Stadt Bern
Stadtrat

8

[redacted]

Interpellation (Art. 63 GRSR)

Erstunterzeichnende

Sitzplatz-Nr.	Vorname / Name	Partei	Unterschrift
30	Stephan Ischi	SVP	
29	Janosch Weyermann	SVP	

Interpellation: Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen: Umsetzung der neuen Bundesvorgaben

Fragen

Der Gemeinderat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Auf welchen Strassen und Strassenabschnitten des städtischen und regionalen Basisnetzes gilt heute Tempo 30? Der Gemeinderat wird gebeten, diese tabellarisch mit Strasse/Abschnitt, Netzfunktion, Zeitpunkt der Einführung, Datum der Verfügung, Rechtskraft, Einstufung als verkehrsorientierte Strasse sowie Vorliegen eines verkehrstechnischen Gutachtens auszuweisen. Nach welchen Kriterien erfolgt die Abgrenzung zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen? Welche Abschnitte des regionalen Basisnetzes stuft der Gemeinderat nicht als verkehrsorientiert ein und weshalb?
2. Bei welchen bereits bestehenden Tempo-30-Abschnitten, insbesondere auf der Achse Viktoriaplatz–Breitenrainplatz–Rodtmattstrasse sowie auf Abschnitten der Bern-, Bethlehem- und Bottigenstrasse, wurden vor und nach der Einführung Verkehrsmessungen durchgeführt, mit denen insbesondere allfälliger Ausweichverkehr in angrenzende Wohnquartiere festgestellt werden kann? Welche Verkehrsverlagerungen wurden prognostiziert und welche tatsächlich gemessen? Auf welchen angrenzenden Strassen wurden Messungen durchgeführt und wie haben sich dort die Verkehrsmengen entwickelt?
3. Welche derzeit geplanten Tempo-30-Abschnitte stuft der Gemeinderat als verkehrsorientiert ein? Wie ist insbesondere der Verfahrensstand bei Standstrasse, Schwarztorstrasse, Laubeggstrasse, Thunstrasse, Monbijoustrasse und Felsenaubrücke sowie bei den 2026 angekündigten Abschnitten auf Ostermundigenstrasse, Schanzenstrasse, Aargauerstalden, Grossem Muristalden/Muristrasse, Brunnadernstrasse, Schlossstrasse, Effingerstrasse und Eymattstrasse? Welche sind bereits begutachtet, verfügt, rechtskräftig oder umgesetzt?
4. Welche laufenden oder noch nicht rechtskräftig abgeschlossenen Tempo-30-Verfahren auf verkehrsorientierten Strassen unterstehen nach Auffassung des Gemeinderats den seit 1. Oktober 2026 geltenden Bestimmungen der

Signalisationsverordnung (SSV)? Welche nicht und weshalb? Welcher Zeitpunkt beziehungsweise Verfahrensschritt ist dafür massgebend?
5. Bei welchen dieser Projekte wurde beziehungsweise wird im Gutachten nachgewiesen, dass die Geschwindigkeitsreduktion keinen unerwünschten Ausweichverkehr auf siedlungsorientierte Strassen verursacht? Mit welchen Kriterien, Annahmen und Messgrössen wird dieser Nachweis geführt?
6. Welche Alternativen zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit wurden im Rahmen der Prüfung der Verhältnismässigkeit untersucht und aus welchen Gründen verworfen?
7. Wie wird nach der Einführung überprüft, ob die prognostizierten Auswirkungen auf Verkehrsfluss und Ausweichverkehr tatsächlich eingetreten sind? Welche Konsequenzen zieht der Gemeinderat, wenn entgegen den Annahmen des Gutachtens unerwünschter Ausweichverkehr auf siedlungsorientierte Strassen festgestellt wird?
8. Der Gemeinderat wird gebeten, mit der Beantwortung dieser Interpellation die entsprechenden verkehrstechnischen Gutachten zugänglich zu machen beziehungsweise zu verlinken und für die betroffenen Abschnitte, soweit vorhanden, insbesondere die Verkehrsmengen vor und nach Einführung von Tempo 30, den prognostizierten und tatsächlich gemessenen Ausweichverkehr sowie die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr auszuweisen.

Begründung

Der Bundesrat hat die Vorgaben für Geschwindigkeitsreduktionen auf verkehrsorientierten Strassen angepasst. Seit dem 1. Oktober 2026 muss bei einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf einer verkehrsorientierten Strasse im erforderlichen Gutachten zusätzlich nachgewiesen werden, dass dadurch kein unerwünschter Ausweichverkehr auf siedlungsorientierte Strassen entsteht. Damit soll insbesondere eine Verkehrsverlagerung von Hauptverkehrsachsen in Wohnquartiere verhindert werden.

Das Basisnetz erfüllt eine zentrale Funktion für die Bündelung und Abwicklung des Verkehrs. Gleichzeitig gilt Tempo 30 gemäss den städtischen Planungsgrundsätzen auf dem Basisnetz als Grundvariante.

Tempo 30 besteht bereits auf verschiedenen wichtigen Verkehrsachsen. Dazu gehören beispielsweise die Achse Viktoriaplatz–Breitenrainplatz–Rodtmattstrasse sowie seit Sommer 2026 Abschnitte der Bern-, Bethlehem- und Bottigenstrasse. Bei bestehenden Geschwindigkeitsreduktionen interessiert deshalb nicht nur die Verkehrsentwicklung auf der Hauptachse, sondern insbesondere auch, ob und in welchem Umfang Verkehr in angrenzende Wohnquartiere verlagert wurde.

Weitere Geschwindigkeitsreduktionen sind geplant. Der Gemeinderat hat in seiner Antwort auf die Interpellation 2025.SR.0250 die Standstrasse, Schwarztorstrasse, Laubeggstrasse, Thunstrasse, Monbijoustrasse und Felsenaubrücke ausdrücklich dem regionalen Basisnetz zugeordnet und gemäss Auslegung der Stadt als verkehrsorientierte Strassen bezeichnet.

Im März 2026 kündigte der Gemeinderat zudem weitere Tempo-30-Abschnitte auf acht Hauptachsen an. Für diese sollen verkehrstechnische Gutachten erstellt werden; die Umsetzung war ab Herbst 2026 vorgesehen. Damit fällt die Projektierung beziehungsweise Umsetzung verschiedener Tempo-30-Abschnitte zeitlich mit dem Inkrafttreten der neuen Bundesvorgaben zusammen.

Es besteht deshalb ein öffentliches Interesse daran, transparent darzulegen, welche bestehenden und geplanten Tempo-30-Abschnitte als verkehrsorientiert gelten, welche Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz gemessen werden und wie die neuen bundesrechtlichen Vorgaben umgesetzt werden.

Dringlichkeit

Wird für den Vorstoss Dringlichkeit verlangt? ja ☐ nein ☒
Kurze Begründung:

Bern, 29. Oktober 2026

Mitunterzeichnende

Sitzplatz-Nr.	Vorname / Name	Partei	Unterschrift
17	Hanh Tuz	SVP	
20	Ueli Jaisli	SVP	U. Jaisli
15	Thomas Hamdl	SVP	Hamdl
10	Simone Richner	FDP	
17	Thomas Hofstetter		
25	Oliver Berger	FDP	