

Signatur: 2026.SR.0094
Geschäftstyp: Interpellation
Erstunterzeichnende: Seraina Flury (GLP), Roger Nyffenegger (GLP), Michael Ruefer (GFL)
Mitunterzeichnende: Salome Mathys, Natalie Bertsch, Denise Mäder, Simon Gyger, Maurice Lindgren, Christoph Leuppi, Carola Christen, Mirjam Roder, Tanja Miljanović, Tom Berger, Nik Eugster, Mehmet Özdemir, Laura Brechbühler, Andreas Egli
Einreichdatum: 12. März 2026

Interpellation: ESP Wankdorf: Verkehrsentwicklung und Modalsplit; Antwort

Fragen

Der Gemeinderat wird um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Welches Verkehrsaufkommen und welchen Modalsplit wird im ESP Wankdorf für 2035 und 2045 prognostiziert, basierend auf den Monitoring-Berichten 2008, 2013 & 2022?
2. Auf welchen Modellen, Annahmen und Gutachten basieren diese Prognosen?
3. Wie wird der Einfluss der Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf auf das Verkehrsaufkommen und den Modalsplit beurteilt?
4. Wann erfolgt das nächste Monitoring von Verkehrsaufkommen und Modalsplit?
5. Welche politischen Massnahmen plant der Gemeinderat, um die positive Entwicklung des Modalsplits im ESP Wankdorf weiter voranzutreiben?
6. Inwiefern kann das ASTRA Einfluss auf die Ampelsteuerung im Perimeter des Anschlusses Wankdorf nehmen?

Begründung

Der ESP Wankdorf ist ein attraktiver und bestens erschlossener Lebens- und Wohnraum. Er ist der bedeutendste Entwicklungsschwerpunkt des Kantons Bern. Gemäss dem revidierten Richtplan ESP Wankdorf 2020 soll der Verkehr umwelt- und quartierschonend abgewickelt und zugleich das MIV-Aufkommen minimiert bzw. weiter reduziert werden. Sowohl die Verkehrsmenge wie auch die Verlagerungen der Verkehrsströme innerhalb des Verkehrssystems Wankdorf haben sich in den letzten Jahren erfreulicherweise in diese Richtung entwickelt: Trotz Nutzungsentwicklung hat das Verkehrsvolumen des MIV im Perimeter abgenommen. Gemäss Monitoring 2022 machen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes 64,3% der Wege im Gesamtperimeter aus, der motorisierte Individualverkehr (MIV) 35,7%. Gegenüber 2013 sank der MIV um über 6%, während die Bahn um ca. 8% zulegte. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr scheint zu funktionieren.

Antwort des Gemeinderats

Zu den Fragen 1 bis 3:

Als Basis für die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im interkommunalen Richtplan ESP Wankdorf 2020¹ wurde basierend auf der möglichen künftigen Zahl der Bewohner*innen und Arbeitsplätze im ESP-Perimeter für 2030 ein Verkehrspotential von ca. 76'700 Fahrten durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) prognostiziert, was einer Zunahme von 9% gegenüber dem Ist-Zustand entspricht. Anhand einer Prüfung im Verkehrsmodell, welches auch alle damals bekann-

¹ <https://www.espwankdorf.bvd.be.ch/de/start/richtplan.html>

ten geplanten Infrastrukturmassnahmen berücksichtigte, konnte die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems im Zustand 2030 rechnerisch nachgewiesen werden. Für Neubaupotentiale wurden den Berechnungen die im Richtplan festgelegten Modalsplit-Vorgaben hinterlegt (je nach Lage und Nutzungsart max. 15% bis max. 40% MIV-Anteil; vgl. Richtplan S. 76/77). Für die Zustände 2035 und 2045 wurden keine Prognosen berechnet.

Der neue Anschluss Wankdorf (BUGAW) war als Infrastrukturmassnahme im Verkehrsmodell für die Berechnungen des Zustands 2030 hinterlegt. Mittlerweile steht fest, dass eine Inbetriebnahme vor 2030 nicht mehr realistisch ist und das dem Richtplan 2020 zu Grunde liegende, nahezu zehn Jahre alte Verkehrspotential und Verkehrsmodellierungen nicht mehr aktuell sind. Deshalb prüfen Bund, Kanton und Stadt in den kommenden Monaten gemeinsam, inwieweit aufgrund aktualisierter Verkehrszahlen und Prognosen im Netz bis 2040 noch Reserven für zusätzliche Nutzungspotentiale bestehen. Dabei wird ein Szenario mit und ohne BUGAW analysiert. Dazu werden die permanenten Verkehrsmessstellen und ergänzende Verkehrserhebungen ausgewertet und das Verkehrsmodell aktualisiert.

