

Biel/Bienne, 13.08.2024, rev.22.08.2024

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Vernehmlassung des UVEK 2024/50

Vernehmlassungsvorlage 3
Verordnung des UVEK über die besonderen Markierungen

Durchgehende Einfärbung von Veloinfrastrukturen ermöglichen

Ausgangslage

Das UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) stellt im Sommer 2024 per Vernehmlassung die Verordnung über die besonderen Markierungen zur Diskussion (Eingabefrist 30.09.2024, [Link](#), [Vernehmlassungsvorlage 3](#)). Bis anhin waren die betreffenden Inhalte lediglich in UVEK-Weisungen geregelt. Die Verordnung regelt in Artikel 10 die rote Einfärbung von Radstreifen. Der Einsatz der Roteinfärbung soll weiterhin nur auf Radstreifen an Gefahrenstellen in bestimmten Situationen möglich sein. Dies im Gegensatz zu vielen anderen Ländern und insbesondere den Niederlanden, wo eine durchgängig rot eingefärbte Veloinfrastruktur seit langem zu den wichtigen Qualitätsmerkmalen zählt. Die Velokonferenz Schweiz vertritt dezidiert die Haltung, dass auch in der Schweiz eine rot eingefärbte Veloinfrastruktur wesentlich zum geforderten Qualitätsausbau des Veloverkehrs beiträgt, und damit direkt die Ziele des Velowegesetzes unterstützt.

Stellungnahme der Velokonferenz Schweiz

Die Velokonferenz Schweiz setzt sich als Fachorganisation für eine sichere und attraktive Infrastruktur für den Veloverkehr ein. Zahlreiche Untersuchungen zeigen, dass der Veloverkehr vermehrt vom Motorfahrzeugverkehr getrennt geführt werden soll, wie es auch das Velowegesetz verlangt. Nur so fahren weitere Personenkreise mit dem Velo und nur so können dessen Potenziale ausgeschöpft werden. Unbestritten ist, dass nicht nur die Infrastruktur an sich, sondern auch deren Erkennbarkeit und intuitive Befahrbarkeit von grosser Bedeutung sind. Eine durchgehend farbige Umsetzung der Veloinfrastruktur, wie sie bereits in mehreren Ländern angewendet wird, richtet sich an alle Verkehrsteilnehmenden und verbessert damit die Erkennbarkeit und Flächenzuteilung wesentlich. Häufig wird angeführt, dass eine einzelne Hervorhebung von Gefahrenstellen eine höhere Sicherheit als die durchgängige Einfärbung erzielen kann. Dieser Effekt konnte bislang jedoch in keiner Studie nachgewiesen werden. Die einzelne Hervorhebung von Gefahrenstellen verstärkt zudem den Eindruck eines Flickenteppichs, während eine durchgehende Roteinfärbung auf die Qualität eines Velonetzes hinweisen kann. Eine Einschränkung des Anwendungsbereiches auf Gefahrenstellen, wie in der vorliegenden Vernehmlassung zur Diskussion gestellt, schränkt die Möglichkeiten der roten Einfärbung folglich unnötig ein.

Die Weisung ist deshalb so anzupassen, dass eine durchgehendere Einfärbung der Veloinfrastruktur erlaubt ist, auch ausserhalb von Gefahrenstellen. Kantonen und Gemeinden, welche beim Ausbau ihres Velowegnetzes ambitioniert vorwärts gehen möchten, wird damit ein wichtiges Werkzeug zur Verfügung gestellt, ohne dass eine neue Pflicht entstehen würde. Die zuständigen Vollzugsbehörden können damit

den Anwendungsbereich aufgrund ortsspezifischer Begebenheiten innerhalb ihres Ermessensspielraumes selbst definieren.

Mit geeigneten Anpassungen der gesetzlichen Grundlagen begleitet von Materialien und Hilfestellungen kann zugleich eine gesamtschweizerische Vereinheitlichung der Umsetzung und der Farbtöne angestrebt sowie ein Farbchaos vermieden werden. Dies vor dem Hintergrund, dass Kantone und Städte aus einem Bedürfnis nach Sicherheit und Sichtbarkeit der Veloführung heraus bereits beginnen, eigene Möglichkeiten für durchgehend flächige Einfärbungen zu evaluieren und umzusetzen.

