

Signatur: 2025.SR.0379
Geschäftstyp: Motion
Erstunterzeichnende: Dominik Fitze (SP), Mirjam Läderach (GB), Nora Joos (JA!), Tanja Miljanović (GFL)
Mitunterzeichnende: Ronja Rennenkampff, Anna Jegher, Karel Ziehli, Franziska Geiser, Seraphine Iseli, Lea Bill, Mirjam Roder, Michael Ruefer, Gourab Bhowal, Emanuel Amrein, Bernadette Häfliger, Mehmet Özdemir, Szabolcs Mihályi, Judith Schenk, Laura Binz, Lena Allenspach, Johannes Wartenweiler, Cemal Özçelik, Fuat Köçer, Lukas Schnyder, Lukas Wegmüller, Dominique Hodel, Chandru Somasundaram, Nadine Aebischer, Nora Krummen, Monique Iseli, Jelena Filipovic, Katharina Gallizzi
Einreikedatum: 20. November 2025

Interfraktionelle Motion: Koexistenz auf der Thunstrasse verwirklichen; Annahme

Auftrag

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Vorlage zur besseren Koexistenz auf der Thunstrasse zwischen Thunplatz und Burgernzielkreisel vorzulegen mit folgenden Massnahmen:

1. Beidseitig durchgehende Velospuren im heutigen Strassenbereich
2. Die Reduktion von MIV-Fahrspuren
3. Die Einführung von Tempo 30
4. Ergänzung der Baumallee entlang der Thunstrasse zwischen Brunnadern- und Muristrasse
5. Weitere Massnahmen, die der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität dienen (bessere Durchfahrtsmöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr, behindertengerechte Haltestellen, attraktivere Führung des Fussverkehrs, geringere Trennwirkung der Fahrspuren, Eindämmung des Ausweichverkehrs, bessere Vernetzung von Grünräumen).

Begründung

Es gibt in der Stadt Bern kein mit der Thunstrasse vergleichbarer Abschnitt des Basisnetzes, welcher so direkt durch Wohnquartiere führt, ähnlich starke Verkehrsbelastung aufweist und auf welchem in den letzten Jahrzehnten so wenig Verbesserungen umgesetzt wurden. Dabei forderte bereits eine 2006 eingereichte und 2007 überwiesene Motion die gleichen Massnahmen. Denn, so die damalige Begründung, Hauptstrassen in Quartieren sind auch Stadträume, in welchen sich städtisches Leben abspielt. Die zusätzliche Aufwertung des Stadtraumes durch die Überbauung Burgernziel war bereits damals absehbar und die Ergänzung der Baumallee von Beginn weg als integraler Teil vorgesehen.

Die Entwicklungen in den letzten 20 Jahren haben die Voraussetzungen für eine rasche Umsetzung des Auftrags markant verbessert:

- Der MIV auf der Thunstrasse ist seit Jahren rückläufig.
- Der Ausbau der Nationalstrassen auf 8 Spuren zwischen Wankdorf-Schönbühl ist vom Tisch, der Wankdorf-Knoten (Spaghetti-Monster) wird breit abgelehnt.
- Das Bundesgericht stützt Tempo 30 in der Brunnadernstrasse mit öffentlichem Verkehr.
- Die Fortsetzung Ostring von Burgernzielplatz und Freudenbergerplatz wurde bereits mit Velospuren ergänzt, die Tramhaltestelle leicht verschoben und hindernisfrei ausgestaltet.

Gleichzeitig hat die veränderte Wohnsituation entlang der Thunstrasse die Dringlichkeit der Massnahmen weiter erhöht: Mit der Fertigstellung der Überbauung Burgernziel sind über hundert neue Wohnungen bezogen worden. Entlang der Thunstrasse hat sich eine Ladenzeile etabliert mit Migros, Restaurant, Apotheke, Möbelgeschäft. Zudem sorgen eine Kita, eine Tagesschule und ein Fitnesscenter für viel Fuss- und Veloverkehr. Der kümmerliche Kiesstreifen mit Sträuchern erfüllt den Anspruch auf Aufenthaltsqualität in einem städtischen Raum in keiner Weise.

Antwort 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. Der Gemeinderat 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 Entscheidungsverantwortung beim Gemeinderat.

