



Kreuzlingen, der 21.02.2018

### **Stellungnahme zur Antwort des Bundesrates auf die Interpellation 17.4011, Regelung des seitlichen Überholabstands bei Velos, vom 4.12.2017**

Offenbar wurde der Bundesrat durch das ASTRA nicht fundiert beraten, als er die Antwort auf die Interpellation von Nationalrat Matthias Aebischer formuliert hat. Wir sind nicht nur über die Argumente gegen einen gesetzlich geregelten Mindestabstand beim Überholen von Velofahrenden enttäuscht, sondern auch schockiert und verärgert. Wenn dem Bundesrat die Verletzlichkeit der Velofahrenden bewusst wäre, so hätte sie sich vertieft mit dem Thema auseinandergesetzt und die Verantwortung wahrgenommen, sich für den Schutz der (Velo fahrenden) Bevölkerungen einzusetzen. Namentlich zwei Argumente entbehren jeder Grundlage, und die Beurteilung von „Fall zu Fall“ wird in der Praxis bis ins Extreme ausgereizt.

#### 1. Die Kontrollierbarkeit eines Mindestabstands.

Polizeikorps in den USA, in Grossbritannien und in Salzburg messen den Abstand, welche Autolenker beim Überholen von Velos einnehmen, mittels Radar. In unserer hochentwickelten Ära wäre es ein Witz, wenn dieser Abstand nicht kontrollierbar wäre.

Hingegen ist die Definition „ausreichend“, so wie es zurzeit im Gesetz steht, nicht quantifizierbar. Genügt nach Ansicht des Bundesrats ein Abstand von 1,5cm, sofern die überholte Velofahrerin oder der überholte Velofahrer dabei nicht stürzt? Das Bundesgericht hat sich nicht, so wie behauptet, schon mehrmals mit dieser Situation beschäftigt, da ein solches Überholmanöver gar nicht vom Betroffenen eingeklagt werden kann. Der Fall ist nicht beweisbar. Dazu müsste sie oder er zumindest ein geeichtes Radargerät auf der Velofahrt mitführen und beweisen, weshalb dieser Abstand nicht ausreichend war. Die betroffene Person hat ja schliesslich physisch unbeschadet den Vorfall überstanden und wie knapp nun der Abstand wirklich war, obliegt der subjektiven Einschätzung. Es steht somit Aussage gegen Aussage. Dass der Abstand der Verhältnismässigkeit entsprechen soll und von Fall zu Fall betrachtet werden muss, versteht sich, weshalb die meisten Länder, die eine solche Regelung kennen, für unterschiedliche Situationen verschiedene Distanzen vorschreiben.

#### 2. Radstreifen

Die Radstreifen führen nicht zu einer Sensibilisierung eines Mindestabstands. Dazu müssten sie je nach Strassenbreite eine Breite um die zwei Meter aufweisen, um den Velofahrenden genügenden Schutz zu bieten. Solche Radstreifen sind in der Schweiz höchst vereinzelt anzutreffen. Zu schmale Radstreifen hingegen wirken sich gar kontraproduktiv aus. Bei einem Radstreifen entsteht nicht nur eine Spur für den Veloverkehr, sondern auch eine für den



Autoverkehr. Dieser Platz wird von manchen Autolenker voll und ganz bis zum Radstreifen ausgenutzt, so dass tendenziell eher knapp überholt wird. Mit der zunehmender Breite der Fahrzeuge, die auf unseren Strassen unterwegs sind, verschärft sich die Situation zusehends.

Radstreifen gibt es nicht auf allen Strassen. Auf vielen Strassen sind sie weder sinnvoll noch aufgrund mangelnder Platzverhältnisse möglich. Gemäss geltenden Normen muss eine Strasse eine Mindestbreite aufweisen, um Radstreifen überhaupt anbringen zu können. Wie sollen Autofahrer durch Radstreifen sensibilisiert werden, wo sie gar nicht vorhanden sind?

