

25. Mai 2023

## **ADFC München: Sicherer Überholabstand erforderlich für die Verkehrswende**

**Seit gut zwei Jahren misst und protokolliert der ADFC München mit sogenannten OpenBikeSensoren den Überholabstand von Autofahrenden zu Radfahrenden im Münchner Straßenverkehr. Die Auswertung von rund 5500 Überholvorgängen stellte der Fahrrad-Club am heutigen Donnerstag, 25.5.2023, dem Polizeipräsidium München und dem Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München vor. Die Ergebnisse zeigen, dass der Seitenabstand von 1,5 Metern in vielen Fällen unterschritten wird.**

Radfahrende kennen das Problem: Kfz-Lenker:innen überholen häufig mit geringem Abstand. Das fühlt sich für Radfahrer:innen gefährlich an und führt nicht selten dazu, dass die Radler:innen zu nah an rechts parkenden Autos vorbeifahren und so plötzlich geöffneten Autotüren nicht ausweichen können, die sogenannten Dooring-Unfälle. Oder Radfahrende meiden bestimmte Strecken aus diesem Grund ganz oder steigen gar auf andere Verkehrsmittel um. Auch im ADFC Fahrradklima-Test beklagen rund 80 Prozent der Teilnehmenden häufige Konflikte mit Autofahrenden und das als unangenehm empfundene Fahren im Kfz-Verkehr.

### **OpenBikeSensoren messen Abstände bei Überholvorgängen**

Mit dem am Fahrrad befestigten OpenBikeSensor hat der ADFC München nun erstmals Daten zu Überholvorgängen in der Landeshauptstadt erhoben. Der OpenBikeSensor zeichnet die GPS-Daten des Radfahrenden und den Seitenabstand nach links und rechts auf. Per Knopfdruck werden Überholvorgänge markiert. 18 dieser Geräte hatte der Fahrrad-Club von Februar 2021 bis Mai 2023 im Einsatz. Rund 5500 Überholvorgänge wurden dabei aufgezeichnet – auf einer Strecke von rund 8900 Kilometern in und um München. Dabei sind sowohl Strecken im Mischverkehr mit Kfz, als auch Abschnitte durch Parks oder auf Radverkehrsinfrastruktur eingerechnet, um die alltäglichen Erfahrungen von Radfahrenden möglichst genau in den Daten zu repräsentieren.

### **Ergebnisse des Projekts**

Alle 2,5 Kilometer werden Radfahrende mit weniger Seitenabstand als 1,5 Meter überholt. 63 Prozent der überholenden Kraftfahrzeuge waren näher an den Fahrrädern dran als 1,5 Meter. Bei knapp 10 Prozent lag der Abstand sogar unter 75 Zentimeter und das vorbeifahrende Fahrzeug wäre mit dem ausgestreckten Arm berührbar gewesen. Knapp 37 Prozent der Kfz-Lenker:innen haben dagegen einen Abstand von mindestens 1,5 Metern eingehalten, ein solches Ereignis erlebten Radfahrende im Schnitt alle 4,2 km. Zudem zeigen die Daten, dass Radfahrer:innen nicht nur an einzelnen Stellen zu eng überholt werden, sondern überall im Stadtgebiet. Denn die gemessenen Abstände lassen sich anhand der GPS-Daten den Straßen zuordnen und statistisch aufbereiten. Hervorzuheben sind die schlechten Überholabstandswerte in der Georgenstraße (zwischen Nordend- und Arcisstraße), wo ein durchschnittlicher Überholabstand von 86 Zentimeter gemessen wurde. Lediglich ein Überholvorgang im Straßenabschnitt war mit 1,77 Meter regelkonform – jedoch nur, weil die radfahrende Person nah an parkenden Autos fuhr und sich damit der Dooring-Gefahr aussetzte.

In der Schleißheimer Straße (beispielsweise zwischen Georgen- und Görrestraße) waren alle 14 aufgezeichneten Überholvorgänge näher als 1,39 Meter (durchschnittlich: 1,00 Meter). In der Maximilianstraße (zwischen Herzog-Rudolf-Straße und Wurzerstraße) waren 9 von 12 erfassten

Überholvorgängen näher als 1,5 Meter. Auf Basis der Messergebnisse erstellt der ADFC München eine Liste mit knapp 70 problematischen Straßenabschnitten.

### **Gründe für geringen Seitenabstand**

Johan Buchholz, Leiter des OpenBikeSensor-Projekts im ADFC München, sagt: „Viele Autofahrende kennen die gesetzliche Regelung zum Überholabstand nicht. Außerdem fällt es vielen Menschen schwer, die innerorts vorgeschriebenen 1,5 Meter Seitenabstand korrekt einzuschätzen. Um in zweispurigen Straßen korrekt zu überholen, müssen Autos im Normalfall vollständig auf die zweite Spur wechseln. Auch erleben wir Fälle, in denen Radfahrende beschimpft, angehupt oder sogar absichtlich zu eng überholt werden. Neben Prävention und Aufklärung sind daher systematische polizeiliche Kontrollen und eine sichere, bauliche Fahrradinfrastruktur notwendig.“

Und er ergänzt: „Die Verkehrsinfrastruktur muss grundsätzlich – auch bei Baustellen – intuitiv verständlich sein und ausreichende Seiten- und Überholabstände begünstigen. Erst wenn Menschen sich sicher fühlen, steigen sie aufs Rad um. Dann kann die Verkehrswende klappen.“

### **Forderungen des ADFC München**

Aus Sicht des ADFC München müssen wirksame Maßnahmen für ausreichende Seiten- und Überholabstände getroffen werden.