Der Gemeinderat unterstützt die Anliegen der Motionär*innen. Die Defizite der Verkehrsführung auf der Thunstrasse waren seit einigen Jahren Inhalt von mehreren fachlichen Planungen im Rahmen des «Gesamtprojekts Thunstrasse – Ostring» (GTO). Während der Abschnitt Burgernziel bis Ostring 2019 saniert und umgestaltet wurde, konnten für die Strecke Burgernziel bis Helvetiaplatz keine bewilligungsfähigen Lösungen gefunden werden. Auch eine verkehrliche Gesamtsicht, die der Gemeinderat im Jahr 2021 in Auftrag gab, brachte keine umsetzbare Gesamtlösung, führte aber zur Strategie, nun punktuelle Verbesserungsmassnahmen in Form von einzelnen Modulen zu planen und umzusetzen. Aus diesem Grund hat der Gemeinderat das GTO-Projekt abgebrochen, an neuralgischen Stellen Sofortmassnahmen umgesetzt (gelbe Markierungen) und dem Stadtrat im November 2025 eine Kreditvorlage für kurz- und mittelfristige Massnahmen auf der Achse Burgernziel-Thunplatz-Helvetiaplatz unterbreitet (Projekt «Thunstrasse West und Ost» [TWO])¹. Die entsprechenden Kredite in der Gesamthöhe von 6.668 Mio. Franken hat der Stadtrat im Februar 2026 genehmigt (SRB 2026-36). Ziel ist, die bestehenden Defizite schrittweise zu beheben und insbesondere die Verkehrssicherheit sowie die Qualität für den Fuss- und Veloverkehr spürbar und nachhaltig zu verbessern. Die kurzfristigen Massnahmen können ab Mitte 2026, die Mittelfristmassnahmen voraussichtlich ab Mitte 2030 umgesetzt werden. Für Langfristmassnahmen, die ab 2040 umgesetzt werden und für den Thunplatz und das Burgernziel nachhaltige Lösungen aufzeigen sollen, wird der Gemeinderat zu einem späteren Zeitpunkt einen Projektierungskredit beantragen.

Vor diesem Hintergrund nimmt der Gemeinderat zu den einzelnen Punkten des Vorstosses wie folgt Stellung:

Zu den Punkten 1 und 2

Im Rahmen des Projekts TWO wurden auf der Thunstrasse Ost beidseitig durchgehende Radstreifen geprüft. Radstreifen auf der Fahrbahn würden einen Spurabbau für den MIV bedingen, was auch eine attraktivere Führung des Fussverkehrs, weniger Trennwirkung und die Verbindung der Grünräume ermöglichen würde. Ein Spurabbau ist jedoch aus Kapazitätsgründen derzeit nicht möglich, zumal die Stadt aufgrund der Strassenfunktion nur in Koordination mit Bund und Kanton entscheiden kann. Zu berücksichtigen gilt hierzu insbesondere, dass mit den städtischen Verkehrsmassnahmen zum Ausbau des Bahnhofs Bern (ZBBS) 60% weniger Verkehr über den Bahnhofsplatz fahren wird. Auf der Südumfahrung (Monbijoubücke, Kirchenfeldstrasse und Thunstrasse Ost) wird dadurch der Verkehr weniger stark abnehmen als an anderen Orten in der Stadt.

¹ Vgl. dazu die Medienmitteilung vom 13. November 2025 https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/gezielte-verbesserungen-auf-der-thunstrasse

Entscheidend für das Spurlayout der Thunstrasse sind die beiden angrenzenden Knoten und Langfrist-Module Thunplatz und Burgernziel. Der Gemeinderat ist bereit, die Langfristplanung für diese beiden Knoten, separat zum Projekt TWO, wieder aufzunehmen und die beiden Anliegen – beidseitige Radstreifen und MIV-Spurabbau – zu prüfen. Mit dem separaten Vorgehen können die Kurz- und Mittelfristmassnahmen wie geplant weiterlaufen (s. dazu die nachfolgenden Ausführungen).

