

Anfrage Roos Guido und Mit. über die Stärkung der Sicherheit von Velofahrenden

eröffnet am 1. Dezember 2025

Die Schweizer Bevölkerung will ein sicheres und durchgängiges Velonetz. Sie hat dies mit deutlicher Zustimmung von über 70 Prozent Ja-Stimmen zur Eidgenössischen Volksabstimmung vom 23. September 2018 über den Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege [Velo-Initiative]») deutlich zum Ausdruck gebracht (<https://www.bk.admin.ch/ch/d/pore/va/20180923/det620.html>). Mit einem Ja-Stimmen-Anteil von über zwei Dritteln fiel auch im Kanton Luzern (https://www.lu.ch/verwaltung/JSD/wahlen_abstimmungen/jsd_abstimmungen_archiv/abstimmungen_2018/abstimmungen_2018_09_23/velo_initiative/Kanton) das Bekenntnis für ein sicheres und durchgängiges Velonetz deutlich aus.

In der [UVG-Statistik](#) (S. 51; *Abb. 1*) der Suva für das Jahr 2025 nahmen die gemeldeten Verkehrsunfälle mit dem Velo in den letzten Jahren stark zu. Schweizweit wurden im Jahr 2023 in der Nichtberufsunfallversicherung 28'156 Fälle registriert, die Kosten von 239,9 Millionen Franken verursachten. Kein anderes Transportmittel verzeichnete so viele Nichtberufsunfälle. Zum Vergleich: Im Jahr 2023 wurden 18'035 Unfälle mit Personenwagen als Nichtberufsunfälle registriert – dies entspricht Kosten von 188,9 Millionen Franken.

Gemäss dem Bericht [«Guide Velo»](#) (S.11-12; *Abb. 2*), einem Bericht zu Massnahmen der Veloförderung, lassen sich die Velofahrenden in verschiedene Gruppen einteilen. 60 Prozent der Bevölkerung gehören zur Gruppe der «Interessierten, aber Besorgten». Sie wären gemäss dem Bericht «bereit, mehr Velo zu fahren, wenn die Infrastruktur ausreichend ausgebaut wäre, um ihre Sicherheit zu gewährleisten».

Gemäss der [Beratungsstelle für Unfallverhütung](#) (bfu) passiert über die Hälfte der Kollisionen, an denen Velofahrerinnen und Velofahrer beteiligt sind, an Kreuzungen und im Kreisverkehr.

Um die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer an Risikostellen wie Kreuzungen und Kreiseln zu erhöhen, gibt es verschiedene Möglichkeiten baulicher Massnahmen. So bestehen beispielsweise bei Ampelanlagen mehrere Optionen. Dazu gehören durchgehende Velostreifen bis zur Ampelanlage und [Velosäcke](#) (*Abb. 3*). Velosäcke sind Aufstellbereiche vor Ampelanlagen. Sie schaffen Ordnung vor der Ampelanlage und ermöglichen eine klare Trennung zwischen Velofahrenden und Autofahrenden, ohne dass die Fahrbahnbreiten verengt werden müssen. Sie erhöhen die Sicherheit der Velofahrenden bei Ampelanlagen, insbesondere beim Abbiegen. Als positiver Nebeneffekt schafft die entstandene Ordnung auch Klarheit für die Autofahrenden – sie müssen sich nicht über Velos sorgen, die sich zwischen den Autos aufstellen.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche signalisationstechnischen und baulichen Massnahmen gibt es im Allgemeinen, um die Sicherheit der Velofahrenden im Verkehr, insbesondere bei Abzweigungen, Kreuzungen und Kreiseln zu erhöhen?
2. In welchen Schweizer Gemeinden sind die Sicherheitsmassnahmen für Velofahrende besonders gut umgesetzt?
3. Welche Auswirkungen der getroffenen Massnahmen lassen sich in den Unfallstatistiken erkennen?
4. Welche signalisationstechnischen und baulichen Massnahmen setzt der Kanton Luzern bereits um, um die Sicherheit der Velofahrenden im Verkehr zu erhöhen?
5. Welche Normen, Richtlinien und weiteren Vorgaben sind für die Erstellung von durchgehenden Velostreifen, Velosäcken und weiteren Velosicherheitsmassnahmen im Kanton Luzern zu beachten?
6. Welches Potenzial sieht der Kanton Luzern in der Erstellung von weiteren durchgehenden Velostreifen, Velosäcken, vom motorisierten Verkehr baulich getrennten Velowegen und anderen Velosicherheitsmassnahmen?
7. Wie setzt der Kanton Luzern durchgehende Velostreifen, Velosäcke und weitere Velosicherheitsmassnahmen bei Ampelanlagen systematisch um?
8. Wie unterstützt der Kanton Luzern Gemeinden in der Umsetzung von durchgehenden Velostreifen, Velosäcken und weiteren Velosicherheitsmassnahmen?

