Aalen	Heinrich-Rieger-Straße	Schutzstreifen 1,50 m beidseitig mit Rotmarkierungen an Gefahrenstellen	Juni 2023
Aalen	Eduard-Pfeiffer-Straße	Schutzstreifen 1,50 m Ost nach West	Juni 2023
Aalen	Carl-Zeiss-Straße	Schutzstreifen 1,50 m Ost nach West	Juni 2023
Aalen	Robert-Bosch-Straße	Radfahrstreifen 1,85 m Ost nach West	Juni 2023
Backnang	Sulzbacher Straße	Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr, Überleitung vom Schutzstreifen in den Mischverkehr vorbei am ruhenden Verkehr	Juni/ August 2023
Backnang	Gartenstraße	Verbreiterung Schutzstreifen auf 1,60 m	September 2023
Backnang	Annonay-Straße	Piktogramme auf der Fahrbahn	Juli/ August 2023
Backnang	Aspacher Straße	Sicherheitstrennstreifen im Mischverkehr zum ruhenden Verkehr	September 2023
Baden-Baden	Alte Landstraße	Tempolimit 50 km/h	Juli 2023
Baden-Baden	Lange Straße	Verbreiterung Schutzstreifens auf 1,60 m und Rotmarkierungen	Juli 2023
Heilbronn	Heidelberger Straße	Schutzstreifen/Radfahrstreifen 1,70 m bis 1,85 m breit, beidseitig	Juli 2023
Mengen	Flachsstraße	Öffentlichkeitsarbeit – Aufstellen von Bannern am rechten Straßenrand	Oktober 2023
Offenburg	Kehler Straße	Piktogrammreihe und durchgehender Schutzstreifen	Februar 2024
Offenburg	Zeller Straße	Umwandlung östlicher Abschnitt in eine Fahrradstraße	Oktober 2023
Offenburg	Rammersweier Straße	Tempo 30 km/h-Abschnitt verlängern und VZ 277.1	Oktober 2023
Offenburg	Weingartenstraße	Öffentlichkeitsarbeit in Form von Abstandsschildern	November 2023
Schorndorf	Feuerseestraße	Mischverkehr und Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen: VZ 277.1	Oktober 2023
Singen	Hohenkrähenstraße	drei Abschnitte mit Maßnahmen: Markierung eines Schutzstreifens mit 1,50 m Mischverkehr mit Piktogrammreihe Schutzstreifen mit 1,85 m Breite	Juni 2023
Stuttgart	Waldburgstraße	Verbreiterung der Schutzstreifen + zwei Überholbuchten	August/ Sept. 2023
Stuttgart	Schickhardtstraße	Markierung von Sharrow in Fahrtrichtung Nord	September 2023
Ulm	Mähringer Weg	Rote Markierungen bei bestehenden Schutzstreifen zur Erhöhung Aufmerksamkeit	März 2024
Ulm	Söflinger Straße	Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen: Aufstellen des VZ 277.1	März 2024

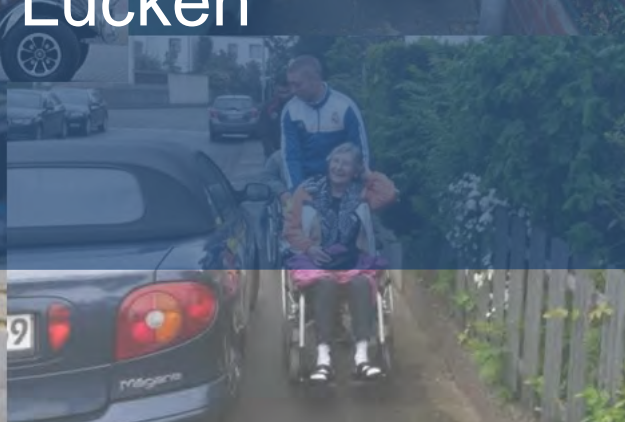
Verbreiterte Schutz- oder Radfahrstreifen von 1,5 m auf 1,85 m zeigen eine leichte Erhöhung der mittleren Überholabstände. Gleichzeitig sanken Überholvorgänge mit sehr engen Abständen (< 1,00 m) Eine durchgängige Verbesserung des Überholabstandes ergab sich nicht. Forschungsbedarf hinsichtlich der Wechselwirkungen von:

- Überholabständen
- Überholdichte
- infrastrukturellen Bedingungen

nach: Eckart, Jochen/ Fath, Michael/ Lutz, Catharina (2025): Überholabstände Kfz-Rad: Ergebnisse aus Realexperimenten und Planungsempfehlungen, REAL CORP 2025: Urban Innovation, Proceedings/Tagungsband 14-16 April 2025, online verfügbar unter: <https://repository.corp.at>, Zugriff 21.01.2026



Verkehrssichere Netze ohne Lücken



Bin ich hier richtig? Als Radler auf der Kasinostraße

In der Darmstädter Kasinostraße gelten neue Regeln. Gehwege dürfen an vielen Stellen nicht mehr von Radlern mitbenutzt werden. Wie klar ist das im Alltag? Ein Selbstversuch.

Von Thomas Wolff

DARMSTADT. Egal, ob zu Fuß, über Rad oder Auto: Die Kasinostraße zu benutzen, ist kein Spaß. Blöd nur, dass man das häufig muss: Als Teil der Bundesstraße 3 dient sie vielen Kraftfahrern als Pendler-Route; für Radler ist die bogenförmige Spange eine praktische Verbindung von der zentralen Rheinstraße in Richtung Martinsviertel oder nördliche Stadtteile. Nur: Der miserable Zustand der Beläge, die teils extrem schmalen Spuren, das dichte Nebeneinander von

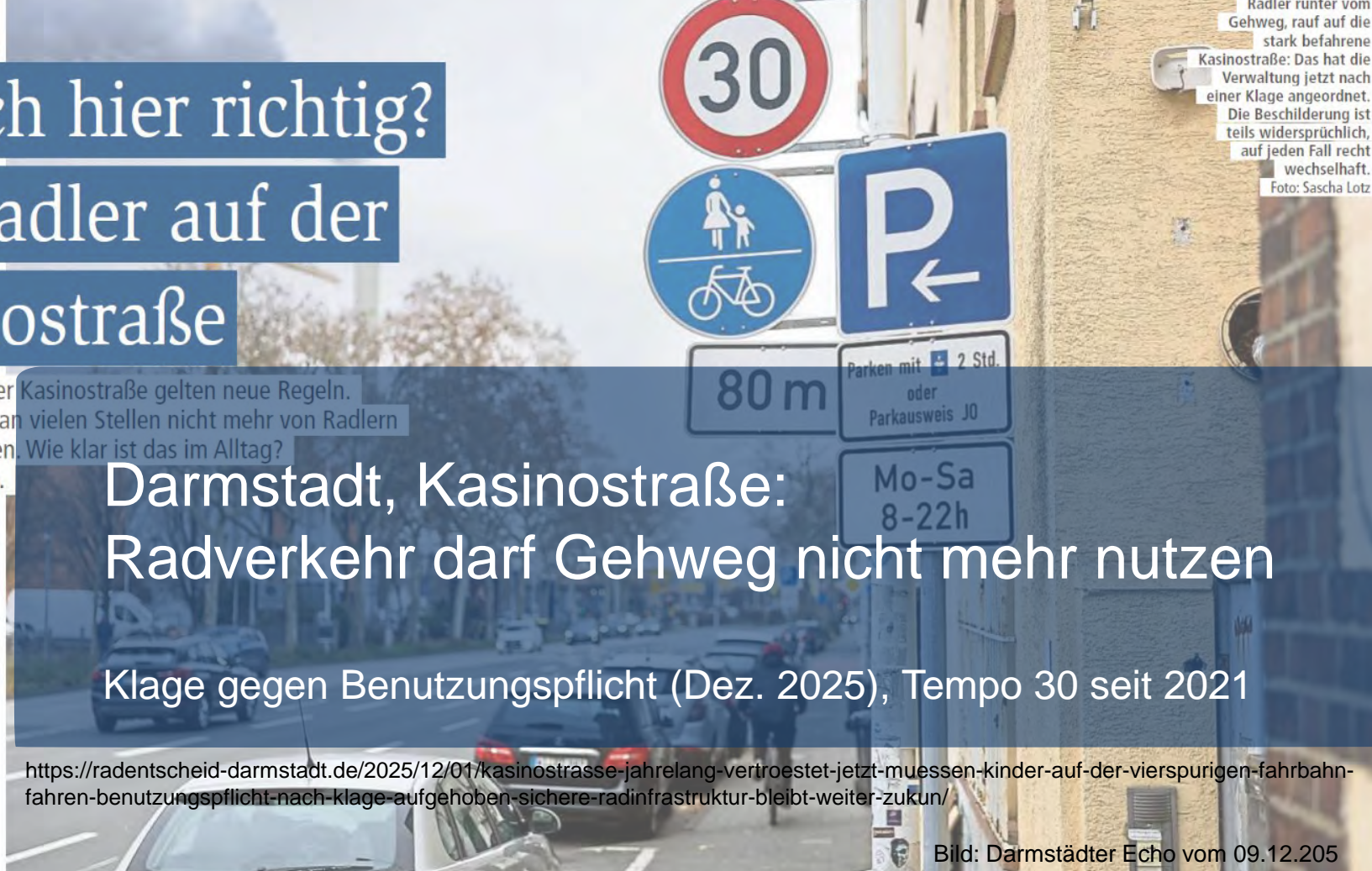
Darmstadt, Kasinostraße: Radverkehr darf Gehweg nicht mehr nutzen

Klage gegen Benutzungspflicht (Dez. 2025), Tempo 30 seit 2021

<https://radentscheid-darmstadt.de/2025/12/01/kasinostrasse-jahrelang-vertroestet-jetzt-muessen-kinder-auf-der-vierspurigen-fahrbahn-fahren-benutzungspflicht-nach-klage-aufgehoben-sichere-radinfrastuktur-bleibt-weiter-zukun/>

Bild: Darmstädter Echo vom 09.12.205

Radler runter vom Gehweg, rauf auf die stark befahrene Kasinostraße: Das hat die Verwaltung jetzt nach einer Klage angeordnet. Die Beschilderung ist teils widersprüchlich, auf jeden Fall recht wechselhaft.
Foto: Sascha Lotz





Gesetze und Regelwerk

3

10. Novelle Straßenverkehrsgesetz (StVG) –

Vermittlungsausschuss 12. Juni 2024 und Beschluss im Bundestag vom 14. Juni 2024

Rechtsrahmen, um Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) anzupassen

„Die nach Satz 1 erlassenen Rechtsverordnungen und auf ihnen beruhenden Anordnungen müssen neben der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen und dürfen die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigen.“

Sicherheitsaspekt wurde gestärkt: Sicherheit des Verkehrs ist nicht nur zu berücksichtigen, sondern darf demnach nicht beeinträchtigt werden.

