Fokusraum Bern-Ost
Kanton Bern
Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Stadt Bern
Gemeinde Muri bei Bern
Gemeinde Ostermundigen

Bern, 3. September 2026

Vernehmlassung des Bundes - Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Planungspartner des Fokusraums Bern-Ost, der Kanton Bern, die Regionalkonferenz Bern-Mittelland, die Stadt Bern und die Gemeinden Muri b. Bern und Ostermundigen, danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse «Verkehr '45» Stellung nehmen zu können. Nachfolgend erhalten Sie die grundsätzlichen Anliegen und Bemerkungen der Planungspartner des Fokusraums Bern-Ost zur Vernehmlassungsvorlage.

Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

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

Ja, mit Vorbehalten

Begründung:

Der Bund orientiert sich bei der Erarbeitung der Vernehmlassungsvorlage zur Botschaft 2027 weitgehend an den Erkenntnissen und Empfehlungen des ETH-Gutachtens «Verkehr 2045». Aus Sicht der Planungspartner des Fokusraums Bern-Ost bildet das Gutachten eine Basis für die Weiterentwicklung der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur und zeigt bestehende Optimierungspotenziale auf.

Gleichzeitig fokussiert die Analyse stark auf verkehrliche und betriebliche Kriterien, während räumliche Fragestellungen sowie die Abstimmung von Siedlung und Verkehr nur am Rande

berücksichtigt werden. Damit bleiben wesentliche Aspekte einer nachhaltigen und gesamtheitlichen Infrastrukturplanung unberücksichtigt.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

Ja

Begründung:

Folgende Kriterien sind in der Infrastrukturplanung zwingend zu berücksichtigen:

a) Gesamtheitliche Beurteilung

Für die unterzeichnenden Planungsträger des FRBO ist eine integrale Betrachtung von Verkehr, Siedlung und Raumentwicklung unerlässlich. Infrastrukturvorhaben beeinflussen die räumliche Entwicklung, die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und die Lebensqualität langfristig und müssen deshalb mit den raumplanerischen Zielsetzungen von Bund, Kantonen, Regionen und Gemeindeabgestimmt werden.

Die Infrastrukturplanung soll daher verkehrliche, räumliche, gesellschaftliche und städtebauliche Aspekte umfassend berücksichtigen sowie eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtperspektive einnehmen.

b) Politische Akzeptanz

Die ETH-Studie, auf welche sich die Botschaft des Bundes zur Infrastrukturentwicklung stützt, basiert weitgehend auf verkehrlichen und quantitativen Kriterien. Aus Sicht der Raumplanung greift dieser Ansatz zu kurz, da ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Realisierung von Infrastrukturvorhaben weitgehend unberücksichtigt bleibt: die politische und gesellschaftliche Akzeptanz sowie die Einbindung der betroffenen Bevölkerung.

Neben der Finanzierbarkeit der Infrastrukturentwicklung sind auch deren Umsetzbarkeit sicherzustellen und das Risiko langwieriger Verzögerungen zu minimieren. Ob ein Projekt umgesetzt werden kann, hängt nicht allein von seiner verkehrlichen Wirkung oder seiner Wirtschaftlichkeit ab, sondern ebenso davon, ob es von den betroffenen Gemeinden und der Bevölkerung mitgetragen wird.

Ein frühzeitiger Einbezug der Bevölkerung ist kein Hindernis für eine effiziente Planung – im Gegenteil. Viele Verzögerungen entstehen gerade, weil die Anliegen der Bevölkerung und der Standortgemeinden erst in einer späten Projektphase in die Planung einfliessen.

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 diese als Bewertungsparameter für die Priorisierung von Infrastrukturvorhaben aufnehmen.

c) Verträglichkeit der Infrastruktur

Im Rahmen der Überprüfung *Verkehr '45* wurden die Verträglichkeit von Infrastrukturvorhaben sowie deren Einbettung in bestehende Siedlungsstrukturen bislang unzureichend be-

rücksichtigt. Die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass die Realisierbarkeit grosser Infrastrukturvorhaben wesentlich davon abhängt, wie gut sie in Siedlung, Landschaft und Lebensraum eingebettet sind und ob sie von der Bevölkerung mitgetragen werden.

