

## **Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GFL/EVP (Thomas Göttin, SP/Ueli Stückelberger, GFL): Koexistenz auf der Achse Thunstrasse-Ostring; Abschreibung**

Der Stadtrat hat am 8. März 2007 die folgende Motion (Thomas Göttin, SP/Ueli Stückelberger, GFL) erheblich erklärt und seither mehrmals Fristverlängerungen zur Erfüllung gewährt; zuletzt bis am 31. Dezember 2025.

Es gibt in der Stadt Bern kein mit der Achse Thunstrasse-Ostring vergleichbarer Abschnitt des Basisnetzes, welcher so direkt durch Wohnquartiere führt und eine ähnlich starke Verkehrsbelastung aufweist. Nebst dem Privatverkehr führen drei Tram- und zwei Buslinien über diese Strassen. Sie werden häufig von Fussgängerinnen überquert und von Velos benützt, da beidseits der Achse Wohnquartiere und Fussgängerziele liegen. Die Grenzwerte zur Luftreinhaltung und der Lärmbelastung werden regelmässig überschritten. Die Plätze Burgernziel, Thunplatz und Freudenbergerplatz gehören zu den unfallträchtigsten Verkehrsknoten der Stadt und des Kantons.

Hauptstrassen in Quartieren sind jedoch nicht nur Verkehrsachsen, sondern auch Stadträume, in welchen sich städtisches Leben abspielt. In den vergangenen Jahren haben andere Gemeinden gezeigt, dass auch bei stark befahrenen Strassen mit geeigneten Massnahmen die Koexistenz aller Benützerinnen markant verbessert werden kann. Die Erfahrungen von Köniz haben allerdings auch deutlich gemacht, dass dazu die Einführung der Höchstgeschwindigkeit 30 unabdingbar ist.

Folgende Ziele sind auf der Achse Thunstrasse-Ostring (eingeschlossen die Plätze Thunplatz, Burgernziel und Freudenbergerplatz) zu verwirklichen, um die Koexistenz aller Benützerinnen zu verbessern:

1. Erhöhung der Verkehrssicherheit und verbesserte Fortbewegungsmöglichkeit aller Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Senkung der Unfallzahlen, bessere Durchfahrtsmöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr, durchgehend sichere und befriedigende Veloverbindung, attraktivere Führung des Fussverkehrs, Kanalisierung des Privatverkehrs).
2. Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum (Sicherheitsempfinden, Orientierung, geringe Trennwirkung) und Aufwertung der angrenzenden Quartiere als Wohn- und Lebensraum (kein Ausweichverkehr). Die kommende Neugestaltung des Tramdepots Burgernziel ist zu berücksichtigen.
3. Reduktion der Luft- und Lärmbelastung bei überschrittenen Grenzwerten
4. Bessere Vernetzung von Grünräumen

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Vorlage zur besseren Koexistenz auf der Achse Thunstrasse-Ostring auszuarbeiten. Im Rahmen von Lösungsvarianten sind verschiedene Massnahmen einzeln und kombiniert zu prüfen, insbesondere aber die Einführung der Höchstgeschwindigkeit 30. Die gewählte Variante ist in den Quartierrichtplan des Stadtteils IV aufzunehmen und dem Stadtrat unter Angabe von Etappierungsmöglichkeiten und Priorisierung vorzulegen.

*Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GFL/EVP (Thomas Göttin, SP/Ueli Stückelberger, GFL), Michael Aebersold, Raymond Anliker, Christof Berger, Ruedi Keller, Andreas Flückiger, Margrith Beyeler-Graf, Andreas Zysset, Rolf Schuler, Liselotte Lüscher, Susanne Elsener, Hasim Sönmez, Annette Lehmann; Beat Zobrist, Giovanna Battagliero, Andreas Krummen; Miriam Schwarz; Rania Bahnan Büechi, Gisela Vollmer, Ursula Marti, Verena Furrer-Lehmann, Erik Mozsa, Nadia Omar, Barbara Streit-Stettler, Martin Trachsel, Conradin Conzetti, Peter Künzler.*

## Bericht des Gemeinderats

Auf der Achse Thunstrasse–Ostring zwischen Helvetiaplatz und Freudenbergerplatz bestehen verschiedene verkehrliche Defizite. Deshalb wurden im Rahmen des «Gesamtprojekts Thunstrasse – Ostring» (GTO) mehrere fachliche Planungen für diese Achse vorgenommen. Während die Sanierung des Abschnitts Ostring bereits 2019 erfolgte, mussten die Projektierungen für die übrigen Abschnitte zwischen Helvetiaplatz und Burgernziel jedoch sistiert werden, weil keine mehrheits- und bewilligungsfähigen Lösungen gefunden werden konnten. Auch eine verkehrliche Gesamtsicht, die der Gemeinderat im Jahr 2021 in Auftrag gab, brachte keine in allen Teilen befriedigende und umsetzbare Gesamtlösung.