Veränderungen in der StVO-Novelle 2024

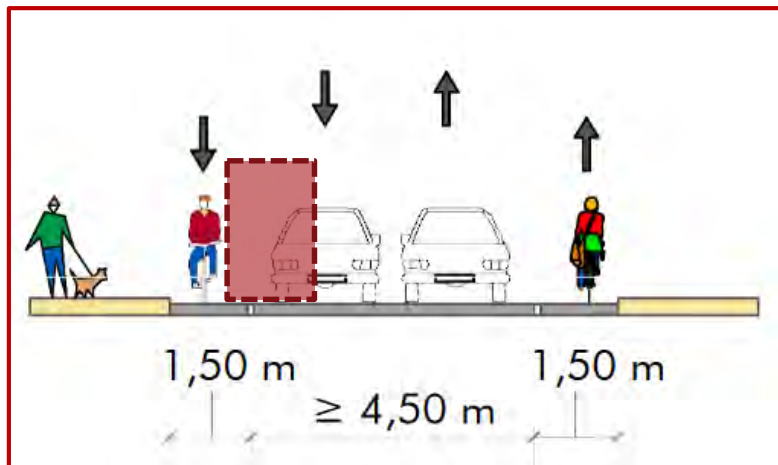
StVO vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 24 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I S. 411)

Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)

Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 3. April 2025

Quelle: <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2024/kw23-vermittlungsausschuss-1008126>, Zugriff 14.06.2024

VwV-StVO (vom 3. April 2025) zu Schutzstreifen



Quelle:
<https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/>,
Radnetz Hessen –
Qualitätsstandards und
Musterlösungen, 2. Auflage
November 2020 (letzte
Korrektur Januar 2025)

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 RAS 2006 bzw. ERA 2010 einer Breite von 4,50 m.)

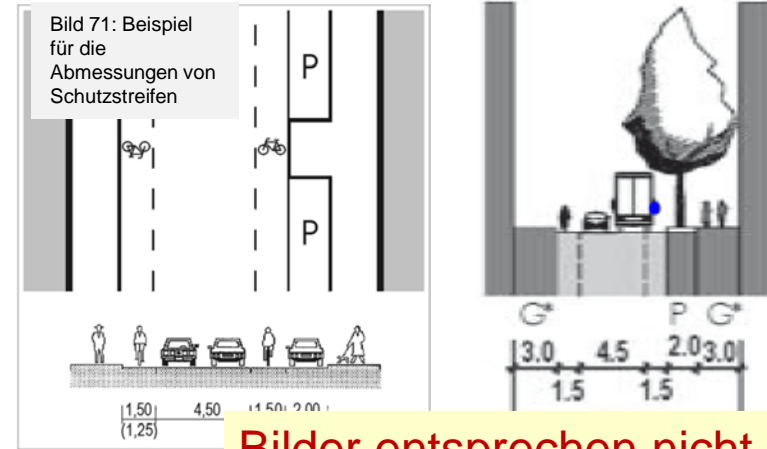
Die Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kfz-Verkehr nur in seltenen Fällen ist eine sehr offene Festlegung. Im Begegnungsverkehr wird er heute eigentlich immer mitgenutzt. Der Sicherheitsabstand zum Radverkehr passt beim Vorbeifahren selten.

Straßenverkehrs-Ordnung (2021) – Änderungsbedarf Regelwerke

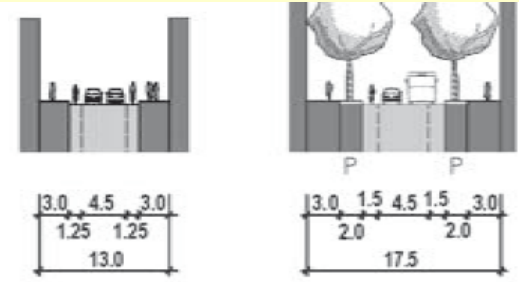
Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021

§ 5 Absatz 4 Satz 2 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der aus-reichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m.“



Bilder entsprechen nicht Stand der Technik



RASt 06, Bild 37: Empfohlene Querschnitte für die Typische Entwurfsituation „Örtliche Einfahrtsstraße“

Breite von Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO*

* Vom 26. Januar 2001*, In der Fassung vom 03. April 2025 (BA nz AT 09.04.2025 B2)

Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, zu Absatz 4 Satz 2, II. Radwegebenutzungspflicht

Art der Radverkehrsanlage		mindestens [m] nach VwV-StVO	mindestens möglichst [m] nach VwV-StVO
straßenbegleitender Radweg	Einrichtungsverkehr	1,50	2,00
	Zweirichtungsverkehr	2,00	2,40
Radfahrstreifen (einschl. Markierung 0,25 m)	nach E Klima 2022	1,50	1,85
Schutzstreifen (zzgl. 0,12 m Markierung)		1,25	1,60
Getrennter Fuß- und Radweg	für den Radweg	1,50	Die vorgegebenen Maße für die lichte Breite beziehen sich auf ein einspuriges Fahrrad. Andere Fahrräder ... wie mehrspurige Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger werden davon nicht erfasst. Die Führer anderer Fahrräder sollen in der Regel dann, wenn die Benutzung des Radweges nach den Umständen des Einzelfalles unzumutbar ist, nicht beanstandet werden, wenn sie den Radweg nicht benutzen;
gemeinsamer Fuß- und Radweg	innerorts	2,50	
	außerorts	2,00	
Radverkehrsanlage an Engstellen	punktuell	1,00	
	in der Länge (< 50m) mindestens	1,25	
Sicherheitstrennstreifen		0,50	

Quelle: https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwbund_26012001_S3236420014.htm

Ansätze in der Weiterentwicklung des Regelwerks

- Die Breite eines Schutzstreifens soll einschließlich Markierung je nach Kfz- und Rad-Verkehrsstärke und Straßenbreite 1,50 m bis möglichst 2,00 m betragen.
- Schutzstreifen mit Breiten unter 2,00 m sollen nur an Straßen mit geringer Flächenverfügbarkeit zur Anwendung kommen.
- Die Breite der verbleibenden Restfahrbahn (Kernfahrbahn) soll für den Begegnungsfall Pkw-Pkw ausgelegt sein, diese ist i.d.R. mindestens 4,50 m.
- **Im Hauptnetz und übergeordneten Netz des ÖPNV sollte die Kernfahrbahn 5,50 m breit sein.**
- **In Ausnahmefällen begrenzter Flächenverfügbarkeit können u.U. in Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden bzw. unter Beachtung der entsprechenden Ländererlasse auch schmale Kernfahrbahnen mit geringeren Breiten als 4,50 m angewendet werden.**
- Bei steigender Flächenverfügbarkeit soll im Interesse der Einhaltung des Überholabstandes zunächst der Schutzstreifen auch über 2,00 m verbreitert werden.





Schutzstreifen für den Radverkehr in Nachbarländern

4

Bild: Hanna Fischer in Masterarbeit „Schutzstreifen außerorts im Radverkehr (Niederlande, Dänemark, NRW)“, h_da September 2025: Grenzübergang Deutschland Niederlande Kranenburg–Wyler (D) und Berg en Dal–Grosbeek (NL)

„Schutzstreifen“ in den Niederlanden – was ist der richtige Weg ?



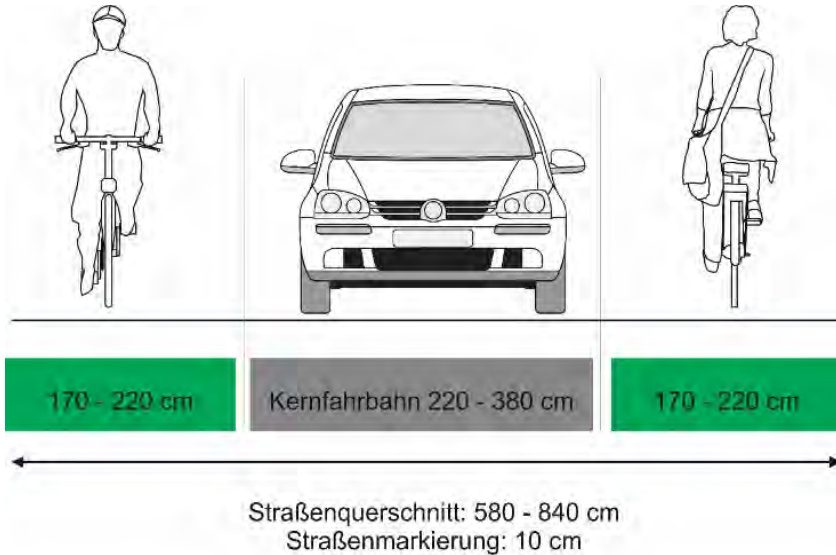
<https://www.flickr.com/photos/fietsberaad/22668797414>, Zugriff 21.02.2023

Bild: <https://theoriecursus.nl/Cursus/theoriecursus-auto/Hoofdstuk/verkeerstekens-en-aanwijzingen-verkeerstekens-op-het-wegdek/Paragraaf/fietsstroken/>, Zugriff 21.02.2023