Roos Guido

Gasser Daniel, Marti Urs, Jost-Schmidiger Manuela, Rey Caroline, Bühler-Häfliger Sarah, Röllli Franziska, Tanner Beat, Spring Laura, Waldvogel Gian, Birrer Martin, Wicki-Huonder Claudia, Rüttimann Daniel, Piazza Daniel, Nussbaum Adrian, Affentranger-Aregger Helen, Bucher Markus, Dober Karin, Küttel Beatrix, Kurmann Michael, Schnider-Schnider Gabriela, Piani Carlo, Boog Luca, Käch Tobias, Jung Gerda, Meister Christian, Frey-Ruckli Melissa, Albrecht Michèle, Oehen Thomas, Broch Roland, Zehnder Ferdinand, Affentranger David

Anhang: Erläuternde Abbildungen

Abbildung 1: [Auszug aus der UVG-Statistik der SUVA 2025](#)

Nichtberufsunfallversicherung (NBUV + UVAL + UV IV): Strassenverkehrsunfälle nach benutztem Transportmittel

Hochgerechnete Stichprobenergebnisse

Benutztes Transportmittel	Anerkannte Fälle					Durchschnitt der Jahre 2019–2023		
	2019	2020	2021	2022	2023	Anerkannte Invalidenten	Anerkannte Todesfälle	Laufende Kosten in Mio. CHF
Personenwagen	20066	15323	17410	17436	18035	62	45	188,6
Fahrrad	24627	29385	24369	27210	28156	55	13	239,9
Motorrad	6209	6072	6830	6994	7534	84	43	202,5
Motorfahrrad, Roller	5507	4165	4684	5143	5025	28	6	68,8
Andere oder nicht bekannte Transportmittel	820	783	1120	1000	1260	2	1	9,9
Ohne Fahrzeug (Fussgänger)	1705	1187	1503	1545	1706	22	8	41,8
Total Strassenverkehr	58934	56915	55916	59328	61716	253	115	751,6

Abbildung 2: [Guide Velo: Vier Typen von Velofahrer:innen in der Bevölkerung](#)



Abbildung 3: [Beispiel Velosack](#)



Gasser Daniel, Marti Urs, Jost-Schmidiger Manuela, Rey Caroline, Bühler-Häfliger Sarah, Rölli Franziska, Tanner Beat, Spring Laura, Waldvogel Gian, Birrer Martin, Wicki-Huonder Claudia, Rüttimann Daniel, Piazza Daniel, Nussbaum Adrian, Affentranger-Aregger Helen, Bucher Markus, Dober Karin, Küttel Beatrix, Kurmann Michael, Schnider-Schnider Gabriela, Piani Carlo,

Boog Luca, Käch Tobias, Jung Gerda, Meister Christian, Frey-Ruckli Melissa, Albrecht Michèle,
Oehen Thomas, Broch Roland, Zehnder Ferdinand, Affentranger David

Luzern, 31. März 2026

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 613**

Nummer: A 613
Protokoll-Nr.: 393
Eröffnet: 01.12.2025 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Roos Guido und Mit. über die Stärkung der Sicherheit von Velofahrenden

Frage 1: Welche signalisationstechnischen und baulichen Massnahmen gibt es im Allgemeinen, um die Sicherheit der Velofahrenden im Verkehr, insbesondere bei Abzweigungen, Kreuzungen und Kreisel zu erhöhen?

Die Sicherheit von Velofahrenden lässt sich durch verschiedene signalisationstechnische, markierungstechnische und bauliche Massnahmen erhöhen. Besonders wichtig sind separate Infrastrukturen für den Veloverkehr. Dazu zählen Radstreifen auf der Fahrbahn des motorisierten Verkehrs sowie abgesetzte, strassenbegleitende Radwege, die baulich von der Fahrbahn getrennt sind. Radstreifen mit unterbrochener gelber Linie dürfen von anderen Fahrzeugen nur dann befahren werden, wenn sie den Fahrradverkehr nicht behindern (Art. 40 Abs. 3 der [Verkehrsregelnverordnung](#)). Radstreifen mit ununterbrochener Linie (durchgehende Velostreifen) dürfen von anderen Fahrzeugen nicht befahren werden (Art. 74a Abs. 1 [Signalisationsverordnung](#)). Baulich abgesetzte Radwege sind den Velofahrenden vorbehalten, wobei Zufussgehende die Radwege benützen dürfen, wenn Trottoir oder Fusswege fehlen (Art. 40 Abs. 2 der Verkehrsregelnverordnung). Häufig werden Rad- und Fussweg kombiniert geführt, wobei sich Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger die Verkehrsfläche teilen. Dies ist ebenfalls dort der Fall, wo Trottoirs für das Befahren mit Velos geöffnet werden (Signal «Fussweg» mit Zusatztafel «Velo gestattet»).

