

Signatur:	2025.SR.0250
Geschäftstyp:	Interpellation
Erstunterzeichnende:	Esther Meier (GB), Jelena Filipovic (GB), Michael Ruefer (GFL), Tanja Miljanovic (GFL)
Mitunterzeichnende:	Katharina Gallizzi, Anna Jegher, Franziska Geiser, Seraphine Iseli, Sarah Rubin, Ronja Rennenkampff, Lea Bill, Anna Leissing, Mirjam Roder, Carola Christen
Einrechiedatum:	28. August 2025

Interpellation: Was unternimmt der Gemeinderat gegen die Angriffe der Auto-lobby auf Tempo 30?; Antwort

Fragen

Der Gemeinderat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie viele Projekte sind in der Stadt Bern vom kantonalen Moratorium für die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen betroffen?
2. In welchem Planungsstadium befinden sich die betroffenen Projekte?
3. Prüft der Gemeinderat die Möglichkeit, juristisch gegen das Moratorium vorzugehen?
4. Welche anderen Handlungsmöglichkeiten prüft der Gemeinderat, um gegen das Moratorium, das die Gemeindeautonomie verletzt, vorzugehen?
5. Wird sich die Stadt Bern mit einer eigenen Stellungnahme am Vernehmlassungsprozess der revidierten Verordnung beteiligen, zu welcher der Bundesrat angekündigt hat, dass in Kürze die Konsultation starten wird?
6. Welche anderen Handlungsmöglichkeiten prüft der Gemeinderat, um gegen die Einschränkungen bei Tempo 30, welche die Umsetzung der Motion Schilliger für die Gemeinden mit sich bringen wird, vorzugehen?

Begründung

Das nationale Parlament hat 2023/2024 die Motion Schilliger überwiesen, welche Gemeinde und Kantonen de facto verbieten will, Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen einzuführen. Obwohl die Motion eine Gesetzesrevision fordert und umstrittene Beschlüsse gemäss Bundesverfassung auf gesetzlicher Ebene geregelt werden müssen, hat der Bundesrat entschieden, die Anpassung auf dem Verordnungsweg zu regeln. Die Vernehmlassung zur revidierten Verordnung wird in Kürze starten. Damit wird sich die Ausgangslage für eine Einflussnahme der Stadt Bern, wie sie in der Antwort auf die Interfraktionelle Interpellation "Einführung Tempo 30 Zonen: Welchen Spielraum hat die Stadt Bern im Strassenverkehr?"¹ im Sommer 2024 vom Gemeinderat skizziert wurde, grundlegend verändern.

Die rechtsbürgerliche Mehrheit des Berner Grossen Rats hat im November 2024 zudem eine Motion überwiesen, die ein Moratorium für die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen fordert. Das Moratorium gilt, bis das revidierte Strassenverkehrsgesetz auf eidgenössischer Ebene in Kraft treten wird. Allerdings hielt der Regierungsrat in seiner Antwort auf die Motion fest, dass bis dahin die rechtliche Grundlage fehle, den Gemeinden die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen zu verbieten und die Gemeinden sich auf dem Rechtsweg dagegen wehren könnten.²

Sowohl das kantonale Moratorium als auch die Motion Schilliger stellen einen groben Eingriff in die Gemeindeautonomie dar und blockieren Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und

¹ <https://stadtrat.bern/de/dokumente/7e5e74f876e542d48bc88f0f4e018021-332>

² <https://www.gr.be.ch/de/start/geschaefte/geschaeftssuche/geschaeftsdetail.html?gnumber=2024.RRGR.153>

der Lebensqualität in den betroffenen Quartieren. Tempo 30 ist eine bewährte Massnahme, die nachweislich die Verkehrssicherheit sowie den Verkehrsfluss verbessert und die Lärm- und Abgasemissionen reduziert. Wie der Tagesanzeiger kürzlich berichtet hat, gilt in Helsinki auf mehr als der Hälfte der Straßen und vor allen Schulen Tempo 30. Dadurch, und dem Ausbau des öVs, gelang es der Stadt, die Zahl der Verkehrstoten im letzten Jahr auf Null zu senken.³

³ <https://www.tagesanzeiger.ch/tempo-30-rettet-leben-helsinki-feiert-jahr-mit-9-verkehrstoten-752317315887>

Antwort des Gemeinderats

Wie zahlreiche weitere Gemeinden und Städte im Kanton Bern und in der ganzen Schweiz steht der Gemeinderat den Plänen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), die Einführung von Tempo 30 zu erschweren, sehr kritisch gegenüber. Er erachtet die Vorschläge des Bundes zum Umgang mit Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen als eine unnötige und sachlich nicht gerechtfertigte Einmischung in die Gemeindeautonomie, die demokratiepolitisch fragwürdig unter Umgehung des Parlaments und der Stimmberchtigten auf Verordnungsebene beschlossen werden sollen und die Einführung von Tempo 30 mit unnötigen zusätzlichen Hindernissen erschweren. Damit werden wichtige verkehrs-, energie- und klimapolitische Ziele des Gemeinderats negativ beeinträchtigt.