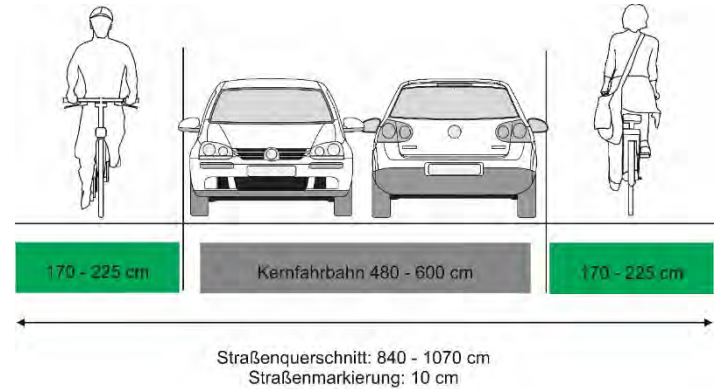


Niederlande CROW – Design Manual for Bicycle Traffic

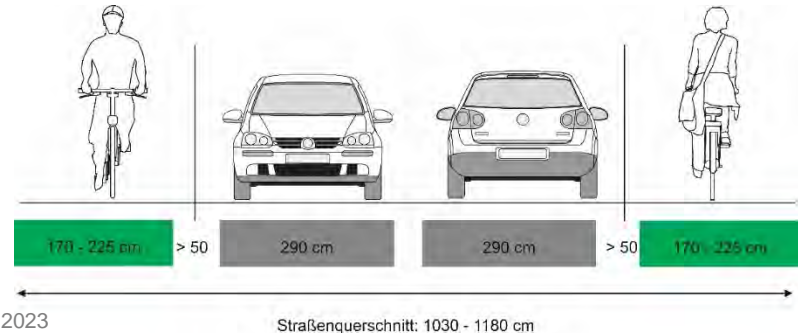
Querschnitt B2



Querschnitt B1



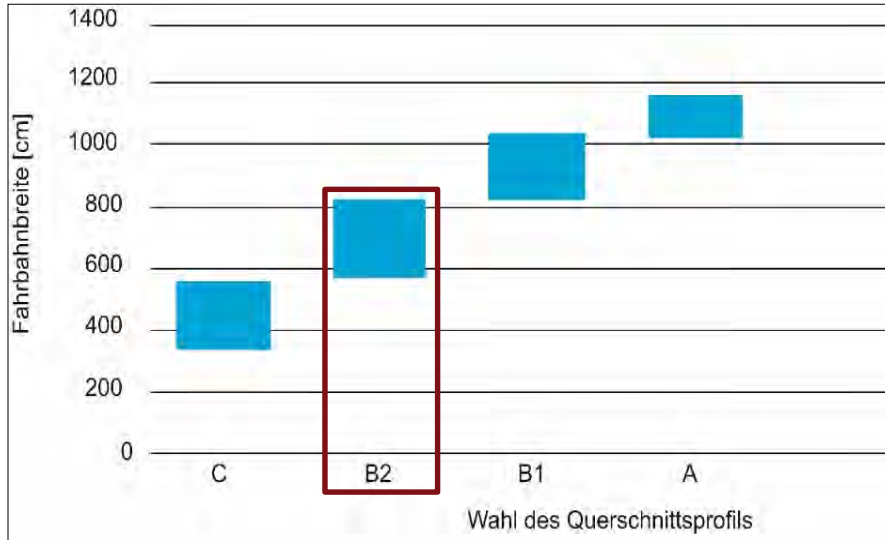
Querschnitt A



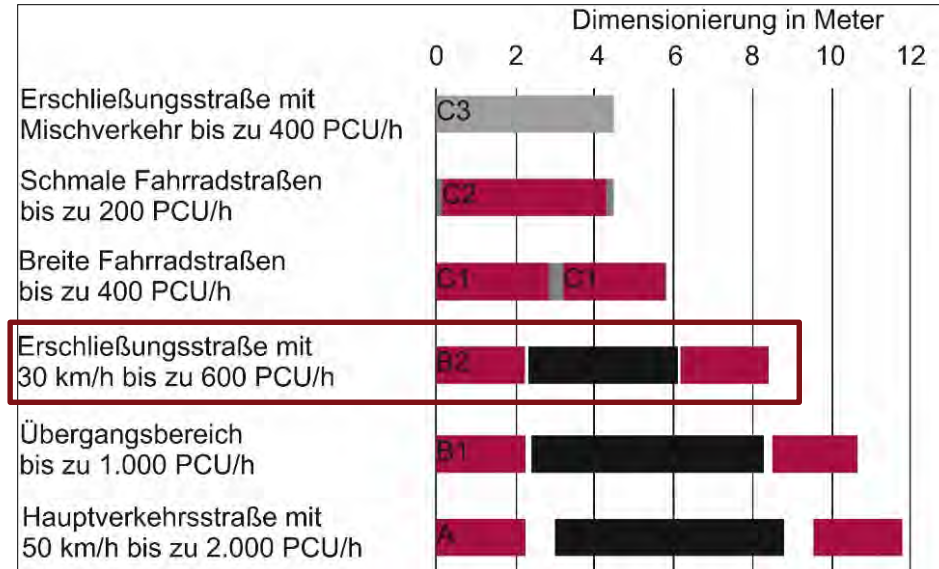
Quelle:
Darstellungen auf Grundlage CROW-Fietsberaad Design Manual for Bicycle Traffic
bei: Sofia Trunov, Masterarbeit „Verkehrssicherheit an Schutzstreifen für den Radverkehr“, h_da 2023

Niederlande CROW – Design Manual for Bicycle Traffic

Querschnittswahl anhand der Fahrbahnbreite



Querschnittswahl anhand Verkehrsstärken



Quelle:

Darstellungen auf Grundlage CROW-Fietsberaad Design Manual for Bicycle Traffic, bei: Sofia Trunov, Masterarbeit „Verkehrssicherheit an Schutzstreifen für den Radverkehr“, h_da 2023

Frankreich – Roadways without centrelines (Kernfahrbahn)



Quelle: [Creating friendly-cycling roads](#) | Publications du Cerema

Quelle:
<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/594114>

Roadways without centrelines (Kernfahrbahn) are a special application of the right hard strip. They consist of a narrow carriageway with no side markings, on which the edge lines are positioned closer to the centre. Motor vehicles travel along the two-way central lane, while cyclists use the surfaced part of the verge known as the edge strip. The portion of the road designated for motor vehicles is too narrow to allow passing, as a result of which they deviate onto the edge strip to pass oncoming vehicles, after checking that there are no nearby cyclists.



Operating principle of a roadway without centrelines (Kernfahrbahn)

The level of service provided to cyclists on a roadway without centreline is typically lower than on a cycle path or cycle lane. This is because motor vehicles are by default allowed to drive (while passing), stop and park on the edge strip. Pedestrians may also use the edge strip. This type of facility should therefore only be considered after examining all the alternative solutions for accommodating cyclists.

LEARN MORE...

Cerema. [La chaussée à voie centrale banalisée](#) (Roadways without centrelines (Kernfahrbahn)) (information sheet). 2017

Frankreich – Chaussée à voie centrale banalisée (seit 2013)

Cerema


Chaussée à voie centrale
Éléments de recon

Cette fiche méthodologique est un outil de travail réglementaire. Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures.

L'adaptation de l'espace public aux cyclistes passe par la mobilisation d'une palette d'outils mise à disposition des aménageurs : accotements, pistes cyclables, voies vertes, zones 30, zones de rencontre et aire de rencontre.

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil qui permet de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

Cette fiche a pour objectif d'explorer le domaine d'emploi de la CVCB et des premiers aménagements réalisés en France et de l'expérience.

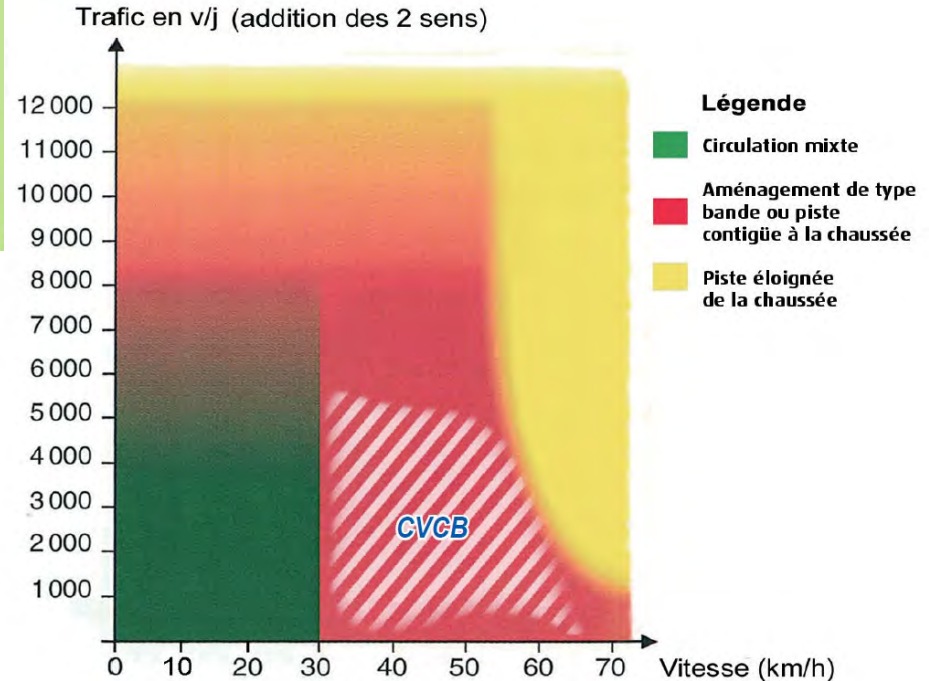


Fiche n° 37 - Mai 2017

Collection | Références



Schéma indiquant le domaine d'emploi possible de la CVCB



Schweiz – Verkehrsversuche 2019 bis 2022

Lage	Länge [m]	Geschwindigkeit	Querschnitt	DTV [Kfz/24h]	DTV [Rad/24h]
Uster (2021/22) Brandstraße	300	50 km/h	6,00 m	1.800	380
Hergiswil (2019/20) Seestraße	1.000 + 800 Verlängerung	50 km/h	6,50 m	7.900	700
Sachseln (2021/22) Brünigstrasse	2.000 (Ortskern ausgenommen)	50 km/h	7,00 m	6.700 – 11.200	k.A.