Zu den Punkten 4 und 5

Im Projekt TWO sind kurz- und mittelfristig folgende Massnahmen geplant:

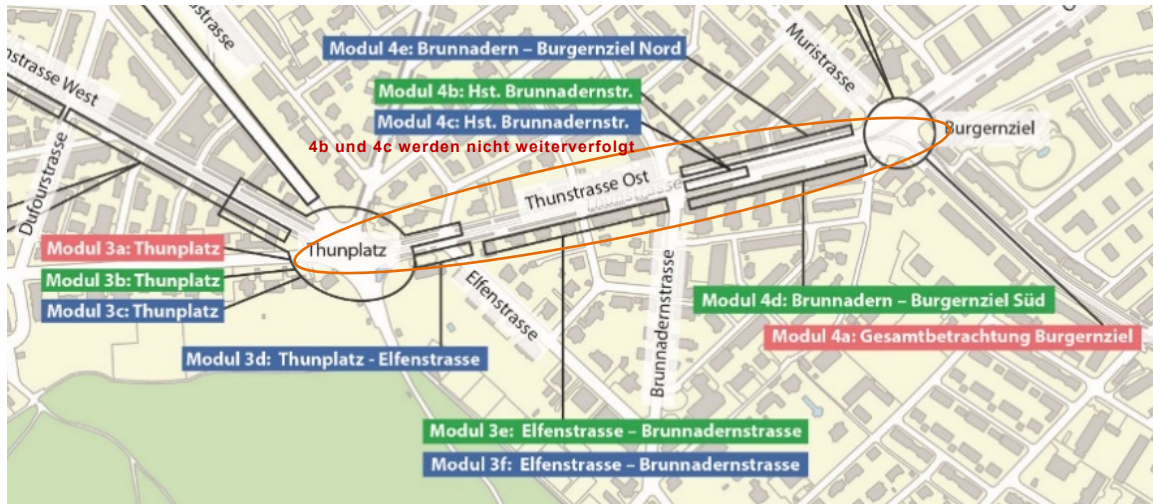


Abbildung: Module des Projekts Thunstrasse West und Ost im Perimeter Thunplatz-Burgernziel (blau: kurzfristig, grün: mittelfristig, rot: langfristig)

a) Thunplatz

Kurzfristig werden Verbesserungen für den Veloverkehr mittels Markierungen realisiert (3c). Ab 2030 folgt die gestalterische Aufwertung des Thunplatzes inklusive Erneuerung der Lichtsignalanlage (3b). Die Tramhaltestelle in der Kreiselmittle wird mittels Teilerhöhungen der Haltekanten hindernisfrei ausgebaut. Durch die Absenkung des Tramperrons in der Mitte wird auch eine hindernisfreie Querung des Tramtrassees im Bereich der Tramhaltestelle ermöglicht. Die Bushaltekante stadtauswärts wird in die Thunstrasse Ost verschoben und dort vollständig hindernisfrei ausgebaut. Die denkmalpflegerische wichtige Sichtachse aus der Thunstrasse West auf das Wasserschloss bleibt dadurch gewahrt.

b) Thunplatz-Elfenstrasse

Gemäss SRB 2026-36 vom 26. Februar 2026 soll geprüft werden, ob die Velospur ab Thunplatz bis Elfenstrasse stadtauswärts für mechanische Velos auf das Trottoir verlegt werden und E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h auf der Strasse verbleiben können.

c) Thunstrasse, Abschnitte Elfenstrasse – Brunnadernstrasse und Brunnadernstrasse – Burgernziel Süd (stadtauswärts)

Auf dem Abschnitt Elfenstrasse-Brunnadernstrasse erfolgt in einem ersten Schritt ab Höhe der Liegenschaft Thunstrasse 92 eine bauliche Trennung zur Verdeutlichung der Fuss- und Veloführung und zur Rückführung des Veloverkehrs auf die Fahrbahn. Durch diese klare Flächenzuweisung werden die Konflikte zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr minimiert (3f). Bewährt sich diese Trennung, wird sie stadtauswärts auf dem gesamten Abschnitt zwischen der Elfenstrasse und der Brunnadernstrasse umgesetzt. Das Trottoir wird wie bis anhin signalisiert: Fussweg, Velo gestattet, Motorfahräder verboten (3e).

