



**Interpellation von Felix Häcki
betreffend stark zunehmende Gesetzesübertretungen von Velofahrerinnen und Velofahrern, insbesondere das Befahren von Fussgängerstreifen und Wegen wo allgemeines Fahrverbot herrscht
(Vorlage Nr. 1965.1 - 13529)**

Antwort des Regierungsrates
vom 7. Dezember 2010

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Felix Häcki reichte am 31. August 2010 eine Interpellation ein (Vorlage Nr. 1965.1 - 13529). Darin thematisiert er die seiner Ansicht nach stark zunehmenden Gesetzesübertretungen und die Disziplinlosigkeit von Velofahrenden. Der Interpellant erkundigt sich beim Regierungsrat, was er zu unternehmen gedenke, um diese Gesetzesübertretungen und insbesondere das Befahren von Fussgängerstreifen durch Velofahrende zu unterbinden. Er erwarte, dass die Zuger Polizei aktiv reagiere mit Schulungen, Aufklärungsarbeit in den Medien und nicht zuletzt durch periodische Kontrollen mit konsequenter Bussenverteilung.

Der Kantonsrat überwies die Interpellation am 30. September 2010 dem Regierungsrat zur schriftlichen Beantwortung.

I. Vorbemerkungen

Der Interpellant schneidet ein Thema an, das wenig später auch Gegenstand eines Presse-Artikels war (Zeitschrift "Touring" Nr. 16 vom 23. September 2010), nämlich die häufige Nichtbeachtung grundlegender Verkehrsregeln durch Velofahrende. Es wird in diesem Zusammenhang sogar pointiert von einer Verwilderung der Verkehrssitten gesprochen. Velofahrende selbst geben offen zu, sich nicht immer an die Verkehrsregeln zu halten. Damit bestätigt sich, dass in bestimmten Bereichen eine schleichende Verrohung im Verhalten der Velofahrenden auszumachen ist. Zuverlässige Statistiken gibt es allerdings nicht. Die Dunkelziffer über Regelverstösse durch Velofahrende dürfte entsprechend gross sein. Die in der Interpellation aufgeworfene Problematik ist jedoch nicht auf den Kanton Zug beschränkt. Die gleichen Diskussionen werden auch in anderen Städten, Kantonen und sogar im Ausland geführt. Offenbar handelt es sich hier um ein allgemeines gesellschaftliches Problem.

Velofahrende bewegen sich relativ ungeschützt im Strassenverkehr. Wer deshalb mit Absicht Verkehrsregeln missachtet, meint abschätzen zu können, ob eine Regelmisssachtung zu einer gefährlichen Situation führt oder nicht. Häufig enden Fehleinschätzungen der Verkehrssituation jedoch in einem Unfall. Das heisst nicht, jeder Velounfall habe seine Ursache generell im regelwidrigen Verhalten der Velofahrenden. Viele Unfälle ereignen sich auch ohne Verschulden der daran beteiligten Velofahrenden.

Letztlich lassen sich nicht alle Gründe für Regelverstösse durch Velofahrende auflisten. Ursachen sind etwa mangelhafte Kenntnisse der Verkehrsregeln und rücksichtslose Einstellung der Velofahrenden. Denkbar sind aber auch Probleme bei der Bereitstellung der baulichen Infrastruktur für den motorlosen Zweiradverkehr – die Platzverhältnisse erlauben nicht immer die für Radfahrende bestmögliche Lösung, nämlich die Trennung des Velo- und des motorisierten

Verkehrs –, was infolge Fehlinterpretation der Situation zu regelwidrigem Verhalten der Radfahrenden führen kann.

Umgekehrt ist aber auch festzustellen, dass die übrigen Verkehrsteilnehmenden manchmal ein bestimmtes Verhalten von Velofahrenden als Verkehrsregelverletzung qualifizieren, obschon dies nicht der Fall ist. Der Interpellant erwähnt etwa das Befahren von Fussgängerstreifen durch Velofahrende. Dies ist nicht in jedem Fall verkehrswidrig. Im Sattel sitzende Velofahrende dürfen an und für sich den Fussgängerstreifen zum Queren der Strasse befahren. Dann aber haben sie keinen Vortritt gegenüber dem fahrenden Verkehr, dies im Gegensatz zu Radfahrenden, die zu Fuss über den Fussgängerstreifen gehen und das Velo stossen. Sodann muss auch gesagt werden, dass auch Velofahrende sich über den mangelnden Respekt, der ihnen zuweilen von Automobilisten entgegengebracht wird, beklagen (z.B. Verhalten in Kreisel, zu nahes Überholen, Behinderungen beim Abbiegen). Die erwähnte "Verrohung" lässt sich also nicht nur bei Velofahrenden beobachten.

