2025.SR.0019

Interfraktionelle Motion: Pilotprojekt Hollandknoten, sichere Kreuzung für Velofahrende; Annahme als Richtlinie

Auftrag

Der Gemeinderat wird beauftragt:

1. zu prüfen, welcher Verkehrsknoten sich am besten eignet, um ein Pilotprojekt «Hollandknoten» zeitnah umzusetzen;
2. auszuarbeiten, welche Schritte notwendig sind, um dieses Pilotprojekt umzusetzen (inkl. Bewilligung des ASTRA);
3. aufzuzeigen, in welchem Zeithorizont eine solche Umsetzung möglich ist;
4. bei positiver Prüfung einen entsprechenden Projektierungskredit zu beantragen;
5. aufzuzeigen, wie an möglichst vielen geeigneten Kreuzungen ein «Hollandknoten» umgesetzt werden kann.

Begründung

Die Stadt Bern hat in den letzten Jahren viel in die Verbesserung der Veloinfrastruktur investiert. Das Ziel, dass Menschen von 8 bis 80 gefahrenlos durch die Stadt fahren können, ist jedoch noch nicht erreicht. Vor allem starkbefahrene Kreuzungen sind für ungeübte Velofahrende eine grosse Herausforderung. Diese sicherer und einfacher befahrbar zu machen, muss darum eine Priorität der Veloförderung sein. Wie dies gehen könnte, zeigen Beispiele aus dem Ausland: Der sogenannte «Hollandknoten» trennt die Velofahrspuren im Kreuzungsbereich vom MIV ab. Dies macht Kreuzungen für Velofahrende sicherer. Die neue Version des Masterplans Veloverkehr führt den «Hollandknoten» als Lösung für sehr stark belastete Knoten auf. Diese Art der Veloführung ist neu für die Schweiz. Eine Studie des ASTRA[1] hat verschiedene Varianten von getrennter Veloführung bei Knoten untersucht und empfiehlt nun, mittels Pilotprojekte die neuen Lösungen zu testen. Um einen «Hollandknoten» als Pilotprojekt umzusetzen bedarf einer Sonderbewilligung des ASTRAs. Bern muss als Velohauptstadt mit gutem Beispiel vorangehen und solche Pilotprojekte umsetzen, mit dem Ziel möglichst rasch Erfahrungen zu sammeln mit dem in Holland so erfolgreichen Modell. So kann das Velofahren in der Stadt für alle sicher sein.

Bern, 23. Januar 2025
Erstunterzeichnende: Nora Joos, Katharina Gallizzi, Michael Ruefer
Mitunterzeichnende: Carola Christen, Mirjam Roder, Tanja Miljanovic, Sarah Rubin, Mirjam Läderach, Seraphine Iseli, Anna Jegher, Franziska Geiser, Lea Bill, Anna Leissing, Mirjam Arn, Ronja Rennenkampff, Jelena Filipovic

Antwort des Gemeinderates

Der Inhalt der vorliegenden Motion betrifft einen Bereich, der in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidverantwortung beim Gemeinderat.

[1] Bundesamt für Strassen ASTRA, Feb. 2022, Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen.

Der Gemeinderat anerkennt die Bedeutung von innovativen Verkehrslösungen zur Erhöhung der Sicherheit von Velofahrenden auf stark befahrenen Kreuzungen. Eine Velohauptstadt soll auch als Pilotstadt Vorbild sein. Die Stadt Bern setzt sich deshalb im Rahmen ihrer Möglichkeiten beim ASTRA für umfassende neue Knotenlösungen ein – auch via Velokonferenz und Städteverband. Insbesondere «Hollandknoten» mit umlaufenden, separierten Radwegen im Knotenbereich haben sich im Ausland bereits bewährt. Der aktualisierte Masterplan Veloinfrastruktur (Stand öffentliche Vernehmlassung) sieht diese Ansätze als Pilot-Knotenlösungen vor. Unter «Hollandknoten» werden grundsätzlich zwei Ansätze summiert:

- **Lichtsignalgeregelte Kreuzungen mit umlaufenden Radwegen**, wobei die Querungen für den Veloverkehr mit eigenen Phasen stattfinden. Im aktualisierten Masterplan Veloinfrastruktur (Stand öffentliche Vernehmlassung) wurde dieser Typ neu als Pilot aufgenommen und kann grundsätzlich bereits heute umgesetzt werden, erfordert aber in der Regel grosse bauliche Anpassungen. Der grosse Pluspunkt ist, dass er auf sehr grossen, mehrspurigen Knoten angewandt werden kann.

- **Kreisverkehr mit umlaufenden Radwegen**, wobei den Radwegen auf den Kreiseleinmündungen der Vortritt eingeräumt wird. Diese neue Vortrittsregelung (Markierung in Anlehnung an Fussgängerstreifen) bedingt eine Anpassung des Strassenverkehrsrechts und kann – auch als Pilotprojekt – nur mit Bewilligung des ASTRA erstellt werden. Es braucht zusätzlichen Platz, da die Radwege nach niederländischer Empfehlung aus Sicherheitsgründen mit einem Abstand von rund 5.00 m zur Kreisfahrbahn erstellt werden sollen. Diese Variante kann nur auf einspurigen Kreisverkehren realisiert werden und ist somit bei einer sehr starken Verkehrsbelastung durch motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht möglich.