Teststrecken zeigen durchweg positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und Akzeptanz, sodass die Markierungen beibehalten wurden.

Bild: <https://www.google.com/maps: Uster, Brandstrasse, Mai 2023>



Baden-Württemberg als Vorreiter innerorts und außerorts

zwei Modellvorhaben im Zeitraum von 2019 bis 2021

5

Infos unter: <https://www.agfk-bw.de/angebote/details/modellprojekt-schutzstreifen-4715>

BW und NRW ermöglichen neue Wege für Fahrradschutzstreifen



Quelle: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/land-ermoeglicht-fahrradschutzstreifen-ausserorts>, Zugriff 19.09.2023



17 Modellprojekte innerorts	
Verkehrsbelastung	2.300 – 13.900 Kfz/24h
Straßenbreite	5,65 – 7,50 m



Bilder: Beginn des Schutzstreifens am Ortsausgang Sandweier Richtung Baden-Oos und Ende des Schutzstreifens auf Höhe Wilhelm-Drapp-Straße in Baden-Oos
© Klaus Mutterer, unter <https://baden-baden.adfc.de/>, Zugriff 26.07.2022

Schutzstreifen für den Radverkehr mit schmaler Kernfahrbahn innerorts – Randbedingungen (Erlass vom 20.12.2023)

Ziel der Landesregierung / Koalitionsvertrag:

- Steigerung des Radverkehrs auf 20 Prozent aller zurückgelegten Wege bis 2030
- Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn innerorts als zusätzliche Lösung für den Radverkehr (über Ausnahmen gemäß StVO)

Begründung und Einsatzfeld für Schutzstreifen auf schmaler Kernfahrbahn innerorts:

- nicht überall kann bis 2030 eine Radverkehrsführung umgesetzt werden, die alle Qualitätsanforderungen befriedigend erfüllt
- Gründe: v.a. Flächenkonkurrenz innerorts, relativ schmale Querschnitte im Bestand
- alternative Lösungen – zumindest übergangsweise – erforderlich:
 - schnellere Schließung wichtiger Lücken im innerörtlichen Radverkehrsnetz
 - Attraktivität des Radverkehrs an wichtigen Lücken im Radverkehrsnetz steigern und gleichzeitig der Verkehrssicherheit Rechnung tragen

Modellprojekte Schutzstreifen Baden-Württemberg (AGFK-BW) – einige Erkenntnisse

Ergebnisse Radverkehr

- steigende Nutzung
- Fahrbahn statt Seitenraum (auch auf der linken Seite)
- selbstbewusstere Fahrweise (Abstand Bordsteinkante)

Ergebnisse Kfz-Verkehr

- häufiges Überfahren der Schutzstreifen ohne Radverkehr
- häufigeres Überfahren einseitiger Schutzstreifen
- weniger Überholvorgänge
- kaum konflikthafte Interaktionen

→ 10 von 17 Strecken innerorts mit positiver Wirkung

→ 7 von 17 Strecken innerorts neutrale Wirkung

Quelle: AGFK-BW, Modellvorhaben zum Einsatz von Schutzstreifen mit schmalen Kernfahrbahnen und einseitigen Schutzstreifen innerorts, unter: https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/AGFK-BW_Abschlussbericht_Schutzstreifen-innerorts_Langfassung.pdf

Baden-Württemberg – Schutzstreifen für den Radverkehr mit schmaler Kernfahrbahn innerorts (Erlass 20.12.2023)

Rechtliche Grundlagen

Nach Rn. 147 zu § 46 Abs. 2 VwV-StVO kann die zuständige oberste Landesbehörde von allen Bestimmungen der VwV-StVO Abweichungen zulassen. Dies trifft zu, wenn bei einem wertenden Vergleich des konkreten Sachverhalts mit den in der Verwaltungsvorschrift angeführten Fallgruppen im Einzelfall eine vergleichbare Entscheidung gerechtfertigt ist.

Die Entscheidung über Abweichungen von Vorgaben der VwV-StVO in Bezug auf Fahrradschutzstreifen innerorts wird hiermit gemäß Rn. 147 zu § 46 VwV-StVO vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg als oberste Straßenverkehrsbehörde an die unteren Straßenverkehrsbehörden und die örtlichen Straßenverkehrsbehörden in ihren jeweiligen örtlichen und sachlichen Zuständigkeitsbereichen übertragen.

Schutzstreifen für den Radverkehr mit schmaler Kernfahrbahn innerorts – wesentliche Inhalte (Erlass 20.12.2023)

Welche allgemeinen Kriterien im Hinblick auf Verkehrssicherheit sind zu beachten?

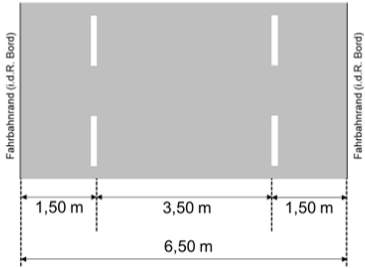
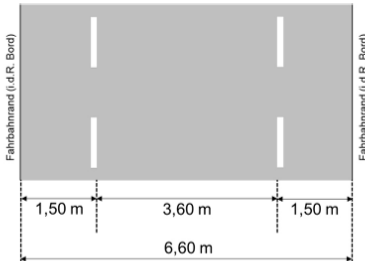
- in der StVO gesetzlich vorgeschriebener Überholabstand innerorts von 1,5 m muss eingehalten werden können
- andernfalls Prüfung und Anordnung von Zeichen 277.1 (Überholverbot einspurige Fahrzeuge für Kfz) unter bestimmten Randbedingungen
- zu prüfende Geschwindigkeit für die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit beträgt in der Regel weniger als 50 km/h
- Verkehrsbelastung im Ort: abhängig von der Fahrbahnbreite, maximal 8.000 Kfz/24 h, davon maximal 300 Schwerverkehrsfahrzeuge/24 h
- als Voraussetzung soll ein regelmäßiger Bedarf von 100 Radfahrenden/24 h im Potenzial oder eine nachgewiesene Netzbedeutung bestehen

Schutzstreifen für den Radverkehr mit schmaler Kernfahrbahn innerorts – wesentliche Inhalte (Erlass 20.12.2023)

Welche Ausschlusskriterien gibt es?

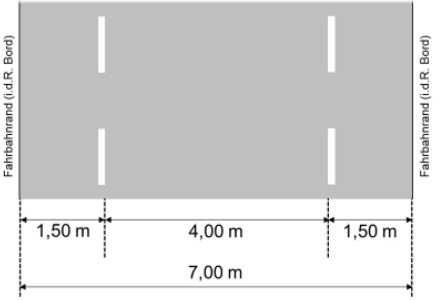
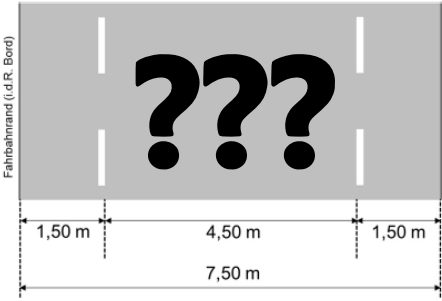
- ausgewiesene Umleitungsstrecken für Autobahnen
- wenn Anlage einer höherwertigen Radverkehrsführung die fachlich angemessene Führungsform darstellt und z.B. über parallel verlaufende Straßen bzw. Wege eine vergleichbare Netzwirkung mit hoher Verkehrssicherheit und Attraktivität erreicht werden kann
- wenn eine StVO- und Regelwerks-konforme Radverkehrsführung, auch im Sinne dieses Erlasses, nur über eine Umverteilung des Straßenraums – insbesondere zulasten von Flächen des ruhenden Verkehrs am Straßenrand bzw. im Straßenseitenraum – möglich ist, ist diese bevorzugt umzusetzen
- notwendige bauliche Maßnahmen werden nicht durch Schutzstreifen ersetzt

Schutzstreifen für den Radverkehr mit schmaler Kernfahrbahn innerorts – Beispiele zur Ausführung (Erlass 20.12.2023, Auszug)

Einsatzbereiche für beidseitige Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn innerorts ...						
Nr.	... sind möglich ab einer befestigten Fahrbahnbreite von B =	Erforderliche verkehrliche Randbedingungen:	Zu prüfende, zweckmäßige Geschwindigkeit für die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit:	Zu prüfende verkehrliche Randbedingungen für die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit:	Anordnung der Markierungen im Fahrbahnquerschnitt	
B-1	6,50 m	Schmale Kernfahrbahn	DTV ≤ 1.000 Kfz/24 h, L _{max} entfällt oder DTV ≤ 3.000 Kfz/24 h, L _{max} = 400 m	In der Regel: 30 km/h	SV-Anteil: Prüfung ergibt keine nachteiligen Auswirkungen; in jedem Fall gilt: SV ≤ 300 Fz/24 h Verträglichkeit: Straßen mit sehr geringen Breiten sind für viele Verkehrssituationen zu schmal. Daher ist dieser Anwendungsfall auf kurze Lückenschlüsse oder insgesamt sehr günstige Verkehrsverhältnisse zu begrenzen und gemäß Abs. IV Punkt 4 c) die Anordnung des Zeichens 277.1 zu prüfen.	
B-2	6,60 m		DTV ≤ 5.000 Kfz/24 h	In der Regel: 30 km/h	SV-Anteil: Prüfung ergibt keine nachteiligen Auswirkungen; in jedem Fall gilt: SV ≤ 300 Fz/24 h Gemäß Abs. IV Punkt 4 c) ist die Anordnung des Zeichens 277.1 zu prüfen.	

