

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; Annahme / Prüfungsbericht

Prüfauftrag

Der Gemeinderat soll prüfen, wie das zukünftige Verkehrsregime auf der Achse Bubenbergplatz – 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 & Monbijoubücke – 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 Umweltspuren 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 Stimmbevölkerung 2021 eine 60-prozentige MIV-Reduktion beschlossen hat, ist der Abschnitt Bubenbergplatz – 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 Umweltspuren 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.

Antwort des Gemeinderats

Ausgangslage

Bekanntlich wird mit den städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen (ZBBS) angestrebt, den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf dem Bubenbergrplatz gegenüber 2015 um 60 Prozent zu reduzieren. Bereits ab 2022, also lange vor der Umsetzung von ZBBS, wurden im Rahmen des Projekts «Verkehrsmanagement-Massnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs auf der Zentralen Verkehrsachse (ZVA)» erste Massnahmen umgesetzt, welche die Verkehrsbelastung im Bahnhofsumfeld reduzieren und die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sowie den Fuss- und Veloverkehr stärken sollen. Der Stadtrat hat dafür einen Kredit von Fr. 1 845 000.00 bewilligt (SRB Nr. 2022-353 vom 7. Juli 2022). Auf der Achse ab Autobahnausfahrt Forsthaus über Inselplatz – Bahnhofplatz – Bollwerk – Nordring bis zum Anschluss Wankdorf sowie über Bollwerk – Henkerbrännli – Tiefenaustrasse bis zum Zubringer Neufeld wurden die verfügbaren Kapazitäten für den MIV insbesondere durch die Schaffung von Busspuren und Radstreifen sowie verbesserte Quermöglichkeiten für den Fussverkehr gezielt reduziert. Der Kanton, die Region und das Bundesamt für Strassen (ASTRA) waren aktiv in die Projektorganisation einbezogen, da damit gerechnet werden musste, dass die Verkehrsreduktionen und -verlagerungen über den unmittelbaren Perimeter des Bahnhofsumfelds hinaus Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrsnetz haben würden.

Die Wirkung der Massnahmen werden seither jährlich mittels eines Verkehrsmonitorings überprüft, insbesondere auch hinsichtlich allfälliger Rückstaueffekte auf die Autobahn. Die Ergebnisse zeigen, dass auf der Zentralen Verkehrsachse tatsächlich eine Abnahme des MIV-Aufkommens erreicht werden konnte. Gleichzeitig bestätigen sie aber auch, dass die Kapazitätsreduktionen und die damit verbundenen Verlagerungen Auswirkungen auf angrenzende Strassenräume und das übergeordnete Verkehrsnetz haben können. Die Erfahrungen aus dem Projekt ZVA zeigen damit nicht in erster Linie zusätzliche Spielräume für weitere Eingriffe, sondern sie verdeutlichen vor allem die Netzrelevanz von Kapazitätsreduktionen und verkehrslenkenden Massnahmen im Bahnhofsumfeld – und damit den hohen Abstimmungsbedarf.

Zur Erreichung der angestrebten Verkehrsreduktion sind im Rahmen des Projekts ZBBS verschiedene aufeinander abgestimmte Massnahmen vorgesehen. Dazu gehören insbesondere Signalisationen wie Abbiegeverbote, Anpassungen an den Lichtsignalanlagen sowie bauliche Massnahmen. Diese Massnahmen zielen nicht auf einzelne Nutzergruppen oder Fahrzwecke des MIV ab, sondern auf eine Steuerung und Begrenzung des gesamten MIV-Aufkommens im Bahnhofsumfeld auf das Niveau, das für die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems erforderlich ist. Insbesondere sollen damit die notwendigen Zirkulations- und Warteflächen sowie ausreichende Grünzeiten für den Fuss- und Veloverkehr und eine flüssige Abwicklung des öffentlichen Verkehrs sichergestellt werden. Für die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen ZBBS ist neben der fachlichen und betrieblichen Abstimmung auch die planungsrechtliche Grundlage massgebend. Die entsprechende Überbauungsordnung wurde Ende Oktober 2025 vom Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigt. Im Dezember 2025 wurden bei der kantonalen Direktion für Inneres und Justiz fünf Beschwerden eingereicht, aktuell läuft das entsprechende Beschwerdeverfahren. Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen wird sich dadurch verzögern. Ein Baustart ist voraussichtlich ab 2027/28 möglich.