Verkehrsinfrastrukturen werden heute teilweise als erhebliche Belastung für Bevölkerung und Siedlungsraum wahrgenommen und verursachen hohe Sanierungs- und Anpassungskosten. Grossinfrastrukturprojekte prägen den Raum über Generationen hinweg. Deshalb sind sie so zu konzipieren, dass sie langfristig siedlungsverträglich, umweltverträglich und für künftige Generationen zumutbar sind.

Die Verträglichkeit der Infrastruktur soll deshalb als eigenständiges Bewertungskriterium in die Priorisierung von entsprechenden Vorhaben einfliessen. Damit können zukünftige Belastungen reduziert und kostenintensive Sanierungs- und Anpassungsmassnahmen möglichst vermieden werden.

Antrag 1:

Die Planungspartner des Fokusraums Bern-Ost beantragen, dass die Infrastrukturplanung eine gesamtheitliche Perspektive einnimmt und raumplanerische Kriterien als zentrales Rückgrat der Planung stärker berücksichtigt.

Insbesondere sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Die Infrastrukturplanung soll räumliche, verkehrliche, gesellschaftliche und städtebauliche Aspekte angemessen miteinbeziehen.
- Die Ziele der Abstimmung von Siedlung und Verkehr – ein zentrales Paradigma der Schweizer Raumplanung – sind konsequent weiterzuverfolgen und umzusetzen.
- Die Kriterien «Politische Akzeptanz / Einbezug der Bevölkerung» sowie «Verträglichkeit der Infrastruktur» sind als Bewertungsparameter für die Priorisierung von Grossinfrastrukturprojekte aufzunehmen.

Ausbau der Nationalstrassen

Strategisches Entwicklungsprogramm der Nationalstrassen

15. Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?

Bemerkungen:

Die Planungspartner des Fokusraums Bern-Ost begrüssen ausdrücklich die Aufnahme des Projekts Bypass Bern-Ost in das Gesamtportfolio des ASTRA und werten dies als wichtiges Bekenntnis des Bundes zum Projekt. Gleichzeitig bedauern sie, dass das Vorhaben nicht höher priorisiert wird (s. Antwort Frage 16).

Zu den weiteren Projekten äussern sich die Planungspartner separat.

16. Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

Nein

Begründung:

Die Planungspartner des Fokusraums Bern-Ost sind mit der Einstufung des Projekts «*Bypass Bern-Ost*» in den Realisierungshorizont «Weitere» nicht einverstanden.

Der Bypass Bern-Ost hat Modellcharakter für die Entwicklung von Grossinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen. Er weist eine hohe strategische Bedeutung auf und erfüllt die wesentlichen Voraussetzungen für eine zeitnahe Umsetzung. Aus folgenden Gründen ist das Projekt dem Realisierungshorizont 2055 zuzuordnen:

a) Projektreife
Das Projekt weist eine weit fortgeschrittene Planungsreife auf. Die Arbeiten am Generellen Projekt sind abgeschlossen und stehen kurz vor der anschliessenden Konsultation des Kantons. Die aktuellen Planungsgrundlagen sind auf den Zeithorizont 2050 ausgerichtet. Die notwendigen Begleitplanungen sind so aufgegleist, um rechtzeitig die nächste Planungsphase (Ausführungsprojekt) im Hinblick auf eine Realisierung in diesem Zeitraum einleiten zu können.

Eine Verzögerung auf unbestimmte Zeit würde die Aktualität der Grundlagen gefährden, könnte zu erheblichen Mehrkosten für alle beteiligten Planungspartner führen und würde zu grosser Planungsunsicherheit führen. Zudem würde der bereits geleistete Planungsaufwand nicht angemessen berücksichtigt.

b) Breite Abstimmung und Akzeptanz
Die Zusammenarbeit der Planungsträgerinnen und Planungsträger des Fokusraums Bern-Ost sowie der Einbezug von Bevölkerung und Behörden im bisherigen Planungsprozess sind beispielhaft. Ausgehend von einer gemeinsamen Entwicklungsvision wurde das Generelle Projekt des Bypass Bern-Ost durch die Planungspartner des Fokusraums Bern-Ost gemeinsam entwickelt und wird von diesen mitgetragen.

Das Leitbild Fokusraum Bern-Ost hält diese gemeinsame Entwicklungsvision fest, welche durch die Planungspartner schrittweise umgesetzt wird. Unterschiedliche Interessen wurden über verschiedene Partizipationsformate frühzeitig einbezogen und haben die Entwicklung des Projekts weitgehend geprägt.

