

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Telefon 031 370 40 70

info@bernmittelland.ch
www.bernmittelland.ch

Bern, 21. August 2026

Stellungnahme der RKBM zur Vernehmlassung des Bundes
«Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45»

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu der im Titel erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM vertritt 74 Gemeinden rund um Bern und damit knapp 40 Prozent der Berner Kantonsbevölkerung. Im Gebiet der RKBM befinden sich rund 50 Prozent der Arbeitsplätze des Kantons Bern. Die RKBM koordiniert gemeindeübergreifende Aufgaben und realisiert gemeinsame Planungen und Projekte in den Bereichen Raumplanung, Verkehr, Kultur, Regionalpolitik, Energieberatung und Wirtschaft.

Gerne senden wir Ihnen unsere Rückmeldungen gemäss Fragebogen, welchen wir auch online ausgefüllt haben.

Fragebogen

1. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage: Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

➔ *Nein*

Anmerkungen:

Die RKBM begrüsst eine gesamtheitliche und langfristige Betrachtung der Verkehrsinfrastrukturentwicklung. Das ETH-Gutachten «Verkehr 2045», auf welchem die Vorlage beruht, deckt jedoch nicht sämtliche Aspekte einer umfassenden Analyse ab. Die Analyse erfolgte unter Rahmenbedingungen, welche ihren Nutzen einschränken: Eine vertiefte Prüfung der über 500 Projekte war angesichts des vorgegebenen Budgets und Terminplans nachvollziehbarerweise nicht möglich. Einige wichtige Aspekte wurden daher nicht berücksichtigt, wie wir bei Frage 2 im Detail ausführen.

2. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage: Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

➔ *Ja*

Anmerkungen:

Folgende Aspekte sind aus Sicht der RKBM stärker zu berücksichtigen:

- Eine integrierte Betrachtung von Mobilität, Siedlungs- und Raumentwicklung ist unerlässlich. Infrastrukturvorhaben beeinflussen die räumliche Entwicklung, die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und die Lebensqualität

langfristig und sind deshalb mit den raumplanerischen Zielsetzungen von Bund, Kantonen und Regionen abzustimmen. Die künftige Infrastrukturplanung soll daher verkehrliche, räumliche, gesellschaftliche und städtebauliche Aspekte gleichwertig berücksichtigen sowie eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtperspektive einnehmen.

- ▶ Ebenfalls scheint eine Einbettung in übergeordnete Strategien und deren Ziele kaum oder gar nicht stattgefunden zu haben – beispielsweise in die verkehrspolitischen Zielsetzungen zum Modal-Split und zur Steuerung der Verkehrsnachfrage, aber auch in die klima- und energiepolitischen Ziele des Bundes.
- ▶ Das Kriterium «Politische Akzeptanz / Einbezug der Bevölkerung» spielt eine entscheidende Rolle bei der Umsetzbarkeit der Massnahmen. Nur so lassen sich Verzögerungen minimieren. Eine zukunftsfähige Governance der Infrastrukturplanung soll deshalb die politische und gesellschaftliche Akzeptanz sowie den frühzeitigen Einbezug der betroffenen Bevölkerung als zentrale Erfolgsfaktoren ausdrücklich berücksichtigen und als Bewertungsparameter für die Priorisierung künftiger Infrastrukturvorhaben aufnehmen.
- ▶ Basis für eine langfristig nachhaltige Planung im Bereich Eisenbahninfrastruktur muss eine Angebotsplanung sein. Der RKBM fehlt das entsprechende Angebotskonzept des Bundes.
- ▶ Bei den Massnahmen im Bereich Eisenbahninfrastruktur wurden die Auswirkungen auf das Gesamtsystem Schiene und insbesondere die damit verbundenen Angebote ungenügend berücksichtigt. Diverse kleinere Massnahmen wurden repriorisiert, obwohl sie als Ergänzung zu den Grossprojekten wesentlich sind. Dadurch wird die Wirkung der Investitionen in die Grossprojekte signifikant reduziert.

3. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage: Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

➔ *Ja mit Vorbehalt*

Anmerkungen:

Die RKBM begrüsst eine gesamtheitliche langfristige Betrachtung der Verkehrsinfrastrukturentwicklung. Die Schnürung eines Gesamtpakets gefährdet jedoch die bisher erfolgreiche Arbeitsweise in den drei Bereichen Agglomerationsverkehr, Schienenverkehr und Autobahnen. Die RKBM befürchtet, dass einerseits bei der Bündelung des Gesamtpakets fachliche Aspekte gegenüber regionalpolitischen Aspekten weniger Gewicht erhalten. Andererseits können einzelne umstrittene Projekte zu einer Verzögerung bei anderen Projekten führen. Insbesondere die bereits beschlossenen Bahninfrastrukturprojekte dürfen nicht weiter verzögert werden. Dass weiterhin separate Bundesbeschlüsse zur Finanzierung erfolgen, ist somit wichtig, um vollständige Blockaden bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems zu vermeiden.

Ausbau Bahninfrastruktur

4. Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur: Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

➔ *Ja mit Vorbehalt*

Anmerkungen:

Die RKBM vermisst eine übergeordnete gesamtheitliche Angebotskonzeption. Die Repriorisierung von kleineren Massnahmen zu Gunsten neuer Grossprojekte ist für die RKBM nicht nachvollziehbar.

5. Ausbauschritt 2027 – Grundsatzentscheid: Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierungen» einverstanden?

➔ *Nein*

Anmerkungen:

Die Region Bern-Mittelland profitiert vom Ausbau des Bahnhofknotens Bern und würde auch von den Schlüsselprojekten des Ausbauschritts 2027 profitieren. Jedoch sind die «kleinteiligen Optimierungen» im Gesamtsystem

Schiene ebenfalls von hoher Wichtigkeit und vielfach entscheidend für die volle Wirkungsentfaltung der Schlüsselprojekte.

6. Ausbauschritt 2027 – Schlüsselprojekt: Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

→ *Ja mit Vorbehalt*

Anmerkungen:

Die RKBM begrüsst, dass der Bund die Wendegleise in Münsingen und Bern Brünnen als strategische Elemente mit regionaler Wirkung einstuft.

Die RKBM spricht sich nicht gegen die strategischen Netzelemente von nationaler Bedeutung aus. Aufgrund der damit verbundenen hohen Kosten befürchtet sie jedoch, dass die Umsetzung anderer wichtiger Massnahmen darunter leiden könnte.

7. Ausbauschritt 2027 – ERTMS-Strategie: Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

→ *Ja mit Vorbehalt*

Anmerkungen:

Die RKBM begrüsst Massnahmen zur Kapazitätssteigerung auf der bestehenden Infrastruktur. Erste Erfahrungen aus der Westschweiz zeigen jedoch, dass der erwartete Nutzen bislang noch nicht erreicht wurde.

8. Ausbauschritt 2027 – Ergänzungsmassnahmen: Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

→ *Nein*

Anmerkungen:

Die Ergänzungsmassnahmen werden – wie bereits ausgeführt – ungenügend priorisiert.

9. Anpassung von bestehenden Beschlüssen: Sind Sie mit den Anpassungen im Programmvolumen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

→ *Nein*

Anmerkungen:

Aufgrund des fehlenden übergeordneten Angebotskonzepts sind die Anpassungen nicht nachvollziehbar. Dies gilt insbesondere, weil einige der Infrastrukturvorhaben, auf die verzichtet werden soll, für die Wirksamkeit bereits in Umsetzung befindlicher Grossprojekte – wie beispielsweise des Ausbaus des Knotens Bern – von Bedeutung sind.

10. Weitere Massnahmen – Planungsprozess: Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einem Ausbauschritt aufgenommen werden können?

→ *Ja mit Vorbehalt*

Anmerkungen:

Die RKBM begrüsst die Absicht, bei den Planungen die Kostengenauigkeit zu verbessern. Jedoch ist der damit verbundene Planungsprozess nicht bekannt. Daher sind die konkreten Auswirkungen für die RKBM nicht abschätzbar.