Besonders gefährdet sind Velofahrende im Bereich von Knoten wie Einmündungen, Kreuzungen und Kreiseln. Zur Erhöhung der Sicherheit stehen auch hier zahlreiche signalisationstechnische, markierungstechnische und bauliche Massnahmen zur Verfügung. Zu den wichtigsten zählen separate Flächen auf oder neben der Fahrbahn, etwa Aufstellbereiche für Radfahrende («Velosäcke») vor Lichtsignalanlagen, abgesetzte Querungen an Knoten sowie Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen. Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat zu diesem Thema eine [Vollzugshilfe](#) veröffentlicht, auf welche hier verwiesen wird. Wo eine erhöhte Gefahr besteht, dass der motorisierte Verkehr beim Queren des Radstreifens das Vortrittsrecht der Radfahrerinnen und Radfahrer missachtet, kann zudem durch die Roteinfärbung des Radstreifens die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden für die Gefahrenstelle erhöht werden.

Gerade bauliche Massnahmen für Mobilitätsbedürfnisse benötigen Platz, der insbesondere in städtischen Gebieten nur eingeschränkt vorhanden ist. Bauliche Massnahmen für einen Verkehrsträger gehen dabei in der Regel zulasten des Platzes eines anderen Verkehrsträgers. Es ist also immer eine Herausforderung, die richtige Balance zwischen den unterschiedlichen Zielen wie Sicherheit und Verkehrsfluss und den verschiedenen Verkehrsmitteln zu finden.

Frage 2: In welchen Schweizer Gemeinden sind die Sicherheitsmassnahmen für Velofahrende besonders gut umgesetzt?

Auf diese Frage gibt es keine eindeutige Antwort. Viele Gemeinden und Städte haben in den vergangenen Jahrzehnten grosse Anstrengungen unternommen, um die Sicherheit von Velofahrenden zu verbessern und den Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen. Eine objektive Messgrösse für die Qualität der umgesetzten Sicherheitsmassnahmen besteht jedoch nicht. Hinweise liefern Befragungen von Velofahrenden. Die Organisation Pro Velo Schweiz führt seit 2005 alle vier Jahre eine Umfrage zur Velofreundlichkeit von Schweizer Städten und Gemeinden durch und zeichnet die velofreundlichsten mit dem Prix Velo aus. Im Jahr 2022 wurde in der Kategorie der grossen Städte mit mehr als 100'000 Einwohnerinnen und Einwohnern Winterthur (Note 4.4) ausgezeichnet, in der Kategorie der mittelgrossen Städte mit zwischen 30'000 und 99'999 Einwohnerinnen und Einwohnern Köniz (Note 4.2) und in der Kategorie kleine Städte Burgdorf (Note 4.7). Von den Luzerner Gemeinden waren die Stadt Luzern (Note 3.7) und die Stadt Kriens (Note 3.8) in der Auswertung vertreten. Im Frühjahr 2026 werden die Resultate der neusten Umfrage veröffentlicht.

Frage 3: Welche Auswirkungen der getroffenen Massnahmen lassen sich in den Unfallstatistiken erkennen?

Für das Unfallgeschehen sind neben den oben genannten Massnahmen viele weitere Faktoren massgebend, wie die Verkehrsmenge und -zusammensetzung oder die Fahrbeziehungen, die sich laufend verändern. Die [Verkehrsunfallstatistiken](#) sind öffentlich zugänglich. Ausserdem hat die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) zu diesem Thema eine Datenbank aufgebaut, anhand derer die Auswirkungen verschiedener Massnahmen auf die Verkehrssicherheit evaluiert werden können: die GIS-Plattform Massnahmenevaluation Verkehrsinfrastruktur [MEVASI](#). Die neuste Wirkungsanalyse anhand dieser Daten zeigt unfallreduzierende Effekte von teilweise über 60 Prozent.

