

Im Interesse der Verkehrssicherheit: Der Open Bike Sensor misst, mit welchem seitlichen Sicherheitsabstand Autos Radfahrende überholen.  
Foto: Openbikesensor/mjaschy

Es ist eine der Verkehrsregeln, die etliche Autofahrer nicht kennen oder gar bewusst ignorieren, obwohl das Menschenleben gefährdet: Innerhalb von Ortschaften müssen Autos beim Überholen von Fahrrädern mindestens anderthalb Meter Sicherheitsabstand halten, außerorts sogar zwei Meter.

Auch weil die Polizei das Einhalten dieser Regel der Straßenverkehrsordnung StVO bislang kaum gezielt überwacht, wird nach Ideen gesucht, um das Thema in die Köpfe von Bürgern und Verkehrsexperten zu bringen. Hier sind nun Tüftlerinnen und Tüftler in Deutschland einen Schritt weiter gekommen und haben in ehrenamtlicher Arbeit den nicht kommerziellen Open Bike Sensor entwickelt. Mit GPS-Modul, Ultraschallsensor und Speicherkarte misst und dokumentiert das am Fahrradsattel montierte Gerät, wann und wo ein Auto mit welchem Sicherheitsabstand ein Fahrrad überholt.

Das Besondere: Den Open Bike Sensor gibt es nirgendwo zu kaufen. Man muss ihn selbst bauen. Dessen nicht genug: Weil hinter dem Projekt eine ehrenamtlich arbeitende Community steckt, kann man nicht einmal den kompletten Bausatz irgendwo unkompliziert bestellen, sondern muss sich die Teile nach Anleitung für insgesamt 60 bis 80 Euro selbst in diversen Online-Shops zusammensuchen.

Um den Pionierinnen und Pionieren die Sache zu erleichtern, können sich Interessierte auf der Internetseite der Initiative für Sammelbestellungen vernetzen. Noch weiter geht in Brandenburg der gemeinsame Innovation Hub 13 von TH Wildau und BTU Cottbus-Senftenberg, der sich als Schnittstelle zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Bürgerschaft sieht und sich die Nutzbarmachung von wissenschaftlichen Ideen in der Praxis auf die Fahnen schreibt.

Unter dem Projekt-Titel „Zu nah? – Mit Abstand mehr Sicherheit!“ soll es in diesem Frühjahr in Wildau, Luckenwalde und Cottbus Workshops für den Bau der Sensoren geben, für die der Veranstalter Bauteile und Software bereitstellt. Im Rahmen des Projekts sollen anschließend im Einsatz auf der Straße Daten von Überholvorgängen gesammelt und ausgewertet werden. Derzeit laufe die Voranmeldung für die Workshops, erzählt die Projekt-Verantwortliche Zoe Ingram. Der genaue Ablauf hänge auch von den dann geltenden Corona-Regeln ab.

Zoe Ingram betont den sehr umfassenden Ansatz des Projekts, an dem auch die neue Stiftungsprofessur Radverkehr an der Technischen Hochschule Wildau beteiligt sei. „Das Projekt soll ein Bewusstsein schaf-



# Ein Bausatz für mehr Sicherheit

**Verkehr** Radfahrer haben eine neue Möglichkeit, den oft zu geringen Abstand von Autos beim Überholen zu dokumentieren.

Experten der TH Wildau erklären, wie der Open Bike Sensor funktioniert.

Von Mathias Hausding



Handarbeit: Ein Open Bike Sensor besteht aus zahlreichen Bauteilen und einer Software zum Verarbeiten der beim Überholvorgang gemessenen Daten.  
Foto: Openbikesensor/mjaschy



Enge auf eigener Spur: Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club kritisiert zu schmale Radwege in den Städten.  
Foto: Robert Michael/dpa



Erinnerung: Ein Hinweisschild weist Autofahrer auf den Mindestabstand beim Überholen von Radfahrern hin.  
Foto: Marijan Murat/dpa

fen und Radfahren für alle sicherer machen“, erklärt Zoe Ingram. „Wir möchten herausfinden, welche Einflussfaktoren den Abstand bei Überholvorgängen beeinflussen.“ Dazu sollen die Abstände beim Überholen mit Informationen zu den jeweiligen Tempolimits sowie der vor Ort vorhandenen Radwege-Infrastruktur verknüpft werden.

Beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club ADFC in Brandenburg ist man hoch erfreut über die Initiative. „Ich glaube, viele Autofahrerinnen und Autofahrer sind sich einfach nicht bewusst, wie wichtig es ist, ausreichend Abstand zu halten. Und das macht vielen Leuten Angst und hält sie davon ab, mehr Rad zu fahren“, sagt Birgit Heine von der ADFC-Ortsgruppe Cottbus.

## Nominiert für den Fahrradpreis

Der Open Bike Sensor sei eine wunderbare Sache, um die notwendige Kampagne für mehr Sicherheit beim Radfahren in Schwung zu bringen, ist sie überzeugt. Dafür sei es aber nötig, dass zum Beispiel in Cottbus nicht nur fünf Fahrrad-Cracks den Sensor nutzen, sondern möglichst viele Menschen, die auf verschiedenen Straßen unterwegs sind. „Wir brauchen eine große Datenmenge, um daraus Schlussfolgerungen ziehen zu können“, betont Birgit Heine. Deshalb sei es ein Dilemma, dass Beschaffung und Bau der Sensoren derzeit so aufwendig seien. „Hoffentlich gelingt es bald zum Beispiel über einen Sponsor, möglichst vielen Menschen ein solches Gerät zu verschaffen.“

Einen weiteren Schub könnte die Initiative heute erhalten. Dann wird der Deutsche Fahrradpreis 2022 verliehen. Der Open Bike Sensor gehört zu den nominierten Initiativen.

Infos zum Workshop: [www.innohub13.de/wir-forschen/zu-nah](http://www.innohub13.de/wir-forschen/zu-nah)

„In ein paar Wochen soll es Workshops für den Bau der Sensoren geben.“