11. Weitere Massnahmen – Entscheid Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen: Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

→ *Ja mit Vorbehalt*

Anmerkungen:

Die RKBM sieht die Vorteile dieser Massnahme. Jedoch ist auch hier der vorgesehene Prozess noch unklar – beispielsweise, wie definiert wird, was regionale Schlüsselprojekte und was Ergänzungsmassnahmen sind. Die RKBM erachtet es als wichtig, dass dazu auch die Planungspartner des Bundes verbindlich einbezogen werden.

12. Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur: Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

→ Ja

13. Weitere Bemerkungen – Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

→ Ja

Anmerkungen:

Die RKBM vermisst in der Vorlage Erläuterungen zum Güterverkehr: Wurden entsprechende Kapazitäten einkalkuliert? Der Wirtschaftsverkehr ist ebenfalls zu berücksichtigen.

Von den **repriorisierten Bahninfrastrukturprojekten** ist die RKBM teilweise direkt, teilweise indirekt betroffen. Zu folgenden Projekten hat die RKBM konkrete Rückmeldungen:

- ▶ Vidmarhallen – Liebefeld – Köniz: Doppelspur: Die RKBM nimmt positiv zur Kenntnis, dass weiterhin finanzielle Mittel reserviert bleiben sollen und der Bund damit die Bedeutung des Projekts grundsätzlich anerkennt. Es handelt sich jedoch trotzdem um eine Repriorisierung, die für die RKBM nicht nachvollziehbar ist. Der damit verbundene Angebotsausbau auf der S6 ist für die Region von hoher Bedeutung. Die RKBM beantragt daher die Umsetzung gemäss AS35.
- ▶ Melchenbühl – Gümligen: Doppelspur: Das Projekt spielt eine wichtige Rolle bei der raumplanerischen und städtebaulichen Weiterentwicklung des entsprechenden Perimeters und ist zudem notwendig für Angebotsverdichtungen auf der Linie. Die RKBM beantragt eine Umsetzung gemäss bisheriger Planung.
- ▶ Bowil – Signau: Verlängerung Doppelspur: Die RKBM nimmt positiv zur Kenntnis, dass weiterhin finanzielle Mittel reserviert bleiben sollen und der Bund somit die Bedeutung des Projekts grundsätzlich anerkennt. Das Projekt spielt erstens eine wichtige Rolle für Angebotsverbesserungen im Aaretal. Eine Umsetzung gemäss AS35 ist für die RKBM deshalb wichtig, damit das Angebot in Hinblick auf den Ausbau des Lötschbergtunnels endlich bedarfsgerecht verbessert werden kann. Zweitens ist das Projekt auch Voraussetzung für die geplanten Angebotsverbesserungen im Korridor Konolfingen – Langnau.
- ▶ Aeßlingen: Ausbau Kreuzungsstation: Aufgrund des Fehlens eines Angebotskonzepts sind die Auswirkungen des Verzichts für die RKBM nicht abschätzbar. Möglicherweise würde die Erreichbarkeit der Agglomeration Bern aus dem Korridor Burgdorf – Solothurn durch den Verzicht beeinträchtigt, was sich insbesondere beim Berufs- und Ausbildungsverkehr negativ auf den Modal-Split auswirken würde.

Ausbau der Nationalstrasse

14. Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen: Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028 – 2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neusten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?

→ Ja

15. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Kapazitätserweiterungsprojekte: Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenden Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?

→ Ja mit Vorbehalten

Anmerkungen:

Die RKBM begrüsst ausdrücklich die Aufnahme des Projekts Bypass Bern-Ost in das Gesamtportfolio.

