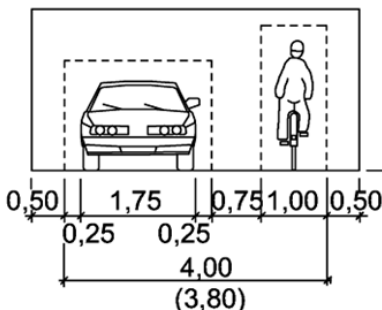




## Innerörtliche Fahrradüberholungen durch Linienbusse und andere Fahrzeuge (im Mischverkehr)

Mit der StVO-Novelle von 2020 wurde zum Schutz von Radfahrern im Mischverkehr ein Mindestüberholabstand innerorts von 1,50 m neu eingeführt. Je nach Straßenbreite und Fahrzeugtyp sind damit bestimmte Überholvorgänge (von langsam fahrenden Fahrradfahrern) – insbesondere bei Gegenverkehr – erschwert. Bei Linienbussen, die im Stadtverkehr häufig einen Großteil des Schwerverkehrs ausmachen, ist durch die Breite und die Länge der Fahrzeuge der Überholvorgang zusätzlich erschwert. Neben der verfügbaren Fahrbahnbreite ist auch die für die Überholung nötige bzw. zur Verfügung stehende Streckenlänge ein entscheidendes Kriterium, ob überholt werden kann. So ist damit zu rechnen, dass Busse relativ lange hinter einem Fahrrad bleiben müssen, bevor es eine Überholgelegenheit gibt, was zu deutlichen Fahrzeitverlusten im ÖPNV-Fahrzeug führen kann und ggf. kritische Überholvorgänge auslösen bzw. provozieren kann.

In dieser Arbeit soll systematisch untersucht werden, wie sich Überholvorgänge, auch besonders von größeren Fahrzeugen wie Linienbussen, in unterschiedlichen Situationen (Fahrbahnbreite, Gegenverkehr, Straßenabschnittslänge) darstellen. Auch fahrgeometrische Zusammenhänge beim Überholvorgang (Ausscheren, Einscheren, benötigte Fahrstrecke für den gesamten Überholvorgang) sind mit Hilfe der Software AutoTURN in die Betrachtungen einzubeziehen



Betreuer: Prof. Dr.-Ing. Wolfram Ressel; Dr.-Ing. Stefan Alber