



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

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.: 651/2026 vom 10. Juni 2026
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?

Antwort des Regierungsrates

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?*

Markierungen mit strassenverkehrsrechtlicher Bedeutung sind auf Bundesebene in der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) geregelt. Auf kantonaler Ebene gibt es keine zusätzlichen Vorgaben. Die farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen (sogenannte FGSO) ist in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS; Norm 40 214) beschrieben. Diese Norm stellt den aktuellen Stand von Wissenschaft, Technik und Erfahrung dar.

Das kantonale Tiefbauamt hat 2021 die Arbeitshilfe «FGSO - Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen» veröffentlicht. Diese dient den zuständigen Behörden auf Kantons- und Gemeindeebene als Orientierungshilfe. Sie basiert auf der erwähnten VSS-Norm sowie den Erfahrungen des Tiefbauamts und gibt unter anderem Empfehlungen zur Farbwahl. Das Tiefbauamt hat dabei seine eigenen Farbkonzepte eingeschränkt und empfiehlt dies auch anderen Strasseneigentümern.

Eine Koordination mit den Gemeinden oder eine Überprüfung kommunaler Farbkonzepte findet aufgrund dieser Ausgangslage sowie Artikel 6 und Artikel 41 Absatz 1 Strassengesetz (SG) nicht statt. Gemäss Artikel 41 liegt die Zuständigkeit für Gemeindestrassen bei den Gemeinden. Somit wird die Gemeindeautonomie gewahrt.

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?*

Der Regierungsrat hält fest, dass gemäss Artikel 43 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) das Trottoir grundsätzlich dem Fussverkehr vorbehalten ist. Gleichzeitig sieht die Bestimmung vor, dass der Bundesrat Ausnahmen vorsehen kann. Diese sind in der SSV geregelt und betreffen unter anderem die Koexistenz von Fuss- und Veloverkehr sowie die entsprechenden Signalisierungen und Markierungen. Die bundesrechtlichen Vorgaben ermöglichen damit situationsangepasste Lösungen, sofern sie ordnungsgemäss signalisiert sind.

Ein Beispiel dafür findet sich entlang der britischen Botschaft an der Thunstrasse in Bern: Das Trottoir ist dort mit dem Signal 2.61 «Fussweg» sowie den Zusatztafeln «Fahrrad gestattet» und «Motorfahrräder verboten» signalisiert. Damit dürfen Fahrräder, langsame E-Bikes (bis 25 km/h), E-Cargobikes (≤250 kg), E-Roller (bis 25 km/h), E-Trottinette (bis 20 km/h), Elektro-Stehroller und motorisierte Rollstühle die Fläche mitbenutzen. Nicht erlaubt ist die Benutzung durch Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrrädern; darunter fallen schnelle E-Bikes (bis 45 km/h), klassische Motorfahrräder (bis 30 km/h) und schwere Motorfahrräder (E-Cargo-Bikes 250–450 kg); diese haben die Fahrbahn zu benutzen. Die Signalisation gilt für die gemeinsame Nutzung des gesamten Trottoirs, wobei alle Verkehrsteilnehmenden auf Fussgängerinnen und Fussgänger Rücksicht nehmen müssen.

Die von der Stadt Bern gewählte Lösung ist rechtmässig signalisiert. Die vorhandene Breite der Verkehrsfläche verunmöglicht eine bauliche Trennung von Fuss- und Veloverkehr, ist

aber ausreichend für einen gemischten Verkehr. Angesichts der engen Platzverhältnisse auf der stark befahrenen Strassenfläche erachtet der Regierungsrat die gewählte Lösung als zweckmässig.

Der Regierungsrat äussert sich nicht zu Rechtsgutachten anderer Kantone, im vorliegenden Fall des Kantons Zürich aus dem Jahr 2018.

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?*

Der Kanton Bern nimmt keine zusätzlichen Abgrenzungen zwischen rechtsverbindlichen Markierungen und FGSO vor. Es gelten die unter Ziffer 1 genannten Regelungen. Die erwähnte kantonale Arbeitshilfe «FGSO - Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen» gilt als Empfehlung für die Gemeinden, ist für letztere aber nicht verbindlich. Ebenso hat der Kanton keine VSS-Normen 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?*

Unabhängig von Einsatzort und Materialisierung haben alle Markierungen einen Mindestwert für die Griffigkeit (SRT-Wert) gemäss VSS-Norm 40 887 zu erreichen. Dieser stellt sicher, dass die Oberfläche auch unter schwierigen Bedingungen wie z. B. Regen oder Schnee eine ausreichende Haftung bietet.

