

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Fern- und Reisebusterminal Neufeld: Neubau; Projektierungskredit

1. Worum es geht

Am heutigen Standort des provisorischen Carterminals Neufeld ist die Umsetzung eines neuen, vollwertigen Fern- und Reisebusterminals für voraussichtlich 15 bis 21 Busse geplant. Das provisorische Carterminal besteht seit 2009. Seine Aufenthalts- und Benutzungsqualität ist jedoch mangelhaft und genügt den qualitativen Ansprüchen der Busreisenden und des Buspersonals nicht. Die Anlage ist zudem zu klein dimensioniert, wird städtebaulichen Anforderungen nicht gerecht, ist nicht zonenkonform und erfüllt gesetzliche und sicherheitsrelevante Anforderungen nicht. Alles in allem gibt das Provisorium keine gute Visitenkarte für die Stadt Bern ab. Vorgesehen ist, dass die Stadt Bern das neue Fern- und Reisebusterminal baut. Die Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG), eine Gesellschaft im Mehrheitsbesitz der Stadt Bern und seit 2024 Betreiberin des provisorischen Carterminals, soll dereinst auch das neue Terminal betreiben.

Für die Umsetzung des Fern- und Reisebusterminals ist eine Änderung der baurechtlichen Grundordnung der Stadt Bern notwendig. Die Genehmigung der entsprechenden Planungsvorlage liegt in der Zuständigkeit der Stimmbevölkerung und wird dem Stadtrat in einem separaten Geschäft vorgelegt.

Zusätzlich und ebenfalls mit einem separaten Antrag unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat eine Anpassung des Reglements vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement, GebR; SSSB 154.11) für die stadtweite Einführung von Parkergebühren für Reisebusse zur Beschlussfassung. Diese ist Bestandteil des Konzepts für ein «Car- und Reisebusregime in der Stadt Bern» (Reisebuskonzept), welches vom 9. Februar bis 30. April 2026 in der öffentlichen Vernehmlassung war.

Für die Evaluation der bestmöglichen Lösung für ein neues, zeitgemässes Fern- und Reisebusterminal sowie die Beschaffung des interdisziplinären Planungsteams wird eine Konzeptstudie durchgeführt. Das Siegerteam der Konzeptstudie wird als Generalplanungsteam mit der Projektierung und Ausführung beauftragt. Der Zeitplan ist sehr eng. Damit Subventionen von Bund und Kanton beansprucht werden können (Agglomerationsprogramm), muss der Baubeginn der Anlage zwingend vor Ende März 2029 erfolgt sein. Damit dies sicher gelingt, müssen sämtliche Geschäfte und Aufgaben speditiv vorangetrieben werden.

Für das weitere Vorgehen hat der Gemeinderat im Januar 2026 Grundsatzentscheide getroffen, die Rollenverteilung beschlossen und für die Vorbereitung der Projektierungsarbeiten einen Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 genehmigt. Zur Durchführung der Konzeptstudie sowie der anschliessenden Projektierung bis und mit Erstellung der Ausschreibungspläne beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Projektierungskredit von Fr. 2,55 Millionen.

2. Ausgangslage

Das heutige provisorische Carterminal im Neufeld genügt vielen Anforderungen und Bedürfnissen nicht: Der Betrieb im Provisorium stösst an seine Grenzen, die Aufenthalts- und Benutzungsqualität sind höchst mangelhaft und die Anlage wird städtebaulichen Anforderungen nicht gerecht. Der Hand-

lungsbedarf ist seit langer Zeit erkannt und der Stadtrat hat bereits verschiedene Vorstösse überwiesen, die auf eine Verbesserung des bestehenden Busterminals zielen:

- Motion Hans Ulrich Gränicher (SVP): Car-Terminal Neufeld erfüllt die Ansprüche der Reisenden nicht und muss dringend den heutigen Bedürfnissen entsprechend saniert werden (2016.SR.000171)
- Interpellation Milena Daphinoff (CVP), Marianne Schild (GLP): Wie steht es um die Pläne eines neuen Carterminals für die Stadt Bern? (2017.SR.000220) *(bereits abgeschrieben)*
- Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus, FDP): Vorwärts mit einem Car-Terminal auf Stadtgebiet (2017.SR.000017)

Mit der Beantwortung dieser parlamentarischen Vorstösse im Jahr 2019 gab der Gemeinderat bereits ausführlich Auskunft über die Standortevaluation und die Standortwahl, den Start des Planungsverfahrens, den vorgesehenen Investitionsbeitrag und die geplante Zusammenarbeit mit der AWAG. Mit den vorliegenden Geschäften – der Planungsvorlage sowie dem Projektierungskredit zum Start der Planungsarbeiten – werden die Anliegen aus dem Stadtrat erfüllt. Die beiden Motionen können abgeschrieben werden (separate Vorlagen).