Wir fragen uns, was gegen einen gesetzlich geregelten Mindestabstand beim Überholen von Velos spricht? In vielen anderen Ländern gelten solche Regelungen mit spürbaren positiven Auswirkungen. Die Strassenbreiten und das Verkehrsaufkommen sind vielerorts vergleichbar. Der Bundesrat sollte auch berücksichtigen, dass es nicht nur um potenzielle Unfälle geht, sondern um das Gefühl der Ohnmacht und Verletzlichkeit, wenn man mit nur wenigen Zentimetern Unterschied zwischen Aussenspiegel und Ellenbogen auf einer Ausserortsstrecke mit 80km/h oder noch mehr überholt wird. Solche Situationen kommen in der Schweiz nur allzu häufig vor. Mit dieser Antwort scheinen Bundesrat und das ASTRA Teil des Problems und nicht der Lösung.

21.2.2018, die Kampagnenleitung „Abstand ist Anstand“

[www.1m50.ch](http://www.1m50.ch)

Anbei die Interpellation von Matthias Aebischer vom 4.12.2017 und die Antwort des Bundesrats vom 14.02.2018.



Interpellation vom 4.12.2017

Der seitliche Überholabstand von Fahrzeugen ist im Verkehrsrecht nicht präzise geregelt. Artikel 35 SVG sagt: "Wer überholt, muss auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besonders Rücksicht nehmen." Und: "Gegenüber allen Strassenbenützern ist ausreichender Abstand zu wahren, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren. "Jeder zehnte Velounfall passiert, wenn Velofahrende von anderen Fahrzeugen überholt oder passiert werden. Da Velofahrende besonders verletzlich sind, ist die Gefährdung, welche durch zu nahes Überholen für sie entsteht, grösser als für geschlossene Fahrzeuge. Ohne konkretes Mass besteht für die Vollzugsbehörden keine Möglichkeit, zu nahes Überholen zu ahnden.

Andere Länder wie Portugal, Frankreich und Spanien haben gehandelt und den Mindestüberholabstand im Gesetz definiert. In weiteren Ländern wird eine solche Gesetzesänderung geprüft. Das Mass variiert von Land zu Land von einem bis eineinhalb Metern. Zudem werden die Verkehrsteilnehmer mit Kampagnen darauf aufmerksam gemacht, dass sie genügend Abstand halten sollen. Und zu nahes Überholen wird entsprechend mit Bussen geahndet.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt er die Ansicht, dass von zu nahe überholenden Fahrzeugen für Velofahrende eine besondere Gefährdung ausgeht?
2. Ist er der Meinung, dass bezüglich des zu nahen Überholens von Velofahrenden Handlungsbedarf besteht?
3. Ist er bereit, das Problem aufzugreifen und auch hierzulande die gesetzlichen Vorschriften zu konkretisieren?
4. Sieht er die Möglichkeit, mit Sensibilisierungsmassnahmen dazu beizutragen, dass die Verkehrsteilnehmer die Gefahren des zu nahen Überholens kennen und mit genügend grossem Abstand überholen?

Antwort des Bundesrats vom 14.02.2018:

1. Der Bundesrat ist sich der besonderen Verletzlichkeit von Velofahrenden bewusst.
2. Der Bundesrat erachtet die aktuell geltende Regelung als ausreichend, wonach derjenige, der überholt, auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besondere Rücksicht nehmen muss (Art. 35 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958, SVG; SR 741.01).
3. Das Bundesgericht hat sich schon mehrfach mit den Seitenabständen beim Überholen von Velofahrenden beschäftigt. Auch die Rechtsprechung legt sich nicht auf einen konkreten Mindestabstand fest. Dies erachtet der Bundesrat als sinnvoll, zumal dessen Einhaltung schwierig zu kontrollieren wäre. Der gebotene Abstand beim Überholen von Fahrrädern ist von Fall zu Fall und unter Einbezug der konkreten Umstände zu beurteilen.
4. Der Bundesrat ist der Ansicht, dass die markierten Mindestbreiten von Radstreifen eine Sensibilisierung für die Gefahr des zu nahen Überholens bieten. Verkehrsteilnehmende werden mit der visuellen Markierung auf einen minimalen Abstand sensibilisiert. Veloverbände haben die Möglichkeit, Sensibilisierungsprojekte beim Fonds für Verkehrssicherheit einzugeben.