II. Beantwortung der in der Interpellation gestellten Frage und weitere Bemerkungen

Der Interpellant erkundigt sich, was der Regierungsrat zu unternehmen gedenke, um die zunehmenden Gesetzesüberschreitungen von Velofahrenden einzudämmen und insbesondere das Befahren von Fussgängerstreifen zu unterbinden. Diese Frage wird nachfolgend unter der Ziffer 1 beantwortet. In der Begründung seines Vorstosses erwähnt der Interpellant überdies verschiedene Vorfälle von Gesetzesverstössen, die Radfahrende zu verantworten hätten. Dazu äussern wir uns nachfolgend unter der Ziffer 2.

1. Beantwortung der in der Interpellation gestellten Frage nach den Absichten des Regierungsrats zur Eindämmung der Gesetzesübertretungen durch Radfahrende.

Die Verkehrsregeln gelten nicht nur für Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrzeugen, sondern ausdrücklich auch für Radfahrende (Art. 1 Abs. 2 SVG). Wer Verkehrsregeln verletzt, wird bestraft (Art. 90 SVG). Es gehört zu den Aufgaben der Polizei, Verkehrsregelverletzungen zu verfolgen (Repression), aber auch durch Überwachung des Verkehrs darauf hinzuwirken, dass die Verkehrsregeln eingehalten werden (Prävention).

a. Repressive Massnahmen

Die Ziffern 6 und 7 der Bussenliste des Ordnungsbussengesetzes (OBG) vom 24. Juni 1970 (SR 741.03) führen eine ganze Reihe von Tatbeständen auf, die sich an Velofahrende richten. Übertretungen werden mit Ordnungsbussen geahndet. So wird beispielsweise unerlaubtes Befahren des Trottoirs, Nichtbeachten von Signalen und Lichtsignalen, Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen oder Fahren ohne Licht mit Ordnungsbussen verfolgt. Zuständig für die Bussenausfällung ist die Zuger Polizei. Angesichts der erheblichen Velodichte in unserem Kanton ist es aber unmöglich, eine flächendeckende Überwachung des Veloverkehrs aufzuziehen, um jede Übertretung an jedem Ort lückenlos zu verfolgen.

Die Polizei ist jedoch nicht untätig. Anlässlich periodischer Polizeikontrollen wurden im Jahr 2009 insgesamt 223 Ordnungsbussen ausgestellt. Die meisten davon mussten wegen Fahrens ohne Licht auf beleuchteter Strasse, Benützens des Fahrrads ohne Vignette, Nichtbeachtens eines Lichtsignals und Fahrens ohne Glocke verhängt werden. Im Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis 1. September 2010 wurden 98 Bussen erhoben, wobei

das Schwergewicht ebenfalls bei Fahren ohne Licht und Nichtbeachten von Lichtsignalen lag.

Im ordentlichen Verfahren rapportiert die Zuger Polizei Verkehrsregelübertretungen durch Velofahrende, wenn die Übertretung zu einem Unfall führte. Es geht dabei häufig um Nichtbeherrschen des Fahrzeugs, zumeist bei Selbstunfällen mit Verletzungsfolgen für die Radfahrenden, seltener um Missachtung des Vortritts durch Radfahrende mit Unfallfolgen.

Der Regierungsrat nimmt besorgt zu Kenntnis, dass sich etliche Radfahrende teils bewusst über Verkehrsregeln hinwegsetzen und damit die persönliche Sicherheit und diejenige anderer Verkehrsteilnehmenden aufs Spiel setzen. Deshalb wird die Zuger Polizei im Interesse der Verkehrssicherheit nach wie vor repressiv tätig sein.

b. Präventive Massnahmen

1. *Infrastruktur*

Die Baudirektion ist im Rahmen ihrer Möglichkeiten bemüht, den Radfahrenden eine sichere und komfortable Infrastruktur bereitzustellen, damit sie nicht in Fussgängerzonen und auf Trottoirs ausweichen. Auch das gehört zur Prävention. Separate Radwege sind zwar sicher, doch lässt sich die Trennung zwischen Radfahrenden und dem motorisierten Verkehr nicht überall realisieren. Im Siedlungsgebiet fehlt beispielsweise häufig der dazu erforderliche Platz. Doch auch dort werden die vorhandenen Möglichkeiten zur Sicherheit des Radfahrverkehrs ausgeschöpft und, wo immer möglich, in Siedlungsgebieten Strassen mit Radstreifen markiert. Gemeinsame Verkehrsflächen fördern die gegenseitige Wahrnehmung und Rücksichtnahme und sind in aller Regel wirkungsvoll und nachhaltig.