2.1 Werkstattverfahren als Grundlage für die Planungsvorlage

In der Vergangenheit wurden verschiedene Modelle zur Umsetzung und Finanzierung geprüft und wieder verworfen. Unter anderem wurde als Grundlage für die Planungsvorlage ein sogenanntes Werkstattverfahren durchgeführt, in dessen Rahmen ein interdisziplinäres Team im Dialogverfahren einen möglichen Lösungsansatz für das zukünftige Busterminal aufgezeigt hat. Auf Basis dieses Lösungsvorschlags konnten verschiedene Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze sowie die planungsrechtlichen Grundlagen für die erforderlichen Änderungen der baurechtlichen Grundordnung der Stadt Bern erarbeitet werden.

2.2 Planungsgeschäft

Für die Realisierung eines dauerhaften Fern- und Reisebusterminals ist die Anpassung der baurechtlichen Grundordnung notwendig. Das entsprechende Planungsgeschäft besteht aus einer Änderung des Zonenplans, einer Teilrevision der Bauordnung sowie einer Änderung der Überbauungsordnung Baulinienplan. Ein im Rahmen eines Werkstattverfahrens ausgearbeiteter Lösungsansatz bildet die Grundlage für diese Änderungen. Die Planungsvorlage lag bereits vom 17. November 2022 bis zum 16. Dezember 2022 öffentlich auf. Es gingen keine Einsprachen ein. Das Planerlassverfahren soll nun zum Abschluss gebracht werden und im Februar 2027 dazu eine Volksabstimmung stattfinden (vgl. separater Vortrag Planungsvorlage).

2.3 Baurecht

Der Projektperimeter liegt im Eigentum der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Bundesamt für Strassen (ASTRA, Parzelle Nr. 2/2428). Das ASTRA hat der Abtretung des Perimeters im Baurecht zugestimmt und die Zustimmung zum Vorhaben im Grundsatz gegeben. Die Stadt Bern wird Baurechtsnehmerin der Parzelle. Ein konkreter Baurechtsvertrag wird erst ausgearbeitet werden können, sobald ein entsprechender Projektvorschlag vorliegt.

2.4 Gebäudeeigentum und Betrieb

Die zukünftige, durch die Stadt Bern gebaute und finanzierte Anlage, verbleibt im Eigentum der Stadt Bern (Immobilien Stadt Bern). Die Stadt ist für deren baulichen Unterhalt und spätere Instandsetzung verantwortlich. Sie stellt der AWAG die Anlage gegen Entschädigung für den Betrieb des Terminals

zur Verfügung. Damit wird die AWAG zukünftige Betreiberin des neuen Fern- und Reisebusterminals. Dafür schliesst die Stadt Bern mit der AWAG vor Inbetriebnahme der Anlage eine Leistungsvereinbarung und einen langfristigen Mietvertrag für den Betrieb, den Unterhalt und die Instandsetzung des Busterminals ab. Die dafür erforderlichen Konzepte, beispielsweise Abfallentsorgung, Reinigung oder Winterdienst, werden im Rahmen der Projektierung erarbeitet. Tiefbau Stadt Bern wird nach dem provisorischen Betrieb weder für Unterhalt noch Betrieb zuständig sein.

