Signatur:	2025.SR.0387
Geschäftstyp:	Motion
Erstunterzeichnende:	Nora Joos (JA!), Katharina Gallizzi (GB)
Mitunterzeichnende:	Karel Ziehli, Ronja Rennenkampff, Anna Jegher, Mirjam Läderach, Seraphine Iseli, Franziska Geiser, Lea Bill, Esther Meier, Anna Leissing, Mirjam Arn
Einreichedatum:	20. November 2025

Motion: Einführung von Schulstrassen; Annahme/Begründungsbericht

Auftrag
Der Gemeinderat wird aufgefordert, um die städtischen Schulhäuser Schulstrassen einzuführen.

Begründung
Bei vielen städtischen Schulhäusern stellt der Autoverkehr auf den umliegenden Strassen ein beträchtliches Gefahrenpotential für die Schülerinnen dar. Die Kinder und Jugendlichen müssen auf ihrem Schulweg ständig auf den Autoverkehr achten, es kann zu gefährlichen Situationen kommen. Dieser Umstand führt dazu, dass zunehmend Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren — und damit die Situation für die anderen Kinder noch weiter verschlimmern.
Bei manchen Schulhäusern wurde die Situation in den letzten Jahren verbessert, etwa mit der Einführung von Tempo 30. In vielen Fällen ist diese Massnahme aber nicht ausreichend. Und bei manchen Schulhäusern ist die Situation schlicht untragbar.
Zur Verbesserung der Situation für Schüler*innen wird der Gemeinderat deshalb aufgefordert, bei allen städtischen Schulhäusern Schulstrassen einzuführen. Eine Schulstrasse[1] ermöglicht es, die Strassen rund um die Schule oder den Kindergarten während der Bring- und Abholzeiten für den motorisierten Verkehr zu sperren. Sie kann an unterschiedliche Situationen angepasst werden und bestimmte Ausnahmen vorsehen (z. B. für den öffentlichen Verkehr oder Anwohnende) etc. Während der Sperrung werden diese verkehrsfreien Strassenabschnitte zu sicheren Orten der Begegnung, an denen die Kinder den zusätzlichen Platz auf der Strasse gerne für sich nutzen.

Bericht des Gemeinderats

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.

Die Stadt Bern ist mit dem Label «Kinderfreundliche Gemeinde» von UNICEF ausgezeichnet und setzt sich dafür ein, dass Kinder bereits von klein auf eigenständig unterwegs sein können. Kinderfreundliche Schulumgebungen und Schulstrassen sind ein Schwerpunkt des Umsetzungsprogramms 2025-2027 des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV; SSSB 761.4).[2] Ziel ist es, in partizipativen Prozessen Schulumgebungen kinderfreundlich und sicherer zu

[1] https://www.verkehrsclub.ch/schulweg/schulstrasse
[2] www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/ambitionierte-ziele-fuer-den-fuss-und-veloverkehr/dokumente/3-berichterstattung-und-umsetzungsprogramm.pdf/at_download/file

gestalten und jährlich zwei Schulstrassen umzusetzen. Schulstrassen sind zudem als Massnahme im UNICEF-Aktionsplan 2025-2028 aufgeführt.[3]

Erfahrungen zum Thema Schulstrassen in der Stadt Bern

Das Interesse von Schulen und Elternräten an kinderfreundlichen Strassen im Schulumfeld ist gross und ein Anliegen, das von der Politik in der Vergangenheit mehrfach gefordert wurde (Postulat Fraktion SP (David Stampfli): *Sicheres Schulumfeld in der Länggasse*[4]*,* Motion Fraktion SP (Stefan Jordi/Annette Lehmann): *Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche beim Spitalackerschulhaus! Endlich Massnahmen umsetzen*[5]). Bei Schulhaussanierungen zählen die anliegenden Strassen inzwischen standardmässig zum erweiterten Betrachtungsperimeter. Dabei geht es zum einen um Anforderungen an die Verkehrssicherheit und zum anderen um die Fragen, welches Potenzial die Strasse für eine vielfältige Nutzung hat und was das Quartier, die Schule und die Schüler*innen brauchen, damit Aneignung möglich wird.

