



**Stadt  
Lucern**

Stadtrat

## Stellungnahme

zum

### Postulat 116

Marco Müller namens der G/JG-Fraktion  
vom 9. Juli 2021  
(StB 880 vom 1. Dezember 2021)

**Wurde anlässlich der  
Ratssitzung vom  
27. Januar 2022  
abgelehnt.**

## Rainbow-Veloweg für Luzern

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Mit dem Postulat wird der Stadtrat gebeten, einen Rainbow-Veloweg (Veloweg in Regenbogenfarben) von ungefähr 1 km Länge zu realisieren, der zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der weltweit längste sein soll. Ein solcher Rainbow-Veloweg sei ein positives Symbol für Toleranz, Diversität und Inklusion und zeige auf, dass Luzern eine offene Stadt sei. Die Farben des Regenbogens seien ein Zeichen dafür, dass die Vielfalt als Stärke gelebt werde und Luzern eine bunte Stadt sei, in der alle so leben könnten, wie sie fühlten. Ein Rainbow-Veloweg habe darüber hinaus auch einen positiven Effekt auf zwei andere Bereiche: auf die Veloförderung und auf den (nachhaltigen) Tourismus. Als Vorbild wird vom Postulanten der kürzlich eröffnete und mit einer Länge von 570 m aktuell weltweit längste Rainbow-Veloweg in der holländischen Stadt Utrecht genannt, welcher quer über das dortige Universitätsgelände verläuft. Als für das Vorhaben geeignet nennt der Postulant zirka 1 km des Rad- und Gehweges Freigleis vom Neubad bis zur Stadtgrenze Luzern oder, in Kooperation mit der Stadt Kriens, bis zum Südpol.

Der Stadtrat begrüsst die Intention des Postulanten, ein positives und starkes Zeichen für Toleranz, Diversität und Inklusion zu setzen, grundsätzlich und ausdrücklich. Er ist jedoch nicht der Ansicht, dass Verkehrsflächen das richtige Vehikel für diesen Zweck darstellen; dies sowohl aus rechtlichen, als auch aus verkehrlich-fachlichen Gründen (insbesondere der Verkehrssicherheit).

Öffentliche Verkehrsflächen unterstehen in der Schweiz dem eidgenössischen Strassenverkehrsrecht. Dieses setzt, zusammen mit den darauf basierenden und für die technische Ausführung anzuwendenden Normalien, auch die rechtlichen Rahmenbedingungen, welche Gestaltungen zulässig sind. Bei der geforderten Einfärbung handelt es sich nicht um eine Markierung, sondern um eine sogenannte «farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen (FGSO)». Die FGSO sind in der VSS-Norm SN 40 214 geregelt. Diese erlaubt bei öffentlichen Verkehrsflächen u. a. nur Einfärbungen mit maximal zwei verschiedenen Farbtönen. Eine Regenbogen-Einfärbung mit wohl mindestens sechs unterschiedlichen Farbtönen widerspricht diesen rechtlich-normativen Vorgaben und ist entsprechend nicht zulässig. In Bezug auf den Inhalt des Postulats lassen diese Vorgaben keinen Spielraum zu. Dies weil Markierungen über die eidgenössische Signalisationsverordnung definiert sind und rechtliche Bedeutungen aufweisen. Das heisst, dass Markierungen Verkehrsregeln vorgeben, z. B. Vortrittsverhältnisse. Können Markierungen als solche, und somit ihre rechtliche Bedeutung, nicht erkannt werden (hier aufgrund der FGSO), können auch die geltenden Verkehrsregeln

nicht durchgesetzt werden. Dies ist gerade beim Freigleis von Relevanz, da es sich um einen gemäss Signalisationsverordnung angeordneten «Rad- und Fussweg mit getrennten Flächen» mit entsprechenden Vorgaben an die Signalisation und die Markierung handelt.

Bei Verkehrsanlagen sind neben den rechtlichen auch die funktionalen Aspekte zentral und prioritär. Eine so massive flächige Einfärbung auf einer für den leichten Zweiradverkehr vorgesehenen Anlage wäre mit relevanten Verkehrssicherheitsdefiziten verbunden. Zu nennen sind neben der nicht mehr ausreichend gegebenen verkehrlichen Lesbarkeit vor allem die schlechtere Griffbarkeit von flächigen Einfärbungen. Die verminderte Rutschfestigkeit ist in Bezug auf die Verkehrssicherheit gerade für den Veloverkehr von sehr grosser Relevanz. Entsprechende (negative) Erfahrungen hat die Stadt z. B. mit der temporären Einfärbung des Theaterplatzes gemacht. Für Roteinfärbungen von Radstreifen, z. B. in Verzweigungsbereichen, werden deshalb spezielle Markierungsmaterialien mit verbesserten Eigenschaften verwendet. Diese sind entsprechend teurer als die normal verwendeten Markierungsmaterialien und führen zu Mehrkosten, welche sich bei einer Vielzahl unterschiedlicher Farbtöne zudem kumulieren. Doch überwiegen bei diesen Roteinfärbungen von Radstreifen die positiven Wirkungen auf die Verkehrssicherheit. Die Stadt hat gemäss Art. 6a des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes den Anliegen der Verkehrssicherheit bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur angemessen Rechnung zu tragen. Wenn jedoch vorab erkennbar ist, dass eine flächige Einfärbung der Fahrbahnoberfläche auf einer so wichtigen Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit führt, würde dies dem gesetzlichen Auftrag widersprechen und wäre daher schlussendlich auch aus Haftungsgründen heikel.

Das Freigleis verläuft zudem lediglich auf einer Länge von knapp 750 m auf Stadtluzerner Boden. Um die im Postulat geforderte Mindestlänge von 1 km Einfärbung zu erreichen, müsste die Stadt Kriens ein solches Vorhaben im besten Fall nicht nur unterstützen und bewilligen, sondern auch mitfinanzieren.

Für die zur Umsetzung des Postulats notwendige Einfärbung wäre mit Initialkosten von über Fr. 300'000.– zu rechnen. Unterhalts- und andere Folgekosten (u. a. Erneuerung nach fünf bis zehn Jahren) sind bei dieser Schätzung nicht berücksichtigt.

### **Fazit**

Auch wenn der Stadtrat das Postulat aus den erläuterten Gründen ablehnt, ist es ihm wichtig, darauf hinzuweisen, dass sich die Ablehnung nicht auf die Grundidee des Postulanten bezieht. Der Stadtrat stellt sich ausdrücklich hinter die Intention, empfiehlt jedoch andere Plattformen, bei

welchen es zu keinen rechtlichen Konflikten und Beeinträchtigungen der Grundfunktionen (hier insbesondere der Verkehrssicherheit) kommt.

**Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.**

Stadtrat von Luzern