Für eine durchgehend flächig farbige und damit deutlich wahrnehmbare Veloführung spricht, dass sie die Orientierung erleichtert und die Wiedererkennbarkeit signifikant erhöht. Sie erleichtert dadurch vor allem auch das Befahren von Knoten¹. Weiter macht eine derartige Veloführung die Flächenzuteilung für sämtliche Verkehrsteilnehmenden (auch in anspruchsvollen Situationen) klar erkennbar und zeigt, welches Verhalten der Velofahrenden zu erwarten ist. Zudem wird eine durchgehend eingefärbte Veloinfrastruktur vermutlich weniger von widerrechtlich haltenden oder anliefernden Motorfahrzeugen belegt. Mit allen diesen Wirkungen wird ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet. Auch der Bundesrat betonte 2021 in einem Bericht¹ die Vorteile einer Einfärbung der Veloinfrastruktur und stellte in Aussicht, die restriktive Beschränkung auf Gefahrenstellen zu überprüfen.

Die Farbe Rot bietet sich an, weil sie im Strassenverkehr bereits heute als Velofarbe wahrgenommen wird, da sie die Grundfarbe der Wegweisung für den Veloverkehr ist. Zudem hat die Verbreitung der flächig roten Veloinfrastrukturen im (u.a. angrenzenden) Ausland dafür gesorgt, dass viele, auch Schweizer Verkehrsteilnehmende, derartig eingefärbte Bereiche intuitiv mit dem Veloverkehr verbinden.

Eine durchgehend flächige Roteinfärbung kann erzeugt werden über das Auftragen von Markierungsfarbe auf der Strassenoberfläche oder mit der Beimischung von Zusatzstoffen in den Belag. Mit der Beimischung von Eisenoxid beispielsweise wird ein dezenter und doch gut sichtbarer Farbton erzeugt. Dieser erfüllt auch hohe gestalterische Anforderungen und ist nicht mit dem heute verwendeten Verkehrs-Rot (RAL 3020) der Gefahrenstellen zu vergleichen.

Abschliessend weist die Velokonferenz Schweiz darauf hin, dass mit dem Inkrafttreten des Veloweggesetzes und Veloförderaufträgen auf allen staatlichen Ebenen klarer Handlungsdruck besteht, und entsprechende Chancen genutzt werden müssen. Eine entsprechende Änderung resp. Ergänzung des Artikels 10 ist daher angezeigt.

Die Velokonferenz Schweiz schlägt deshalb folgenden Änderungsantrag vor: der Artikel 10 sei dahingehend zu ergänzen respektive abzuändern, dass eine rote Einfärbung von Veloinfrastrukturen grundsätzlich möglich sei, wo die Vollzugsbehörden dies innerhalb ihres Ermessensspielraumes als zielführend betrachten. Als mögliche Anwendungszwecke können die Hervorhebung der Durchgängigkeit oder Qualität einer Veloverbindung, die Kennzeichnung von Übergängen verschiedener Führungsarten oder die Erhöhung der Aufmerksamkeit auf Verflechtungsbereichen genannt werden. Die

¹ Bundesrat, 2021: [Verkehrsflächen für den Langsamverkehr, Seite 36](#)

Roteinfärbung soll damit nicht nur auf Radstreifen, sondern auch auf Radwegen und Velostrassen möglich sein.

Auswahl weiterführender Informationen zur Thematik

- Velokonferenz Schweiz, Gute Veloinfrastruktur, Visualisierungen 2023, [Link](#)
- Velokonferenz Schweiz, "Die Zukunft ist jetzt!" Info-Bulletin 2/2023 zur gleichnamigen Fachtagung, [Link](#)
- Velokonferenz Schweiz, Webinar 2022-1: Rote Veloinfrastruktur für die Schweiz? [Link](#)
- Journal of Traffic and Transportation, Colored bicycle lanes and intersection treatments: International overview and best practices, 2021. [Link](#)
- Velogeschichten.ch, Magazin der Fachstelle Veloverkehr Kanton Zürich, "700 m ganz in rot" [Link](#)
- Stadt Bern, Velo-Offensive, Partizipation, 2021: "Soll die Veloinfrastruktur eingefärbt werden?" [Link](#) (Veranstaltung vom 22.11.2022)