



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
28. Oktober 2021
beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation 55

Martin Abele namens der G/JG-Fraktion

vom 25. Januar 2021

(StB 498 vom 23. Juni 2021)

Velofahrende Kinder auf dem Trottoir: Sensibilisierung

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Der Interpellant bezieht sich darauf, dass ab 1. Januar 2021 Art. 41 Abs. 4 der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) wie folgt angepasst worden ist:

«Sind weder Radweg noch Radstreifen vorhanden, so dürfen Kinder bis 12 Jahre auf Fusswegen und Trottoirs Rad fahren. Sie müssen ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den Umständen anpassen. Insbesondere müssen sie auf die Fussgänger Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren.»

Der Interpellant weist darauf hin, dass Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen (mit Geh-, Hör- oder Sehschwächen) und betagte Menschen durch diese Neuregelung eine zusätzliche Gefährdung erfahren. Seines Erachtens birgt diese Neuregelung gerade bei engen Situationen oder an Stellen mit grosser Fussgängerfrequenz ein gewisses Gefahrenpotenzial für Unfälle. Für den Interpellanten ist weiter klar, dass diese Anpassung der VRV nur eine Übergangslösung sein kann, bis ein sicheres und durchgehendes Radwegnetz installiert ist.

Bevor der Stadtrat nachstehend die konkreten Fragen des Interpellanten beantwortet, sind ihm die folgenden Aspekte wichtig: Bei der Verkehrsregelverordnung handelt es sich um eine eidgenössische und damit national gültige Verordnung, welche durch den Bund nach einer entsprechenden Vernehmlassung in Kraft gesetzt wurde. Der Bundesrat hat das Velofahren auf dem Trottoir im Anschluss an eine Vernehmlassung und deshalb in Kenntnis der Bedenken seitens der Vertreterinnen und Vertreter des Fussverkehrs erlassen und dabei den Schutz der jungen Radfahrenden höher gewichtet als die Gefährdung der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Begleitmassnahmen für diese Neuregelung sind deshalb primär auf nationaler Ebene anzugehen, weil es, so zumindest die Sicht des Stadtrates, nicht sein kann, dass jeder Kanton oder gar jede Gemeinde aus der für die ganze Schweiz geltenden Verordnung eigene Massnahmen und Verhaltensanweisungen ableitet. Das gilt insbesondere für Kommunikationsmassnahmen. Diese haben, wenn sie gesamtschweizerisch (z. B. von der BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung) angegangen werden, eine ganz andere Resonanz, als wenn die Stadt Luzern eine eigene Kampagne lanciert.

Dennoch wird der Stadtrat weiterhin auch selber bestrebt sein, seinen Beitrag für ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden zu leisten. Als Hauptansprechgruppe neben den Kindern selbst stehen für ihn die Erziehungsberechtigten im Vordergrund. Es ist aus Sicht des Stadtrates wichtig, dass sich Eltern mit dieser Situation befassen und ihre Kinder zu einem rücksichtsvollen Verhalten nicht nur auffordern, sondern sie durch ihr eigenes Verhalten dazu animieren.

Wichtig ist es dem Stadtrat zudem auch zu betonen, dass die Situation mit Velo fahrenden Kindern auf dem Trottoir nicht komplett neu ist. Einerseits war es bereits bis jetzt möglich, Kinder im Vorschulalter auf dem Trottoir fahren zu lassen, und andererseits sind die immer zahlreicher auftretenden «fahrzeugähnlichen Geräte» (FäG) wie Kickboard, Trottinett, Inline-Skates oder Rollbrett ebenfalls an die Fahrt auf dem Trottoir gebunden.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen beantwortet der Stadtrat die konkret gestellten Fragen des Interpellanten wie folgt:

Zu 1.:

*Wie gedenkt die Stadt die Fussgänger*innen, insbesondere ältere Menschen und die Menschen mit Beeinträchtigungen, auf diesen Abschnitten zu schützen?*

Die zusätzliche Gefährdung von zu Fuss gehenden Personen durch die Änderung der VRV will der Stadtrat zwar keinesfalls negieren, er schätzt sie aber aufgrund der einleitend erwähnten Gründe als nicht sehr hoch ein. Da zudem Massnahmen zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger bei der Planung und Realisierung von Infrastrukturen, welche einen Bezug zum Fuss- oder zum Veloverkehr haben, stets standardmässig geprüft werden (s. auch Antwort auf Frage 2) und die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden auf nationaler Ebene angegangen wird (s. auch Antwort auf Frage 3), sieht der Stadtrat keine Veranlassung, auf die Änderung der VRV mit eigenen spezifischen Massnahmen zum Schutz von Menschen mit Behinderungen oder von älteren Personen zu reagieren.

Zu 2.:

Was wird bei den Bushaltestellen zur Wahrung der Sicherheit der aussteigenden Menschen getan?

Bei der Planung und Realisierung von Bushaltestellen kommt den Aspekten der Verkehrssicherheit der zu Fuss gehenden Personen stets eine hohe Bedeutung zu. Aktuell werden im Rahmen der Arbeiten zum Behindertengleichstellungsgesetz alle Bushaltestellen systematisch auf Mängel überprüft, Massnahmen zur Verbesserung vorgesehen, und wenn sich dies als angezeigt erweist, wird sogar die Lage der Bushaltestelle angepasst. Auch der Schutz der aussteigenden Menschen wird in die entsprechenden Massnahmen einbezogen.

