

## Medienmitteilung

Zürich, 08. November 2017

### Sicheres Velofahren dank sicheren Velowegen

**Velofahren liegt im Trend. In allen grossen Deutschschweizer Städten ist der Veloverkehr in den letzten Jahren angestiegen. In der Stadt Zürich hat der Veloverkehr von 2013 bis 2015 um 28% zugenommen. Gleichzeitig ist die Anzahl Unfälle mit schweren Personenschäden um 14% gesunken. Die Stadt Zürich sucht in der Berichterstattung den Sündenbock trotzdem regelmässig bei den Velofahrenden. Die erste Austragung des Verkehrssicherheitskongresses widmet sich dem Thema «Gefahren erkennen auf dem Velo». Dabei sind die Kollisionsgegner in Zweidrittel der Velounfälle mit schweren Personenschäden die Hauptverursacher.**

Es ist erfreulich, dass der Veloverkehr in den Städten ansteigt. «Die Bevölkerung weiss die Vorteile des Fahrrades zu schätzen - günstig, schnell, umweltfreundlich, platzsparend und gesund.» analysiert Silas Hobi, Geschäftsleiter von umverkehrR. In der Stadt Zürich hat sich der Anteil des Velos an allen zurückgelegten Wegen von 2010 bis 2015 auf 8% verdoppelt. Dies mag viele Gründe haben. Der Ausbau der Veloinfrastruktur ist aber sicher keiner davon. Trotz politischem Auftrag passiert bezüglich eines sicheren und durchgehenden Velowegnetzes in der Stadt Zürich leider zu wenig. Eine ähnliche Verkehrszunahme wäre bei anderen Verkehrsmitteln undenkbar ohne einen massiven Ausbau der Infrastruktur. Dass eine deutliche Erhöhung des Veloverkehrs auf einer ungenügenden Veloinfrastruktur unweigerlich zu Unfällen führt, erstaunt wenig.

### Wer ist schuld bei Unfällen mit Schwerverletzten?

Von den in Zürich registrierten Unfällen im Jahr 2016 können glücklicherweise knapp 80% der Kategorie «Leichtverletzte» zugeordnet werden. Kollisionen machen Zweidrittel der Unfälle aus. Bei der Hälfte aller Kollisionen liegt die Schuld nicht beim Velofahrer. Eine Analyse des Bundesamts für Strassen vom Herbst 2016 zeigt, dass diese Zahl schweizweit noch höher ist. Bei Kollisionen mit Motorfahrzeugen sind diese in knapp 70% der Unfälle die Hauptverursacher. Dabei handelt es sich häufig um gravierende Unfälle. «In Zweidrittel der Velounfälle mit schweren Personenschäden sind die Kollisionsgegner die Hauptverursacher.» zeigt sich Hobi besorgt. Das Thema des ersten Verkehrssicherheitskongresses zielt somit völlig an den Fakten vorbei.

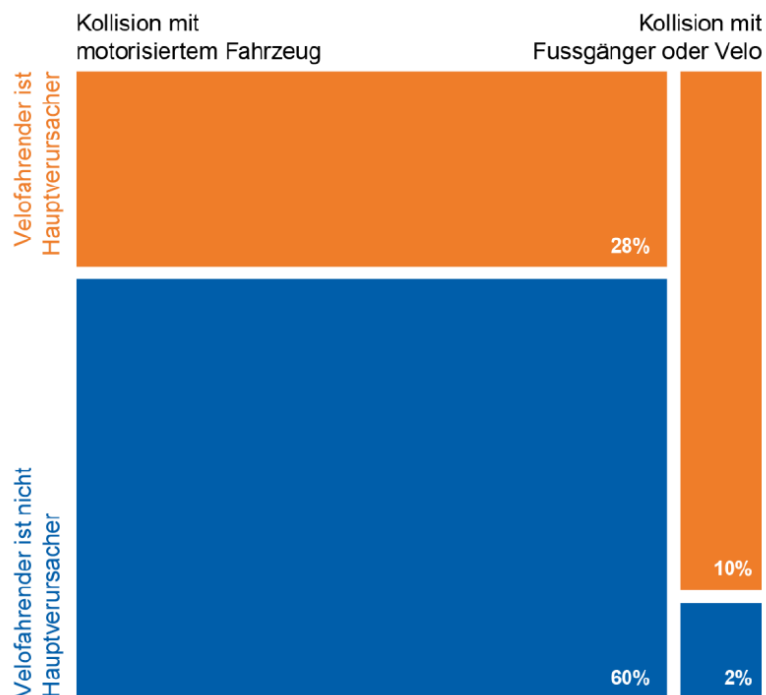
### Mehr Platz fürs Velo

Es ist hinlänglich bekannt: Velowege enden dort, wo es eng und gefährlich wird. Bei verkehrsreichen Kreuzungen fehlen sie gleich gänzlich. Anstatt den Sündenbock bei den Velofahrern zu suchen und Helmtragepflicht zu propagieren, braucht es endlich sichere und durchgängige Velorouten. Hobi fordert: «Dafür braucht es auch den Mut, Autospuren abzubauen und Parkplätze aufzuheben.»

Details zur Statistik finden Sie auf der Rückseite.

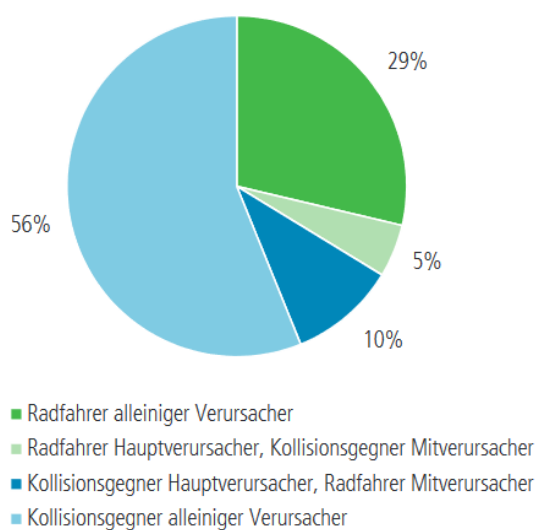
Weitere Informationen:

Silas Hobi, Geschäftsleiter umverkehrR 044 242 72 40 / 079 899 09 18



ASTRA (2016), [Analyse der Velounfälle 2005 bis 2014 - Personen- und infrastrukturbezogene Auswertungen](#), S. 15: Anteil Unfälle nach Hauptverursacher bei Kollisionen (27% Alleinunfälle ausgeschlossen)

Verteilung der Verursacher von Kollisionen mit schweren Personenschäden bei Radfahrern, Ø 2012–2016



bfu (2017), [Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2016, Sinus-Report](#), S. 39