Anlage 1 zu Gz. VM4-3851-10/8 „Prüfkriterien zur Anordnung von Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn innerorts sowie abgeleitete Markierungskonstellationen“, Teil B
https://www.aktivmobil-bw.de/downloads/Anlage1_Pruefkriterien_Schutzstreifen.pdf, Zugriff 31.01.2026

Schutzstreifen für den Radverkehr mit schmaler Kernfahrbahn innerorts – Beispiele zur Ausführung (Erlass 20.12.2023, Auszug)

B-3	7,00 m	Schmale Kernfahrbahn	DTV \leq 8.000 Kfz/24 h	<p>In der Regel: 30 km/h</p> <p>Bei insgesamt sehr günstigen Randbedingungen (z.B. DTV \leq 4.000 Kfz/24 h, sehr wenig Schwerverkehr, günstige Sichtweiten) können Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h zweck- und verhältnismäßig sein.</p>	<p>SV-Anteil: Prüfung ergibt keine nachteiligen Auswirkungen; in jedem Fall gilt: SV \leq 300 Fz/24 h</p>	
B-4	7,50 m	Ausreichend breite Kernfahrbahn	<p>Nachrichtlich dargestellt – ab diesem Maß erfüllen die Querschnitte mit beidseitigen Schutzstreifen die regelmäßigen Anforderungen von VwV-StVO und ERA. Anordnungen sind ohne diesen Erlass möglich.</p>			

Anlage 1 zu Gz. VM4-3851-10/8 „Prüfkriterien zur Anordnung von Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn innerorts sowie abgeleitete Markierungskonstellationen“, Teil B
https://www.aktivmobil-bw.de/downloads/Anlage1_Pruefkriterien_Schutzstreifen.pdf, Zugriff 31.01.2026



Schutzstreifen mit einstreifiger Kernfahrbahn

6

Verkehrsversuch „Einstreifige Kernfahrbahn“ in Heusenstamm (Start zum 01.11.2023)

verlängert bis 31.10.2026

Ziele

- Steigerung objektive Verkehrssicherheit
- Schließen von Netzlücken für den Radverkehr
- durchgängig sicheres Radfahren auf Hauptroute
- Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Verbesserung Akzeptanz zwischen Kfz- und Radverkehr
- kein Überholen mit zu geringen Sicherheitsabständen
- Steigerung subjektive Verkehrssicherheit
- Steigerung der Verkehrsmittelwahl zugunsten Radverkehr (Fußverkehr)
- ...

Ausgangssituation



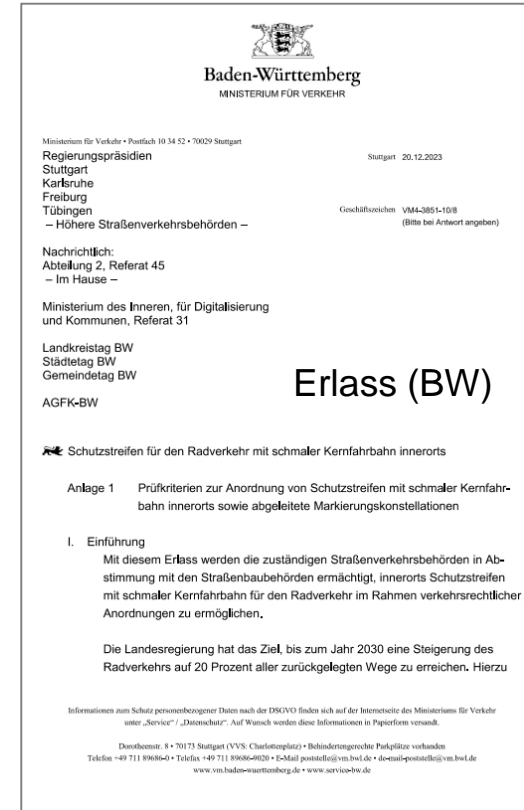
Zahlreiche Erfahrungen international

- Niederlande (2005), Schweden (2006), Dänemark (2015), Frankreich (2015), Schweiz (2018), Österreich (2024)
- D-A-CH-Tagung (Oktober 2025)

national

- Mobilitätsforum Bund/ Wissenspool (2013 bis 2017, außerorts)
https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Berichte/Ministerium-Infrastruktur-Meckpomm_Schutzstreifen-ausserorts_Schlussbericht_2017.html
- Baden-Württemberg (2010 bis 2013 innerorts, 2019 bis 2021 inner- und außerorts)
- Hessen (2025)

Von der Konzeptidee zum Verkehrsversuch?

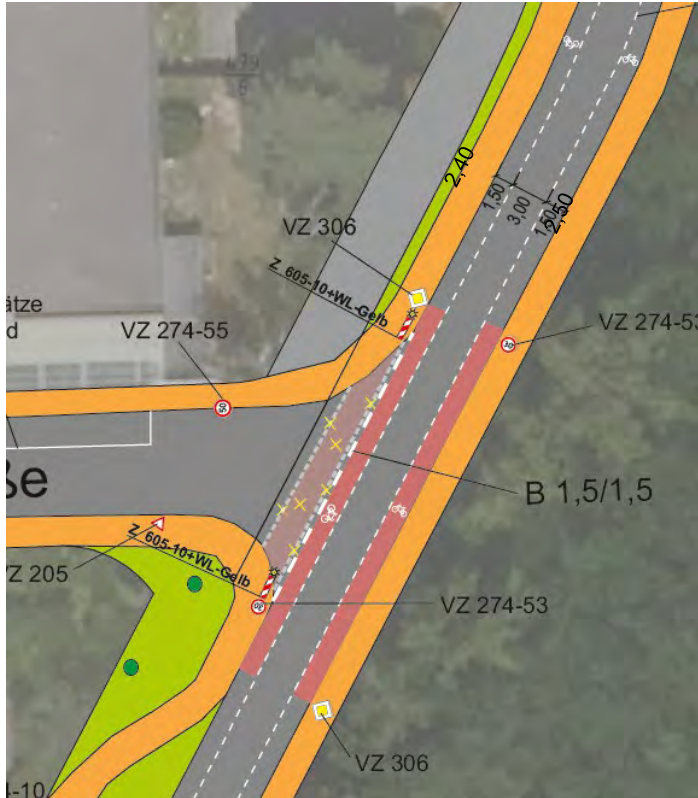




Verkehrsversuch „Einstreifige Kernfahrbahn“ und Schutzstreifen – mehr Sicherheit für Fuß- und Radverkehr

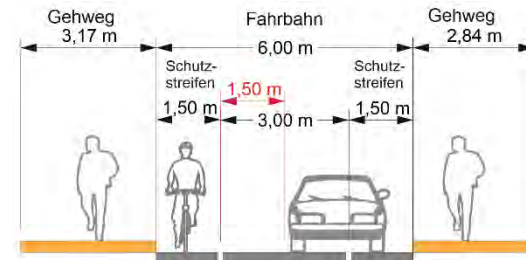
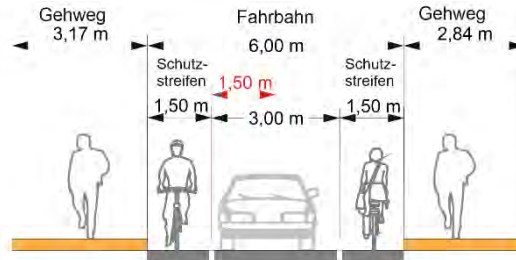
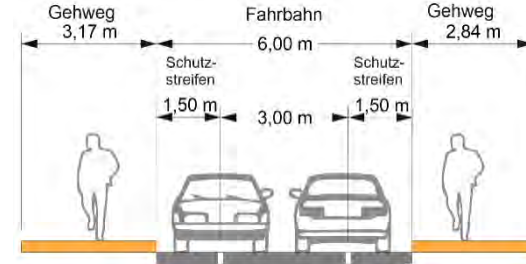
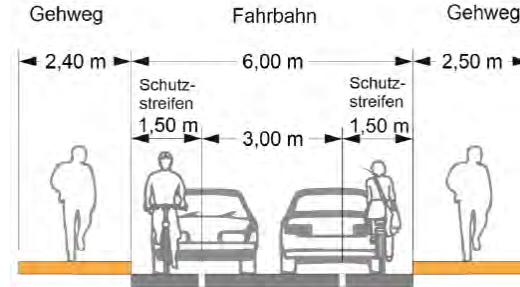
im Zuge der Industriestraße in Heusenstamm (seit 01.11.2023)

Verkehrsversuch



März 2023:
 01. November 2023:
 November 2023:
 April 2024:
 Oktober 2024:
 Winter 2025/ 2026:

Voruntersuchung März 2023
 Einrichtung der Schutzstreifen
 1. Verkehrsbeobachtung + Auswertung
 2. Verkehrsbeobachtung + Auswertung
 3. Verkehrsbeobachtung (1 Jahr Testphase)
 Verlängerung bis 31.10.2026
 Empfehlung weiteres Vorgehen



Öffentlichkeitsbeteiligung

INFOTREFF
FAHRRADFREUNDLICHE
INDUSTRIESTRASSE

Warum machen wir das?
Was ändert sich?
Was gewinnen wir?

SAMSTAG, 09.09.23
11.00 – 13.00 UHR
Treffpunkt: Parkplatz/Grünfläche gegenüber
Industriestr. 20 (Getränke Gotta)

HEUSENSTAMM | h_da | -EUT-

Industriestraße Verkehrsversuch (Planung)

Plan 1

Plan 2

Plan 3

Querschnitt 1

Geheweg	Fahrbahn	Geheweg
3,17 m	3,00 m	2,84 m

Testfeld: Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn

Verkehrsversuch:

- Länge des Versuchs: ca. 510 m
- Schutzstreifenbreite: 1,50 m
- Breite der Kernfahrbahn: 3,00 m
- Geschwindigkeit: 30 km/h
- Sicherheitsraum zu parkenden Kraftfahrzeugen: 1,00 m
- Vorbild aus den Niederlanden

Querschnitt

Geheweg	Fahrbahn	Geheweg
3,17 m	3,00 m	2,84 m

Warum ein Verkehrsversuch?

Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn sind in den Niederlanden eine etablierte Radverkehrsanlage. In Deutschland ist dies nach dem aktuellen Stand der Technik noch wenig erforscht und wurde mit Mindest-/Regelmaßen als Pilotprojekt in Baden-Württemberg getestet. Der Verkehrsversuch mit einer Kernfahrbahn von 3,00 m Breite ist in Deutschland einmalig und wird daher von der Hochschule Darmstadt wissenschaftlich und ergebnisoffen begleitet.