Zu 3.:

*Wie werden die Kinder, resp. deren Erziehungsberechtigte, auf diese Neuregelung vorbereitet, insbesondere auf die Weisung: «rücksichtsvoll fahren und Fussgänger*innen den Vortritt lassen» (Bsp. Infoblatt in Haushalte, Unterrichtseinheiten an Schulen, Verkehrsinstruktion etc.)?*

Dem Bundesrat ist es ein grosses Anliegen, die Verkehrsteilnehmenden für die neue Situation zu sensibilisieren. Der Fonds für Verkehrssicherheit finanziert dazu eine nationale Informationskampagne, welche von Pro Velo Schweiz und Fussverkehr Schweiz gemeinsam im Monat Mai gestartet worden ist. Sie richtet sich in erster Linie an die Kinder sowie deren Erziehungsberechtigte, aber auch an die Fussgängerinnen und Fussgänger. Ziel der Kampagne ist es, die Sicherheit und die gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern. Infos dazu sind auch unter www.walknroll.ch abrufbar.

Zu 4.:

Ist in der Stadt Luzern eine Sensibilisierungs- und Informationskampagne für Kinder und deren Erziehungsberechtigte vorgesehen? Wer ist in der Stadt Luzern dafür zuständig?

Wie einleitend bereits erwähnt, sind für die mit der Interpellation angesprochene Konfliktsituation aus Sicht des Stadtrates nationale Kampagnen wichtiger als eine städtische. Gerne erinnert der Stadtrat in diesem Zusammenhang aber auch daran, dass im Zusammenhang mit dem Bericht «Altersfreundliche Stadt Luzern» Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in sogenannten «gemischten Verkehrsflächen» erarbeitet wurden und dieses Thema auch im Rahmen der Arbeiten zum Label «Age-friendly Cities» thematisiert wurde. Und schliesslich erinnert der Stadtrat auch gerne an die bereits seit einigen Jahren immer wieder erneuerte Kampagne «Rücksicht», welche ein gegenseitiges rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden zum Ziel hat. Diese lokale Kampagne und die erarbeiteten konkreten Massnahmen nehmen spezifische Luzerner Themen gezielt auf und unterstützen die nationalen Kampagnen.

Die konkrete Änderung der Verkehrsregelverordnung betreffend weisen die Instruktoren der Luzerner Polizei die Kinder im ordentlichen Verkehrsunterricht zudem auf die Gesetzesänderungen hin. Und schliesslich steht das Thema auch bei Eltern- sowie bei Seniorenveranstaltungen auf der Traktandenliste. Auch diese lokalen Bestrebungen sind Ergänzungen zur nationalen Schulwegkampagne «Achtung, Kinder überraschen», in welcher die Gesetzesänderung ebenfalls aufgegriffen wird (s. www.doppelt-aufpassen.ch).

Zu 5.:

Das ASTRA weist darauf hin, dass die Neuregelung auch Risiken birgt: «Hausausgänge und Garagenausfahrten sind oft unübersichtlich.» Die Verkehrspolizei Luzern warnte zudem in ihrer Vernehmlassungsantwort vor «neuen, nicht kalkulierbaren Unfallgefahren wie Kollision mit einmündenden Fahrzeugen/Trottoirüberfahrten und Fussgängern». Was tut die Stadt Luzern, um die Kinder vor diesen Risiken und Gefahren zu schützen?

Siehe Antworten auf die Fragen 2 bis 4. Ergänzend kann erwähnt werden, dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit der zu Fuss gehenden Personen und insbesondere der Schülerinnen und

Schüler im Rahmen von vielen Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit immer wieder thematisiert und laufend Verbesserungen umgesetzt wurden.

Zu 6.:

Nimmt die Stadt Luzern diese (Übergangs-)Regelung zum Anlass, um die Realisation weiterer Velowege voranzutreiben, bzw. den Kanton um die prioritäre Behandlung des Baus neuer Radstreifen und Radwege zu ersuchen? Welche Strassen(abschnitte) stehen dabei im Vordergrund?

Die Planung und Realisierung eines Netzes von zusammenhängenden Velowegen ist bereits Bestandteil der aktuellen Mobilitätsstrategie. Stadtrat und Verwaltung sind laufend bestrebt, Mängel in der Verkehrssicherheit zu beheben und Netzlücken zu schliessen. Dazu gehört auch die Planung von Massnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs auf den Hauptachsen der Stadt Luzern, namentlich der Zürich-, Alpen-, Löwen-, Seeburg-, Halden- und Baselstrasse sowie auf dem Kasernenplatz, dem Schweizerhofquai und der Seebrücke. Diese Kantonsstrassenabschnitte betreffend ist das für die Planung der Verkehrsinfrastrukturen zuständige Tiefbauamt mit der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur bereits seit längerer Zeit im Gespräch. Weitere Planungen und konkrete Projekte sind auch auf städtischen Strassen im Gang (z. B. Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse). Die konkreten Projekte werden im Rahmen der Stellungnahme zur Initiative «Velonetz jetzt», welche Pro Velo im Oktober 2020 eingereicht hat, mit einer Netzplanung ergänzt.

Stadtrat von Luzern