2.5 Neues Reisebusregime und Anpassung Gebührenreglement

Der Gemeinderat hat vom 9. Februar bis zum 30. April 2026 seine Vorstellungen für ein neues gesamtstädtisches Reisebusregime in die öffentliche Vernehmlassung geschickt. Die öffentliche Vernehmlassung wurde in der Zwischenzeit ausgewertet und der Gemeinderat hat die nächsten Schritte für ein neues städtisches Reisebusregime definiert. Ziel des neuen Regimes ist es, im Hinblick auf das geplante Fern- und Reisebusterminal Neufeld die Innenstadt in mehreren Umsetzungsetappen zu entlasten und mit der Einführung kostendeckender Gebühren eine wirtschaftlich nachhaltige Nutzung der Infrastruktur zu gewährleisten. Der Reisebusverkehr und die Reisebusparkierung sollen künftig zu grossen Teilen über das Fern- und Reisebusterminal Neufeld abgewickelt werden.

Für die Erhebung von Gebühren für die Reisebusparkierung ist eine Anpassung des Reglements über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11) notwendig. Für Details wird auf die separate Vorlage verwiesen.

3. Das Projekt

3.1 Neubau Fern- und Reisebusterminal

Das neue Busterminal soll Platz für sieben bis neun Haltekanten und acht bis zwölf Halteplätze bieten. Im Rahmen der Konzeptstudie wird die maximal mögliche Anzahl Haltekanten und Halteplätze definiert, welche wirtschaftlich betrieben werden kann. Für den Betrieb (Warteraum, Sanitärräume, Fahrer*innen-Aufenthalt etc. sowie Betriebsräume) ist eine beheizte Nutzfläche zwischen 80 und 180 m² vorgesehen. Im Areal sollen weiter vier bis fünf Halteplätze für Personenwagen, sog. Kiss- und Ride-Parkplätze, für das Bringen und Abholen von Reisenden angeordnet werden. Möglicherweise kann ein Teil des Raumprogramms, wie Warte- und Sanitärräume, im bestehenden P+R Neufeld integriert werden.

Die Erschliessung des Busterminals muss über die Studerstrasse oder direkt über den bestehenden Kreisel erfolgen. Im Rahmen des Werkstattverfahrens wurde die Erschliessung ab dem Kreisel als beste Variante beurteilt. Es ist jedoch sicherzustellen, dass durch die Stellung der Einfahrsschrankenanlage kein Rückstau infolge stehender Fern- und Reisebusse entstehen kann. Die Zu- und Wegfahrt ist nach heute geltenden VSS-Normen mit den entsprechenden Dimensionierungen für Fern- und Reisebusse im Strassenverkehr zu lösen.

Das Terrain zeichnet sich durch einen grossen Höhenunterschied aus. Die Höhendifferenz zwischen der heute tiefsten Parkierungsebene und dem Anschluss an den Verbindungsweg zur Bushaltestelle Neufeld beträgt über fünf Meter. Um aufwändige und teure Stützmauern und Aufschüttungen zu vermeiden, sollen auch alternative Ansätze zu der im Werkstattverfahren aufgezeigten Lösung überprüft werden.

3.2 Projektziele

Mit dem Projekt Neubau Fern- und Reisebusterminal Neufeld werden folgende Ziele verfolgt:

- Erstellung des Betriebskonzepts (vgl. Kapitel 3.4) und Sicherung des Betriebs
- Planung und Realisierung eines funktionalen und zeitgemässen Fern- und Reisebusterminals
- Sicherung der Subventionen von Bund und Kanton
- Entlastung der Innenstadt von Reibusverkehr und -parkierung
- Sicherstellung des provisorischen Betriebs während der Bauarbeiten
- Sicherstellung der Koordination mit weiteren Geschäften wie Anpassung baurechtliche Grundordnung, Erstellung gesamtstädtisches Reisebuskonzept, Anpassungen Gebührenreglement, Erstellung Finanzierungs- und Betriebsmodell

3.3 Projektorganisation

Üblicherweise sind die zukünftigen Nutzenden (Reisebusbetriebe) in den Projektteams vertreten und stellen die Umsetzung ihrer Anforderungen sicher. Diese wichtige Rolle ist aktuell noch nicht besetzt. Es ist vorgesehen, eine externe Fachperson, welche die Branche gut kennt, mit dieser Funktion zu beauftragen. Zudem wird die AWAG als zukünftige Betreiberin ebenfalls eng in die Planung miteinbezogen. Nebst der Projektierung und der Realisierung des Fern- und Reisebusterminals, für die Hochbau Stadt Bern verantwortlich ist, sind mehrere parallel laufende Geschäfte bei verschiedenen Verwaltungsabteilungen in Bearbeitung:

