

Signatur: 2026.SR.0011
Geschäftstyp: Postulat
Erstunterzeichnende: Michael Ruefer (GFL), Dominik Fitze (SP), Ingrid Kissling-Näf (SP), Katharina Gallizzi (GB), Ronja Rennenkampff (JA), Raffael Joggi (AL)
Mitunterzeichnende: Mirjam Roder, Christoph Leuppi, Tanja Miljanović, Lea Schweri, Anna Jegher, Mirjam Läderach, Mirjam Arn, Anna Leissing, Esther Meier, Anouk Ursin, Matteo Micieli, Judith Schenk, Monique Iseli, Szabolcs Mihályi, Mehmet Özdemir, Chandru Somasundaram, Nadine Aebischer, Lena Allenspach, Lukas Schnyder, Lukas Wegmüller, Laura Brechbühler, Lea Bill, Nora Joos
Einreichdatum: 15. Januar 2026

Postulat: Neues Verkehrsregime Bahnhofplatz (ZBBs): Pilotversuch umsetzen

Prüfungsantrag

Der Gemeinderat soll prüfen, wie das zukünftige Verkehrsregime auf der Achse Bubenbergrasse – Bahnhofplatz – Bollwerk – Lorrainebrücke / Henkerbrunnli bereits in den Jahren vor der Grossbaustelle ZBBs in einem Pilotversuch getestet werden kann.

Begründung

Der Gemeinderat hat in einem Pilotversuch geprüft, wie der Wirtschaftsverkehr auf zwei Abschnitten – Hodlerstrasse / Genfergasse & Monbijoubrücke – gegenüber dem privaten MIV priorisiert werden kann und wie sich solche Priorisierungen auf den übrigen Verkehr auswirken, insbesondere Stauwirkung beim öV. Zum Zweck dieses Pilotversuchs wurden Strassenabschnitte für den Wirtschaftsverkehr freigegeben, die im Normalfall nicht befahrbar sind bzw. dem öV oder dem Taxiverkehr vorbehalten bleiben. Dies ist der eher untypische Fall – dass bisherige Umweltpuren für den Wirtschaftsverkehr geöffnet werden, sollte auch in Zukunft die Ausnahme bilden. Vielmehr geht es darum, den Wirtschaftsverkehr zukünftig auf Strassen zu führen, auf denen heute noch der private MIV unterwegs ist, in Zukunft aber davon verbannt werden soll. Der wohl wichtigste solche Strassenabschnitt in der Stadt Bern, für den die Stimmbewohner 2021 eine 60-prozentige MIV-Reduktion beschlossen hat, ist der Abschnitt Bubenbergrasse – Bahnhofplatz – Bollwerk. Wie die Stadt diese Reduktion und damit das neue Verkehrsregime ZBBs technisch umsetzen will, ist gemäss Information der Verkehrsplanung einigermaßen klar; wie und wann das Regime in Kraft gesetzt werden will, aber nicht. Bisher vertraut die Stadt darauf, den privaten MIV zu reduzieren, sobald am Hirschengraben gebaut wird. Die bisherigen Dosierungsmassnahmen helfen zwar, den privaten MIV über den Bahnhof zu reduzieren; allerdings ist die Reduktion in keiner Weise mit jener im Endzustand vergleichbar. Deshalb soll in einem weiteren Pilotprojekt zur Priorisierung des Wirtschaftsverkehrs geprüft werden, wie der Zielzustand des Verkehrsregimes ZBBs ein erstes Mal während mehrerer Wochen oder regelmässig an bestimmten Tagen oder zu bestimmten Zeiten simuliert werden kann. Die Automobilist*innen sollen sich so an den angestrebten Zielzustand mit 60-prozentiger Reduktion gewöhnen. Der Wirtschaftsverkehr soll dabei nicht auf den bestehenden Umweltpuren geführt werden und die Erleichterungen für den Wirtschaftsverkehr sollen auch für Personen mit einer Behinderung gelten. Aufgrund der weiteren Verzögerung der Eröffnung des neuen Bahnhofs Bern (2031) und damit auch der neuen Personenunterführung – die ursprünglich Ende 2028 hätte bereitstehen

sollen – wird der Status Quo beim Verkehrsregime über den Bubenbergplatz-Bahnhofplatz noch eine Weile fortbestehen. Dieses Zeitfenster kann für den Piloten genutzt werden.