2019.SR.000308

Interfraktionelle Motion Fraktionen GB/JA!, GFL/EVP, GLP/JGLP, SP/JUSO (Franziska Grossenbacher, GB/Claude Grosjean, GLP/Brigitte Hilty Haller, GFL/Michael Sutter, SP): Bypass nur mit echter Stadtreparatur; Begründungsbericht

Der Stadtrat hat die Motion mit SRB Nr. 2023-404 am 21. September 2023 als Richtlinie erheblich erklärt.

Am 20. August 2019 fand die erste Forumskonferenz zur Planung des Bypass Bern Ost statt. Damit startete der partizipative Prozess zum ASTRA-Projekt, das die Untertunnelung der Autobahn von Schosshalde bis Saali vorsieht. Die heutige A6 soll zur Stadtstrasse zurückgebaut werden. Der Bund rechnet mit einer Eröffnung im Jahr 2044. Der Gemeinderat stand dem Projekt bisher positiv gegenüber, weil die unterirdische Autobahn eine Stadtreparatur und Stadtentwicklung im Osten von Bern ermöglichen würde.
So ist im STEK 2016 festgehalten: «Der Bypass bietet die einmalige Chance, das heutige Autobahntrassee im Sinne einer Stadtreparatur zu einer Stadtstrasse zurückzubauen sowie angrenzende Gebiete einer baulichen Nutzung zuzuführen und in ihrer Qualität zu verbessern.»
Die Ausführungen der ASTRA-Vertreter an der Forumskonferenz verdeutlichten, dass das ASTRA die heutige A6 in Zukunft als leistungsfähigen Autobahnzubringer nutzen will und die Stadtreparatur für das ASTRA keine hohe Priorität hat.
Die Motionärinnen und Motionäre stehen dem Bypass Bern Ost nach wie vor kritisch gegenüber – insbesondere aufgrund der immensen Kosten und der zu erwartenden Kapazitätserweiterung auf der A6, welche dieses Projekt mit sich bringt. Sollte sich der Bund aber schlussendlich für die Realisierung des Bypasses entscheiden, muss eine vollständige Stadtreparatur sichergestellt werden.
Aus der Sicht der Motionärinnen und Motionäre schliessen sich eine Stadtreparatur und eine Stadtstrasse auf dem Trassee der heutigen A6 aus. Ein Autobahnzubringer würde auch ein «repariertes» Quartier zerschneiden. Und die Aufwertung des Freudenbergplatzes ist nur ohne den Viadukt denkbar. Das Autobahn-Grossprojekt bringt aus städtischer Optik nur dann einen Mehrwert, wenn damit eine vollständige Stadtreparatur gelingt.
Der Entscheid über den Rückbau der heutigen A6 liegt in der Hand des ASTRA. So wie die Motionärinnen und Motionäre den Prozess verstehen, werden zwar verschiedene Szenarien mit einem kleineren oder grösseren Rückbau der heutigen Autobahn zur Stadtstrasse geplant. Was jedoch fehlt, ist ein Szenario zu einem vollständigen Verzicht auf einen Verkehrsweg für den privaten Motorfahrzeugverkehr auf dem heutigen Autobahn-Trassee mit einer vollständigen Wiederherstellung des gewachsenen Terrains, einem Rückbau des Sonnenhoftunnels und einem Abbruch der Brücke über den Freudenbergerplatz.
Der Gemeinderat wird deshalb aufgefordert, sich beim ASTRA dafür einzusetzen:

1. dass im Rahmen der Planung Bypass Bern Ost auch ein Szenario der vollständigen Stadtreparatur und damit ein Verzicht auf eine durchgehende Verkehrsverbindung für den privaten Mo-torfahrzeugverkehr zwischen Wankdorf und Saali auf dem heutigen A6-Trassee geplant wird.
2. dass das Eigentum der heutigen A6 vom Bund an die Stadt übergeht, damit die Stadt über die zukünftige Nutzung der heutigen A6 bestimmen kann.

Bern, 31. Oktober 2019

Erstunterzeichnende:
Franziska Grossenbacher, Claude Grosjean, Brigitte Hilty Haller, Michael Sutter
Mitunterzeichnende: Leena Schmitter, Devrim Abbasoglu-Akturan, Seraina Patzen, Lea Bill, Katharina Gallizzi, Ursina Anderegg, Regula Tschanz, Regula Bühlmann, Benno Frauchiger, Martin Krebs,

Lena Sorg, Nora Krummen, Bernadette Häfliger, Edith Siegenthaler, Ayse Turgul, Laura Binz, Katharina Altas, Yasemin Cevik, Nadja Kehrli-Feldmann, Peter Marbet, Bettina Stüssi, Mohamed Abdirahim, Marianne Schild, Melanie Mettler, Lukas Gutzwiller, Francesca Chukwunyere, Michael Burkard, Matthias Stürmer, Marcel Wüthrich, Anna Schmassmann, Manuel C. Widmer

Bericht des Gemeinderats

Bei Richtlinienmotionen wie der vorliegenden hat der Gemeinderat einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidverantwortung bei ihm.