Dank dieses breit abgestützten Entstehungsprozesses verfügt der Bypass Bern-Ost über eine hohe Akzeptanz bei den beteiligten Akteuren und in der Bevölkerung, was die Realisierungschancen des Projekts wesentlich erhöht. Eine auf unbestimmte Zeit verschobene Realisierung stellt diese Akzeptanz in Frage.

c) Integrale Planung und Bedeutung für die räumliche Entwicklung
Der Bypass Bern-Ost ist weit mehr als ein Verkehrsprojekt. Er ist ein zentrales Element einer ausgewogenen und breit abgestimmten Entwicklungsstrategie für den Osten von Bern. Gleichzeitig ist er auch ein wesentlicher Bestandteil eines Gesamtsystems, das zur Verbesserung der Resilienz und Robustheit des Nationalstrassennetzes in der Region Bern beiträgt.

Die Verlagerung der Autobahn in einen Tunnel bietet neue Möglichkeiten für die koordinierte Entwicklung von Siedlung, Freiraum und Verkehr. Eine Verzögerung des Vorhabens wird sich negativ auf das Gesamtsystem der Nationalstrassen und auf das Entwicklungspotential der Region auswirken.

Angesichts des prognostizierten Bevölkerungswachstums in der Agglomeration Bern kommt dem Fokusraum Bern-Ost eine wichtige Rolle bei der Bereitstellung von zusätzlichem Wohnraum zu. Die freiwerdende Fläche erlaubt die massgebliche Erhöhung der Nutzungsdichte im gesamten Berner Osten. Die heutige Lage der Infrastruktur verhindert die Schaffung von neuen lokalen Zentren. Die Realisierung des Bypass Bern-Ost dient deshalb der Erfüllung dieser zentralen Vorgabe des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes.

Heute treiben verschiedene Planungspartner Projekte im Fokusraum Bern-Ost voran. Diese Entwicklungen bieten die Chance für die umfassende und koordinierte Transformation des stark beanspruchten Siedlungsraums. Indem er die Autobahn A6 in einen Tunnel verlegt, ermöglicht der Bypass Bern-Ost eine städtebauliche Reparatur. So können getrennte Quartiere wieder miteinander vernetzt, vom Durchgangsverkehr entlastet und somit die Planungsfehler der Vergangenheit korrigiert werden. Der Bypass Bern-Ost ist ein vorbildliches Modell für die integrierte Infrastrukturplanung.

Antrag 2:

Die Planungspartner des Fokusraums Bern-Ost fordern die planmässige Weiterführung der Projektierungsarbeiten sowie die Realisierung des Projekts im Horizont 2055. Sie erwarten zudem, dass der Bundesrat das Generelle Projekt noch vor der Festlegung der Eckwerte zum STEP 2031 genehmigt.

Weitere Bemerkungen

19. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

Ja

Bemerkung:

Die im erläuternden Bericht formulierten Grundsätze (Erläuternder Bericht, Kap. 3.1), insbesondere die verkehrsträgerübergreifende und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Infrastrukturplanung, müssen auch bei der Vergabe der verfügbaren Mittel konsequent berücksichtigt werden.

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. Dadurch können die angestrebten verkehrlichen, wirtschaftlichen oder gesellschaftlichen Wirkungen früher erzielt werden, sodass Bevölkerung und Wirtschaft rascher von den Investitionen profitieren können.

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. Ziel ist ein effizienter und haushälterischer Umgang mit den begrenzten öffentlichen Mitteln.

Antrag:

Projekte, die einen wichtigen Beitrag zur abgestimmten Siedlungsentwicklung leisten und die aufgrund einer breiten Akzeptanz bei den regionalen Planungspartnern sowie in der lokalen Bevölkerung eine hohe politische Machbarkeit aufweisen, sind bei der Zuweisung von Planungsgeldern verbindlich zu berücksichtigen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseren Anliegen.

Freundliche Grüsse

Aline Trede
Regierungsrätin Direktion für Inneres und Justiz Kanton Bern

Evi Allemann
Regierungsrätin Bau- und Verkehrsdirektion Kanton Bern

Michael Bürki
Präsident der Geschäftsleitung Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Marieke Kruit
Stadtpräsidentin Stadt Bern

Matthias Aebischer
Gemeinderat Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern

Jan Köbeli
Gemeindepräsident Gemeinde Muri bei Bern

Thomas Iten
Gemeindepräsident Gemeinde Ostermundigen