Pilotversuch neues Verkehrsregime

Der Gemeinderat hat grundsätzlich Verständnis für die Forderung nach einem Pilotversuch, in dessen Rahmen das künftige Verkehrsregime im Raum Bahnhof vorgängig erprobt werden soll. Nach eingehender Prüfung der Situation muss er jedoch feststellen, dass das verlängerte Zeitfenster bis zum Baustart ZBBS nicht dazu führt, dass ein solcher Pilotbetrieb vorgängig problemlos umgesetzt werden könnte. Unabhängig vom zeitlichen Ablauf ist es nämlich so, dass der mit ZBBS angestrebte Zielzustand nicht aus einer isolierten Verkehrsreduktion auf dem Bubenbergrplatz besteht. Er be-

ruht, wie dargelegt, vielmehr auf einem abgestimmten Gesamtpaket, dessen Wirkung sich erst aus dem Zusammenspiel von Verkehrslenkung, Signalisation, Anpassungen an den Lichtsignalanlagen, flankierenden Massnahmen sowie den baulichen und betrieblichen Rahmenbedingungen im gesamten Bahnhofsumfeld und darüber hinaus ergibt. Ein vorgezogener Pilotbetrieb könnte diesen Zielzustand deshalb nicht einfach abbilden.

Voraussetzung für einen aussagekräftigen Pilot wäre, dass wesentliche Elemente dieses Gesamtsystems vorzeitig umgesetzt und aufeinander abgestimmt werden. Faktisch käme dies der Einführung eines eigenständigen, funktionsfähigen Verkehrsregimes gleich. Dafür wären entsprechende verkehrsrechtliche Anordnungen, zusätzliche Publikationen und potenzielle Rechtsmittelverfahren zu berücksichtigen. Zudem müsste ein solcher Pilotbetrieb sorgfältig mit den betroffenen Partner*innen, insbesondere mit Kanton, Region und Bund, koordiniert werden. Zusätzlich wäre auch eine selektive Ausgestaltung, etwa mit Ausnahmen für den Wirtschaftsverkehr oder für Menschen mit einer Behinderung, bei einem temporären Pilotbetrieb zusätzlich anspruchsvoll. Solche Ausnahmen müssten signalisationstechnisch, betrieblich und kontrollseitig transparent und klar umsetzbar sein und dürften im Ergebnis die angestrebte Reduktion des Gesamtverkehrs nicht beeinträchtigen, weil ansonsten ein Verkehrskollaps mit folgenden für den öffentlichen Verkehr droht. Auch aus diesem Grund lässt sich der im Postulat angedachte Pilot nicht als einfache, kurzfristige Massnahme ausgestalten.

Auch eine zeitlich beschränkte oder periodische Umsetzung an einzelnen Tagen oder zu bestimmten Tageszeiten würde die genannten Anforderungen nicht wesentlich reduzieren. Sie würde vielmehr ein zusätzliches Wechselregime schaffen, das signalisiert, kommuniziert, kontrolliert und betrieblich stabil umgesetzt werden müsste. Gleichzeitig wären die daraus gewonnen Erkenntnisse nur beschränkt auf den späteren dauerhaften Zielzustand übertragbar. Auch der im Postulat erwähnte Gewöhnungseffekt wäre nur eingeschränkt erreichbar. Eine nachhaltige Anpassung der Routenwahl und des Verkehrsverhaltens setzt eine stabile und längerfristig geltende Verkehrsführung voraus. Ein befristeter oder periodischer Pilotbetrieb würde demgegenüber ein zusätzliches Übergangsregime schaffen, das vom späteren Zielzustand abweicht.