Heute verläuft die Autobahn A6 mitten durch das Siedlungsgebiet im Osten der Stadt Bern. Die heutige Linienführung beeinträchtigt die Lebensqualität im betroffenen Stadtteil erheblich. Das Projekt «Bypass Bern-Ost», welches eine Verlegung der Nationalstrasse auf fast der gesamten Stadtberner Strecke in einen Tunnel vorsieht, eröffnet die einmalige Gelegenheit zur Stadtreparatur. Die damit einhergehende massive örtliche Reduktion von Verkehr, Staub und Lärm sowie die Möglichkeit, angrenzende, aber derzeit getrennte Quartiere eng miteinander zu verbinden, ermöglichen eine tiefgreifende städtebauliche Transformation dieses Raums. Damit kann die Lebensqualität für die Bevölkerung erheblich gesteigert werden. Zusätzlich können direkt im städtischen Raum neue Flächen für Nutzungen wie Freiräume, Infrastruktur, Wohnen und Arbeiten entstehen.

Der «Bypass Bern-Ost»[1] in der heute vorliegenden Form ist das Resultat eines aufwändigen und langjährigen Prozesses, welches der Bund, vertreten durch das ASTRA, in vorbildlicher Weise und unter engem Einbezug sämtlicher betroffener Stakeholder – vom Kanton, über die Region und die Gemeinden bis hin zur Quartierbevölkerung – durchgeführt hat. Die Durchführung einer Testplanung zur Klärung wichtiger Fragestellung war in dieser Form ein vom Gemeinderat sehr begrüsstes Novum. Die Resultate der Testplanung mündeten 2023 in einem von allen Staatsebenen unterzeichneten «Leitbild Fokusraum Bern-Ost»[2]. Das zeigt die Bedeutung und die breite strategische Abstützung der Planung.

Der Stadtrat hat im Januar 2024 einen Verpflichtungskredit zur Gebietsentwicklung Chantiers Bern-Ost bewilligt und verschiede Planungserklärungen verabschiedet[3]. Die Chantierplanung wird ein Zielbild sowie ein Umsetzungsprogramm für den Berner Osten entwickeln. Im Rahmen dieser Planung ist der Einbezug der Bevölkerung ebenfalls vorgesehen. Dies soll erstmals im 4. Quartal 2025 / 1. Quartal 2026 erfolgen. Die Ergebnisse der Chantierplanung werden dem Gemeinderat dazu dienen, die Haltung der Stadt und darauf gestützt allfällige Forderungen zum Projekt Bypass Bern-Ost zu konkretisieren und diese gegenüber dem ASTRA in die Phase der Ausführungsplanung einzubringen. Erst die Ergebnisse dieser Planung werden zeigen, ob und wie die Planungserklärungen des Stadtrats erfüllt werden können, unter welchen Voraussetzungen das Projekt «Bypass Bern-Ost» stadtverträglich ist und welche definitiven Anforderungen die Stadt an das Pflichtenheft für die Ausführungsprojektierung des «Bypass Bern-Ost» stellen wird.

Auf Bundesebene ist zu beachten, dass das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) im Zuge der Ablehnung des Autobahnausbauschritts im November 2024 durch die Schweizer Stimmberechtigten anfangs 2025 das Überprüfungs- und Priorisierungsprogramm «Verkehr ’45» ausgelöst hat[4]. Im Rahmen dieses Projekts überprüft und priorisiert das UVEK ge-

[1] https://www.bypass-bern-ost.ch/
[2] https://www.fokusraum-bernost.ch/leitbild
[3] SRB 2024-9 vom 11. Januar 2024 (https://ris.bern.ch/de/dokumente/4d2cd2a003d342f39d343044691d5a14-332)
[4] Vgl. Medienmitteilung vom 28. Januar 2025 (https://www.news.admin.ch/de/nsb?id=103943)

stützt auf eine Studie der ETH-Zürich die geplanten Verbesserungen der Verkehrsinfrastrukturen auf Strasse (Nationalstrassen) und Schiene. Teil dieser Überprüfung ist auch das Projekt «Bypass Bern Ost». Erste Ergebnisse der ETH-Studie werden gegen Ende 2025 erwartet und werden in die Botschaft des Bundesrats zum Strategischen Entwicklungsprogramm, Ausbauschritt 2035 (STEP AS 2035), einfliessen. Vorgesehen ist die Eröffnung der Vernehmlassung Mitte Juni 2026, die Behandlung der Botschaft in beiden Räten im ersten Halbjahr 2027. Möglich ist, dass anschliessend auch bei diesem Ausbauschritt das Referendum ergriffen wird.