Die Notwendigkeit der Wiederaufnahme des Projekts «Wankdorf – Schönbühl» wird von der RKBM in Frage gestellt. Die Bevölkerung der Region Bern-Mittelland und insbesondere der betroffenen Gemeinden Bern, Ittigen, Zollikofen, Moosseedorf und Urtenen-Schönbühl hat den Ausbau der Autobahnen in der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2024 abgelehnt. Die RKBM hat im Rahmen des Agglomerationsprogramms Bern der fünften Generation bereits aufgezeigt, dass der Ausbau der Autobahn auf diesem Abschnitt für die Abwicklung des Verkehrs in der Agglomeration Bern nicht notwendig ist. Im Rahmen der Arbeiten zum Agglomerationsprogramm Bern der sechsten Generation wird die RKBM zudem überprüfen, inwiefern der von der Region bisher gewünschte Halbanschluss Grauholz aus regionaler Perspektive weiterhin nötig ist.

Die RKBM beantragt, die Notwendigkeit der Wiederaufnahme des Ausbauprojekts zu überprüfen. Allenfalls könnte auch eine Pannenstreifenumnutzung (PUN) eine zielführende Alternative darstellen. Unabhängig von einem allfälligen Ausbau oder einer PUN sind sowohl Lösungen für das Abwasser, das zurzeit ungereinigt von der Autobahn in die Urtenen fliesst, als auch für den Lärmschutz in Urtenen-Schönbühl und Moosseedorf notwendig.

16. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Realisierungshorizonte: Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

➔ *Nein*

Anmerkungen:

Die RKBM ist mit der Zuteilung des Projekts «Bypass Bern-Ost» in den Realisierungshorizont «Weitere» nicht einverstanden. Sie beantragt die Umsetzung des Projekts im Horizont 2055 und erwartet, dass der Bundesrat das Generelle Projekt noch vor der Festlegung der Eckwerte zum STEP 2031 genehmigt. Folgende Gründe sprechen für eine höhere Priorisierung und raschere Realisierung:

- ▶ Der Bypass Bern-Ost beseitigt einen neuralgischen Engpass auf der Autobahn A6, trägt zur Verbesserung der Resilienz des Nationalstrassennetzes in der Region Bern bei und schafft Raum für neue ÖV-, Fuss- und Veloangebote.
- ▶ Das Vorhaben ist weit mehr als ein reines Verkehrsprojekt: Mit der Verlegung der A6 in einen Tunnel eröffnet sich die Chance für eine umfassende und koordinierte Transformation und städtebauliche Reparatur eines bedeutenden Siedlungsraums. Bestehende Quartiere lassen sich vernetzen, vom Durchgangsverkehr entlasten und so lebenswerter gestalten. Auch kommt dem Raum Bern-Ost eine wichtige Rolle bei der Bereitstellung von zusätzlichem Wohnraum zu.
- ▶ Das Projekt hat Modellcharakter für die Entwicklung von grossen Infrastrukturvorhaben in den Agglomerationen. Die Zusammenarbeit der Projektträger Bund, Kanton, Region und Gemeinden sowie der Einbezug der Bevölkerung in den Planungsprozess sind beispielhaft. Den Arbeiten geht eine gemeinsam definierte Entwicklungsvision, festgehalten in einem Leitbild, voraus. Unterschiedliche Interessen wurden über verschiedene Partizipationsformate frühzeitig berücksichtigt. Dank des breit abgestützten Prozesses verfügt der Bypass Bern-Ost über eine hohe Akzeptanz bei den beteiligten Akteuren und in der Bevölkerung, was die Realisierungschancen des Projekts wesentlich erhöht.
- ▶ Das Projekt weist zudem eine weit fortgeschrittene Planungsreife auf. Die aktuellen Planungsgrundlagen sind auf den Zeithorizont 2050 ausgerichtet. Eine Verzögerung auf unbestimmte Zeit würde die Aktualität der Grundlagen gefährden und zu erheblichen Mehrkosten führen.

17. Ausbauschritt 2027: Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschritt 2027 einverstanden.

➔ *Keine Rückmeldung*

18. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz: Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glatttalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?