- Neues Reisebusregime, Anpassung Gebührenreglement (Verkehrsplanung)
- Planungsvorlage (Stadtplanungsamt)
- Sicherstellung Baurecht, Verhandlungen ASTRA (Immobilien Stadt Bern)
- Sicherstellung Betrieb, Verhandlungen AWAG (Immobilien Stadt Bern)

Die operative Federführung und die gesamtstädtische Koordination der oben erwähnten Geschäfte obliegt gemäss Gemeinderatsauftrag Hochbau Stadt Bern. Zur Sicherstellung der Aufgaben- und Terminabstimmung wurde ein Lenkungsausschuss eingesetzt.

3.4 Betriebskonzept

Als Basis für die weitere Planung des Busterminals ist ein Betriebskonzept erforderlich. Dieses beschreibt die Nutzung der Anlage, gibt Auskunft über die Flächen- und Raumanforderungen, die zukünftige Betriebsorganisation und -einrichtung sowie weitere relevante Themen. Ein Betriebskonzept wurde durch Hochbau Stadt Bern beauftragt und liegt im Entwurf vor. Es dient zur Definition der Bestellung. Dieses wird bei den Fachverbänden sowie der zukünftigen Betreiberin in die Vernehmlassung geschickt.

3.5 Konzeptstudie

Zur Beschaffung eines interdisziplinären Gesamtplanungsteams über alle Projektierungs- und Bauphasen wird eine Konzeptstudie durchgeführt. Dabei handelt es sich im Vergleich zum Projektwettbewerb um ein vereinfachtes Verfahren, welches es trotzdem ermöglicht, bei den Planungsteams konzeptionelle Ideen abzufragen und in einer Jury zu bewerten. Es wird ein Team bestehend aus Fachleuten der Architektur, Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung sowie Ingenieur*innen (Hoch- und Tiefbau) gesucht. Nebst dem beschaffungsrechtlichen Aspekt bezweckt die Konzeptstudie konkret folgende Punkte:

- Evaluation von städtebaulich und gestalterisch guten Konzepten
- Präzisierung und Klärung der Bestellung
- Optimieren von Investitionskosten
- Minimierung von Risiken
- Klären betrieblicher Fragen im Verfahren

Die Ausschreibung für die Konzeptstudie im selektiven Verfahren erfolgte am 10. Juni 2026. Im Anschluss an die Präqualifikation werden vier Teams evaluiert, mit denen die Konzeptstudie durchgeführt wird. Das Gewinner*innenteam wird mit der Weiterbearbeitung und Umsetzung des Konzepts beauftragt.

3.6 Provisorischer Betrieb während Bauzeit

Der provisorische Betrieb während der Bauzeit des neuen Fern- und Reisebusterminal soll nach Möglichkeit ohne bauliche Massnahmen sichergestellt werden. Im Rahmen der Projektierung ist zu überprüfen, ob die bereits bestehenden Haltepunkte die entsprechenden Anforderungen erfüllen. Insbesondere muss ein geeignetes Ersatzangebot für die konzessionierten Fernbuslinien bereitgestellt werden.

3.7 Kunst und Bau

Gemäss Reglement über die Spezialfinanzierung betreffend Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) und Kunst und Bau steht in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Stadt Bern ein Prozent der wertvermehrenden Baukosten (BKP 2 und 4) für Kunst und Bau zur Verfügung. Das Auswahlverfahren wird im Zuge der weiteren Projektbearbeitung in Zusammenarbeit mit der Kommission Kunst im öffentlichen Raum der Stadt Bern durchgeführt.

3.8 Projektrisiken

Das grösste Projektrisiko liegt im engen Zeitplan. Um die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm beanspruchen zu können, muss der Baustart bis spätestens 31. März 2029 erfolgt sein. Es ist daher entscheidend, dass sich alle beteiligten Akteur*innen mit ausreichenden Ressourcen konstruktiv für das Projekt einsetzen, damit die Planung speditiv vorangetrieben werden kann.

3.9 Rückmeldungen aus der Vernehmlassung zum neuen städtischen Reisebusregime

Im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung zum neuen Reisebusregime (vgl. Kapitel 2.5) sind auch verschiedene Rückmeldungen zur künftigen Ausgestaltung des Fern- und Reisebusterminals eingegangen. Diese Meldungen werden im Rahmen der nun folgenden Projektierung des Terminals geprüft.

