



Mittagstisch (hybrid) «Soll die ganze Veloinfrastruktur rot eingefärbt werden?»

Partizipation zur Velo-Offensive
Infoblatt zur Veranstaltung vom 22. November 2021

Um was geht es?

Holland rollte für die Velofahrenden den «roten Teppich» aus – die Veloinfrastruktur wird im Velo-Vorzeigeland bereits seit Jahrzehnten durchgängig rot eingefärbt. Dadurch entstand mit der Zeit ein zusammenhängendes Veloroutennetz, welches für alle Verkehrsteilnehmenden gut sichtbar ist. Dieses Veloroutennetz hilft zur Orientierung, beispielsweise beim Queren von grossen Kreuzungen mit viel Verkehr und klärt zudem auch Vortrittsrechte.



Michael Liebi von der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern präsentierte am Mittagstisch vom 22. November 2021 das Konzept der rot eingefärbten Veloinfrastruktur und wollte von den Teilnehmenden wissen, wie sie sich eine konkrete Umsetzung in der Stadt Bern vorstellen könnten.

Eine Schweizer Stadt ist in der Planung und Umsetzung der roten Beläge bereits weiter als Bern. Christoph Oetiker, Leiter Strassenraum in der Stadt Winterthur, teilte mit den Teilnehmenden ihr Vorgehen und berichtete über die ersten Erfahrungen mit der im September 2021 eingeführten Pilotstrecke.

Im Anschluss an die Referate hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Rückmeldungen zu geben und Fragen zu stellen.

Input Verkehrsplanung (Michael Liebi)

Veloinfrastruktur Stadt Bern

Bisher wurden in Bern nur besonders gefährliche Stellen der Veloinfrastruktur rot markiert. Künftig sollen in Bern ebenfalls längere Strecken oder sogar die ganze Veloinfrastruktur rot eingefärbt werden. Dazu dient Holland als Vorzeigemodell. Mit der rot eingefärbten Veloinfrastruktur käme die Velohauptstadt weg von der negativ behafteten Kommunikation (rot = Gefahrenstellen) hin zur Positiv-Kommunikation (rot = zusammenhängendes und intuitiv befahrbares Velostrassennetz).



Materialisierung / Farbe

Umgesetzt werden soll die Massnahme durch eine Einfärbung des Deckbelags. Eine solche ist gegenüber der heute angewandten oberflächlichen Markierung langlebiger. Der rote Belag verändert über die Jahre bloss die Farbintensität. Die Kosten sind jedoch drei Mal so teuer wie bei einem herkömmlichen Belag.

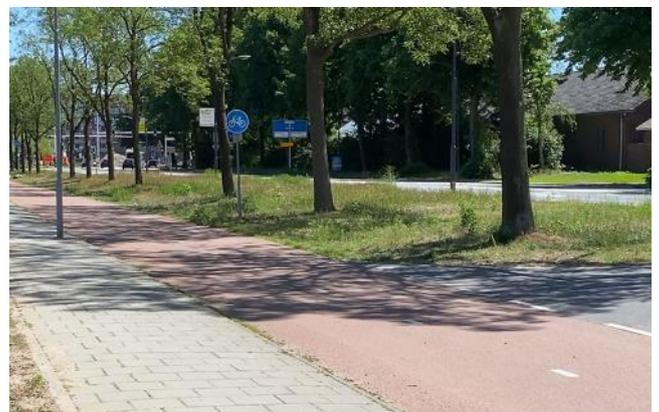


Abbildung: links, 2012 bei Abschluss der Bauarbeiten, rechts: 8 Jahre nach dem Einbau des roten Belags

Vorteile / Nachteile rot eingefärbter Belag

Vorteile	Nachteile
Roter Faden → der Weg wird den Velofahrenden klar kommuniziert	Der Deckbelag ist rund drei Mal teurer als der gewöhnliche graue Belag. Dies fällt aber bei einer Gesamtanierung nicht stark ins

	Gewicht, da der Deckbelag nur einen kleinen Teil der Gesamtkosten ausmacht.
Die Veloinfrastruktur ist auch für die restlichen Verkehrsteilnehmenden gut sichtbar.	In einer längeren Übergangsphase gäbe es sowohl rot eingefärbte Velorouten als auch die «klassische» rote Markierung der Konfliktstellen.
Weg von der negativen Kommunikation (rot = Gefahr) hinzu zur positiven Kommunikation «Das ist dein Weg, hier darfst du mit dem Velo entlangfahren».	
Langlebiger als oberflächliche Markierung	

Input Stadt Winterthur (Christoph Oetiker, Leiter Strassenraum)

Die Stadt Winterthur eröffnete im September 2021 eine rot eingefärbte Pilotstrecke entlang des Grünowegs (siehe Bild). Die Strecke ist rund 650 Meter lang. Vor der Einführung wurde eine Testfläche eingefärbt, um die Zusammensetzung des Belags und den Alterungsprozess zu erproben. Die nächste Strecke wird im Sommer 2022 umgesetzt.