Ablauf des Verkehrsversuchs:

- März 2023: Voruntersuchung März 2023
- September 2023: Einrichtung der Schutzstreifen
- Oktober 2023: 1. Verkehrsbeobachtung
- November 2023: Auswertung der 1. Beobachtung
- September 2024: 2. Verkehrsbeobachtung (1 Jahr Testphase)
- Oktober 2024: Auswertung der 2. Beobachtung
- Winter 24/25: Empfehlung/ Einschätzung

h_da | Hochschule Darmstadt | -EUT-



Öffentlichkeitsarbeit



Banner und Schilder vor Ort

Unterstützung durch ehrenamtlichen Radverkehrsbeauftragten



Informationen über soziale Medien und Homepage Heusenstamm



<https://www.op-online.de/>

10.12.25 Heusenstamm
Industriestraße Heusenstamm: Verkehrsforscher starten Umfrage

Die Hochschule Darmstadt befragt Bürger zum Verkehrsversuch in der Industriestraße in Heusenstamm. Noch bis 19. Dezember können sie ihre Meinung äußern.

Was sich für Verkehrsteilnehmende ab 1. November 2023 ändert

Wenn die Markierungsarbeiten beendet und alle Verkehrsschilder an den richtigen Stellen aufgestellt sind, greifen ab Mittwoch, 1. November, die neuen Verkehrsregeln in der Industriestraße. Hier die wichtigsten Änderungen:

Im Abschnitt zwischen der Lessingstraße und der Werner-von-Siemens-Straße ist **das Radfahren auf dem Gehweg, das schließt den rot gepflasterten Teil des Gehwegs mit ein, nicht mehr zulässig** (Ausnahme: Kinder bis zehn Jahre). Die Beschilderung „Fußweg für Radfahrer freigegeben“ wird entfernt. Für Radfahrende stehen die neuen Schutzstreifen auf der Fahrbahn zur Verfügung.

Im Gegensatz zum Radfahrstreifen ist der **Schutzstreifen kein eigener Fahrstreifen, sondern Bestandteil der Fahrbahn**; er wird auch Angebotsstreifen genannt. Dieser darf unter besonderer Vorsicht überfahren werden (zum Beispiel bei einem Überholmanöver), sofern Radfahrende nicht gefährdet werden. Eine durchgängige Nutzung von Pkw, Lkw oder Motorrädern ist aber nicht zulässig. Ebenfalls nicht erlaubt ist das Parken und Halten auf Schutzstreifen (auch zum Be- und Entladen). Markiert ist der Schutzstreifen mit einer unterbrochenen zwölf Zentimeter breiten Linie.

Eindrücke vorher/ nachher



vorher



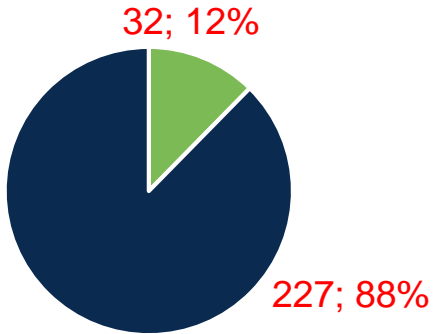
nachher



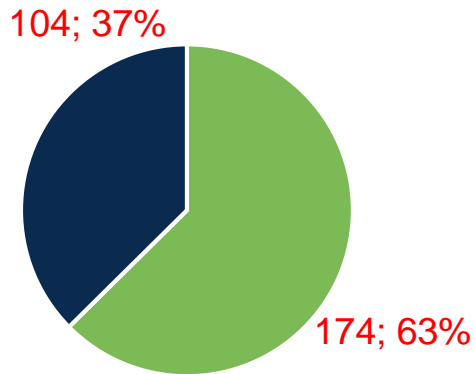
Veränderungen

■ Gehweg ■ Fahrbahn

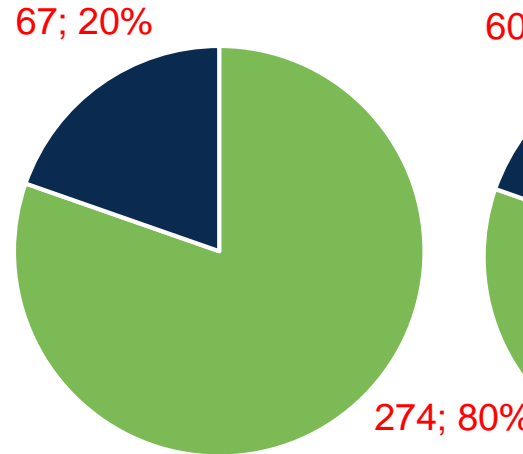
März 2023



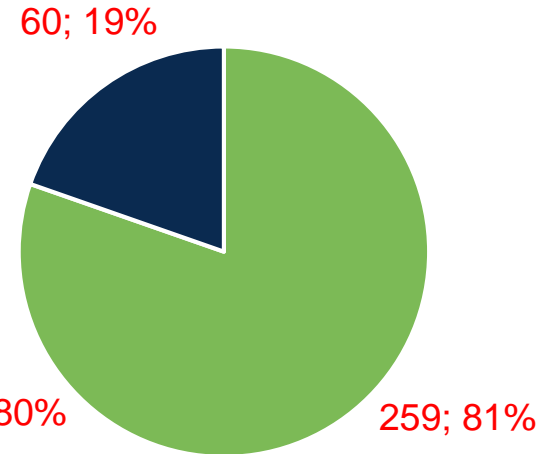
November 2023



Juni 2024



Juni 2025



3.850 Kfz/13h

3.800 Kfz/13h

3.460 Kfz/13h (-11%)

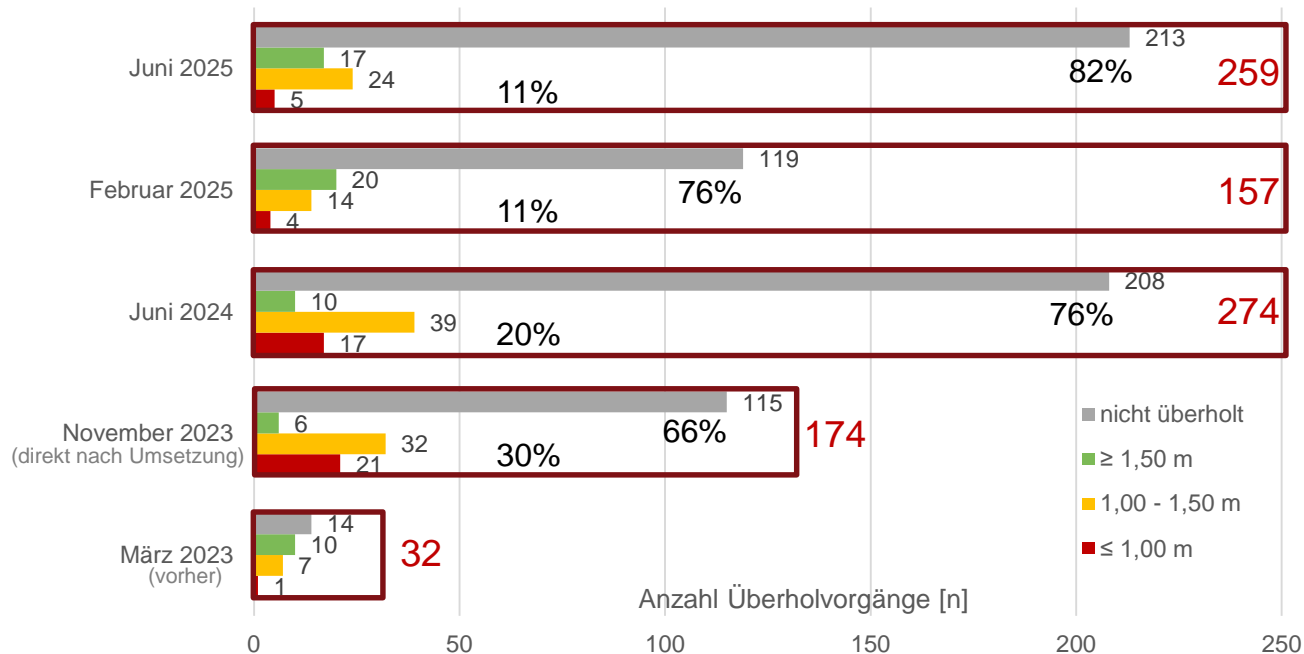
259 Rad/13h

278 Rad/13h

~340 Rad/13h (+20%)

Erkenntnisse zum Überholverhalten

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



Verkehrsversuch: Erkenntnisse Videobeobachtung

Kfz-Verkehr

- unbedeutende Auswirkungen auf den Verkehrsablauf
- Busverkehr unproblematisch

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

Verengte Fahrbahn sorgt für Zoff

Heusenstammer wüten im Netz gegen Markierungen des Verkehrsversuches



Heusenstamm - Ein noch gar nicht begonnen und wohl demnach weiter für machig... Die Fahrbahn für Autos ist auf der Industriestraße zwischen Lessing- und Werner-von-Siemens-Strasse im Internet sorgen die Markierungen für Unmut.

Sorge vor Unfällen
Weiter Kritik an Verkehrsversuch auf der Industriestraße
Heusenstamm - Der geplante Verkehrsversuch auf der Industriestraße erregt weiter die Gemüter. Nachdem Heusenstammer bereits im Internet... Die Anzahl der Radler in unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Fußgängern und vor allem Pedelecs ist bemerkenswert.

Die neuen Markierungen an der Industriestraße werden weiter hitzig diskutiert. Die Bürger wollen die Straße konfirmiert bleiben. Das geht auch, wenn sie Radfahrer überholen, denn dazu müssen die den vorgezeichneten Mindestabstand einhalten.