Zu Frage 4:

Das nächste Monitoring wird 2027/28 erfolgen und dazu dienen, bei Bedarf den Richtplan ESP Wankdorf zu aktualisieren. Die Ergebnisse sollen stufengerecht in den Prozess zur Erarbeitung des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK 2029) einfließen.

Zu Frage 5:

Der Gemeinderat bekennt sich nach wie vor zu einer zukunftsfähigen Entwicklung des ESP Wankdorf, was er auch im Zusammenhang mit seinen Beschlüssen zum BUGAW-Projekt betont hat². Entsprechend ist der Gemeinderat im aktiven Gespräch mit den ESP-Partnerinnen und Partnern. Ziel des Gemeinderats ist es, gemeinsam mit den zuständigen kantonalen Stellen nach Lösungen zu suchen, um trotz der Unsicherheiten rund um das BUGAW-Projekt möglichst viele Entwicklungen zu ermöglichen und zurzeit blockierte Vorhaben nach Möglichkeit zu deblockieren. Erster Schritt dazu ist die bereits erwähnte, gemeinsam geplante Aktualisierung der Verkehrszahlen, welche dem geltenden Richtplan ESP Wankdorf zugrunde liegen (vgl. Antwort zu den Fragen 1 bis 3). Dabei werden Szenarien mit und ohne BUGAW analysiert.

Im Zusatzbericht Verkehr zum Richtplan 2020 (Kontextplan, 2020; S. 19) ist beschrieben, dass zusätzlich zu den MIV-Reduktionen bei neuen Nutzungspotentialen durch Modalsplit-Vorgaben auch MIV-Reduktionen im Bestand zu berücksichtigen sind (z.B. durch Umnutzungen oder durch einen durch Verhaltensänderung ausgelösten Modalshift dank wirksamen öV-, Fuss- und Velomassnahmen), um Reserven für weitere Nutzungspotentiale zu schaffen. Die Auswertungen der Controllings 2013 und 2022 zeigen, dass solche Entwicklungen tatsächlich eingetreten sind. Dieser Mechanismus ist weiterzuführen und wird die Stadt zusammen mit den städtischen Modalsplitzielen (STEK2016 und EKS2035) in den laufenden Arbeiten konsequent weiterverfolgen.

Zu Frage 6:

Der Autobahnanschluss Wankdorf wird als Teil des Gesamtverkehrssystems Wankdorf gesteuert. Das Verkehrsmanagementsystem ist bereits seit der Inbetriebnahme des neuen Wankdorfplatzes in Betrieb (2012) und wird seither stetig optimiert. Zentral dabei ist, dass der Verkehrsfluss auf dem «Allmend-Ring» (Papiermühlestrasse Mitte – Schermenweg – Bolligenstrasse – Mingerstrasse) stets aufrechterhalten wird, um unerwünschte Fahrten durch Wohnquartiere zu verhindern. Gleichzeitig verfolgt das Bundesamt für Strassen ASTRA zu Gunsten der Verkehrssicherheit das Ziel, dass Rück-

² https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/bugaw-gemeinderat-haelt-an-seiner-beschwerde-fest

staus bei den Ausfahrten die Stammstrecke der Autobahn nicht behindern. Hier besteht ein Zielkonflikt, der sich bei einer MIV-Zunahme verschärfen würde.

Das Konzept des Verkehrsmanagements ist in einer Vereinbarung zwischen Bund, Kanton und Stadt geregelt. Für die detaillierte Bewirtschaftung des neuen Anschlusses (BUGAW-Projekt) wird die Vereinbarung zu überarbeiten sein. Dazu hat der Gemeinderat in seiner Beschwerde gegen die Plan genehmigung des BUGAW-Projekts unter anderem verlangt, dass der neue Autobahnanschluss in den angrenzenden Quartieren zu keinem Mehrverkehr führen darf. Falls der BUGAW realisiert wird, soll für zwei Phasen je eine Vereinbarung zwischen dem ASTRA und der Stadt Bern ausgearbeitet werden: Während der Bauarbeiten (Phase 1) und nach der Inbetriebnahme (Phase 2).

Bern, 1. Juli 2026

Der Gemeinderat