2. *Schulung*

Auf einer anderen Ebene liegen Ausbildungs- und Erziehungsmassnahmen. Diese sind wirksam, solange sie den Möglichkeiten und Interessen des Zielpublikums angepasst sind. Im Kanton Zug erreichen Ausbildungs- und Erziehungsmassnahmen vorab Schülerinnen und Schüler, in speziellen Fällen jedoch auch andere Velofahrende. Die vier Verkehrsinstruktoren der Zuger Polizei unterrichten die Schülerinnen und Schüler im korrekten Velofahren ab dem 3. Primarschuljahr gestaffelt über drei Jahre bis zur 5. Primarklasse. Die richtige Ausrüstung, das praktische Fahren (zuerst in einem Schon-, anschliessend im öffentlichen Raum) und die Kenntnis der Verkehrsregeln bilden die Inhalte. Ihren Abschluss findet die Instruktion im Bereich des Velofahrens mit der praktischen Radfahrerprüfung in der 5. Primarstufe und der kantonalen Radfahrerprüfung.

Aber auch die Vereinigung Pro Velo, die frühere IG Velo, ist im Bereich Schulung nicht untätig und führt beispielsweise Velofahrkurse für Kinder und Eltern durch.

Schliesslich sind auch die Eltern in die Pflicht zu nehmen. Es gehört zu ihren Erziehungsaufgaben, den Kindern das korrekte Verhalten auf der Strasse zu vermitteln und ihnen vor allem auch mit dem guten Beispiel voranzugehen.

3. *Nachschulungen*

Im Schuljahr 2009/10, also von August 2009 bis Juli 2010, wurden 83 Schülerinnen und Schüler wegen fehlbaren Verhaltens jeweils für einen Mittwochnachmittag zur Nachinstruktion aufgeboten. In diesen insgesamt sieben Nachinstruktionen wurden sie konkret in Bezug auf ihr fehlbares Verhalten nachgeschult. Fehlbare ab dem 15. Altersjahr werden im Übrigen bei Verkehrsübertretungen im Ordnungsbussenverfahren geahndet.

4. Spezielle verkehrspolizeiliche Aktionen für Velofahrende

Zusätzlich führt die Zuger Polizei spezielle Zweiradkontrollen durch. Dabei liegt im Herbst das Schwergewicht bei der Beleuchtung der Zweiräder, da eine fehlende oder unzureichende Beleuchtung im Strassenverkehr ein grosses Sicherheitsrisiko darstellt. Selbstverständlich wird bei diesen Kontrollen auch auf regelwidrige Verhaltensweisen reagiert. Seit 2007 führte die Zuger Polizei fünf zweiwöchige Aktionen durch. Während diesen Aktionswochen wurden insgesamt rund 1'500 Velofahrende kontrolliert. Es wurden gegen 130 Sanktionen (Ordnungsbussen, Verzeigungen, Schülerrapporte etc.) ausgesprochen. Diese Aktionswochen wurden öffentlich angekündigt; die Resultate wurden in Medienmitteilungen publiziert.

2. Bemerkungen zu einzelnen Vorfällen, die der Interpellant namentlich erwähnt

a. Statistische Angaben

Interessant sind die nachfolgenden Zahlen. Sie belegen zwar nicht das Verhalten der Velofahrenden, doch lassen die Unfallzahlen Rückschlüsse zu, einerseits auf die allgemeine Entwicklung der Fahrdisziplin, andererseits aber auch auf die Gefahren, denen Radfahrende selbst ausgesetzt sind:

Jahr	Anzahl Unfälle	Verletzte	Getötete
2006	78	76	1
2007	81	76	2
2008	87	85	1
2009	99	97	0

Im Zeitraum 1. Januar 2010 bis 30. Juni 2010 haben sich 27 Unfälle mit Verletzten ereignet, im gleichen Zeitraum des Vorjahres waren es 35.

Die nachstehende Tabelle zeigt, wie viele Verkehrsunfälle Velofahrende verursacht haben.

Jahr	Verursachende mit Beteiligten	Selbstunfall	Total
2006	40	12	52
2007	14	18	32
2008	24	28	52
2009	21	31	52

Diese Auflistung zeigt, dass die Anzahl Verkehrsunfälle mit Velofahrenden als Verursachende in den letzten Jahren annähernd gleich geblieben ist. Es fällt jedoch auf, dass in den vergangenen zwei Jahren die Selbstunfälle mit Velos eher zugenommen haben. Dies mag auch damit zusammenhängen, dass Radfahrende zunehmend ganzjährig unterwegs sind und oft ihr Können und ihre Leistungsfähigkeit überschätzen, was zu Selbstunfällen führt. Da noch keine Beobachtungen über einen längeren Zeitraum vorliegen, sind noch keine Aussagen möglich, ob dies einem Trend oder eher einer Zufälligkeit entspricht.