Ab Brunnadernstrasse bis Burgernziel Süd werden mittelfristig Massnahmen für den Bus, den MIV, den Veloverkehr und zugunsten der Hindernisfreiheit realisiert. Rund zwei Drittel des Abschnitts sollen mit Alleebäumen bepflanzt werden. Es wird zusätzlich geprüft, ob gewisse Stellen bereits vorgängig mit mobilen Bäumen in entsprechenden Trogsystemen oder auf andere Weise begrünt werden können. Die Bushaltestelle stadtauswärts wird in westlicher Richtung verschoben und vollständig hindernisfrei ausgebaut. Der Veloverkehr wird auf einem baulich mit Höhenversatz von den MIV-Fahrspuren abgetrennten Radweg geführt. Dieser umfährt die Bushaltestelle rückwärtig (4d). Eine Gesamtanierung des ganzen Abschnittes inkl. Gleise und Haltestellen ist erst langfristig, ab 2035 bzw. 2040 realistisch (4a). Die Massnahmen sind dabei mit der vorgesehenen Langfristlösung aufwärtskompatibel.

d) Thunstrasse, Abschnitt Brunnadernstrasse – Burgernziel Nord (stadteinwärts)

Kurzfristig sind auf diesem Abschnitt Optimierungen für den Veloverkehr auf der Nordseite der Thunstrasse (stadteinwärts) geplant. Da die Gleislage des Trams und die Baumreihe bis zur langfristigen Gesamtanierung gegeben sind, kommt als Lösungsansatz nur eine rückwärtige Veloführung auf dem Trottoir in Frage. Die Flächen des Fuss- und Veloverkehrs werden baulich getrennt. Im Bereich der Tramhaltestelle besteht jedoch eine Engstelle mit grundsätzlich ungenügender Breite für eine Trennung. An dieser Stelle wird die Trennung deshalb als Pilot getestet. Die fünf gebührenpflichtigen Parkfelder, welche zwischen den Alleebäumen liegen, sollen aufgehoben werden, um Gefahrenstellen für den Veloverkehr zu vermeiden (4e).

e) Burgernziel (Fahrtrichtung Ostring)

Bei der Ausfahrt Burgernziel in Richtung Ostring fehlt auf dem ersten Abschnitt bis zur Liegenschaft Nr. 6 ein separates Veloangebot. Heute wird der Veloverkehr an dieser Stelle auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem MIV und anschliessend auf dem Trottoir, baulich abgetrennt vom Fussverkehr geführt. Um den Veloverkehr bereits ab Burgernziel auf dem Trottoir zu führen, werden zwei Elemente des bestehenden Geländers geöffnet; das Trottoir wird abgesenkt. Die kurzfristig angesetzte Massnahme verbessert auch die Erschliessung des Murifeld-Quartiers. Auf eine bauliche Trennung von Fuss- und Veloverkehr wird auf diesem kurzen Teilstück verzichtet. Zudem werden weitere kurzfristige Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit laufend geprüft (4f).

Fazit

Mit den im TWO-Projekt geplanten kurz- und mittelfristigen Massnahmen können zwar nicht alle, aber doch spürbare Verbesserungen in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Hindernisfreiheit und Begrünung umgesetzt werden. Nachhaltige und in diesem Sinne optimale Lösungen werden jedoch erst langfristig umsetzbar sein.

Zu Punkt 3

Stadtauswärts ist auf dem Abschnitt Brunnadernstrasse-Burgernziel Tempo 30 geplant; die Umsetzung ist für 2026 vorgesehen. Auf diesem Abschnitt ist die Dringlichkeit wegen dem nur sehr schmalen Radstreifen auf der Fahrbahn gross; zudem ist das Tram nicht betroffen. Die Einführung von Tempo 30 auf der ganzen Strecke ist vorerst nicht vorgesehen, da diese auch vom Tram befahren wird und es sich insbesondere um regionales Basisstrassennetz handelt; die Stadt kann darum nicht selber über das Temporegime entscheiden. Um die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr zu gewährleisten, wird er auf diesen Abschnitten auf dem Trottoir geführt.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die finanziellen und personellen Folgen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht konkret benannt werden.

Antrag

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

Bern, 20. Mai 2026

Der Gemeinderat