Frage 4: Welche signalisationstechnischen und baulichen Massnahmen setzt der Kanton Luzern bereits um, um die Sicherheit der Velofahrenden im Verkehr zu erhöhen?

Beim Bau und Unterhalt aller Strassen werden die anerkannten Regeln der Strassenbautechnik angewendet. Sie entsprechen dem aktuellen Stand der Wissenschaft, Technik und Erfahrung. Wenn die einschlägigen Gesetze und Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) beachtet werden, ist die Verkehrssicherheit bestmöglich gewährleistet.

Frage 5: Welche Normen, Richtlinien und weiteren Vorgaben sind für die Erstellung von durchgehenden Velostreifen, Velosäcken und weiteren Velosicherheitsmassnahmen im Kanton Luzern zu beachten?

VSS-Normen:

- SN 640 060 Leichter Zweiradverkehr; Grundlagen
- SN 640 064 Führung des leichten Zweiradverkehrs auf Strassen mit öffentlichem Verkehr
- SN 640 850a Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche
- VSS 40 200a Geometrisches Normalprofil; Allgemeine Grundsätze, Begriffe und Elemente
- VSS 40 201 Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer
- VSS 40 202 Geometrisches Normalprofil; Erarbeitung
- VSS 40 252 Knoten; Führung des Veloverkehrs

Beratungsstelle für Unfallverhütung:

- [bfu-Fachdokumentationen](#)

Bund:

- Strassenverkehrsgesetz ([SVG](#))
- Signalisationsverordnung ([SSV](#))
- Verkehrsregelverordnung ([VRV](#))
- [Weisungen des UVEK vom 11. Juli 2024 über besondere Markierungen auf der Fahrbahn](#)
- [Vollzugshilfen Veloverkehr:](#)
 - Handbuch Velobahnen
 - Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen

Kanton Luzern:

- Standards Fuss- und Veloverkehr
- Fachordner vif:
 - [vif-Richtlinie 653.201 «Richtlinie Markierung»](#)

Frage 6: Welches Potenzial sieht der Kanton Luzern in der Erstellung von weiteren durchgehenden Velostreifen, Velosäcken, vom motorisierten Verkehr baulich getrennten Velowegen und anderen Velosicherheitsmassnahmen?

Das Potenzial der genannten und weiterer Massnahmen für den Veloverkehr ist gross. Rund 60 bis 70 Prozent der Bevölkerung würden überhaupt oder vermehrt Velo fahren, wenn sie die Infrastruktur als sicher einschätzen würden. Voraussetzung dafür ist eine hochwertige und als sicher empfundene Veloinfrastruktur. Beispiele aus der Schweiz und dem Ausland zeigen, dass sich dieses Potenzial dadurch besser ausschöpfen liesse. So konnte die Stadt Bern mit ihrer «Velo-Offensive» den Veloanteil innerhalb von zehn Jahren auf rund 20 Prozent verdoppeln. Untersuchungen des ASTRA im Pendlerverkehr zeigen zudem, dass bis zu 15 Prozent der Autofahrenden – in Städten teilweise noch mehr – auf bestimmten Strecken auf das Velo umsteigen, wenn attraktive und direkte Veloverbindungen bestehen ([ASTRA 2022, Screening Velobahnen entlang nationaler Verkehrsinfrastrukturen](#)).

Frage 7: Wie setzt der Kanton Luzern durchgehende Velostreifen, Velosäcke und weitere Velosicherheitsmassnahmen bei Ampelanlagen systematisch um?

Die Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist Voraussetzung für die Bewilligung kantonaler Strassenbauprojekte. Die gängigen sicherheitserhöhenden Massnahmen sind Bestandteil der Standards für den Fuss- und Veloverkehr sowie der übergeordneten Normen und Richtlinien. Der Kanton Luzern setzt diese Massnahmen im Rahmen der laufenden Planungen um und ergänzt sie durch Sofortmassnahmen.

Frage 8: Wie unterstützt der Kanton Luzern Gemeinden in der Umsetzung von durchgehenden Velostreifen, Velosäcken und weiteren Velosicherheitsmassnahmen?

Der Kanton Luzern hat mit den bereits erwähnten Standards Fuss- und Veloverkehr ein übersichtliches und verständliches Handbuch erstellt, das spezifisch auf den Kanton Luzern zugeschnittene Standardlösungen enthält. Es bietet eine Übersicht aller relevanter Themen und soll auch den Gemeinden als Arbeitshilfe dienen.