„Autoverkehr fließt reibungslos“
Hochschule Darmstadt zieht erstes Fazit zu Verkehrsversuch in Heusenstamm

VON JOSHUA BÄR

Das sind die Regeln:



Das sind die Regeln:
Bürgersteig nur für Fußgängerinnen und Fußgänger und radfahrende Kinder bis 10 Jahre.
Verkehrsversuch Lessingstraße bis Werner-von-Siemens-Straße

Verkehrsversuch wird verlängert

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

VON JOSHUA BÄR

Das sind die Regeln:



Das sind die Regeln:
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)



Nach wem Radfahrer auf der Fahrbahn auf der Industriestraße bis. Die Hinweise werden allerdings wohl bald verschwinden, denn der Verkehrsversuch soll mindestens zwei weitere Jahre fortgesetzt werden.

Offenbach Post, 17.10.2023

Offenbach Post, 21.10.2023

Offenbach Post, 21.10.2023

Offenbach Post, 06.06.2024

Offenbach Post, 06.06.2024

Offenbach Post, 06.06.2024

Offenbach Post, 06.06.2024

Offenbach Post, 06.06.2024

Offenbach Post, 06.06.2024

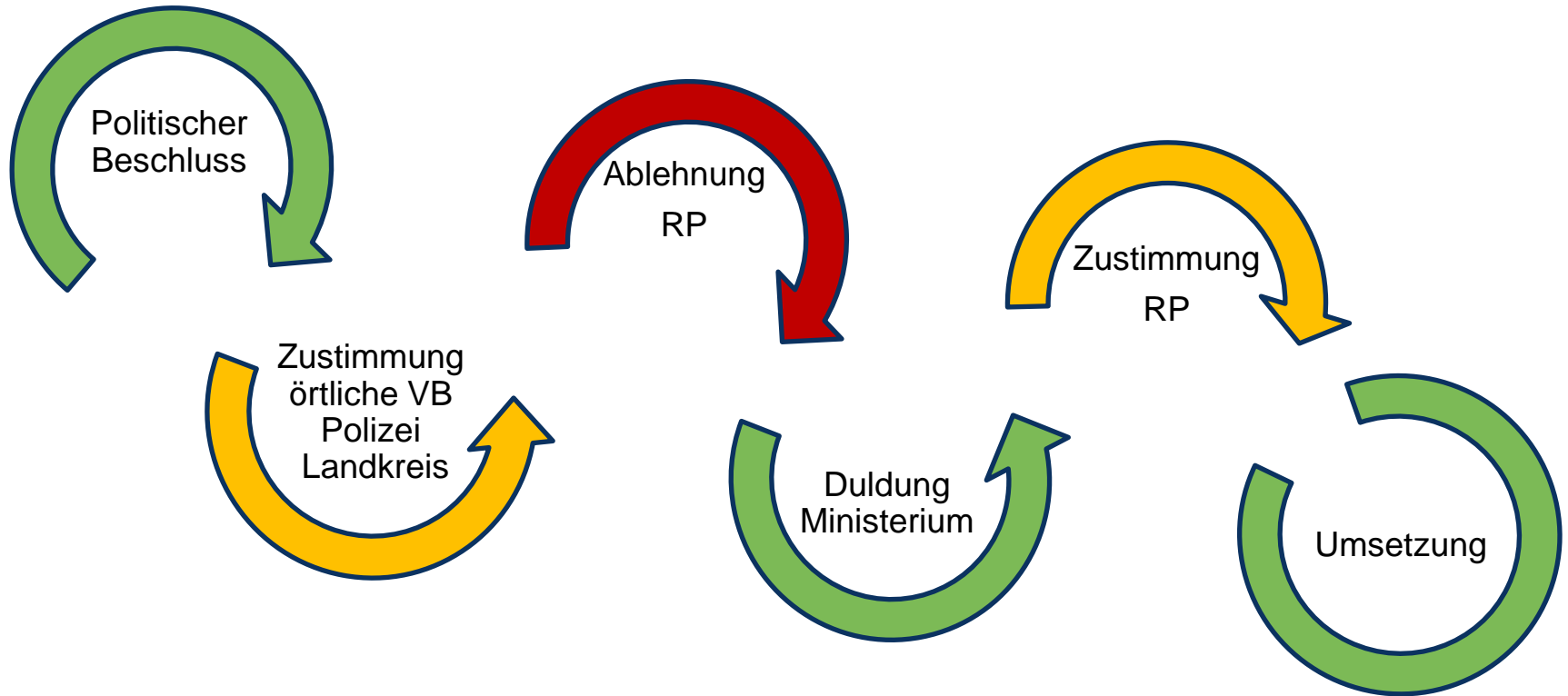
Autofahrer müssen umlernen

Darmstädter Echo, 29.05.2024

Darmstädter Wissenschaftler begleiten Verkehrsversuch in Heusenstamm / Beidseitiger Radfahrer-Schutzstreifen

SÜDHESSEN - Links ein Getränkemarkt, ein Tierfuttermarkt und ein Verwaltungsgebäude, rechts eine Großreinigung, zwei Supermärkte, ein Autotelefonenservice: 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 Neuartigkeit, kaum überraschend, vor allem die Fahrradfahrer, aber auch Fußgänger.

Von der Konzeptidee zum Verkehrsversuch?



Änderung der VwV-StVO zur Verstetigung notwendig

Vorbildliche Verkehrsführung

Erfolgreiches Experiment: Der Verkehrsversuch auf der Industriestraße hat Bund und Land überzeugt und steht kurz davor, in die Verwaltungsvorschrift zur StVO übernommen zu werden. Die Markierung auf der Fahrbahn könnte somit bald auch in anderen Kommunen zu sehen sein.

VON JOSHUA BÄR

Heusenstamm – Schmalere Fahrbahn, Schutzstreifen links und rechts, dazu ein Tempolimit von 30 Stundenkilometern: Der Verkehrsversuch auf der Industriestraße regelt die Verhältnisse auf dem Abschnitt zwischen Lessing- und Werner-von-Siemens-Straße neu. Seit November 2023 gelten die veränderten Regeln. Zunächst als einjähriges Experiment gedacht, verlängerte das Stadtparlament den Versuch Ende 2024 um weitere zwei Jahre (wir berichteten). Die von vielen Bürgerinnen und Bürgern sowie Kommunalpolitikern zu Beginn kritisch beäugte neue Verkehrsführung hat sich offensichtlich bewährt und Ein- und Rückblicken.

Hintergrund des Versuchs ist die veränderte Straßenverkehrsordnung (StVO) von 2021. Demnach dürfen Radfahrer den Gehsteig in dem Abschnitt der Industriestraße nicht mehr befahren, sondern müssen die Straße nutzen. Das Problem: Schutzstreifen dürfen laut



Experiment geglückt: Die Verkehrsführung auf einem Abschnitt der Industriestraße könnte bald auch in anderen Kommunen zu sehen sein. SCHMEDEMANN

StVO nur dann markiert werden, wenn die Fahrbahn breit genug ist, damit Autos Radfahrer bei Gegenverkehr mit ausreichend Abstand überholen können. Da die Kernfahrbahn in dem Abschnitt allerdings auf drei Meter verengt wurde, musste das Regierungspräsidium Darmstadt das Experiment erst genehmigen. Nun könnte ein in die Verwaltungsvorschrift der StVO eingeführter Passus die Markierungen zünftig ohne Genehmigung zulassen. Die Vorschrift dient als Leitfaden, wie die StVO ausgelegt werden kann.

Verkehrsministerium berät Ergebnisse

Das hessische Verkehrsministerium habe vorgeschlagen, die neue Verkehrsführung in die Verwaltungsvorschrift auf-

zunehmen, sagt Professor Jürgen Follmann. Der Verkehrsforscher an der Hochschule Darmstadt begleitet den Versuch mit seinem Team. Nun liegt der Ball beim Bundesverkehrsministerium. „Dort ist man in den letzten Abstimmungen“, informiert Follmann. Er ist von einer positiven Bescheinigung überzeugt. Heusenstamm würde somit zum Vorbild für andere Kommunen. „Es ist bereits Interesse von Städten und Gemeinden aus Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen bekundet worden“, sagt der Verkehrsforscher. In den Niederlanden und Frankreich sei eine derartige Regelung seit Jahren in der StVO verankert.

Das Experiment verlief laut Follmann erfolgreich. „Bei Messungen in verschiedenen

Monaten haben wir festgestellt, dass etwa 85 Prozent der Radler auf der Straße fahren“, freut er sich. Meist seien noch Eltern mit ihren Kindern den Bürgersteig unterwegs. Follmann und sein Team verzeichnen zudem mehr Radler, die die Straße nutzen. „Es sind bis zu 300 am Tag, unabhängig vom Wetter.“

Mehr Radfahrer auf der Straße

Auch die Autofahrer hätten sich inzwischen an die neuen Regeln gewöhnt. „Wir haben nur wenige kleine Überholvorgänge gemessen, die Aufteilung nutzt etwas“, resümiert der Hochschullehrer. Insgesamt sieben Wochen sei auf dem Abschnitt gemessen worden. Follmann dankt der Stadt für „ihren Mut, den Versuch

durchzuführen.“ Die Hochschule werde in den kommenden zwei Jahren weitere Daten erfassen. „Wir wollen evaluieren, ob er auch im Alltag tauglich ist“, erläutert Follmann. Zudem gelte es, die Grenzen des Versuchs herauszuarbeiten. Auch der Bund wünsche weitere Daten.

Bürgermeister Steffen Ball (CDU) freut sich über die Nachricht. Sein Ziel, den Rad- und Fußverkehr in einer wichtigen Durchgangsstraße „auf Augenhöhe“ mit Autos zu bringen, sieht er auf einem guten Weg. Ball erinnert daran, dass das Gebiet in den kommenden Jahren noch stärker frequentiert werde, auch durch Radfahrer. Schließlich könnten dort etwa drei Millionen entstehen, zudem ist dort, wie berichtet, eine Droge geplant.

Straßenverkehrstechnik

8

August 2025
ISSN 1875-9586
www.stv.de

Organ der IGVV Köln | BGA München | FSV Wien



Einstreifige Kernfahrbahn und Schutzstreifen – Ein Modell für die Straßenverkehrs-Ordnung?

