

Interfraktionelle Motion GFL/EVP / GB, JA!, GPB (Ueli Stückelberger, GFL / Blaise Kropf, JA!): Mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 4 (Kirchenfeld / Schosshalde); Abschreibung

Die Interfraktionelle Motion GFL/EVP / GB, JA!, GPB vom 21. Februar 2002 wurde vom Stadtrat am 21. November 2002 erheblich erklärt. Der Stadtrat hat mehreren Fristverlängerungen zur Erfüllung der Motion zugestimmt, letztmals mit SRB 2022-98 vom 3. März 2022 bis zum 31. Dezember 2025.

Umfragen bestätigen leider, dass ein Grossteil der Bevölkerung ihre Wohnqualität durch die hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt sieht. „Wohnen“ bildet deshalb zu Recht in den Legislaturrichtlinien des Gemeinderats 2001-2004 einen der drei Schwerpunkte.

Tempo 30 auf den Quartierstrassen macht die Quartiere wesentlich wohnlicher, genügt allein aber nicht, was Erfahrungen bestätigen. Der Stadtteil 4 (Kirchenfeld/Schosshalde) würde wesentlich wohnlicher, wenn Hauptachsen saniert würden, wenn teilweise auch auf Strassen mit Durchgangsverkehr Tempo 30 gälte, wenn an gewissen Stellen Poller erstellt würden, die den Durchgangsverkehr unterbinden, und wenn mehr Begegnungszonen geschaffen würden. Mit solchen Massnahmen nähme sowohl die Verkehrssicherheit zu wie auch die Lärmbelastung ab, zudem könnte der öffentliche Strassenraum vermehrt, vielseitiger und auch in der Freizeit genutzt werden.

Die VCS Regionalgruppe Bern hat ein Konzept (vgl. Plan) ausgearbeitet, wie der Stadtteil 4 (Kirchenfeld/Schosshalde) mit Verkehrsmassnahmen wirksam beruhigt und attraktiver gestaltet werden könnte. Das Konzept entspricht in den Grundzügen den oberirdischen Massnahmen, wie sie die Stadt für die Verkehrsberuhigung in der Länggasse vorgesehen hat, und zwar bei beiden Varianten (mit/ohne Neufeldtunnel). Die Unterzeichnenden unterstützen diese Vorschläge des VCS. Sie verlangen vom Gemeinderat die Umsetzung dieser Massnahmen und das Aufzeigen, in welchen Etappen dies geschehen kann. Kostengünstige Massnahmen sind dabei zuerst umzusetzen; denn wie aus anderen Städten bekannt ist, können mit 20% der Kosten 80% der Massnahmen umgesetzt werden.

Aus diesen Gründen verlangen die Unterzeichnenden, dass der Gemeinderat dem Stadtrat eine Vorlage (Kredit, Strassenpläne und ev. Überbauungsordnungen) betreffend Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 4 (Kirchenfeld/Schosshalde) unterbreitet. Die Vorlage hat sich dabei nach dem Konzept der VCS Regionalgruppe Bern auszurichten, wobei nicht jede Massnahme sklavisch zu übernehmen ist. Anlässlich der Unterbreitung des ersten Kredits ist aufzuzeigen, in welchen Etappen die Vorschläge umgesetzt werden sollen.

Für die Stadtteile 3, 5 und 6 werden heute gleich lautende Motionen eingereicht.

Bern, 21. Februar 2002

Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!); Michael Jordi, Daniele Jenni, Barbara Streit, Erik Mozsai, Catherine Weber, Ursula Rudin-Vonwil, Natalie Imboden, Peter Künzler, Peter Sigrist, Michael Burri

Bericht des Gemeinderats

Der Wandel hin zu einer nachhaltigen und klimaschonenden Mobilität trägt zur dringend notwendigen Reduktion des CO₂-Ausstosses bei und ermöglicht gleichzeitig die Aufwertung des städtischen Raums. Was der Gemeinderat im Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 als Leitlinie festgelegt hat, zählt zu den Zielen der Energie- und Klimastrategie 2035 und zu den Schwerpunkten der Legislatur 2025 – 2028. Der Gemeinderat baut deshalb seit Jahren die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr aus, setzt auf Verkehrsberuhigung und ermöglicht damit Nutzungsvielfalt und die Aneignung des öffentlichen Raums. In den vergangenen vier Jahren konnten im Stadtteil IV erneut diverse Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Lärmsanierung realisiert werden. Durch die Einführung von Begegnungs- und Tempo-30-Zonen, von Durchfahrtsbeschränkungen und anderen Verkehrsmassnahmen wurden nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern auch die Aufenthalts- und Wohnqualität verbessert. Kurz: Der Stadtteil IV präsentiert sich heute viel wohnlicher als dies vor über 20 Jahren der Fall war.

