



Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 071-2026
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2026.GRPARL.159

Eingereicht am: 16.03.2026

Fraktionsvorstoss: Nein
Vorstoss Ratsorgan: Nein
Eingereicht von: Vögeli (Bern, GLP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Einheitliches Farbkonzept und Griffigkeit von Markierungen/Belägen im Strassenverkehr

Im Herbst 2025 wurden auf der Thunstrasse in der Stadt Bern gelbe Streifen auf die Trottoir-flächen aufgetragen, um eine klarere Trennung zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr zu ermöglichen. Der Mischverkehr auf den Trottoirs der Thunstrasse führt seit Jahren zu problematischen Situationen zwischen Fussgängern und Velofahrenden; die Stadt Bern hat diese Markierungen als Sofortmassnahme umgesetzt, nachdem ein Gesamtprojekt für die Achse Helvetiaplatz–Burgernziel nicht zustande kam.

An gewissen Orten werden die Spuren für schnelle E-Bikes (45 km/h) und schwere Cargo-Bikes teilweise mit dem Zusatz «45 km/h» signalisiert – auch in Abschnitten, in denen Tempo 30 gilt. Das führt zu Verständnisproblemen.

Gleichzeitig existieren im Seidenberggässchen in Muri bei Bern gelbe Markierungen, die dort dem Fussverkehr dienen. Weitere farbige Elemente (z. B. «Achtung Wildwechsel») sind Teil eines kommunalen Farbkonzepts. Die Verwendung derselben Farbe für unterschiedliche Verkehrsteilnehmende innerhalb desselben Kantons schafft Verwirrung und gefährdet die Verständlichkeit der Verkehrsführung.

Hinzu kommt ein Sicherheitsproblem: Mehrere Meldungen weisen darauf hin, dass die gelben Streifen auf der Thunstrasse bei Nässe rutschig sind. Die kantonale Arbeitshilfe FGSO des Tiefbauamts Bern verweist zwar auf die VSS-Norm SN 640 510 (Griffigkeitswert SRT), räumt aber gleichzeitig ein, dass kein praxistaugliches Messverfahren für die Griffigkeit farblicher Gestaltungen von Strassenoberflächen (FGSO) existiert und diese lediglich durch Augenschein abgeschätzt werden muss. Die Griffigkeit wird durch den Lieferanten nur für 12 Monate garantiert.

Die VSS-Normen 40 214 und 40 220 regeln die farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen (FGSO) und deren Abgrenzung zur offiziellen Markierung. Die Normen empfehlen rund 100 Farbtöne, sind aber nicht rechtsverbindlich. Es obliegt den Kantonen, diese Normen durch ei-

gene Richtlinien verbindlich zu erklären. Andere Kantone gehen weiter: Zürich verfügt über umfassende Velostandards und eine Strassenmarkierungsstelle mit systematischer Qualitätskontrolle; Basel-Stadt hat detaillierte Ausführungsbestimmungen zur Signalisationsverordnung erlassen, die kantonsspezifische Präzisierungen für Markierungen und Einfärbungen enthalten. Der Kanton Luzern führt eine kantonale Markierungsrichtlinie (Nr. 653.201). Ein Kantonsvergleich ist sachlich angezeigt.

Es stellt sich die Frage, ob der Kanton Bern über Leitlinien oder Empfehlungen verfügt, die eine einheitliche und sichere Farbverwendung auf Trottoirs und Mischverkehrsflächen gewährleisten – oder ob ein «Belag-Dschungel» entsteht, in dem Gemeinden und Stadt unkoordiniert eigene Konzepte umsetzen.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Welche kantonalen Vorgaben oder Richtlinien bestehen für die Farbverwendung und die Bedeutung farbiger Markierungen bzw. farblicher Gestaltungen von Strassenoberflächen (FGSO) auf Trottoirs und Mischverkehrsflächen? Wie koordiniert der Kanton die Farbverwendung zwischen den Gemeinden, und werden kommunale Farbkonzepte auf Übereinstimmung mit kantonalen und bundesrechtlichen Vorgaben geprüft?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat das Konzept der sogenannten «Berner Lösung» (gelbe Markierungen zur Veloführung auf bestehenden Trottoirs) im Verhältnis zur bundesrechtlichen Vorgabe, dass Fussgängerbereiche grundsätzlich dem Fussverkehr vorbehalten sind (Art. 43 Abs. 1 SVG), und zum Rechtsgutachten der Stadt Zürich (2018), das gemeinsame Rad- und Fusswege auf Trottoirs als grundsätzlich unzulässig qualifiziert?
3. Wie grenzt der Kanton Bern rechtlich verbindliche Markierungen (gemäss SSV, Art. 72 ff.) von farblichen Gestaltungen ohne Rechtswirkung (FGSO gemäss VSS 40 214/40 220) ab? Welchen rechtlichen Status hat die kantonale Arbeitshilfe FGSO des Tiefbauamts – ist sie für Gemeinden verbindlich? Hat der Kanton einzelne VSS-Normen (SN 640 850a, 640 851, 640 852, 40 214, 40 220) für verbindlich erklärt?
4. Welche konkreten Mindestanforderungen an die Griffigkeit (SRT-Wert) gelten für farbige Markierungen und Beschichtungen auf Trottoirflächen im Kanton Bern? Wurden bei den gelben Markierungen auf der Thunstrasse vor der Abnahme und/oder nach der Inbetriebnahme Griffigkeitsmessungen durchgeführt? Falls ja: Welche Werte wurden gemessen? Falls nein: Warum nicht?
5. Welche Auswirkungen haben farbige Beschichtungen auf Trottoirs auf Personen mit Mobilitätseinschränkungen (Rollstuhl, Gehhilfe, Kinderwagen, Sehbehinderung)? Werden die Anforderungen der Barrierefreiheit – insbesondere Rutschfestigkeit und taktile Erkennbarkeit gemäss SN 640 852 – bei der Planung systematisch berücksichtigt?
6. Auf der Thunstrasse steht der Zusatz «45 km/h» teilweise auch in Abschnitten, in denen Tempo 30 gilt. Wie beurteilt der Regierungsrat die Verständlichkeit und die rechtliche Klarheit dieser Beschriftung? Wie wird die Bevölkerung allgemein über die Bedeutung farbiger Bodenmarkierungen ohne strassenverkehrsrechtliche Wirkung informiert?
7. Wie beurteilt der Regierungsrat den Stand des Kantons Bern im Vergleich zu Zürich, Luzern und Basel-Stadt?
8. Ist der Regierungsrat bereit, kantonale Mindestempfehlungen oder ein einheitliches Farb- und Belagskonzept für Trottoirs und Mischverkehrsflächen zu erarbeiten?

Verteiler
– Grosser Rat