Die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs erfordert eine angepasste Infrastruktur. Hierzu wurden in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) von 2021 und der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) wichtige Korrekturen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr vorgenommen. Aktuell sind weitere Anpassungen im Verkehrsgesetz; auch andere Regelwerke werden fortgeschrieben, um eine zeitgerechte und sichere Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zu erreichen.

„Die Evaluierung des einjährigen Verkehrsversuchs in Heusenstamm zeigt vielversprechende Ergebnisse, die da fürsprechen, vergleichbare Markierungslösungen auch in weiteren deutschen Kommunen zu erproben“, bestätigt Professor Jürgen Follmann, der mit der wissenschaftlichen Mitarbeiterin Laura Kehrer und seinem Studierenden-Team die Verkehrsänderungen in der Industriestraße von Anfang an begleitet hat. „Die bislang gewonnenen Erkenntnisse liefern eine Grundlage für weiterführende Untersuchungen zur Alltagstauglichkeit. Das Heusenstammer Modell leistet damit einen wichtigen Beitrag zu den aktuellen Herausforderungen zum Wandel der Mobilität im Stadtverkehr und den Zielen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP).“ Und Follmann ergänzt: „Aberdem sollte beachtet werden, dass neben den klassischen Fahrradtypen zwischenzeitlich neue Fahrzeugarten wie Pedelecs, Lastenräder, E-Scooter und elektrische Rollstühle zusätzlich den Verkehrsraum der Radverkehrsinfrastruktur beziehungsweise die Fahrbahn nutzen.“

Die veränderte Aufteilung des Fahrbahnbereichs mit einer einstreifigen Kernfahrbahn als zentralem Merkmal könnte die bestehende Lücke zwischen der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ohne Markierung und der Nutzung von markierten Schutzstreifen schließen. Sie scheinen eine praktikable Lösung bei Fahrbahnbreiten zwischen sechs und acht Metern zu sein und können damit zusätzlich helfen, die Attraktivität des Radfahrens zu steigern.

Netzplanung
wie Orte des
verkehrs –
sicherung eines
Konzepts

Forschung
Einstreifige Kernfahrbahn
und Schutzstreifen =
mehr Sicherheit für
Fuß- und Radverkehr

Verkehrssicherheit
Unfallanalyse von
getöteten und schwer-
verletzten Radfahrern
auf Landstraßen

Vorschlag Anpassung VwV-StVO

zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, zu Absatz 4, Satz 2, I. Allgemeines (5)

Abstimmung mit Hr. Stahlhut (StV12, BMDV) am 13.09.2024

Einbringen durch Hessen (Ressort VI, HMWVW) in den BLFA am 26./27.09.2024

... „Er darf nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden. ~~und nur, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert.~~ Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radverkehr bietet. Befindet sich rechts von dem Schutzstreifen ein Seitenstreifen, kommt ein Schutzstreifen in der Regel nicht in Betracht, es sei denn, es wird ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen. ~~Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können.~~ Schutzstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig.“

Dialogforum im Bundeskanzleramt (22.07.2025)

Überführung des Verkehrsversuchs in eine dauerhafte Realisierung

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

Juli 2025: Dialogforum Mobilität im Bundeskanzleramt

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



<https://www.op-online.de/>

25.07.25 Heusenstamm

Politiker und Wissenschaftler diskutieren im Kanzleramt über Heusenstammer Verkehrsversuch

Als umstrittenes Experiment gestartet, steht der Verkehrsversuch auf der Industriestraße kurz davor, in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgenommen zu werden. Im Bundeskanzleramt berieten Vertreter ...



© Dr. Malte Petersen



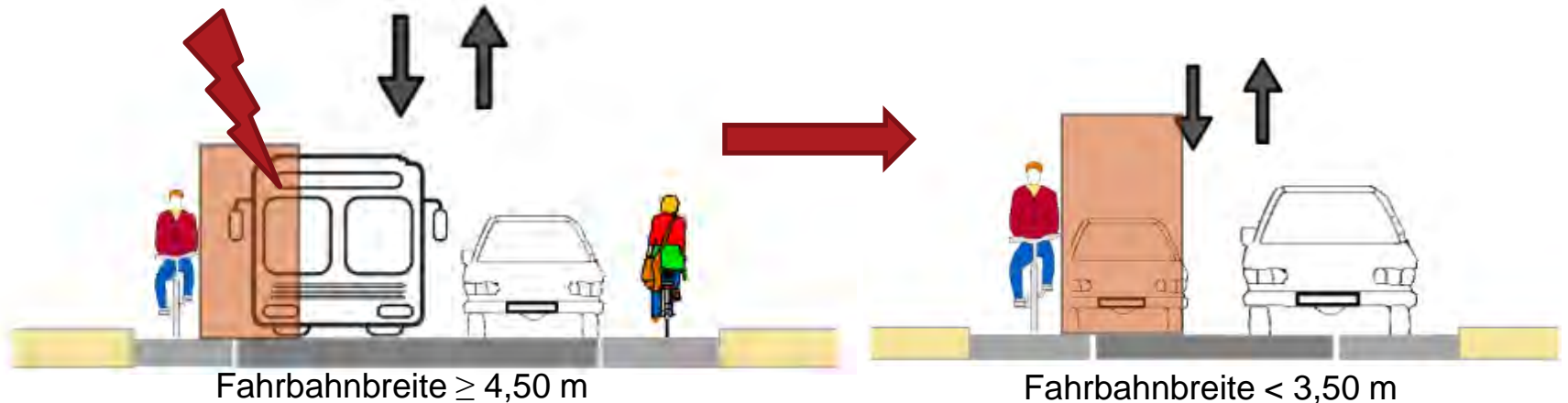
Ausblick

7

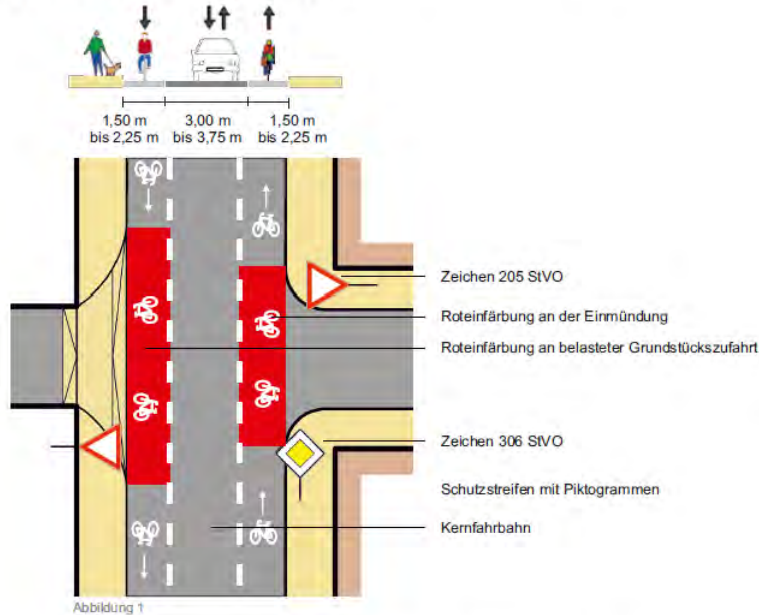
Bild: capucijnenweg bei Mechelen, <https://climbfinder.com/de/anstiege/capucijnenweg-mechelen>, Zugriff 03.02.2025

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!!



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

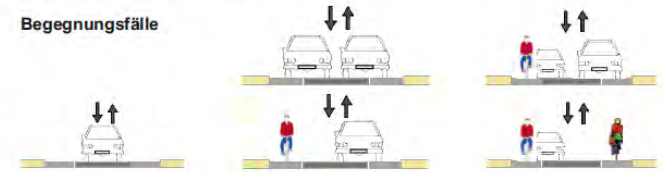


- Anwendung:**
- Für wichtige Radverbindungen, falls andere Maßnahmen zur Separierung des Radverkehrs (Radfahrstreifen, bauliche Trennung) nicht möglich sind
 - Hauptverkehrsstraßen mit Belastungsbereichen I und II nach ERA 2010
 - Schließen von Netzlücken ohne mögliche alternative Infrastruktur
 - Verkehrsbelastung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

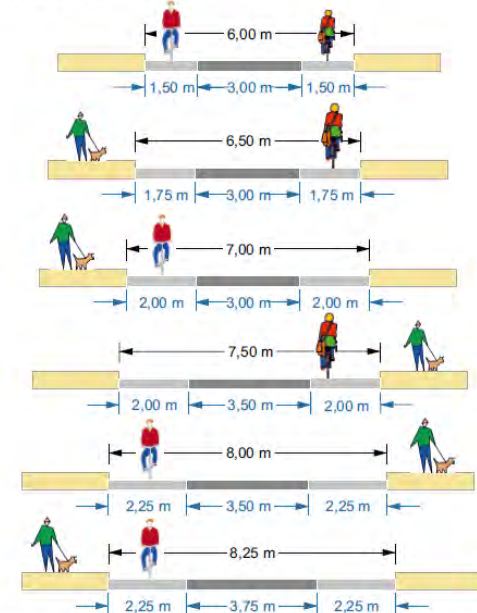
- Ziele:**
- Steigerung der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs
 - Reduktion von Überholvorgängen
 - Tempo 30 für angepasste Verkehrsabläufe und zur Steigerung der Verkehrssicherheit

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

Begegnungsfälle



Resultierende Querschnittsbreite



weitere Modellprojekte sind notwendig ...

- Steigerung objektive Verkehrssicherheit
- Grenzen der Kfz-Verkehrsbelastung
- Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr
- Verhalten der Verkehrsteilnehmenden untereinander
- Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Verbesserung Akzeptanz zwischen Kfz- und Radverkehr
- kein Überholen mit zu geringen Sicherheitsabständen
- Breite Kernfahrbahn versus Schutzstreifen
- Steigerung subjektive Verkehrssicherheit
- Steigerung der Verkehrsmittelwahl zugunsten Radverkehr (Fußverkehr)





Standards auch an Querungen überdenken

2024, Rodgau – FGÜ mit Schutzstreifen an barrierefreier Haltestelle

Rodgau – Markierung FGÜ mit Schutzstreifen als Vorbild



Rodgau-Weiskirchen - Schillerstraße, 2025