In den vergangenen Jahren hat die Stadt Bern bereits Erfahrungen mit umgestalteten bzw. verkehrsberuhigten Strassen bei Schulen gesammelt, u.a. an folgenden Orten:

- Turnweg (Breitenrain): Begegnungszone und seit 2025 Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet;
- Industrieweg (Burgfeld): Seit 2020 Entwidmung und Teilsperrung, Umgestaltung als Teil des Pausenplatzes;
- Gotthelfstrasse (Spitalacker): Seit 2021 Begegnungszone und Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet;
- Mädergutstrasse (Kleefeld): Einrichtung Begegnungszone mit der Sanierung/Neubauten der Schule 2022;
- Steigerweg (Laubegg): Seit 2020 grossflächige Begegnungszone Obstberg;
- Elfenauweg (Manuel): Seit 2021 Begegnungszone;
- Hochfeldstrasse (Hochfeld): Seit 2023 grossflächige Begegnungszone Hochfeld;

Allen Beispielen gemein ist die Erkenntnis, dass für das «Funktionieren» einer Begegnungszone oder gesperrten Strasse bei Schulen zwei Elemente zentral sind:

1. Zum einen sind gestalterische Massnahmen nötig, welche über die gewohnte Signalisation, Markierung und mobile Absperrung hinausgehen, damit sich die Schüler*innen die Begegnungszone oder gesperrte Strasse aneignen und vielfältig nutzen können und die Schulumgebung sichtbar wird. Schulen und Elternräte berichten immer wieder über mangelnde Akzeptanz des Vortrittsregimes und/oder des Fahrverbots, Unsicherheit aufgrund von aufgehobenen Fussgängerstreifen, Elterntaxis und von wenig einladenden Strassen. Kurz: Trotz Verkehrsberuhigung reicht die Signalisation des Verkehrsregimes nicht aus, dass die Schüler*innen sich auf der Strasse sicher fühlen und sich diese aneignen können, wo dies aufgrund der Verkehrssituation möglich ist.
2. Zum andern braucht es für die Entwicklung der Massnahmen von Beginn an die Zusammenarbeit von Schule, Schüler*innen und den zuständigen städtischen Stellen. Dieser co-kreative Prozess folgt nicht einem vorgegebenen Muster, sondern entwickelt sich als lernende Planung. Das Vorgehen orientiert sich damit weg von der defizitorientierten Problembehebung und hin zur proaktiven Gestaltung des Schulumfeldes. Um genau dies zu testen und Erkenntnisse für künftige Prozesse zu gewinnen, hat die Verkehrsplanung Pilotprojekte lanciert.

---

[3] www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/bss/familieundquartier/bereich-soziokultur/aktionsplan-fuer-eine-kinderfreundliche-gemeinde#unicef-aktionsplan-2025-2028
[4] https://stadtrat.bern.ch/de/geschaefte/detail.php?gid=256253b790114a798ad71eb3a4ecf33a
[5] https://stadtrat.bern.ch/de/geschaefte/detail.php?gid=4d5e1c9da15848d2bc48f66bb91f0c8f

Pilotprojekte

Die folgenden drei Projekte ergänzen die oben aufgeführte Auflistung und stehen exemplarisch für unterschiedliche Ausgangssituationen und Ansätze. In allen drei Fällen entstand die Bezeichnung «Schulstrasse» erst im Prozess, als Ausdruck eines gemeinsamen Verständnisses, das durch die Zusammenarbeit mit Schule, Schüler*innen und Quartier entstanden ist.

- An der **Neufeldstrasse** wurde die Begegnungszone gemeinsam mit Schule, Elternrat und Quartier analysiert und an einem Aktionstag von den Schüler*innen mit Lehmfarbe neu bemalt – die daraus abgeleiteten Massnahmen sind 2026 umgesetzt worden.
- Die **Keltenstrasse** ist der bislang umfassendste Pilot. Die Strasse wurde als Fussgängerzone gesperrt, von Schüler*innen bemalt und mit selbst gebauten Holzpodesten möbliert; als Testlauf für die definitive Umgestaltung, die 2027 im Zuge des Fernwärme-Ausbaus durch ewb ansteht.
- An der **Wylerfeldstrasse** bemalten Kinder der Basisstufe im Rahmen der geplanten Begegnungszone Wyler die Querungsstelle vor der Schule als konkreten Versuch, den geplanten Wegfall des Fussgängerstreifens vorab erlebbar zu machen.