Der Gemeinderat hat seine grundsätzliche Unterstützung des Nationalstrassenprojekts «Bypass Bern Ost» seither gegenüber dem UVEK bestätigt und beantragt, dass das für die Stadtreparatur wichtige Projekt im Rahmen von «Verkehr '45» das nötige Gewicht erhalten wird[5]. Gleichzeitig hat der Gemeinderat seine Haltung bekräftigt, wonach die Stadtverträglichkeit der im Raum stehenden Lösungsansätze insbesondere im Bereich des Halbanschlusses Schosshalde im Rahmen der Ausführungsplanung noch verbessert werden kann und muss, um ein in klimapolitischer, gesamtverkehrlicher und städtebaulicher Hinsicht exemplarisches Vorhaben zu erreichen.

zu Punkt 1:

Die Forderung einer «vollständigen Stadtreparatur» ist in etwas anderer Form auch in den Planungserklärungen des Stadtrats zur Chantierplanung enthalten. Gestützt auf das Leitbild wird die Frage der Umwandlung des heutigen Autobahntrassees zu einer Kantons-, einer Stadt- oder einer Quartierstrasse abschnittsweise mit folgenden Stossrichtungen weiterbearbeitet:

- *Abschnitt Pulverweg:* Dieser ist gemäss Leitbild weiterhin im Netz des regionalen Basisnetzes vorgesehen. Die Chantierplanung wird aufzeigen, wie auf der neuen Autobahnüberdeckung aus dem heutigen Pulverweg eine angemessene zweispurige Stadtstrasse entstehen kann und welche angrenzenden Nutzungen oder Freiflächen möglich werden.

- *Abschnitt Schosshaldenfriedhof – Freudenbergerplatz:* Hier ist im Leitbild die Verlängerung des Ostrings bis zum Pulverweg als neue Stadtstrasse vorgesehen. Zwischen Freudenbergerplatz und dem Autobahn-Halbanschluss Schosshalde hat dieser Abschnitt auch die Funktion als Zubringerstrasse. Die Verlängerung des Ostrings soll eine Abklassierung der Laubeggstrasse vom Basisnetz zur Quartierstrasse ermöglichen, mit guter Fuss-, Velo- und ÖV-Infrastruktur. Die heutige MIV-Basis-netzfunktion der Laubeggstrasse zwischen Freudenbergerplatz und Ostermundigenstrasse würde durch den verlängerten Ostring übernommen. Eine Vertiefungsstudie im Rahmen der Chantierplanung wird unter anderem aufzeigen, welche Veränderungen der Landschaftsraum Wyssloch / Zentrum Paul Klee dadurch erfahren könnte. Der Viadukt über dem Freudenbergerplatz ist nicht mehr nötig.

- *Abschnitt Sonnenhof:* Das Leitbild beschreibt, dass der Abschnitt Sonnenhof zwischen Freudenbergerplatz und Egghölzli vorerst auch dem Motorfahrzeugverkehr als Verbindungsachse dient. Die Bedeutung dieser zweispurigen Achse soll aber längerfristig reduziert werden. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll auf ein Mass reduziert werden, das eine siedlungsverträgliche Gestaltung der Muristrasse, des Burgernziels, des Freudenbergerplatzes und des freiwerdenden Autobahnraumes ermöglicht. Langfristig soll gemäss Leitbild der freiwerdende Autobahnraum im Abschnitt Sonnenhof für den Durchgangsverkehr unterbrochen werden können. Eine Vertiefungsstudie im Rahmen der Chantierplanung wird deshalb aufzeigen, wie dieser Abschnitt als Quartierstrasse ohne MIV-Durchgangsverkehr aussehen kann, welche Rolle er für die künftige Quartiererschliessung übernimmt und unter welchen Voraussetzungen (angebotsorientierte Planung, Modal Shift, Verkehrsmanagement) diese Idee bereits ab Inbetriebnahme Wirklichkeit werden kann.

