



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation 86

Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion
vom 9. Mai 2017

(StB 609 vom 27. September 2017)

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
16. November 2017
beantwortet.**

Sicheres Velofahren und selbstverschuldete Velounfälle

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Auch dem Stadtrat ist es ein zentrales Anliegen, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und somit auch für die Velofahrenden zu verbessern. Die Analyse der Velounfälle ist dabei eine wichtige Grundlage. Das Tiefbauamt der Stadt Luzern verfügt dafür über verschiedene Instrumente. Zu nennen sind die Verkehrssicherheitsanwendung VUGIS (Verkehrs-Unfall-Geo-Informationssystem) aus dem vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) konzipierten und erstellten Managementinformationssystem Strasse (MISTRA) sowie die städtischen GIS-Plattformen Verkehrssicherheit und Veloschwachstellen.

Das in der Interpellation angesprochene SUVA-Velovideo sorgte für viel Wirbel und wird von vielen Fachleuten als destruktiv und tendenziös beurteilt. Ein Familienvater verlässt das moderne Einfamilienhaus und fährt auf seinem Fahrrad zur Arbeit. Dabei sieht man ihn, wie er kreuz und quer durch den Verkehr flitzt und Verkehrsregeln missachtet, während die Vorteile des Velofahrens gepriesen werden. Dann ein Knall und der Velofahrer ist tot, überfahren. Kommentar: «Was dich umbringt, ist, wenn du wie ein «Tubel» mit dem Velo herumfährst. Bei fast der Hälfte der Unfälle ist der Velofahrer verantwortlich.» Dabei wird am Beispiel des Nachbarn vermittelt: «Wenn du sicher ans Ziel kommen möchtest, nimm das Auto.» Das Video steht damit quer zu den Veloförderungsmaßnahmen der Städte, die versuchen, durch flächeneffiziente Verkehrsmittel gegen den Verkehrsstau vorzugehen und die Gesundheit der Verkehrsteilnehmenden zu fördern. Der Spot zementiert das Klischee der Regeln missachtenden, rücksichtslosen «Velorowdys» und stellt die Velofahrenden unter Generalverdacht.

Im Video wird beispielsweise nicht erwähnt, dass von allen polizeilich erfassten Unfällen mit Personenschäden, bei denen Velofahrende Hauptverursachende sind, über die Hälfte Allein-/Selbstunfälle sind, also von Velofahrenden verursacht werden, die ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmender verunglücken.¹ Tatsächlich liegt die Anzahl der Allein-/Selbstunfälle noch weit höher, weil solche Unfälle der Polizei meist nicht gemeldet werden. Dies zeigen die Auswertungen der Unfallversicherungen deutlich.

¹ Schweizerische Eidgenossenschaft, Strassenverkehrsunfall-Statistik, ganze Schweiz, 2012–2016.

Wenn Velofahrende bei Unfällen mit einer Kollision schwer verunfallen, sind sie in mehr als der Hälfte der Fälle nicht die Unfallverursachenden (55 Prozent). Bei 29 Prozent dieser Unfälle mit Kollisionen und schweren Verletzungsfolgen sind die Velofahrenden die alleinigen Verursachenden, bei 16 Prozent Haupt- oder zumindest Mitverursachende.²

Die Fragen der Interpellation beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Zu 1.:

Wie weit gelten die Aussagen und Zahlen der SUVA für die Stadt Luzern?

In der Zeitperiode 2011 bis 2016 wurden in der Stadt Luzern insgesamt 3'638 Verkehrsunfälle polizeilich erfasst. Bei 565 dieser Unfälle waren Velofahrende beteiligt. Diese hatten 3 getötete, 92 schwer verletzte sowie 447 leicht verletzte Personen zur Folge.

- Bei 161 oder rund 28 Prozent dieser 565 Unfälle handelt es sich um Schleuder- und Selbstunfälle ohne Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden.
- Bei den verbleibenden 404 Unfällen (zirka 72 Prozent) mit Kollisionen wurden in 114 Fällen (rund 28 Prozent) Velofahrende als Unfallverursachende registriert. Bei den restlichen 290 Fällen (rund 72 Prozent) waren andere Verkehrsteilnehmende die Verursachenden.
- Der Anteil der Unfälle zwischen Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern ist mit rund 6 Prozent (33 Unfällen) relativ klein. Bei rund einem Drittel dieser Unfälle mit Fuss- und Veloverkehrsbeteiligung wurden die Fussgänger, bei zwei Dritteln die Velofahrenden als Verursachende registriert. Zu beachten ist, dass bei den Unfällen zwischen Velofahrenden und Fussgängern eine hohe Dunkelziffer vorliegt: In der Regel werden Unfälle zwischen Velofahrenden und Fussgängern polizeilich nur erfasst, wenn sie tatsächlich Personenschäden zur Folge haben.

Zu 2.:

Gibt es eine Ursachenanalyse der Fahrradunfälle in der Stadt Luzern? Wird bei der Verkehrsmassnahmenplanung den Ursachen Rechnung getragen? Geschieht dies über bauliche Massnahmen hinaus?