Aufgrund der Erkenntnisse aus der verkehrlichen Gesamtsicht hat der Gemeinderat nun die Erarbeitung und Umsetzung von punktuellen Verbesserungsmassnahmen in Form von einzelnen Modulen beschlossen. 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. Zur Umsetzung der Module hat der Gemeinderat am 12. November 2025 zuhanden des Stadtrats eine Kreditvorlage verabschiedet, welche zwischen Kurz-, Mittel- und Langfrist-massnahmen unterscheidet.<sup>1</sup> Der Kreditantrag über rund 6,6 Mio. Franken beinhaltet die Umsetzung der Kurzfrist-massnahmen (Umsetzung ab Mitte 2026) sowie die Planung der Mittelfristmassnahmen (Umsetzung ab Mitte 2030). Der Projektierungskredit für die Langfristmassnahmen, die ab 2040 umgesetzt werden und für den Thunplatz und das Burgernziel nachhaltige Lösungen aufzeigen sollen, wird zu einem späteren Zeitpunkt beantragt. Das Gesamtprojekt GTO wird dagegen nicht weiterverfolgt, die bisher gesprochenen Kredite werden abgeschrieben.

Um vor Ort rasch Verbesserungen zu erzielen, wurden Ende Oktober bis Mitte November 2025 zusätzlich Sofortmassnahmen umgesetzt. Mittels Markierungsmassnahmen an den Haltestellen Helvetiaplatz und Luisenstrasse sowie auf weiteren Abschnitten der Thunstrasse wurden die Geh- und Fahrbereiche des Fuss- und Veloverkehrs visuell verdeutlicht und optisch getrennt<sup>2</sup>. Diese Sofortmassnahmen sind aufwärtskompatibel mit den geplanten kurz- und mittelfristigen Massnahmen.

Im Rahmen der Umsetzung der Kurz- und Mittelfristmassnahmen ab 2026 werden einzelne Anliegen der vorliegenden Motion insbesondere im verkehrlichen Bereich weiterbearbeitet und (mindestens teilweise) realisiert. So kann beispielsweise die Verkehrssicherheit durch eine durchgehend sichere Veloverbindung und eine bessere Trennung von Fuss- und Veloverkehr erhöht werden. Die in der Motion formulierten übergeordneten Zielsetzungen (insbesondere Punkte 2 bis 4) können hingegen aufgrund der Sistierung von GTO grösstenteils nicht oder nur beschränkt umgesetzt werden. Mit den geplanten punktuellen Verbesserungsmassnahmen kann weder eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum noch eine umfassende Aufwertung der angrenzenden Quartiere als Wohn- und Lebensraum erreicht werden. Auch eine reduzierende Wirkung auf die Luft- und Lärmbelastung ist mit den geplanten Massnahmen nicht zu erwarten.

Vor diesem Hintergrund beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat bzw. der zuständigen Kommission, die vorliegende Motion abzuschreiben. Dies scheint auch deshalb sinnvoll und zweckmässig, weil am 20. November 2025 bereits eine neue interfraktionelle Motion eingereicht wurde, die wesentliche Anliegen der vorliegenden Motion aufnimmt und Massnahmen zur Verbesserung der Ver-

<sup>1</sup> Siehe Medienmitteilung des Gemeinderats vom 13. November 2025: [www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell\\_ptk/gezielte-verbesserungen-auf-der-thunstrasse](http://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/gezielte-verbesserungen-auf-der-thunstrasse)

<sup>2</sup> Vgl. dazu im Detail die Antwort des Gemeinderats auf das Postulat Michael Daphinoff und Milena Daphinoff (CVP): Mehr Sicherheit auf gemischt genutzten Velo-Fussgängerflächen durch Verbesserung der (Boden-)Signalisation (2019.SR.000102)

kehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität auf dem Strassenabschnitt zwischen Thunplatz und Bürgerzielkreisel fordert. Sie ist verfügbar unter: [Motion Koexistenz Thunstrasse](#).

### **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzuschreiben.

Bern, 17. Dezember 2025

Der Gemeinderat