4. Nachhaltigkeit

Zur Erzielung eines möglichst hohen Synergieeffekts und zur Reduktion des CO₂-Ausstosses soll die Unterbringung von Aufenthaltsräumen und Sanitäranlagen im benachbarten Park + Ride Neufeld geprüft werden. Die Bauweise für Gebäudekörper sowie Infrastrukturanlagen soll darauf ausgerichtet werden, den CO₂-Verbrauch und die Emission von Treibhausgasen auf ein Minimum zu reduzieren. Phasengerecht werden die relevanten, objektspezifischen Kriterien der drei Bereiche Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt bestimmt. Im Sinne der nachhaltigen Entwicklung wird die Erreichung der Zielvorgaben gleichberechtigt angestrebt.

Gesellschaft

4.1 Hindernisfreiheit und Gleichstellung

Die Hindernisfreiheit der Anlage, deren Räumlichkeiten und der Kundeninformation ist sicherzustellen. Ebenso werden Gleichstellungsthemen wie gendergerechte und sichere Toilettenanlagen und Aufenthaltsbereiche in der Planung berücksichtigt. Dafür erfolgt der Einbezug der entsprechenden Fachstellen.

4.2 Mitwirkung und Partizipation

Für das Projekt sind keine spezifischen Partizipationsmassnahmen vorgesehen, jedoch wird die Information im Quartier sichergestellt. Des Weiteren wird die Quartiervertretung im Rahmen der Konzeptstudie und punktuell während der Projektierung begrüsst. Fachverbände aus der Reisebranche werden in geeigneter Form einbezogen.

4.3 Verkehr und Mobilität

Das Areal beim Autobahnzubringer Neufeld ist bereits gut erschlossen. Nebst dem Parkhaus besteht bereits heute ein Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Die Endstation der Buslinie 11 und die Haltestelle der Postautolinien 102, 103, 104, 105 und 106 «Neufeld P+R» liegen in direkter Verbindung zur Parzelle 2428. Mit einer Fahrzeit von nur 6 Minuten ist der Bahnhof Bern sehr schnell erreichbar. Die Frequenz der Abfahrten liegt werktags während der Stosszeiten bei 7 Minuten. Weiter soll eine Publibike-Station im oder am Rand des Areals geplant werden.

4.4 Sicherheit

Mit einer offenen, lichtdurchlässigen Bauweise soll der Sicherheit im öffentlichen Raum Rechnung getragen werden. Die Reisenden sollen sich im gesamten Perimeter und rund um die Uhr sicher fühlen. Die Wegführung von der Endstation der Buslinie 11 «Neufeld P+R» zum neuen Busterminal wird sorgfältig, d.h. attraktiv, sicher und hindernisfrei, geplant.

Wirtschaft

Durch eine einfache, robuste Konstruktion und Technik sowie dem Einsatz widerstandsfähiger und langlebiger Materialien sollen tiefe Erstellungs- und insbesondere tiefe Unterhaltskosten erzielt werden. Das Konzept aus dem Werkstattverfahren (vgl. Kapitel 2.1) liegt den teilnehmenden Teams der Konzeptstudie vor, bedarf jedoch einer sorgfältigen Überprüfung. Die für diese Variante erforderlichen umfangreichen Stützmauern sowie die grossen Aufschüttungen zur Modulation des Terrains sind ein kostentreibender Faktor. Weiter ist zu prüfen, ob für Aufenthaltsräume und Sanitäranlagen Synergien mit dem Park + Ride Neufeld genutzt werden können.

Umwelt

4.5 Aussenraum und Biodiversität

Die bestehenden Ressourcen vor Ort sollen optimal eingesetzt sowie die bestehende Topografie soweit möglich berücksichtigt werden. Mit den vorhandenen Naturwerten soll sorgfältig umgegangen und die Aussenräume naturnah und biodivers gestaltet werden. Zudem wird geprüft, wie die Nutzung der Sonnenenergie optimal mit einer wirkungsvollen Gebäudebegrünung (Dach und Fassade) kombiniert werden kann. Es wird ein hoher Anteil sickerfähiger Belags angestrebt. Das Biodiversitäts-

konzept 2025-35 der Stadt Bern mit den entsprechenden Vorgaben zu Klimaresilienz und Schwammstadt dient als Basis für die weitere Planung.