- Klare Prozesse, um Probleme beim Seiten- und Überholabstand schnell und zufriedenstellend zu lösen sowie die Evaluation der Ergebnisse
- Ausweitung von Präventionskampagnen zum Thema Überholabstand
- Konsequente Kontrollen der seitlichen Überholabstände
- Fehlerverzeihende Infrastruktur: Temporäre und dauerhafte Verkehrsanordnungen müssen intuitiv verständlich sein und ausreichende Seiten- und Überholabstände begünstigen
  - Überholabstand als Kriterium zur Priorisierung von Radentscheid-Maßnahmen nutzen
  - Sensibilisierung Abteilungen für temporäre & dauerhafte Verkehrsanordnungen (MOR)
  - Qualitätssicherung und Überprüfung neuer verkehrsrechtlicher Anordnungen
  - Zügige Überarbeitung und Umsetzung verkehrsrechtlicher Anordnungen in problematischen Straßenabschnitten

### **ADFC München veröffentlicht Ergebnisse als offene Daten**

Die Ergebnisse der Überholabstandsmessungen werden vom ADFC München aggregiert als offene Daten veröffentlicht, um weitere Auswertungen und Kombinationen mit weiteren Datenquellen durch Interessierte zu ermöglichen. Die Daten können hier abgerufen werden:

- OpenBikeSensor-Portal Bayern und Baden-Württemberg: <http://obs.adfc-bw.de>
- Website des ADFC München - Auswertungen auf Straßenabschnittsebene: <http://sensor.adfc-muenchen.de/>
- Open Data Portal der Landeshauptstadt München: <https://opendata.muenchen.de/dataset/ueberhol-und-seitenabstandsdaten-zwischen-fahrraeder-und-kraftfahrzeuge>

### **Hintergrundinformationen**

Seit der Novelle der Straßenverkehrsordnung im April 2020 gilt innerorts ein Überholabstand von mindestens 1,5 Meter, bei radelnden Kindern oder per Rad transportierten Kindern sogar zwei Meter. Der Mindestüberholabstand außerorts beträgt ebenfalls zwei Meter.

Der OpenBikeSensor, der an der Sattelstütze oder am Gepäckträger montiert ist, zeichnet die GPS-Daten der Radfahrenden auf und misst den Seitenabstand nach links und rechts. Die gemessenen Daten werden anonymisiert in Heatmaps visualisiert und belegen objektiv und transparent, wo und wie häufig zu eng überholt wird. Sie machen Verbesserungspotenziale bei der Verkehrsinfrastruktur sichtbar und zeigen Kommunen, Ordnungsbehörden und der Polizei, wo Handlungsbedarf besteht.

Die Sensoren sind bislang in keinem Geschäft erhältlich. Sie müssen selbst zusammengebaut werden; die Anleitung ist für jedermann als Open Source auf der Website [openbikesensor.org](http://openbikesensor.org) verfügbar. Der OpenBikeSensor ist ein Open Innovation, Open Source, Open Data und Open Science Projekt und wird ehrenamtlich von einer offenen Gruppe entwickelt. Mehr über die technischen Details und Hintergründe auf der [projekteigenen Homepage](#).

#### **Hinweise für Redaktionen**

#### **Hinweise für Redaktionen**

Honorarfreies Bildmaterial finden Sie im Anhang. Bei Nutzung bitte folgende Angabe verwenden: ADFC.

Foto v.l.n.r.: Florian Paul, Radverkehrsbeauftragter im Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München, Tobias Schenk, Pressemitarbeiter Polizeipräsidium München, Steffen Küpper, leitender Polizeidirektor Polizeipräsidium München, Eva Mahling, stellv. Vorsitzende ADFC München, Johan Buchholz, Leiter des OpenBikeSensor-Projekts ADFC München, Matthias Mück, Koordinator für Verkehrssicherheit Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München

Diese Presseinformation und weitere Meldungen gibt es online in unserem [Pressebereich](#).

#### **Martina Tollkühn**

Referentin Kommunikation & Marketing

ADFC München e.V.

Platenstraße 4

80336 München

[presse@adfc-muenchen.de](mailto:presse@adfc-muenchen.de)

Mobil: 0151-170 68 600

<https://muenchen.adfc.de>

#### **Über den ADFC**

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) ist mit bundesweit mehr als 220.000 Mitgliedern, davon über 33.000 in Bayern und rund 9.000 in München, die größte Interessenvertretung der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland und weltweit. Der ADFC will, dass Deutschland bis 2030 ein attraktives Fahrradland wird, das in allen Städten und Dörfern einladende Rahmenbedingungen zum Radfahren und Qualitätsradwege statt Holperstrecken bietet. Dafür hält der ADFC eine grundlegende Reform des Straßenverkehrsrechts für essenziell.