Zu den Fragen 1 bis 4 (betreffend kantonales Moratorium):

Die Interpellation verlangt vom Gemeinderat Auskunft darüber, welche Auswirkungen das kantonale Moratorium zur Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen für die Stadt Bern hat und ob er allenfalls rechtlich dagegen vorgehen wird. Seit der Einreichung des Vorstosses Ende August 2025 hat sich die Situation grundlegend verändert: Der Gemeinderat hat im November 2025 erfreut zur Kenntnis nehmen können, dass der Kanton – gestützt auf ein von der Gemeinde Köniz ausgelöstes Rechtsverfahren – nicht länger an seinem Moratorium festhält. Konkret bedeutet dies, dass die Gemeinden seither wieder die Zustimmung des Kantons zur Publikation von geplanten Tempo 30-Einführungen auf verkehrsorientieren Strasse erhalten und das entsprechende Verfahren mit einer Verkehrspublikation auslösen können. Damit ist jedoch im Einzelfall noch nicht gewährleistet, dass Tempo 30 auch wirklich eingeführt werden kann: Gegen die jeweiligen Publikationen steht der Rechtsweg offen und muss sich im Rahmen eines allfälligen Beschwerdeverfahrens zeigen, ob die Einführung vom Tempo 30 im konkreten Fall den Vorgaben der Eidgenössischen Signalisationsverordnung (SSV; BSG 741.21) entspricht bzw. recht- und verhältnismässig ist.

In der Stadt Bern war die Einführung von Tempo 30 auf der Bern-/Bethlehemstrasse und auf der Morellonstrasse aufgrund des kantonalen Moratoriums zwischenzeitlich sisiert, da das kantonale Tiefbauamt die erforderliche Zustimmung verweigert hat. Nach dem Könizer Urteil hat der Kanton die Zustimmung zur Einführung von Tempo 30 auf beiden Strassenabschnitten umgehend erteilt. Darüber hinaus läuft derzeit die Planung zur Einführung von Tempo 30 auf folgenden sechs Strassenabschnitten, die dem regionalen Basisnetz zuzuordnen und demnach gemäss Auslegung der Stadt als verkehrsorientiert einzustufen sind: Standstrasse, Schwarztorstrasse, Laubeggstrasse, Thunstrasse, Monbijoustrasse und Felsenaubrücke.

Zu den Fragen 5 und 6 (betreffend Anpassung Eidg. Signalisationsverordnung):

Wie dargelegt vertritt der Gemeinderat die Auffassung, dass die Vorschläge des Bundes einer unnötigen und sachlich nicht gerechtfertigten Einmischung in die Gemeindeautonomie gleichkommen und die Einführung von Tempo 30 unnötig erschweren. Dies hat er auch bereits mehrfach öffentlich kommuniziert.⁴ Aus diesen Gründen hat die Stadtpräsidentin gemeinsam mit weiteren rund 600 Städten und Gemeinden den offenen Brief des Schweizerischen Gemeindeverbands an Bundesrat Albert Rösti sowie an die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz mitunterzeichnet, welcher sich gegen die vom Bund geplanten neuen Vorgaben zur Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen richtet.⁵ Darüber hinaus hat sich der Gemeinderat am Vernehmlassungsverfahren des Schweizerischen Städteverbands zur Umsetzung der Motion Schilliger «Hierarchie der Strassennetzes innerorts und ausserorts» beteiligt und sich darin in gleicher Weise kritisch zu

⁴ <https://www.derbund.ch/tempo-30-verordnung-von-albert-roesti-provoziert-gemeinden-303498794445> und <https://www.derbund.ch/tempo-30-stadt-bern-kritisiert-geplante-verordnung-als-schikane-624630137936>

⁵ Siehe auch: <https://www.chgemeinden.ch/wAssets/docs/medienmitteilungen/deutsch/2025/Medienmitteilung-Offener-Brief-Tempo-30-DE.pdf> und https://www.chgemeinden.ch/de/newsroom/beitrag/2025_11_06_Tempo-30-Offener-Brief-von-600-Gemeinden-und-Staedten-an-den-Bundesrat.php.

den Plänen des Bundes geäussert. Für den Gemeinderat steht ausser Frage, dass die Einführung von Tempo 30 eine wirksame und kostengünstige Massnahme gegen den Verkehrslärm ist, die Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer macht und die Wohn- und Lebensqualität verbessert. Die Vorteile von Tempo 30 und die Kritik an der geplanten Bundeslösung hat in einer Medienmitteilung vom 4. Dezember 2025 auch der Schweizerische Städteverband bekräftigt⁶.

Bern, 17. Dezember 2025

Der Gemeinderat

⁶ <https://staedteverband.ch/1639/de/bundesratlicher-vorschlag-zu-tempo-30-unverantwortlich-und-teuer?share=1>