Wie der Gemeinderat bereits in seinem Bericht vom 1. Dezember 2021 zur letzten Fristverlängerung erläutert hat, sind zur Erfüllung der Motion diverse **Schlüsselprojekte** zentral.

Zwei dieser Schlüsselprojekte konnten in der Zwischenzeit **realisiert** werden:

Verkehrsberuhigung Brunnadern/Elfenau

Das Bundesgericht hat im Juli 2024 die Beschwerde gegen die Einführung von Tempo 30 auf der Brunnadern- und Elfenstrasse abgewiesen. Infolge dieses Entscheids zugunsten der Stadt Bern konnte im Frühsommer 2025 die Höchstgeschwindigkeit auf der Brunnadern- und Elfenstrasse von 50 auf 30 km/h reduziert werden.

Pannestreifen-Umnutzung PUN

Die Arbeiten des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zur Pannestreifen-Umnutzung (PUN) und zum Ausbau des Lärmschutzes auf der A6 zwischen Wankdorf und Muri sind fertiggestellt. Seit dem 12. August 2024 läuft PUN, womit der Verkehr verflüssigt, die Verkehrssicherheit erhöht und der Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz reduziert werden. Zusammen mit der Erweiterung der Lärmschutzwände beim Pulverweg, dem Freudenbergerplatz und dem Thorackerquartier und dem Einbau eines lärmarmen Belags auf der gesamten Strecke wird die Lärmbelastung für die angrenzenden Quartiere reduziert.

Die anderen wichtigen Schlüsselprojekte werden grossmehrheitlich erst mittel- bis langfristig realisiert:

Gesamtsanierung Thunstrasse-Ostring (GTO)

Auf der Achse Thunstrasse–Ostring zwischen Helvetiaplatz und Freudenbergerplatz bestehen verschiedene verkehrliche Defizite insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, weshalb im Rahmen des «Gesamtprojekts Thunstrasse – Ostring» (GTO) mehrere fachliche Planungen für diese Achse vorgenommen wurden. Während die Sanierung des Abschnitts Ostring bereits 2019 erfolgte, mussten die Projektierungen für die übrigen Abschnitte zwischen Helvetiaplatz und Burgernziel jedoch sistiert werden, weil keine mehrheits- und bewilligungsfähigen Lösungen gefunden werden konnten. Da auch eine verkehrliche Gesamtsicht, die der Gemeinderat im Jahr 2021 in Auftrag gab, keine in allen Teilen befriedigende und umsetzbare Gesamtlösung brachte, hat der Gemeinderat nun mit dem Projekt **Thunstrasse West und Ost** die Erarbeitung und Umsetzung von punktuellen Verbesserungsmassnahmen in Form von einzelnen Modulen beschlossen.¹ Dazu hat er zuhanden des Stadtrats eine Kreditvorlage über rund 6,7 Mio. Franken verabschiedet.

¹ www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/gezielte-verbesserungen-auf-der-thunstrasse

Ziel der Vorlage ist, die bestehenden Defizite schrittweise zu beheben und insbesondere die Verkehrssicherheit sowie die Qualität für den Fuss- und Veloverkehr spürbar zu verbessern. Dazu wurden einerseits kurzfristige Massnahmen entwickelt, die ab Mitte 2026 umgesetzt werden sollen (Pläne siehe www.bern.ch/two). Andererseits wurden mittelfristige Massnahmen definiert, die grössere bauliche Eingriffe erfordern und deren Umsetzung ab 2030 geplant ist. Das Gesamtprojekt GTO wird dagegen nicht weiterverfolgt, die bisher gesprochenen Kredite werden abgeschrieben. Um vor Ort rasch Verbesserungen zu erzielen, wurden zudem im November 2025 Sofortmassnahmen umgesetzt. Mittels Markierungsmassnahmen an den Haltestellen Helvetiaplatz und Luisenstrasse sowie auf weiteren Abschnitten der Thunstrasse wurden die Geh- und Fahrbereiche des Fuss- und Veloverkehrs visuell verdeutlicht und optisch klar abgetrennt. Diese Sofortmassnahmen werden in den kommenden Monaten noch punktuell ergänzt und optimiert und sie sind aufwärtskompatibel mit den geplanten Kurz- und Mittelfristmassnahmen. Mittel- und langfristiges Ziel bleibt jedoch eine bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs.