Das Trottoir entlang der Thunstrasse ist Teil einer Gemeindestrasse der Stadt Bern und fällt somit in deren Zuständigkeit. Die Stadt Bern hält zur beschriebenen Situation fest, dass nach der Umsetzung der Massnahme Griffigkeitsmessungen durchgeführt wurden. Dabei seien die erforderlichen Messwerte gemäss Norm erreicht worden. Die entsprechenden SRT-Werte wurden im Frühling 2026, rund ein halbes Jahr nach der Umsetzung, an drei verschiedenen Standorten entlang der Thunstrasse ermittelt und liegen alle über den Mindestanforderungen. Zudem garantieren die mit der Umsetzung beauftragten Unternehmen die Einhaltung der Griffigkeitswerte für die Massnahmen an der Thunstrasse, wie andernorts auch.

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?*

Die allgemeine Rutschfestigkeit ist für Rollstühle, Fussgängerinnen und Fussgänger mit Gehhilfen oder Kinderwagen bei den angegebenen Griffigkeitswerten gewährleistet. Dennoch sind zwei mögliche negative Auswirkungen durch farblich gestaltete Strassenoberflächen denkbar. Erstens könnte ein zu geringer Kontrast zwischen farbigen Flächen und Randsteinen dazu führen, dass Kanten oder Höhenunterschiede optisch nicht oder nur schlecht wahrgenommen werden. Zweitens könnte ein geringer Kontrast oder Höhenunterschied zwischen farbigen Flächen und taktil-visuellen Markierungen dazu führen, dass die Markierungen ihre optische oder taktile Führungs- und Leitfunktion nicht vollständig erfüllen

können. Beide geschilderten Auswirkungen sind bei der Situation an der Thunstrasse nicht eingetreten.

Anforderungen der Barrierefreiheit werden im Rahmen der Planung und gegebenenfalls unter Einbezug der Behindertenorganisationen systematisch geprüft und wo möglich berücksichtigt. Dabei ist zwischen verschiedenen Anspruchsgruppen eine Interessensabwägung vorzunehmen.

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?*

Die Markierung von Velopiktogrammen und dem Schriftzug «45 km/h» erscheint auf Abschnitten mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h tatsächlich widersprüchlich und sollte optimiert werden.

Die Stadt Bern als Strasseneigentümerin teilt dazu mit, dass die Markierung keine verkehrsrechtlich bindende Wirkung entfaltet, sondern ausschliesslich der visuellen Verdeutlichung der Regelung für schnelle E-Bikes dient. Um Missverständnisse bezüglich der in Tempo-30-Abschnitten geltenden Höchstgeschwindigkeiten für schnelle E-Bikes zu vermeiden, prüft die Stadt Bern derzeit Anpassungen der Markierung, welche nach Möglichkeit zeitnah umgesetzt werden sollen.

7. *Wie beurteilt der Regierungsrat den Stand des Kantons Bern im Vergleich zu Zürich, Luzern und Basel-Stadt?*

Die genannten Dokumente der Kantone Basel-Stadt, Luzern und Zürich sind mit der Arbeitshilfe «FGSO – Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen» des Tiefbauamts des Kantons Bern nur bedingt vergleichbar, da sie unterschiedliche thematische Schwerpunkte im Strassenverkehrsrecht setzen.

Während sich die Arbeitshilfe des Kantons Bern speziell auf die FGSO konzentriert, behandeln die Dokumente der anderen Kantone allgemeinere oder spezialisiertere Bereiche wie Signale, Markierungen oder den Veloverkehr.

Der Regierungsrat hält fest, dass das Tiefbauamt zu diesen weiteren Themen ebenfalls entsprechende Hilfsmittel wie Richtlinien, Arbeitshilfen oder Handbücher bereitstellt, die im Kanton Bern einen einheitlichen Vollzug der bundesrechtlichen Vorschriften im Bereich der Markierung und Signalisation sicherstellen.

8. *Ist der Regierungsrat bereit, kantonale Mindestempfehlungen oder ein einheitliches Farb- und Belagskonzept für Trottoirs und Mischverkehrsflächen zu erarbeiten?*

Die VSS-Norm zur FGSO wird zurzeit revidiert. Anschliessend wird das kantonale Tiefbauamt prüfen, ob bestehende kantonale Empfehlungen anzupassen oder zu ergänzen sind.

Verteiler

– Grosser Rat