Wie einleitend erwähnt, verfügt die Stadt über verschiedene Unfallauswertungsinstrumente. Diese Instrumente werden bei der Verkehrsmassnahmenplanung beigezogen, sind wichtige Grundlagen und haben Auswirkungen auf die Planung und Priorisierung. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gehen aber auch weit über bauliche Massnahmen hinaus. Beispiele dafür sind die Beteiligung an Verkehrssicherheitskampagnen wie dem mit verschiedenen Partnern jährlich durchgeführten «Tag des Lichts» oder die Rücksichtskampagne in Velo- und Fussgängerzonen (Mischverkehrsflächen) der vergangenen Jahre. So wird in diesen Kampagnen auch immer wieder darüber informiert, dass die Verkehrsregeln durch die Velofahrenden strikte einzuhalten sind. Im

² bfu, FVS: SINUS-Report 2016, Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2015, Seite 38.

Speziell wird den Velofahrenden vor Augen geführt, dass das Einhalten der Verkehrsregeln nicht zuletzt ihrem eigenen Schutz dient. Darüber hinaus ist das Tiefbauamt in regelmässigem Austausch mit der Luzerner Polizei, um sich gegenseitig zu informieren und das Verkehrsnetz für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer zu machen. Dass Infrastrukturmassnahmen nicht nur isoliert betrachtet und umgesetzt werden, basiert auf dem insbesondere im Bereich der Veloförderung verfolgten «3-Säulen-Prinzip» der Stadt Luzern. Die Veloförderung besteht darin aus den drei Säulen Infrastruktur, Dienstleistungen und Marketing. Die Stadt Luzern verfolgt dieses Prinzip konsequent und durfte nicht zuletzt deshalb im vergangenen Jahr den Prix Velo entgegennehmen.

Mitarbeitende des Tiefbauamts wirken in Gremien auf nationaler Ebene mit, z. B. im Expertenrat des Fonds für Verkehrssicherheit, bei der freiwilligen Weiterbildung von Velofahrkursen, in Arbeitsgruppen des ASTRA und Fachverbänden. Zudem stehen sie in engem Kontakt und Austausch mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu.

Zu 3.:

Berücksichtigt die Luzerner Strassenplanung den E-Bike-Boom und die damit einhergehenden neuen Erkenntnisse und Entwicklungen?

Der E-Bike-Boom ist selbstverständlich unter den Fachleuten beim Tiefbauamt ein Thema und wird entsprechend bei der Verkehrsplanung berücksichtigt. Neueste Untersuchungen zeigen, dass das grösste Entwicklungspotenzial bei den Arbeitswegen zwischen 5 und 15 km liegt. Hier kann der Einsatz von E-Bikes für den Arbeitsweg wesentlich zur Entlastung der heutigen Verkehrsspitzenstunden beitragen. Ein weiteres Potenzial liegt auch bei den Lastenvelos. Tatsächlich ist es jedoch so, dass die Gesetzgebung und die Normen der Entwicklung hinterherhinken. Trotzdem versucht man, die Entwicklung beim Bau neuer Infrastrukturen möglichst zu berücksichtigen. Konkret müssen zukünftige Veloanlagen grosszügiger geplant und realisiert werden. Beispiele sind breitere Radstreifen, die das Überholen ermöglichen, Kurvenverbreiterungen oder Anpassen der Kurvenradien und Sichtweiten auf die neuen Projektierungsgeschwindigkeiten. Den Fachleuten des Tiefbauamts sind diese Erkenntnisse bekannt. In der Praxis gilt es aber häufig abzuwiegen, was effektiv umsetzbar ist, da im urbanen Raum nicht immer genug Platz vorhanden ist, um die Infrastrukturen anforderungsgerecht auszubauen.

Eine weitere Herausforderung stellt sich im Bereich der gesetzlichen Grundlagen. Die Regelungen sind teilweise nicht aktuell, zu wenig verständlich oder den E-Bike-Fahrenden selber zu wenig bekannt. Dies kann bei der Anwendung zu zahlreichen Problemen führen. Beispiele dafür sind die Kategorienfestlegung, die Benutzungspflicht von Radwegen, die Erarbeitung von Grundsätzen betreffend die Mischverkehrssituationen oder die Geschwindigkeitskontrollen für die schnellen E-Bikes usw. Hier sind Massnahmen auf nationaler Ebene notwendig. Zudem sind die Datengrundlagen zu den E-Bikes noch lückenhaft. Bei Vortrittsmissachtungen wurde festgestellt, dass die Verantwortung in der Regel beim Kollisionsgegner (Fahrzeug, das den Vortritt vom E-Bike missachtet) liegt. Die Ursachen dafür sind nicht erforscht. Die Mitarbeitenden des Tiefbauamts halten sich über die aktuellen Forschungsergebnisse auf dem Laufenden. Im Forschungsbericht vom Mai 2017 «Elektrovelos – Auswirkungen auf das Verkehrssystem» des Eidgenössischen Departements

für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) war das Tiefbauamt der Stadt Luzern in der Begleitkommission vertreten.

Stadtrat von Luzern

