



Anfrage Beeler Gehrer Silvana über die Durchführung der Velofahrschule ab Schuljahr 2011/12 in Stadt und Kanton Luzern (A 661). Eröffnet am: 10.05.2010 Justiz- und Sicherheitsdepartement

Antwort Regierungsrat:

Vorbemerkung

Ab der Kindergartenstufe werden in den Volksschulen des Kantons Luzern regelmässig polizeiliche Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren eingesetzt. In der 5./6. Primarklasse wird der Verkehrsunterricht auf den Radfahrertest ausgerichtet, der am Ende des Schuljahres von den Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren abgenommen wird. Der Unterricht ist so aufgebaut, dass der Verkehrsinstruktor oder die Verkehrsinstruktorin den Theorieunterricht, die Vorbereitung und Erklärung der Strecke sowie den Theorietest durchführt. Daran anschliessend wird im ganzen Kanton, ausser bis dato in der Stadt Luzern, das praktische Üben auf die Radfahrerprüfung mit gutem Erfolg durch die Lehrpersonen durchgeführt. Beim Üben können auch die Eltern unterstützen. Die Abnahme der Prüfung erfolgt dann wieder durch die polizeilichen Expertinnen und Experten. Dieses Modell hat sich bewährt.

Zu Frage 1: Hat man sich vorgängig überlegt, den Sonderfall zum Regelfall zu machen bzw. in Zukunft in allen Gemeinden das praktische Üben durch die Polizei durchführen zu lassen? Wenn ja, was gab den Ausschlag dagegen zu entscheiden?

Das aktuelle Instruktionsmodell basiert auf den Empfehlungen der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und ist durchdacht. Es wird seit Jahren erfolgreich angewandt. Die Luzerner Polizei hat damit sehr grosse Erfahrung. Das Modell berücksichtigt das Bedürfnis nach einem Unterricht durch Expertinnen und Experten und trägt dem Grundsatz des effizienten und sparsamen Umgangs mit den Ressourcen Rechnung. Das Modell erlaubt es der Polizei, die polizeilichen Kräfte in die Ausbildung zu investieren und nicht in das Üben von bekannten Abläufen.

Zu Frage 2: Was würde es kosten, wenn in allen Agglomerationsgemeinden mit ähnlich schwierigen Verkehrsverhältnissen wie in der Stadt Luzern (Ebikon, Emmen, Kriens, Horw) die Polizei das praktische Üben übernehmen würde? Was wären die Kosten bei einer kantonsweiten Übernahme des praktischen Übens durch die Polizei?

Das richtige Verhalten von Kindern im Strassenverkehr ist nicht ein spezifisch städtisches Problem. Ein Kind in städtischen Gebieten lernt mit der hohen Verkehrsdichte umzugehen. Ein Kind auf dem Land lernt das richtige Verhalten im Strassenverkehr genau gleich mit weniger Verkehr. Mögliche Gefahren in der Stadt oder auf dem Land sind unterschiedlich; so sind in der Stadt eher die Menge des Verkehrs und die komplexeren Strassen die Herausforderung, während es in ländlichen Gebieten die viel höheren Geschwindigkeiten sind. Sowohl die Kinder in der Stadt als auch die Kinder auf dem Land müssen sich an ihre Situation herantasten, denn für beide ist diese Art der Verkehrsteilnahme neu. Was ihnen dabei generell Schwierigkeiten bereitet, sind die schlechten Vorbilder auf und an der Strasse. Die Kinder können das richtige Verhalten nicht mehr wie früher einfach von den anderen Verkehrsteilnehmenden übernehmen.

Zudem ist zu beachten, dass die Lehrpersonen in der Regel die praktischen Übungen dort durchführen, wo später die Prüfung stattfindet. In der Stadt Luzern fand das praktische Üben unter der Leitung der Polizei bisher im Gebiet Hallenbad-Feuerwehrdepot statt und nicht etwa, wie aus den Medienberichten und den Briefen besorgter Lehrpersonen hätte entnommen werden können, im Gebiet Bahnhof und Schweizerhofquai.

Der Verkehrsunterricht kann nur Basiswissen vermitteln. Wenn die bisher in der Stadt Luzern geübte Praxis auf alle Gemeinden des Kantons ausgedehnt werden müsste, wäre mit Mehrkosten von jährlich rund 350'000 Franken zu rechnen. Sollte diese Praxis nur in der Stadt und Agglomeration Luzern angewendet werden, so würden die Mehrkosten jährlich rund 175'000 Franken betragen. Wenn die Polizei in einzelnen Gemeinden auch das Üben der Prüfungsstrecke übernehmen müsste, wäre dies eine Bevorzugung dieser Gemeinden gegenüber jenen Gemeinden, in welchen das Üben alleine durch die Lehrpersonen erfolgt. Zudem wäre eine solche Änderung nicht ohne massiven personellen Ausbau möglich.

Zu Frage 3: In den Agglomerationsgemeinden sind die Verkehrsverhältnisse fast identisch mit den städtischen Verhältnissen. Gibt es Fakten, die belegen, dass hier das praktische Üben mit dem Lehrkörper negative Auswirkungen hat (z.B. Velounfallstatistik)?

Der Verkehrsunterricht hat zum Ziel, das richtige Verhalten im Verkehr zu lernen und an einer Prüfung unter Beweis zu stellen. Die Festigung des Gelernten und vor allem die Anwendung in schwierigen oder gar gefährlichen Verhältnissen kann durch die Verkehrsinstruktion mit den vorhandenen Ressourcen nicht geleistet werden. Es gibt keine statistischen Erhebungen, die belegen würden, dass das praktische Üben mit dem Lehrkörper negative Auswirkungen hätte.