Weiter erläuterte Christoph Oetiker, dass zuerst die Veloschnellrouten rot eingefärbt werden. Dies geschieht im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus. Bis im Jahr 2030 soll das Veloschnellrouten-Netz umgesetzt sein. Um das zeitlich zu schaffen, wird an gewissen Stellen nur ein 40 Zentimeter breites rotes «Band» am Fahrbahnrand eingefärbt. Das «Band» soll den gleichen Zweck wie den flächig eingefärbten Belag erfüllen – die Velofahrenden sollen sich willkommen fühlen und sich orientieren können.

Frage- und Diskussionsrunde

Die Rückmeldungen waren grundsätzlich positiv. Die farbliche Trennung gegenüber der restlichen Strasseninfrastruktur ist erwünscht, da dies eine positive Signalwirkung für die Velofahrenden aber auch für die restlichen Verkehrsteilnehmenden hat. Ein Teilnehmer merkte an, dass die Flächen für den Veloverkehr erst geschaffen werden müssen, bevor diese eingefärbt werden können. Mehrere Anwesende waren der Meinung, dass die Umsetzung im Zusammenhang mit einer allgemeinen Strassensanierung einhergehen sollten, dies aufgrund des Klimas und der entstehenden Kosten. Die Farbe sollte ausserdem mit dem Strassenbild / Stadtbild verträglich sein.

Frage / Input	Antwort / Stellungnahme
Braucht es eine Gesetzesänderung, um den Belag rot einfärben zu dürfen?	Michael Liebi: Die rote Markierung (mittels Strukturfarbe) ist klar in den vorhandenen Normen («Weisung für besondere Markierungen auf der Fahrbahn») festgelegt, um Gefahrenstellen zu markieren. Bei den baulich eingefärbten Belägen existiert keine konkrete Vorschrift bezüglich Farben. Die Städte haben somit einen gewissen Handlungsspielraum, die vorhandenen Normen umzusetzen.
Werden in Winterthur die roten Markierungen bei Gefahrenstellen beibehalten? Falls ja, ist der Unterschied klar ersichtlich?	Christoph Oetiker: Die roten Markierungen werden beibehalten. Diese machen nach wie vor auf eine Gefahrenstelle aufmerksam. Der neue rote Belag hingegen hilft zur Orientierung. Die Farbtöne sollten sich sichtbar voneinander abheben. Noch unklar ist, ob Laien direkt den Unterschied zwischen dem Belag und der Markierung verstehen. Auf den Routen, wo der rote Belag eingesetzt wird, sollten keine solchen Markierungen für Gefahrenstellen nötig sein, denn das Ziel ist es, eine Veloinfrastruktur für 8-80-jährige zu bauen.
Wie ist der Rollwiderstand des roten Belags?	Christoph Oetiker: Der Rollwiderstand ist ähnlich wie beim gewöhnlichen grauen Belag. Michael Liebi: Der Rollwiderstand ist aber geringer als bei den roten Markierungen für Gefahrenstellen, da diese Markierung eine Struktur hat.
Wird der Deckbelag von 3 Zentimeter eingefärbt oder der Ganze?	Christoph Oetiker: Es wird nur der Deckbelag eingefärbt. Denn die Einfärbung des Belags ist zirka drei Mal teurer als der ungefärbte Belag. Der rote Belag wird in Winterthur nur dann eingesetzt, wenn sowieso Strassensanierungen anstehen.

Teilnehmende

Vorname	Name	Organisation	Teilnahme
Karl	Vogel	Verkehrsplaner, Stadt Bern	live
Michael	Liebi	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr	live
Stephanie	Stotz	Leiterin Fachstelle Fuss- und Veloverkehr	live
Samuel	Stahel	Naturaqua PBK	live
Lisa	Hirsiger	Naturaqua PBK	live
Peter	Schild	Amt für Umwelt, Stadt Bern	live
Andreas	Oldenburg	Metron Bern AG	live
Felix	Brunner	Metron Bern AG	live
Sara	Hofmann	Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr	live
Julia	Jenzer	Rat für Seniorinnen und Senioren	live
Jérôme	Egger	TBA FS LV Kanton Bern	live
Jan	Allenbach	Kantonspolizei Bern, Verkehrsdienst	live
Isabelle	Blatter	TBF + Partner AG	live
Rudolf	Schmid	TCS LT Bern-Mittelland	live
Martin	Lutz	BHP Raumplanung AG	live
Stefan	Eichenberger	TCS Mobilitätsberatung	live
Thomas	Bärlocher	Velo-City 2024 Zürich	live
Thomas	Dagonnier	Pro Velo Genève	live
Christoph	Oetiker	Leiter Strassenraum, Stadt Winterthur	online
Duscha	Padrutt	Verein Netzwerk Quartierzeit	online
Stefan	Rutishauser	B+S AG	online
Martin	Wälti	Büro für Mobilität AG	online
Nicolas	Hofer	TBA Kanton Bern	online
Valérie	Sauter	Pro Velo Schweiz	online
Dominik	Guggisberg	Pro Velo Bern	online
Rolf	Albisser	Gemeinde Köniz	online
Adrian	Meier	Gemeinde Köniz	online

Daniela	Furter	Pro Velo Schaffhausen	online
Samuel	Gerber	Verkehrsteiner AG	online
Pascal	Reichen	Mobilidée	online
Ralf	Treuthardt	QBB	online

Kontakt

Verkehrsplanung, Effingerstrasse 19, 3001 Bern
031 321 70 70, verkehrsplanung@bern.ch