Was ist eine Schulstrasse?

Die Testversuche zeigen, dass Schulstrassen mehr sind als Verkehrsräume: Sicherheit und Belebung entstehen durch die Kombination von verkehrlichen, gestalterischen und partizipativen Massnahmen. Die involvierten städtischen Stellen (Schulamt, Verkehrsplanung, Tiefbau, Hochbau, Stadtplanung, sowie Familie & Quartier Stadt Bern) haben deshalb gemeinsam definiert, was eine Schulstrasse in Bern sein soll und welche Prozesse dazugehören. Demnach sind Schulstrassen

- ausgewählte Strassenabschnitte bei Schulen;
- kinderfreundliche Orte für Spiel, Bewegung und Begegnung;
- sicher und verkehrsberuhigt.

Das Spektrum reicht von Begegnungszonen über temporäre Sperrungen (zu bestimmten Zeiten) bis zu definitiven Sperrungen mit oder ohne Ausnahmen. Ein zentraler Punkt sind zudem die Parkplätze. Bei vielen Schulen befinden sie sich direkt beim Eingang und sehr häufig auf der Strasse davor, was zu teilweise rückwärts gefahrenen Parkiermanövern führt. Zudem laden Parkplätze zu Elterntaxi-Fahrten ein. Für eine kinderfreundliche und sichere Schulumgebung ist es unerlässlich, solche Manöver auf ein Minimum zu reduzieren.

Schulstrassen

- werden in einem kollaborativen Prozess mit der Schule/den Schüler*innen, den Eltern und dem Quartier entwickelt;
- entstehen durch Testen – Aneignen – Anpassen;
- sind als solche wiedererkennbar.

Vergleich mit der Motionsforderung

Die Motion verlangt die Einrichtung von Schulstrassen «um die städtischen Schulhäuser» und bezieht sich auf die Definition des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS): «*Eine Schulstrasse ermöglicht es, die Strassen rund um die Schule oder den Kindergarten während der Bring- und Abholzeiten für den motorisierten Verkehr zu sperren. Sie ist flexibel und kann an unterschiedliche Situationen angepasst werden: Zufahrt für Anwohner, Buslinien, Radwege etc.. Während der Sperrung werden diese verkehrsfreien Strassenabschnitte zu Orten der Begegnung und Geselligkeit, an denen die Kinder den zusätzlichen Platz auf der Strasse gerne für sich nutzen*.»

Aus Sicht des Gemeinderates der Stadt Bern kann eine temporäre Sperrung eine Massnahme sein; sie ist jedoch nicht die Einzige und nicht vor jeder Schule geeignet. Aus diesen Gründen soll bei Bedarf vonseiten Schule und Elternräten bei Sanierungen von Strassen oder Schulgebäuden sowie im Rahmen der Fernwärme-Planung gemeinsam mit den Betroffenen vor Ort eine Schulstrasse ausprobiert und entwickelt werden. Im Gegensatz zur Forderung der Motion wird die Schulstrasse nicht *«die Strassen rund um die Schulen»* betreffen, sondern jene Strassenabschnitte vor den Schulen, welche zusammen mit den Akteur*innen definiert werden. Zusätzlich zur von den Motionär*innen vorgeschlagenen temporären Sperrung (siehe Definition oben) kann eine Schulstrasse verkehrstechnisch auch eine Begegnungszone oder eine Fussgängerzone sein. Der Gemeinderat erachtet dies als zielführender als die stadtweite Umsetzung von temporär gesperrten Strassen vor jeder Schule.

In einem nächsten Schritt werden der Prozess, die Definition und die Wiedererkennungsmerkmale einer Schulstrasse weiter konsolidiert. Dazu werden die Pilotprojekte Wylerfeldstrasse, Neufeldstrasse und Keltenstrasse weitergeführt und neue Schulstrassenprojekte – wie etwa die Morgartenstrasse bei der Volksschule Wankdorf – in Angriff genommen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Schulstrassen werden entweder mit Mitteln des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) oder bei Schulhaussanierungen über die Baukredite finanziert.

Antrag

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

2. Die Antwort gilt gleichzeitig als Begründungsbericht.

Bern, 20. Mai 2026

Der Gemeinderat