Tram Bern-Ostermundigen (TBO)

Um die heute überfüllte Buslinie Nr. 10 zu entlasten, soll zwischen Bern und Ostermundigen eine Tramlinie gebaut werden. Stadt und Kanton Bern sowie die Gemeinde Ostermundigen haben das Tramprojekt in den jeweiligen Volksabstimmungen gutgeheissen. Wann genau mit dem Bau der neuen Tramlinie begonnen werden kann, ist zurzeit noch offen und hängt vom weiteren Verlauf des Bewilligungsverfahrens und von allfälligen Beschwerdeverfahren ab². Die Bauzeit für das Tram Bern – Ostermundigen beträgt vier bis fünf Jahre. Ein konkreter Terminplan kann erst erstellt werden, wenn eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt.

Stadtreparatur Bern-Süd-Ost/Abstimmung Siedlung und Verkehr

Für die Stadtreparatur in Bern-Süd-Ost bearbeitet die Stadt Bern zwischen 2024 und 2026 eine Chantierplanung, um die weitere stadträumliche Entwicklung des Gebiets parallel zum Nationalstrassenprojekt des Bundes Bypass Bern Ost) partizipativ voranzutreiben (Untertunnelung der Autobahn zwischen Bern und Muri ab Mitte der 2040er Jahre³). Im Januar 2024 hat der Stadtrat einem Planungskredit in Höhe von 1,67 Millionen Franken zugestimmt, damit dereinst die Lebens-, Wohn- und Aufenthaltsqualität von tausenden von Anwohnenden im Gebiet der heutigen Autobahn verbessert werden kann (SRB Nr. 2024-9 vom 11. Januar 2024). Das Nationalstrassenprojekt ist Bestandteil des Projekts «Verkehr '45», in dessen Rahmen die ETH Zürich im Auftrag des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die schweizweit geplanten Ausbauprojekte aller Verkehrsträger geprüft und priorisiert hat. Die Ergebnisse der ETH wurden am 9. Oktober 2025 veröffentlicht.⁴ Die ETH-Studie kommt zum Schluss, dass das Projekt «Bypass Bern Ost» nicht zu den Projekten mit erhöhter verkehrspolitischer Priorität zählt. Mit Verweis auf die grosse Chance zur Stadtreparatur und zur Schaffung von zusätzlichem Stadt- und Freiraum mit neuer verkehrlicher, sozialräumlicher und städtebaulicher Funktion hat der Gemeinderat in einer ersten Reaktion das UVEK aufgefordert, an der Realisierung des Projekts Bypass Bern Ost festzuhalten⁵. Welche Infrastrukturprojekte in den kommenden 20 Jahren bis im Jahr 2045 prioritär zu verwirklichen sind und ob der Bypass Bern Ost dazu gehören wird, wird voraussichtlich in der 2. Hälfte 2027 im Eidgenössischen Parlament beraten.

Wie die nachfolgende, nicht abschliessende Auflistung zeigt, konnte in den vergangenen vier Jahren eine **Vielzahl von weiteren Massnahmen** umgesetzt werden, welche den Forderungen der Motion entsprechen:

² <https://tram-bern-ostermundigen.ch/baustart-verzoegert-sich/>

³ <https://www.bypass-bern-ost.ch/>

⁴ <https://www.uvek.admin.ch/de/verkehr-45>

⁵ www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/bypass-bern-ost-gemeinderat-bedauert-projekt-rueckstufung

Auf mehreren Strassenabschnitten im Stadtteil IV wurde Tempo 30 eingeführt; so auf der Jungfrau-/Marienstrasse (Thunplatz bis Marienstrasse 8), Bolligen-/Nussbaumstrasse (Pulverweg bis Ende Bolligenstrasse), Muristrasse (Schosshaldenstrasse bis Burgernziel) und Schosshaldenstrasse (Muristrasse bis Laubeggstrasse mit Kernfahrbahn) sowie auf dem Zentweg (Zentweg 1 bis Mittelholzerstrasse) und dem Justingerweg (Jungfraustrasse bis Kirchenfeldstrasse).

Neue Begegnungszonen sind auf der Bürglen-/Gantrischstrasse, Ostermundigenstrasse (Seitenarm), Ankerstrasse, Ringoltingenstrasse, Manuelstrasse, Spittelerstrasse/Haspelweg, Ensingerstrasse, Sagerstrasse, Manuelstrasse, Schildknrechtstrasse, Hofmeisterstrasse, Sprünglistrasse, auf dem Willadingweg, Dalmaziquai, Schönbergrain/Schönbergweg, Kistlerweg, Luternauweg, Elfenauweg und Lombachweg eingeführt worden.

Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit im Stadtteil IV konnten unter anderem folgende Massnahmen realisiert werden:

- Einführung Tempo 20 und Fussgängerlängsstreifen auf dem Melchenbühlweg und Tempo 20 auf der Schosshaldenstrasse (Zentrum Paul Klee – Melchenbühlweg);
- Unterführung Muristrasse/Elfenauweg: Verbesserung der Ausleuchtung des Eingangs der Unterführung und des Fussgängerstreifens;
- Entsiegelung und Sperrung für den Durchgangsverkehr zwischen den Schulpavillons Elfenau auf dem Kistlerweg;
- Fussgängerstreifen und verbesserte Veloführung auf der Ostermundigenstrasse zur Schule Baumgarten;
- Verbesserung der Sichtweiten beim Dalmaziquai, auf der Bantiger-, Flora-, Jubiläums- und Dufour-/Thunstrasse;
- Fussgängerpiktogramme bei der Segantinistrasse;
- Bau Mittelinsel auf der Laubeggstrasse auf Höhe Bürglenstrasse.

Mit dem Kompetenzzentrum öffentlicher Raum (KORA) wurden zudem temporäre einmalige aber auch längerwährende Gestaltungen und Aufwertungen des öffentlichen Raums realisiert: Seit 2023 ist der Helvetiaplatz beim Welttelegraphen-Denkmal ganzjährig mit Sitzgelegenheiten, Tischen, Bäumen in Trögen und einer Spielkiste möbliert. Dazu wurden Parkplätze aufgehoben und Veloabstellplätze eingerichtet. Damit wurde die 2019 lancierte sommerliche Möblierung auf das ganze Jahr ausgeweitet. Diese Teilaufwertung basiert auf dem derzeit sistierten Siegerprojekt zur Neugestaltung des Helvetiaplatzes und wird bis zur definitiven Gestaltung erhalten bleiben.

Die 2019 erfolgte Möblierung und Bepflanzung des Egghölzli-Platzes bleibt weiterhin bestehen, ebenso wie die 2025 erfolgte Entsiegelung im Schönberg Ost. Einmalige temporäre Möblierungen entstanden 2022 auf der Mittelholzerstrasse mit einem Parklet und Bepflanzungen (Berner Oase), 2024 auf dem Gryphenhübeliweg mit einem Parklet und 2025 auf dem Ringoltingenplatz mit Tischen, Sitz- und Gestaltungselementen und einem Pingpongisch.

Weitere umgesetzte Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sind:

- Trottoirüberfahrt auf dem Kollerweg;
- Velostrasse Seminarstrasse;
- Verbreiterung der Velostreifen auf der Papiermühlestrasse, Muristrasse zwischen Burgernziel und Schosshaldenstrasse sowie auf der Kirchenfeldstrasse in Richtung Thunplatz;
- Durchmarkierung Velostreifen bei den Engstellen auf der Muristrasse;
- Roteinfärbung und Velo-Piktos auf der Laubeggstrasse;
- Demarkierung Leitlinie und Velo-Piktogramme Aargauer- und Muristalden;
- Velo-Piktogramme auf der Kirchenfeld- sowie Thunstrasse;
- Verbesserung Veloführung Knoten Schosshaldenstrasse/Laubeggstrasse;

- Veloabstellplätze beispielsweise auf der Böcklinstrasse, Luisenstrasse und Jubiläumsstrasse sowie auf dem Helvetiaplatz, der Bantiger-, und Segantinstrasse und Elfenauweg (Umsetzung Ende 2025/Frühjahr 2026).

Der folgende Ausblick zeigt, dass darüber hinaus weitere zahlreiche Projekte zugunsten Wohn- und Aufenthaltsqualität in Planung oder kurz vor der Umsetzung sind:

Geplant sind weitere Tempo-30-Abschnitte auf dem Helvetiaplatz bis Aegertenstrasse und auf der Bernastrasse bis Kirchenfeldstrasse (Publikation läuft) sowie auf der Thunstrasse stadtauswärts, Höhe ehemaliges Tramdepot sowie auf der Laubeggstrasse, Freudenbergerplatz bis Papiermühlestrasse. Zudem werden in den nächsten Jahren auf weiteren Strassenabschnitten lärmvermindernde Beläge eingebaut. Ab 2026 auf der Kirchenfeld- und Schosshaldenstrasse, ab 2027 auf der Laubeggstrasse, ab 2028 auf der Jungfrau-, Ostermundigen- und Papiermühlestrasse, ab 2030 auf der Marienstrasse und ab 2033 auf der Muri- und Thunstrasse. Zudem laufen aktuell die Planungen für neuen Begegnungszonen auf der Schilling-/Denzlerstrasse, Stürlerstrasse-/Zeerlederstrasse, auf dem Dalmaziquai und für die grossflächige Begegnungszone Gryphenhübeli.