Zu Frage 4: Gibt eine allfällige Unfallstatistik bezüglich jungen Velofahrerinnen und Velofahrern Auskunft über die Gefährlichkeit auf den Luzerner Strassen? Wenn ja, wo im Kanton Luzern befinden sich die gefährlichen Strassen/Wege/Kreuzungen?

Die Verkehrsunfallstatistik der Luzerner Polizei liefert zu dieser Fragestellung keine Angaben. Die geforderten Angaben müssten durch eine manuelle Auswertung des statistischen Materials mit entsprechendem Aufwand beschafft werden.

Der SINUS Report der bfu 2009 weist für die Schweiz im Jahr 2008 27 Verkehrstote als Radfahrer aus. In der Alterskategorie 0 bis 6 Jahre verunfallten gesamthaft (Fussgänger, Radfahrer und Beifahrer) zwei Kinder tödlich und 64 wurden im Strassenverkehr schwer verletzt. Bei den 7-14 Jährigen sehen die Zahlen wie folgt aus: acht Verkehrstote und 210 Schwerverletzte.

Im Kanton Luzern sehen die Zahlen für die Radfahrer wie folgt aus:

Jahr	Altersgruppe	Stadtgebiet (ohne Littau)	Restkanton
2008	0-6 Jahre	0	1
	7-15 Jahre	9	28
	16-20	5	14
	>21 Jahre	72	94

In dieser Tabelle sind alle Beteiligten an einem Unfall aufgeführt. Die Zahlen stimmen deshalb mit der unteren Tabelle nicht ganz überein, dort sind die Anzahl Unfälle aufgeführt.

Auffallend ist die eher kleine Anzahl der an einem Unfall beteiligten Radfahrer bis zum Alter 20 gegenüber der Altersgruppe ab 21 Jahren. Wir gehen davon aus, dass die prozentuale Anzahl der Unfallbeteiligten in etwa dem prozentualen Anteil des Fahrradgebrauchs entspricht.

Anzahl Unfälle mit Radfahrerinnen und Radfahrern:

Jahr	Total Kanton (ohne Stadt)	Total Stadt	Leichtverletzte		Schwerverletzte		Tote	
			Kanton (ohne Stadt)	Stadt	Kanton (ohne Stadt)	Stadt	Kanton (ohne Stadt)	Stadt
2008	136	85	84	62	51	19	2	0

Aufgrund einer ersten summarischen Erhebung zeigt sich, dass für Radfahrerinnen und Radfahrer in der Stadt Luzern ein höheres Risiko als auf dem Land besteht, in einen Unfall verwickelt zu werden. Dies erklären wir uns dadurch, dass in der Stadt Luzern auch der Anteil des Fahrradverkehrs höher ist als im übrigen Kantonsgebiet. Andererseits scheint tendenziell das Risiko, bei einem Fahrradunfall schwer verletzt oder getötet zu werden, in ländlichen Gebieten höher zu sein.

Zu Frage 5: Kann ein Zusammenhang festgestellt werden zwischen den Unfallzahlen und dem Radroutennetz bzw. den noch nicht erstellten Teilen im kantonalen Radroutennetz?

Eine Auswertung der Unfallzahlen ist maschinell nicht möglich. Im ganzen Kanton Luzern habe es im Jahr 2008 221 Unfällen mit Fahrradbeteiligung. Eine manuelle Auswertung dieser Unfälle würde einen erheblichen Aufwand bedeuten.

Wir gehen davon aus, dass insbesondere die vom übrigen Verkehr abgetrennten Strecken und andere Radrouten die Radfahrerinnen und Radfahrer schützen, weil dort keine oder weniger Kollisionen mit wesentlich schwereren und somit besser geschützten Motorfahrzeugen stattfinden. Zudem ist auf solchen Strecken die Aufprallgeschwindigkeit der Unfallbeteiligten in der Regel deutlich kleiner.

Zu Frage 6: In den Kantonen Zug, Schwyz und Zürich lehrt die Polizei das praktische Velofahren. Gibt es bezogen auf die Anzahl Velounfälle mit jungen Menschen im Vergleich mit diesen Kantonen Hinweise darauf, dass Schülerinnen und Schüler aus diesen Kantonen besser auf den Strassenverkehr vorbereitet sind?

Ein Vergleich über das Umfeld (Geografie, Strassen, Verkehrsdichte, usw.) hinweg ist kaum verlässlich möglich. Es bestehen schweizweit auch keine solchen spezifischen Statistiken. Im Kanton Zug wird während der 4. Klasse eine zweistündige Fahrschule auf der öffentlichen Strasse durchgeführt. Die Vorbereitung auf die praktische Radfahrerprüfung (Üben) erfolgt in der 5. Klasse - ähnlich wie im Kanton Luzern - durch die Lehrerschaft und die Eltern. Im Kanton Luzern werden die 4. Klassen mit dem Verkehrsgartenkonzept abgedeckt.

Zu Frage 7: Werden die Lehrerinnen und Lehrer auf das praktische Üben mit den Schülerinnen und Schülern vorbereitet. Wenn ja, wer ist Veranstalter? Wann und wo finden die Vorbereitungen statt?

Die Lehrpersonen werden von den Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren der Luzerner Polizei auf das praktische Üben vorbereitet. Alle Lehrpersonen werden jeweils vorgängig über Übungsvarianten durch die Polizei informiert. In der Stadt Luzern soll im nächsten Jahr ein zusätzlicher spezieller Support angeboten werden.