Aufschlussreich ist schliesslich die Kombination dieser beiden Tabellen:

Jahr	Anzahl Unfälle	Selbstunfall	Verletzte	Getötete
2006	78, davon 40 als Verursachende	12	76	1
2007	81, davon 14 als Verursachende	18	76	2
2008	87, davon 24 als Verursachende	28	85	1
2009	99, davon 21 als Verursachende	31	97	0

Es zeigt sich, dass Velofahrende heute gefährdeter sind als nur schon vor wenigen Jahren. Auf der anderen Seite gefährden sie selber andere Verkehrsteilnehmende weniger.

- b. Vorfälle an der Chamerstrasse, Alpenstrasse, Baarerstrasse, Vorstadt in Zug und Zugerstrasse in Cham

Folgende Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Velofahrenden wurden auf den vom Interpellanten als gefährlich bezeichneten Strassenabschnitten erfasst (inklusive Selbstunfälle):

Jahr	Zug Chamerstrasse/ Vorstadt (Abschnitt SBB-Unterführung - Postplatz, inkl. Erle- platz)	Zug Bahnhofstrasse/ Baarerstrasse (Abschnitt Post- platz - Ahorn- strasse)	Zug Ägeristrasse (Ab- schnitt Kolinplatz - Knöpfliweg)	Zug Alpenstrasse (Ab- schnitt Bahnhofplatz - Vorstadt, ohne Erle- platz)	Cham Zugerstrasse (Abschnitt Alpenblick - Sinslerstrasse)
2006	2	3	3	0	5
2007	3	5	0	0	4
2008	2	1	0	0	4
2009	2	1	1	0	1

Insbesondere auf der Alpenstrasse hat sich in allen vier Jahren kein Unfall ereignet, den die Polizei erfasst hätte. Demgegenüber weist die Zugerstrasse in Cham statistisch gesehen am meisten Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Velofahrenden auf. Dies mag vor allem auf zwei Gründe zurückzuführen sein: Erstens ist die Zugerstrasse in Cham zwischen Alpenblick und Sinslerstrasse nicht nur sehr lang, sondern dieser Streckenabschnitt wird – nebst dem überdurchschnittlichen Aufkommen des motorisierten Verkehrs – auch von Velofahrenden rege benützt. Zweitens ist dieser Abschnitt für Velofahrende nicht unproblematisch. Er weist verschiedene Einmündungen auf und zwingt somit zum Überqueren der Gegenfahrbahn, wer nach links abbiegen will. Dies sind, vor allem für Zweiradfahrende, Manöver, die Aufmerksamkeit erfordern. Dazu kommt, dass sich die Zugerstrasse wegen der vielen notwendigen Verkehrsinseln und der nicht veränderbaren Platzverhältnisse immer wieder verengt mit der Folge, dass sich in diesem Bereich der motorisierte Verkehr nahe dem Zweiradverkehr nähert. Dies erfordert gegenseitige Rücksichtnahme unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

Schliesslich sind bezüglich der vom Interpellanten erwähnten übrigen gefährlichen Situationen auf der Quaipromenade in Zug zwischen Landsgemeindeplatz und Hafen und vom Campingplatz Zug dem See entlang bis nach dem Choller/Mus keine Unfälle mit Velofahrenden als Beteiligten bekannt.

- c. Jede Verkehrsregelverletzung und jeder Unfall ist bedauerlich, weil letztlich immer die eigene Sicherheit und diejenige anderer Verkehrsteilnehmenden auf dem Spiele steht. Die hohe Velodichte in unserem Kanton und die nicht überall mögliche Bereitstellung eigener Fahrräume für Velos mögen mit dazu beitragen, dass subjektiv das Gefühl aufkommen mag, im Kanton Zug stehe es um die Disziplin der Velofahrenden nicht zum besten. Die

Statistiken – soweit solche vorhanden sind – zeigen jedoch, dass die Situation zwar ernst, aber nicht als derart dramatisch zu bezeichnen ist, wie dies der Interpellant behauptet. Die Polizei behält den Radfahrverkehr im Auge. Ihre Bemühungen verfolgen auch das Ziel, den Velofahrenden aufzuzeigen, dass sie mit geringem Aufwand und gutem Willen viel für ihre eigene Sicherheit und für diejenige der übrigen Strassenbenützenden beitragen können.

III. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 7. Dezember 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Peter Hegglin

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart