

Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus, FDP): Vorwärts mit einem Car-Terminal auf Stadtgebiet

Der Car-Terminal im Neufeld ist eine unwürdige Visitenkarte für die Bundesstadt. Trotz Vorstössen sowohl im städtischen Parlament wie auch auf Kantonebene (Motion Riem vom 19.1.2015) hat sich nichts geändert und der bisherige Gemeinderat hat das Projekt offenbar auf die lange Bank geschoben.

Nun mit dem neuen Gemeinderat sehen wir die Zeit gekommen, das Projekt neu anzugehen. Es muss ja nicht unbedingt eine Sanierung des bestehenden Busbahnhofs in Bern-Neufeld sein. Alternativen sind sicherlich prüfenswert. Deshalb beantragen wir auch nicht die einseitige Sanierung im Neufeld, wie in der Motion von Hans Ulrich Gränicher vom August letzten Jahres gefordert, sondern eine Öffnung der Perspektive und die Prüfung alternativer Standorte, ohne bereits durch Vorschläge unsererseits die Möglichkeiten einzugrenzen. Allenfalls wäre auch eine Lösung mit verschiedenen Standorten zu prüfen um den verschiedenen Bedürfnissen gerecht zu werden und Rechnung zu tragen.

Es ist unhaltbar, jährlich Millionen von Franken in die Tourismusförderung und das Standort-Marketing für Bern zu investieren und gleichzeitig eine solche desolante Situation zu tolerieren. Der neue Stadtratspräsident hat Während dem Wahlkampf seine Ideen für alternative oder zusätzliche Standorte erwähnt; nun kann er diese einbringen.

Die Fraktion der FDP fordert den Gemeinderat auf:

1. Das Dossier „Car-Terminal“ zügig voranzutreiben
2. Nebst dem Standort Neufeld alternative Standorte zu prüfen resp. sich nicht auf einen Standort zu fixieren
3. Mit Dritten eine Finanzierung auszuarbeiten.

Bern, 26. Januar 2017

Erstunterzeichnende: Barbara Freiburghaus

Mitunterzeichnende: Claudine Esseiva, Vivianne Esseiva, Thomas Berger, Dannie Jost, Christophe Weder, Bernhard Eicher, Alexandra Thalhammer

Antwort des Gemeinderats

Seit dem Jahr 2009 betreibt die private Trägergesellschaft Car-Terminal Neufeld der Verbände ASTAG Schweiz, ASTAG Sektion Bern und Carverband Bern-Solothurn auf einem Terrain im Eigentum des Bundesamts für Strassen (ASTRA) den provisorischen Car-Terminal am Standort Neufeld. Die lokalen und regionalen Busbetreiber haben sich zusammengeschlossen, um vorübergehend ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen. Mit der wachsenden Beanspruchung des Terminals durch nationale/internationale Busunternehmen sieht sich die Trägerschaft allerdings nicht mehr in der Lage, das zukünftige Mengengerüst dauerhaft zu bewältigen. Das Provisorium entspricht zeitgemässen Anforderungen weder in qualitativer noch quantitativer Hinsicht. Entsprechend häufen sich Klagen von Reisenden, Busbetreibenden, Anrainerinnen und Anrainern, Sozialpartnern und Tourismusorganisationen, aber auch von Bernerinnen und Bernern, die ihre Gäste dort abholen.

Für eine Stadt mit der Grösse und Bedeutung Berns ist ein Fernbus-Terminal als Ankunfts- und Abfahrtsort sowie als Visitenkarte und Ort des Willkommens von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Zudem führt die Liberalisierung im nationalen Busverkehr zu einem wachsenden Markt der

Branche. Eine gut funktionierende und ansprechende Infrastruktur für Fernbusse liegt daher im öffentlichen Interesse der Stadt Bern. Es ist für den Gemeinderat unbestritten, dass es eine rasche Verbesserung der Situation braucht. Aus diesem Grund hat der Gemeinderat erste Schritte zur Realisierung einer entsprechenden Lösung eingeleitet.

Das Vorprojekt der AWAG

Die Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG) hat im Jahr 2015 bei der *Rapp Trans AG* eine Studie in Auftrag gegeben, um Grundlagen für eine angemessene Dimensionierung eines Fernbus-Terminals zu erhalten. Die *Rapp Trans AG* kam unter Berücksichtigung der Zielsetzung, eine Anlage «so klein wie möglich und so gross wie nötig» zu erstellen zum Schluss, dass sinnvollerweise bis zu 14 An- und Abfahrtsplätze für Busse bereitgestellt werden sollten. Mit dieser Grundlage beauftragte die AWAG in der Folge die *Delley + Partner Architekten AG* mit der Erarbeitung eines Vorprojekts für einen Fernbus-Terminal am Standort Neufeld. Das Vorprojekt von *Delley + Partner Architekten AG* sieht folgende Eckwerte vor: 14 An- und Abfahrtsplätze auf einer Ebene, 6 Abstellplätze für Busse, Terminalgebäude, Taxiparkplätze und Kiss & Ride Zone. 2016 erklärte die AWAG gegenüber dem Gemeinderat, dass sie bereit sei, die Verantwortung für den Bau und den anschliessenden Betrieb eines solchen vollwertigen Fernbus-Terminals zu übernehmen; allerdings sei die AWAG nicht in der Lage, die erforderlichen Investitionen selber zu tragen; bei einer Finanzierung der Anlage allein durch die AWAG liesse sich die betriebliche Wirtschaftlichkeit anschliessend nicht erreichen.

Die Investitionskosten für die Realisierung des Fernbus-Terminals werden von der AWAG auf 6,6 Mio. Franken veranschlagt (Vorprojekt auf der Preisbasis Juli 2015 mit einer Genauigkeit von +/- 20 %, ergänzt mit zusätzlicher Überdachung). Gemäss der aktualisierten Finanzplanung für den Fernbus-Terminal kann bei einer Finanzierung der Bauinvestitionen zu 30 Prozent durch die AWAG und zu 70 Prozent durch die Stadt Bern (entspricht maximal Fr. 4 620 000.00) ab dem fünften Betriebsjahr des Terminals mit positiven Jahresabschlüssen gerechnet werden. Unter diesen Voraussetzungen ist die AWAG bereit, den Terminal zu bauen und das Betriebsrisiko dafür zu übernehmen.

Aus Sicht des Gemeinderats erscheinen die vorgesehene Dimensionierung und die Ausstattung des Terminals bedarfsgerecht und zweckmässig. Es kann erwartet werden, dass damit die Anforderungen an eine zeitgemässe Einrichtung langfristig erfüllt werden können.

Standortevaluation(en) durch die Stadt Bern

Bereits in einem frühen Projektstadium prüfte die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün mögliche Standortalternativen für den Fernbus-Terminal, die insbesondere direktere Umsteigebeziehungen zur Bahn ermöglicht hätten. Es wurde namentlich evaluiert, ob die Bahnhofplattform eine Option darstellen könnte. Die Höhenbeschränkungen der Zufahrt verunmöglichten aber das Passieren der meist relativ hohen Reisebusse, abgesehen von einer zu geringen Kapazität. Auch die Variante auf der eher schlecht genutzten Parkierungsanlage entlang der Autobahn beim Zentrum Paul Klee muss allein schon wegen fehlender Kapazität verworfen werden. Ähnliches gilt für die Schützenmatte, für welche andere Nutzungen im Vordergrund stehen.

Angesichts politisch und medial eingebrachter Hinweise auf allenfalls besser geeignete Standorte für einen Fernbus-Terminal (unter anderem durch die vorliegende Motion), führte die Stadt Bern in der ersten Jahreshälfte 2018 eine vertiefte Standortevaluation durch. Auf der Basis einer gesamt-

städtisch konsolidierten Auftragsdefinition erstellte die Firma *Transitec Beratende Ingenieure AG* einen Bericht zur Evaluation möglicher Standorte. Dem Auftrag lagen folgende Ziele zugrunde:

- Der Standort soll einerseits dem Linienverkehr, d. h. dem internationalen und nationalen Fernbusverkehr, und andererseits dem Gelegenheitsverkehr mit den Bereichen «In-Coming» (touristische Angebote in Bern für einreisende Touristen ab Fernbusterminal) und «Out-Going» (Zusteigen von Feriengästen und Eventbesucherinnen/Eventbesuchern für auswärtige Angebote) dienen;
- das Areal soll – auch in einem Zeitraum von bis zu 30 Jahren – genügend gross sein;
- der Standort soll für Passagiere gut erreichbar und die Verlustzeiten für durchreisende Passagiere möglichst gering sein;
- die Immissionen für Wohngebiete und die Kosten sollen möglichst gering ausfallen.

Die Studie geht für die Dimensionierung der Anlage von einem Bedarf von mindestens 14 bis 18 Haltekanten aus. Folgende Standorte wurden einer näheren Prüfung unterzogen: Neufeld, Westside Nord, Westside West, Gilberte-de-Courgenay-Platz, Messerligrube, Chilbiplatz Bümpliz Süd, Shedhalle Ascom Bümpliz Süd, Forsthaus (Werkhof TAB), Europaplatz Nord (Ladenwandweg), Europaplatz Süd, Bahnhof Bern Vorfahrt Schanzenpost, Zentrum Paul Klee, Wankdorf (Gleisdreieck), Rosalia-Wenger-Platz, Max-Daetwyler-Platz, Schermenweg 9 (SSVA), Familiengärten Wölflistrasse, Wölflistrasse Veranstaltungsparkplätze, Schützenmatte.

Die Standorte Westside West, Gilberte-de-Courgenay-Platz, Chilbiplatz Bümpliz Süd, Bahnhof Bern Vorfahrt Schanzenpost, Zentrum Paul Klee, Rosalia-Wenger-Platz, Max-Daetwyler-Platz und Schützenmatte erfüllten die Eignungskriterien nicht und schieden aufgrund ungenügender Platzverhältnisse für die erforderlichen Haltekanten aus.

Der Standort Neufeld schneidet aufgrund der Hauptbeurteilungskriterien am besten ab. Er liegt direkt an der Autobahn, was für die durchfahrenden Passagiere und für den Schutz des Quartiers wichtig ist. Er ist an den öffentlichen Verkehr der Stadt Bern angebunden, und die S-Bahn und der überregionale ÖV sind mit den Buslinien 11 und 103 gut erreichbar. Zudem ist das Areal längerfristig verfügbar. Auf anderen Arealen besteht die Problematik der Verfügbarkeit, weil bestehende Nutzungen zuerst entfernt bzw. verlagert werden müssten. Dies gilt insbesondere für den Standort Wankdorf Gleisdreieck, der ansonsten eine hohe Eignung aufweisen würde. Der Standort Messerligrube könnte den gesamten Bedarf an Haltekanten abdecken, hat aber massgebliche Nachteile bei der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der Distanz zum nächsten Autobahnanschluss. Zusammengefasst kann der Standort Neufeld als sehr gut beurteilt werden. Für diese Variante sprechen die unmittelbare Nähe zur Autobahn, der gute Anschluss an den städtischen ÖV, die Schonung angrenzender Wohnquartiere vor zusätzlichem Verkehr und die vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten.

Die mit Ziffer 2 der Motion geforderte Prüfung alternativer Standorte hat der Gemeinderat mit den beschriebenen Abklärungen also bereits umgesetzt.

Kooperation mit der AWAG, Planung und Zeitplan

Die AWAG ist bereit, bei diesem Projekt die Rollen der Bauherrin, Werkeigentümerin und Betreiberin zu übernehmen. Sie beabsichtigt, das Grundstück im Baurecht zu übernehmen und wird die dazu nötigen Verhandlungen mit dem ASTRA führen. Das ASTRA ist bereit, die AWAG zu unterstützen, wobei aus rechtlichen Gründen ein noch auszuhandelnder Baurechtszins geschuldet sein wird.

Der Fernbus-Terminal soll während 24 Stunden an sieben Tagen pro Woche durch die AWAG betrieben werden. Die AWAG plant, den Betrieb des Terminals mit dem P+R Neufeld zusammenzulegen, um so von personellen und betrieblich-technischen Synergien zu profitieren.