Im Verlauf der Bauphasen von ZBBS wird der Verkehr im Bahnhofsumfeld aufgrund der baubedingten Einschränkungen etappenweise neu organisiert werden müssen. Insbesondere für die verkehrslimitierenden Arbeiten im Bereich Bubenbergrplatz/Hirschengraben sind Reduktionen des MIV-Durchgangsverkehrs und die Aktivierung von Umleitungsrouten vorgesehen. Die Bauphasen von ZBBS werden damit wichtige Erfahrungen zur Verkehrslenkung, zu Verlagerungseffekten und zur betrieblichen Bewältigung der veränderten Verkehrssituation liefern. Mit den Bauarbeiten werden die verkehrlichen Einschränkungen sichtbar, spürbar und auch einfacher kommunizierbar. Ein zusätzlicher vorgezogener Pilotbetrieb würde vor diesem Hintergrund einen Doppelaufwand hinsichtlich Planung, Abstimmung und Umsetzung verursachen. Gleichzeitig wäre der zusätzliche Erkenntnisgewinn sehr begrenzt, da der spätere Zielzustand nur im Rahmen des abgestimmten Gesamtpakets von ZBBS verlässlich beurteilt werden kann.

In diesem Zusammenhang ist zudem zu berücksichtigen, dass insbesondere während der ersten Bauarbeiten im Umfeld Henkerbrännli (ZBBS-Baustein 3b) die innere Umleitungsrouten via Henkerbrännli – Kleine Westtangente/Stadtbachstrasse – Inselplatz noch nicht in der erforderlichen Form zur Verfügung steht. Die Achse über Bahnhofplatz – Bubenbergrplatz muss daher in dieser Phase weiterhin mit ausreichender Kapazität zur Verfügung stehen. Eine vorgezogene Umsetzung der Verkehrsreduktion am Bubenbergrplatz, wie sie im Postulat gefordert wird, würde in dieser Phase zu kumulierten Kapazitätseinschränkungen führen. Sowohl die Achse über den Bubenbergrplatz als auch die innere Umleitungsrouten über die Kleine Westtangente – Stadtbachstrasse wären gleichzeitig in ihrer Leistungsfähigkeit eingeschränkt. Dies würde den Verkehrsdruck im Netz erhöhen und die be-

triebliche Stabilität zusätzlich strapazieren. Betroffen wären insbesondere der öffentliche Verkehr sowie je nach Verlagerung auch die Zufahrten zu den Autobahnanschlüssen.

Fazit

Zusammenfassend kommt der Gemeinderat zum Schluss, dass das neue Verkehrsregime bzw. die geplante Verkehrsreduktion im Bahnhofsumfeld mit ZBBS nur im Rahmen eines abgestimmten Gesamtpakets umgesetzt werden kann. Mit einem zusätzlichen vorgängigen «einfachen» Pilotbetrieb kann der spätere Zielzustand des Verkehrssystems nicht getestet werden, ein solcher Pilot würde vielmehr ein eigenständiges temporäres Verkehrsregime mit entsprechendem Planungs-, Abstimmungs- und Umsetzungsaufwand sowie eigene Verkehrspublikationen (mit Beschwerderisiko) erfordern. Eine isolierte oder zeitlich begrenzte Umsetzung, wie sie im Postulat angedacht wird, könnte zudem die Wirkungen des Gesamtsystems nicht verlässlich abbilden und eine vorgezogene Verkehrsreduktion am Bubenbergplatz stünde in Konflikt mit den ersten Bauphasen im Bereich Henkerbrünnli. Der zusätzliche verkehrliche Erkenntnisgewinn wäre deshalb begrenzt.

Vor diesem Hintergrund erachtet der Gemeinderat die Forderung nach einem vorgängigen Pilotbetrieb im Sinne des Postulats zwar als nachvollziehbar, aber insgesamt nicht als zweckmässig umsetzbar. Aus diesen Gründen beantragt der Gemeinderat, das Postulat erheblich zu erklären und die Antwort des Gemeinderats gleichzeitig als Prüfungsbericht zu genehmigen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Kosten einer allfälligen Umsetzung eines Pilotversuchs im beantragten Sinne lassen sich nicht exakt abschätzen. Erfahrungsgemäss müsste jedoch mit Kosten in einem tiefen sechsstelligen Bereich gerechnet werden.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Antwort gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 1. Juli 2026

Der Gemeinderat