

Signatur: 2025.SR.0320
Geschäftstyp: Postulat
Erstunterzeichnende: Oliver Berger (FDP)
Mitunterzeichnende: Thomas Hofstetter, Ursula Stöckli, Simone Richner, Nicolas Lutz, Nik Eugster, Georg Häslar, Alexander Feuz, Bernhard Hess, Janosch Weyermann, Stephan Ischi, Thomas Glauser, Ueli Jaisli, Chantal Perriard
Einreichtdatum: 16. Oktober 2025

Postulat: Umsetzung Verordnung verkehrsorientierte Strassen; Ablehnung

Prüfauftrag

Dem Gemeinderat wird folgender Prüfauftrag erteilt:

Die rasche Umsetzung der Verordnung verkehrsorientierte Strassen, insbesondere mit folgenden Aspekten:

- Ein durchgängiges Basisnetz an verkehrsorientierten Strassen mit T50 ist zu planen und zu gewährleisten
- •Stoppen geplanter Vorhaben, welche T50 auf T30 auf verkehrsorientierten Strassen auf T30 oder T40 reduzieren wollen
- •Wiederherstellung T50 Regime auf verkehrsorientierten Strassen, bei denen T30 eingeführt wurde

Begründung

Die Motion Schilliger (NR, FDP LU) zur Strassenhierarchie («Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern») fordert, dass die Hierarchie im Schweizer Strassennetz erhalten bleibt und die Geschwindigkeitsregulierung danach ausgerichtet wird.

Die Motion wurde vom Schweizer Parlament überwiesen und beauftragt den Bundesrat, die Verkehrsregeln entsprechend zu überarbeiten. Bundesrat Rösli hat daraufhin eine Verordnung zu verkehrsorientierten Strassen ausgearbeitet.

Die Verordnung zu verkehrsorientierten Strassen regelt, dass auf diesen innerörtlichen Hauptverkehrsachsen grundsätzlich weiterhin die Geschwindigkeit von 50 km/h gilt. Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen darf nur noch bei objektiv nachweisbaren besonderen Gefahren oder Problemen (z. B. Unfallschwerpunkte, technisch nichtlösbarer Lärm) eingeführt werden. Kommunen und Städte müssen diese Ausnahmen spezifisch und gutachterlich begründen können. Als Standardmassnahme für Lärm- oder Umweltschutz sind zuerst alternative Massnahmen wie lärmarme Beläge einzusetzen.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Antwort des Gemeinderats

Für den Gemeinderat steht ausser Frage, dass die Einführung von Tempo 30 eine wirksame und kostengünstige Massnahme gegen den Verkehrslärm ist, die Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer macht und die Wohn- und Lebensqualität verbessert. Zu den Vorteilen von Tempo 30 und zur Kritik an der geplanten Bundeslösung verweist er auf die Medienmitteilung vom 4. Dezember 2025 des Schweizerischen Städteverbands (SSV), dessen Haltung der Gemeinderat teilt.¹ Die Stadt Bern hat zudem zusammen mit 600 Gemeinden den offenen Brief des Schweizerischen Ge-

¹ <https://staedteverband.ch/1639/de/bundesratlicher-vorschlag-zu-tempo-30-unverantwortlich-und-teuer?share=1>

meindeverbands (SGV) an Bundesrat Rösti «Gegen eine Einschränkung der Gemeindeautonomie bei der Anordnung von verkehrlichen Massnahmen» vom Herbst 2025 mitunterzeichnet.² Die Vernehmlassung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zur Revision der Signalisations- und Lärmschutzverordnung zur Umsetzung der Motion Schilliger dauerte bis zum 5. Dezember 2025. Der Bundesrat hat sich bisher noch nicht zu den Ergebnissen geäussert; die Verordnung ist nicht rechtskräftig.

Zu den Punkten 1 bis 3

Das regionale Basisstrassennetz stellt die verkehrliche Funktion von Strassen dar und dient der übergeordneten Verkehrslenkung. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) hat dieses 2023/2024 in einer Studie überprüft und punktuell reduziert.³ Damit ist ein durchgängiges Basisstrassennetz gewährleistet. Tempo 30 wird oder wurde an den Orten angestrebt, wo aufgrund der Lärmsanierung, zu der die Stadt Bern verpflichtet ist, oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit angezeigt und zulässig ist. Tempo 30-Abschnitte wurden und werden auf dem regionalen Basisstrassennetz im Übrigen nicht nur auf Stadtgebiet umgesetzt, sondern sind ein breit anerkanntes Vorgehen.

Die Stadt Bern hält sich bei der Planung der Reduktion der Höchstgeschwindigkeit an die Vorgaben des Kantons, welcher dem Vorhaben zustimmen muss, bevor es publiziert wird. Diesem offiziellen Verfahren geht die Abstimmung mit den Wirtschaftsverbänden, BERNMOBIL und den Quartierorganisationen voraus. Liegen berechnete Gründe für die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 vor, wird die Stadt Bern weiterhin im Rahmen ihrer Möglichkeiten und Praxis diese Planungen an die Hand nehmen bzw. fortsetzen.

Der Grosse Rat des Kantons Bern hatte im November 2024 eine Motion überwiesen, die ein Moratorium für die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen forderte⁴. Im November 2025 hat der Gemeinderat zur Kenntnis genommen, dass der Kanton – gestützt auf ein von der Gemeinde Köniz ausgelöstes Rechtsverfahren – nicht länger an seinem Moratorium festhält. Konkret bedeutet dies, dass die Gemeinden seither wieder die Zustimmung des Kantons zur Publikation von geplanten Tempo-30-Einführungen auf verkehrsorientierten Strassen erhalten und das entsprechende Verfahren mit einer Verkehrspublikation auslösen können. Dies stützt die Haltung des Gemeinderats bezüglich der Einführung von Tempo 30.

Die vom Postulat geforderte «Wiederherstellung» des Tempo-50-Regimes auf Strassen, wo die Höchstgeschwindigkeit bereits auf Tempo 30 reduziert wurde, ist weder im Verordnungsentwurf verlangt, noch entspricht sie der aktuellen, von einer klaren Mehrheit der Bevölkerung mitgetragenen Verkehrspolitik des Gemeinderates hin zu einer nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilität.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Keine.

² https://www.chgemeinden.ch/wAssets/docs/newsroom/251105_Offener_Brief_Gemeinden_Staedte_final_5.11_d.pdf

³ <https://www.bern-mittelland.ch/de/themen/verkehr/projekte/Aktualisierung-des-regionalen-Basisstrassennetzes-MIV.php>

⁴ <https://www.rr.be.ch/de/start/beschluesse/suche/geschaeftsdetail.html?gnumber=2024.RRGR.153>

Antrag

Der Gemeinderat beantrag dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 25. März 2026

Der Gemeinderat