- *Abschnitt Egghölzli bis Stadtgrenze:* Mit einer zweispurigen Strasse auf dem ehemaligen Autobahnkorridor ab Egghölzli bis zum Autobahnanschluss Muri – zwischen Egghölizli und Saali als

[5] Medienmitteilung vom 2. Juni 2025

Stadtstrasse, anschliessend als Kantonsstrasse – können die Worbstrasse im Siedlungsgebiet von Gümligen und die Thunstrasse im Siedlungsgebiet von Muri entlastet werden. Dies ist erforderlich, da der heutige Vollanschluss Ostring auf einen Halbanschluss reduziert werden soll, was bedeutet, dass die Autobahn an dieser Stelle nur noch die Verkehrsbeziehungen von und nach Lausanne und Zürich aufnimmt. Ohne die neue Stadt-/Kantonsstrasse im regionalen Basisnetz würde der MIV zwischen dem Stadtteil Kirchenfeld-Schosshalde und dem Emmental und Oberland die Siedlungsgebiete von Muri-Gümligen zu stark zusätzlich belasten. Im Raum Wittigkofen / Saali ersetzt die zweispurige Stadtstrasse die heute parallel zur Autobahn führende Jupiterstrasse (Quartiernetz) und die Worbstrasse (Basisnetz).

zu Punkt 2:

Die Frage zum künftigen Eigentum an den betroffenen Strassen wurde im Rahmen der Bearbeitung des Generellen Projekts «Bypass Bern-Ost» zwischen ASTRA, Kanton und Stadt andiskutiert. Grundsätzlich geht das Eigentum des Autobahnkorridors vom ASTRA an den Kanton über und dieser gibt Abschnitte, die er nicht zur Erfüllung der kantonalen Erschliessungspflicht benötigt, an die Gemeinden weiter. Zum jetzigen Zeitpunkt scheint unbestritten, dass der Kanton die im frei werdenden Autobahnraum nötigen Flächen für die neue Kantonsstrasse zwischen Anschluss Muri und der Gemeindegrenze der Stadt Bern übernimmt. Die Stadt Bern übernimmt die Flächen auf dem Stadtgebiet, allenfalls mit Ausnahme des Autobahnzubringers ab Freudenbergerplatz bis zum Halbanschluss Schosshalde. Das ASTRA behält sich zudem vor, auch den Freudenbergerplatz als «ersten leistungsfähigen Knoten» im Übergang zum Stadtnetz in seinem Eigentum zu behalten. Beschlüsse zum künftigen Eigentum wurden jedoch noch nicht gefällt, die finale Regelung wird voraussichtlich im Rahmen der Ausführungsprojektierung erfolgen und der Gemeinderat wird dabei die vom Stadtrat geäusserten Anliegen im Rahmen des Möglichen berücksichtigen.

Das sogenannte Generelle Projekt des «Bypass Bern-Ost» befindet sich kurz vor Abschluss. Dieses legt die Linienführung des neuen Autobahntunnels, die Anschlussbauwerke sowie den Kostenrahmen für das Gesamtprojekt fest. Das ASTRA sieht vor, das Generelle Projekt in die kantonale Vernehmlassung zu geben, bevor es vom Bundesrat bewilligt wird. Während dieser Vernehmlassung werden auch die betroffenen Gemeinden Stellung nehmen können. Die Vernehmlassung soll jedoch erst starten, nachdem das UVEK das Überprüfungs- und Priorisierungsprogramm «Verkehr ’45» abgeschlossen hat.

Nach dem Entscheid des Bundesrats zum Generellen Projekt «Bypass Bern-Ost» werden noch einige Schritte bleiben, bei denen die Stadt ihre Anliegen wird einbringen können: Unter anderem werden für den Bypass und die Anschlussbauwerke die detaillierten Ausführungsprojekte erarbeitet. Parallel dazu werden auch für die einzelnen Projektabschnitte des ehemaligen Autobahnkorridors die Projektierungen etappiert gestartet. Der Gemeinderat begrüsst, dass das ASTRA signalisiert hat, auch diese Planungsschritte weiterhin in engem und transparentem Dialog durchzuführen. Er ist überzeugt, dass nur dieser Weg zu einer tragfähigen Lösung führen wird. Die Detailplanung, die Ausschreibung der Bauarbeiten und das Plangenehmigungsverfahren für den Bypass und die Anschlussbauwerke sind – Stand heute - für 2031 bis 2034 vorgesehen. Der Bau des Bypasses soll frühestens ab 2034 beginnen. Mit der Eröffnung des neuen Tunnels wird frühestens für 2045 gerechnet. Erst ab diesem Zeitpunkt werden Um-/Rückbauten und neue Nutzungen im dem freiwerdenden Autobahnraum möglich.

Bern, 10. September 2025

Der Gemeinderat