Für beide Ansätze liegt mit der Studie «Entflechtung des Veloverkehrs in Kreuzungen (ASTRA 2022)[2]» eine Grundlagenstudie mit Empfehlungen für die Schweiz vor, an welchen sich die aktualisierte Version des Masterplans Veloinfrastruktur ausrichtet. Der grosse Vorteil beider Varianten liegt in der Separation des Veloverkehrs vom MIV. Wie von den Motionär*innen erwähnt, ist dies für eine Veloinfrastruktur für «alle von 8 bis 80» zentral. Und es wird umso wichtiger, desto mehr MIV vorhanden ist und desto höhere Geschwindigkeiten gefahren werden. Bei beiden Ansätzen sind auch Teil-Realisierungen möglich – bei der Sanierung des Inselplatzes wurden beispielsweise gewisse Fahrbeziehungen nach diesen Prinzipen gestaltet. Gemeinsam ist auch der erhöhte Platzbedarf, sofern nicht Fahrspuren des motorisierten Verkehrs reduziert werden können.

Die Umsetzung eines Pilotprojektes «Hollandknoten» kann als Kernforderung des aktualisierten Masterplans Veloinfrastruktur bezeichnet werden; dieser soll vom Gemeinderat noch im 2025 verabschiedet werden. Bei dessen Erarbeitung fand eine erste grobe Prüfung zur Eignung von Verkehrsknoten für ein Pilotprojekt «Hollandknoten» statt.[3] Vorweg zu nehmen ist, dass sich ein Grossteil der zur Diskussion stehenden Knoten im Grundeigentum des Kantons oder des ASTRA befinden. Es zeigte sich, dass der Bedarf und das Potenzial auf Knoten am Stadtrand (z.B. Forsthaus, Anschluss Bümpliz, Wankdorf) und auf stark belasteten Achsen in Richtung Stadtzentrum (z.B. Guisanplatz, Inselplatz, Achse Thunstrasse) am grössten sind.

Zu den Punkten 1 und 5
Aus Sicht des Gemeinderats steht die Umsetzung von Teilen oder ganzen «Hollandknoten» im Vordergrund. Unter Beachtung der Tatsache, dass es sich potenziell um grosse Knotenumbauten und

[2] www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/entflechtung-velofuehrung-kreuzungen.pdf.download.pdf/Entflechtung%20der%20Velof%C3%BChrung%20in%20Kreuzungen%20%E2%80%93%20Studie.pdf
[3] www.bern.ch/velohauptstadt/partizipation/resultate/velo-offensive-velorouten/Infoblatt_Geschuetzte%20Kreuzungen_Lorrainebruecke.pdf

somit um Grossprojekte handeln wird, erscheint es dem Gemeinderat zielführender, diese Pilote an Knoten zu prüfen, wo Sanierungen und Umbauten anstehen, als eine stadtweite Prüfung aller Knoten ohne Umsetzungsperspektive. Dies zugunsten einer realistischen Umsetzung und im Sinne einer effizienten Planung, der Nutzung von Synergien und der Verminderung von grauen Emissionen (Wertvernichtung). Da «Hollandknoten» im Masterplan als Standard vorgesehen sind, werden sie in den laufenden Projekten bereits geprüft. Beispiele dafür sind das Burgernziel oder der Knoten Monbijou-/Eigerstrasse (Sulgenau). Bereits umgesetzt ist der Teil-Hollandknoten am Inselplatz.

Zu den Punkten 2 bis 4
Wie einleitend erwähnt, hängt eine allfällige Umsetzung von Hollandknoten massgeblich davon ab, ob es sich beim betreffenden Knoten um Strassen im Eigentum der Stadt oder des ASTRA oder des Kantons handelt. Das Beispiel Inselplatz zeigt, dass die Stadt schon heute weitestgehend einen Holland*knoten* bauen kann – vorausgesetzt, dass es einen geeigneten Knoten auf städtischem Boden mit genügend Platz gibt. Bei Knoten im Grundeigentum des Kantons oder des ASTRA kann die Stadt auf eine Prüfung von Hollandknoten hinwirken – und es ist davon auszugehen, dass dies vor dem Hintergrund der ASTRA-Studie auch im Interesse des Kantons und des ASTRA liegt. Für die Umsetzung eines Holland*kreisels* müssten – wie einleitend beschrieben – in einem ersten Schritt die rechtlichen Grundlagen und das Normenwerk durch das ASTRA angepasst werden. Aktuell liegt in der Stadt Bern allerdings kein Projekt vor, welches die Anforderungen an einen Hollandkreisel erfüllt. Die Stadt Bern wird sich jedoch beim ASTRA insbesondere für bessere Markierungen einsetzen, namentlich für Vortrittsmarkierungen des Veloverkehrs gemäss der erwähnten ASTRA-Studie.

Fazit
Der Gemeinderat stimmt der Stossrichtung der Motion zu. Er prüft bei anstehenden Umbauten bzw. Sanierungen von Knoten auf Stadtboden Holland-Varianten und setzt sich bei ASTRA- und Kantonsprojekten für die Prüfung solcher Varianten ein.

Folgen für das Personal und die Finanzen
Die erwähnten Prüfungen und Überlegungen finden im Rahmen der gesprochenen Kredite bzw. des ordentlichen Arbeitsalltags statt. Die Kosten von allfälligen Umsetzungen müssen im Einzelfall hergeleitet und vom zuständigen Organ bewilligt werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 2. Juli 2025

Der Gemeinderat