Der provisorische Fernbus-Terminal wird heute ausserhalb der Bauzone und innerhalb der Nationalstrassenbaulinien betrieben. Für eine definitive Nutzung müssen die notwendigen baurechtlichen Grundlagen durch den Erlass einer Zonenplanänderung und/oder einer Überbauungsordnung geschaffen werden. Zu diesem Zweck hat die Stadt mit der AWAG eine Planungsvereinbarung abgeschlossen, in der insbesondere der Planungsablauf, die Qualitätssicherung, die Projektorganisation und die Kostentragung festgelegt wurden. Terminlich sind folgende Arbeitsschritte vereinbart, unter der Voraussetzung, dass das Vorhaben nicht durch Einsprache- bzw. Beschwerdeverfahren verzögert wird:

- | | |
|---|------------------------|
| • Erarbeitung Richtprojekt als Grundlage Planungsinstrument | bis 4. Quartal 2019 |
| • Entwurf Planungsinstrument | bis 1./2. Quartal 2020 |
| • Mitwirkung | 2. Quartal 2020 |
| • Vorprüfung, Infrastrukturvertrag, Planungsmehrwert | bis 4. Quartal 2020 |
| • Öffentliche Auflage | 1. Quartal 2021 |
| • Stadtratsbeschluss | 4. Quartal 2021 |
| • Volksabstimmung | 1. Quartal 2022 |
| • Kantonale Genehmigung | bis 3. Quartal 2022 |
| • Inkraftsetzung | 3. Quartal 2022 |

Gemäss der Planungsvereinbarung tragen die Stadt Bern und die AWAG die beim Planungsprozess anfallenden internen Kosten je selber. Sämtliche durch externe Stellen verursachten Kosten (etwa für Studien, Gutachten, externen Support etc.) trägt die AWAG. Die Qualitätssicherung erfolgt im Rahmen eines Richtprojekts mittels eines Workshopverfahrens.

Finanzierung

Die Investitionskosten für die Realisierung des Fernbus-Terminals werden von der AWAG auf insgesamt 6,6 Mio. Franken veranschlagt (Vorprojekt auf der Preisbasis Juli 2015 mit einer Genauigkeit von +/- 20 %, ergänzt mit zusätzlicher Überdachung). Aufgrund der für privatwirtschaftlich geführte Gesellschaften ungenügenden Ertragserwartungen ist die AWAG nicht in der Lage, die Investitionskosten vollumfänglich selber zu tragen; die zwingend nötige betriebliche Wirtschaftlichkeit des Terminals liesse sich so nicht erreichen. Ursprünglich sah der Antrag der AWAG an den Gemeinderat deshalb die vollumfängliche Übernahme der Investitionskosten durch die Stadt Bern vor. Unterdessen zeigt die aktualisierte Finanzplanung für den Fernbus-Terminal aber auf, dass bei einer Finanzierung der Bauinvestitionen zu 30 Prozent durch die AWAG und zu 70 Prozent durch die Stadt Bern (entspricht maximal Fr. 4 620 000.00) ab dem fünften Betriebsjahr mit positiven Jahresabschlüssen gerechnet werden kann. Unter diesen Voraussetzungen ist die AWAG bereit, den Terminal zu bauen und das Betriebsrisiko dafür zu übernehmen.

Die vorliegende Lösung bietet aus der Sicht des Gemeinderats verschiedene Vorteile: Die AWAG übernimmt die Verantwortung und die Risiken für den Bau und den Betrieb der Anlage. Zugleich ist die AWAG eine Gesellschaft im Mehrheitsbesitz der Stadt Bern (Anteil von 65,6 % am Aktienkapital) und mit einer hohen Erfahrung im Betrieb vergleichbarer Anlagen; sie bietet Gewähr für die Realisierung eines angemessenen Fernbus-Terminals und eines diskriminierungsfreien Betriebs, was dem Gemeinderat ein besonderes Anliegen ist. Angesichts dieser Rahmenbedingungen hat der Gemeinderat der AWAG in Aussicht gestellt, nach Vorliegen des definitiven Bauprojekts für den Fernbus-Terminal Neufeld beim Stadtrat einen nicht rückzahlbaren Investitionsbeitrag in Höhe von

70 Prozent der Baukosten, maximal jedoch Fr. 4 620 000.00 zu beantragen. Die mit Punkt 3 geforderte Finanzierungslösung mit Dritten ist damit ebenfalls vorliegend.

Kooperationsmöglichkeiten Carbranche

Aus Sicht der Carbranche und ihrer Verbände ist das Layout des geplanten Terminals richtig und nötig. Sie schliessen indessen Beiträge an die Investitionskosten aus. Einzig die EUROBUS AG Bern signalisierte anfänglich Interesse an einem Engagement. EUROBUS muss ihre Basis am Standort Weyermannshaus West (Postareal) mittelfristig verlassen und ist auf der Suche nach einer Ersatzlösung. Die limitierten Platzverhältnisse beim Neufeld lassen jedoch eine Kombination EUROBUS-Heimbasis und Fernbus-Terminal nicht zu. Weitere Kooperationen sind nicht in Sicht.

Für die Carbranche ist es im Gegenzug selbstverständlich, dass für die Benutzung des Fernbus-Terminals angemessene Gebühren erhoben werden, um es so rentabel betreiben zu können. Im Hinblick auf die Betriebsaufnahme des neuen Terminals wird zudem sicherzustellen sein, dass mit flankierenden Massnahmen der Benutzungsdruck auf das Neufeld-Terminal erhöht wird. So werden zum Beispiel die dezentral angesiedelten Carparkplätze in der Innenstadt auf ein sinnvolles Minimum zu reduzieren sein, mit dem positiven Zusatzeffekt der Verkehrsentlastung in den Wohnquartieren und in der Innenstadt. Der Gemeinderat hat zu diesem Zweck die Erarbeitung eines restriktiven Fernbus-Regimes für die Innenstadt in Auftrag gegeben, welches gleichzeitig mit der Planungs- und Finanzierungsvorlage vorliegen soll. Auch dieser Absicht wird seitens der Busbetreibenden Verständnis entgegengebracht.

Fazit

Für manche ist der private Busreiseverkehr eine unbotmässige und ökologisch fragwürdige Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs. Andere halten ihn als Ergänzung und Entlastung des Schienenverkehrs und als Alternative zu Billigflügen für notwendig. Fakt ist, dass Angebot und Nachfrage nach günstigen Reisemöglichkeiten steigen. Nationale und internationale Busreiseunternehmen sprechen in zunehmendem Masse jüngere, einkommensschwächere und/oder kostenbewusste Menschen mit entsprechenden Zeitbudgets an. Der boomende Trend wird sich mit der Liberalisierung des Busreiseverkehrs in der Schweiz und dem möglichen Wegfall des Kabotageverbots für ausländische Busbetreibende (z. B. Flixbus) fortsetzen.

Die Stadt Bern hat auf diese Entwicklung wenig bis gar keinen Einfluss. Aus Sicht des Gemeinderats ist es aber wichtig, sie wenigstens in geordnete Bahnen zu lenken. Dazu gehört das Bereitstellen einer adäquaten Infrastruktur, zum Beispiel auch, um negative Erscheinungen in der Innenstadt zu unterbinden. Der heutige provisorische Fernbus-Terminal Neufeld ist zu klein dimensioniert. Er genügt den qualitativen Ansprüchen in keiner Weise und vermittelt eine schlechte Visitenkarte für die Stadt Bern. Der Gemeinderat begrüsst daher die Initiative der AWAG, innerhalb des Autobahnperimeters einen zeitgemässen Terminal zu realisieren und zu betreiben. Mit dem Beschluss zur Unterzeichnung der Planungsvereinbarung und der Absichtserklärung, dem Stadtrat zur gegebenen Zeit einen Antrag für einen Investitionsbeitrag in Höhe von maximal 4,62 Mio. Franken vorzulegen, hat der Gemeinderat die Weichen hin zu einer Umsetzung des Vorhabens gestellt. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat daher, Punkt 1 der vorliegenden Motion erheblich zu erklären und die Punkte 2 und 3 als Postulat zu überweisen, wobei die vorliegende Antwort als Prüfungsbericht gilt.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 1 erheblich zu erklären und Punkt 2 und 3 abzulehnen; er ist jedoch bereit, Punkt 2 und 3 als Postulat entgegenzunehmen.
2. Die Antwort zu Punkt 2 und 3 gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 19. Juni 2019

Der Gemeinderat