→ *Keine Rückmeldung*

19. Weitere Bemerkungen: Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

→ *Ja*

Anmerkungen:

Die im Erläuternden Bericht formulierten Grundsätze (Erläuternder Bericht, Kap. 3.1), insbesondere die verkehrsträgerübergreifende und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Infrastrukturplanung, sind konsequent auch bei der Vergabe der verfügbaren Mittel zu berücksichtigen.

Art. 1 Buchstabe b des Bundesbeschlusses stellt 200 Millionen Franken für die Planung noch nicht beschlossener Projekte sowie den damit zusammenhängenden Landerwerb bereit. Der Beschluss enthält jedoch keine Kriterien, nach welchen Massgaben diese Mittel auf die in Frage kommenden Projekte zu verteilen sind.

Projekte mit hoher politischer Machbarkeit – das heisst Projekte, die neben einem fortgeschrittenen Planungsstand auch auf eine breite Akzeptanz bei den regionalen Planungspartnern und in der lokalen Bevölkerung zählen können – weisen wesentliche Vorteile gegenüber politisch umstrittenen Vorhaben auf. Sie sind in der Regel schneller realisierbar, verursachen geringere Planungs- und Rechtsmittelkosten und ermöglichen einen effizienteren Einsatz öffentlicher Mittel.

Das Kriterium der politischen Machbarkeit ist deshalb nicht lediglich ein qualitativer Faktor, sondern ein relevantes Vergabekriterium mit unmittelbaren Auswirkungen auf die Realisierbarkeit, die Wirtschaftlichkeit und die langfristige Wirkung von Infrastrukturinvestitionen.

Programm Agglomerationsverkehr

20. Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation: Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

→ *Ja mit Vorbehalten*

Anmerkungen:

Die RKBM ist erfreut, dass der Bund die hohe Wirksamkeit des Programms der Agglomeration Bern anerkennt und somit ein Beitragssatz von 45 % resultiert. Mit der Beurteilung von einzelnen Massnahmen sind wir jedoch nicht einverstanden – wir verweisen dazu auf die entsprechende Stellungnahme des Kantons Bern im Rahmen der Vernehmlassung zum Programm Agglomerationsverkehr der fünften Generation. Die RKBM teilt auch die darin enthaltenen übergeordneten Anliegen – insbesondere die stärkere Würdigung des bernischen Ansatzes mit den Regionalen und Kantonalen Angebotskonzepten ÖV und den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) sowie die bessere Nachvollziehbarkeit der Begründungen im Rahmen der Prüfberichte.

21. Weitere Bemerkungen zum Programm Agglomerationsverkehr: Haben Sie weitere Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

→ *Nein*

Weiteres

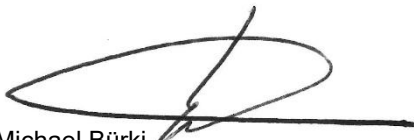
22. Weitere Bemerkungen zur gesamten Vorlage: Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

→ *Nein*

Wir begrüßen die gesamtheitliche Betrachtung der Verkehrsinfrastruktur und insbesondere die zusätzlichen Mittel für den Bahninfrastrukturfonds. Wie insbesondere bei den Fragen 2 und 5 ausgeführt, haben wir jedoch grundsätzliche Vorbehalte und sind kritisch gegenüber einer einseitigen Priorisierung von Grossprojekten auf Kosten der flächigen kleinen Optimierungen, welche entscheidend sind sowohl für das Funktionieren des Gesamtsystems als auch der Grossprojekte. Erfreut sind wir über die positive Bewertung des Agglomerationsprogramms Bern der fünften Generation.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Regionalkonferenz Bern-Mittelland



Michael Bürki
Präsident Geschäftsleitung RKBM



Giuseppina Jarrobino
Geschäftsführerin RKBM



Stefan Meier
Präsident Kommission Raumplanung RKBM



Selina Rasmusen
Fachbereichsleiterin Raumplanung RKBM



Thomas Iten
Präsident Kommission Verkehr RKBM



Timo Krebs
Fachbereichsleiter Verkehr RKBM