Dasselbe gilt für den Superblock Murifeld. Der Berner Stadtrat forderte im Juni 2023 mit der Motion «Superblocks für ein neues Lebensgefühl in Bern», mit Pilotprojekten die Einrichtung von Superblocks in Bern zu prüfen.⁶ Unter Einbezug der Quartierkommissionen fand eine Standortevaluation statt, in welcher die Wahl für einen Pilotversuch auf das Murifeld fiel. Ziel ist es herauszufinden, wie ein auf die hiesigen Verhältnisse angepasster Superblock aussehen könnte und welche Elemente davon sich allenfalls auch für Begegnungszonen eignen. In einem ergebnisoffenen Prozess mit Tests, partizipativen Aktionen und gestalterischen Massnahmen sollen das Potenzial der Strassenräume aufgezeigt und Ideen zur Transformation angestossen werden. Das Pilotprojekt wurde im November 2024 lanciert.⁷ Aus der laufenden Partizipation kristallisierte sich der Wunsch nach weniger Durchgangsverkehr und mehr Raum für Spiel und Begegnung heraus. In einem Versuch wurde deshalb die Jolimontstrasse zwischen Gruberstrasse und Moritzweg Ende Oktober 2025 während einer Woche gesperrt und als temporären Spielraum gestaltet.

Zur Umsetzung des hindernisfreien öffentlichen Raums (UHR) werden ab 2026 einige Massnahmen realisiert, darunter die Erneuerung oder Neumarkierung taktile visueller Markierungen, die Herabsetzung der Abfallbehälter. Das Anbringen von Kontrastfolien und von dritten Traversen an Geländern. Zudem werden ab Ende 2026 die baulichen Massnahmen realisiert: Trottoirüberfahrten beim Wattenwylweg Nr. 37, Tavelweg Nr.37 und beim Klaraweg Nr.1 sowie die Absenkung des Randsteins an der Brunnadenstrasse bei der Petruskirche. Im Bereich Schulwegsicherheit sind Markierungsmassnahmen am Knoten Buchserstrasse/Sonnenbergweg und Anpassungen bei der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Laubegg-/Ostermundigenstrasse vorgesehen.

Weiter wird mit der Sanierung der Nydeggbücke der Platz vor dem Bärenpark aufgewertet. Und auf der Marienstrasse / Helvetiaplatz sollen mit der Verlängerung des bestehenden Fussgängerstreifens vor der Kunsthalle, einem neuen Fussgängerstreifen auf der Schwellenmatrassen sowie taktile-visuellen Markierungen und Roteinfärbung der Veloführung die Verkehrsführung für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

Fazit

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, dass Verkehrsberuhigungsmassnahmen mittlerweile zu einer zentralen Daueraufgabe der städtischen Verkehrsplanung gehören. Im Stadtteil IV wurden in

⁶ Interfraktionelle Motion GB/JA!, SP/JUSO, GFL/EVP (Katharina Gallizzi/Jelena Filipovic, GB/Laura Binz, SP/Michael Ruefer, GLP/Tanja Miljanovic, GFL): Superblocks für ein neues Lebensgefühl in Bern (SRB 2024-312 vom 27. Juni 2024).

⁷ <http://www.superblock-murifeld.ch/>

den vergangenen Jahren zahlreiche Massnahmen in den Bereichen Verkehrsberuhigung, Aneignung öffentlicher Raum, Fuss- und Veloinfrastruktur, Verkehrssicherheit und Lärmsanierung umgesetzt. Zudem konnten zwei Schlüsselprojekte realisiert werden. Die weiteren Schlüsselprojekte befinden sich in unterschiedlichen Planungsphasen und werden voraussichtlich mittel- bis langfristig realisiert. Damit ist das Anliegen der Motion nach Auffassung des Gemeinderats erfüllt, entsprechend beantragt er dem Stadtrat, die Motion abzuschreiben.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzuschreiben.

Bern, 17. Dezember 2025

Der Gemeinderat