4.6 Energiestandard und Ökologie

Die Erstellung und der Betrieb der Anlage sollen möglichst geringe Emissionen verursachen. Es wird eine ökologische Materialisierung nach den Eco-Baukriterien verfolgt.

Zur Planung, Priorisierung und Beurteilung der Nachhaltigkeitskriterien soll der Standard SNBS-Infrastruktur als Arbeitsinstrument eingesetzt werden.

4.7 Klimaverträglichkeitsbeurteilung

Gemäss Artikel 9 des am 1. September 2022 in Kraft getretenen Klimareglements der Stadt Bern (SSSB_820.1) müssen sämtliche Vorlagen Ausführungen zu allfälligen Auswirkungen auf das Klima sowie zur Vereinbarkeit mit den Zielen des Reglements enthalten.

Die vorgesehenen Massnahmen im Hinblick auf den Energiestandard und die Ökologie sowie den Aussenraum und die Biodiversität sind darauf ausgerichtet, die negativen Auswirkungen auf die Umwelt möglichst tief zu halten (vgl. Kapitel 4.5 und 4.6).

Das Projekt ist mit den Zielsetzungen des Klimareglements vereinbar.

5. Kosten und Finanzierung

5.1. Investitionskosten

Berechnungen von Hochbau Stadt Bern aus dem Grundlagenprojekt für die Planungsvorlage (Konzept aus Werkstattverfahren) gehen für den Neubau exklusive Provisorien von Investitionskosten zwischen Fr. 8,2 und Fr. 10,5 Millionen aus. Die Grobkostenschätzung wurde mit Kennzahlen aus vergleichbaren, realisierten Projekten und eigenen Erfahrungswerten erstellt sowie mit der Grobkostenschätzung aus dem Konzept des Werkstattverfahrens verglichen.

Für das Projekt kann – sofern der Baubeginn der Anlage spätestens am 31. März 2029 erfolgt – mit Subventionsbeiträgen von Bund und Kanton von rund Fr. 3,0 Mio. gerechnet werden. Damit verbleiben für die Stadt Investitionskosten von Fr. 5,2 bis 7,5 Millionen.

5.2. Projektierungskredit

Für die Konzeptstudie und die Projektierung bis und mit Erstellung der Ausschreibung wird ein Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 2,55 Millionen inkl. MwSt. beantragt. Für die Berechnung des Projektierungskredits sind die Bruttokosten massgebend.

Plangrundlagen, Untersuchungen und Sondagen	CHF	20 000.00
Vorstudie und Wettbewerb (inkl. Werkstattverfahren CHF 465'000)	CHF	865 000.00
Honorare (bis und mit Ausschreibungspläne)	CHF	1 145 000.00
Nebenkosten (Bewilligungen, Gebühren, Bauherrenleistungen)	CHF	275 000.00
Reserve	CHF	245 000.00
Total Projektierungskredit	CHF	2 550 000.00

* Kostenstand nach Index BFS (Hochbau Espace Mittelland) Oktober 2025: 115.3 Punkte (Basis 2020), MwSt. inbegriffen

Für die Vorbereitung der Projektierungsarbeiten hat der Gemeinderat im Januar 2026 einen Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 genehmigt. Dieser ist im obigen Projektierungskredit inbegriffen. Der beantragte Projektierungskredit von Fr. 2,55 Millionen wird später in den Baukredit eingerechnet. Die zwischen der Stadt Bern und der AWAG vereinbarte Absichtserklärung sieht vor, dass die AWAG die bisher aufgelaufenen Planungskosten von Fr. 465 000.00 selber trägt. Die Projektkosten werden um diesen Betrag reduziert.

5.3. Kapitalfolgekosten

Anlagen im Bau werden nach HRM2 nicht abgeschrieben, die Abschreibung erfolgt erst nach Inbetriebnahme zum entsprechenden Abschreibungssatz der Kategorie. Bei Nichtrealisierung des Projekts erfolgt die sofortige Abschreibung der aufgelaufenen Investitionskosten. Die Folgekosten des Gesamtprojekts können mit den aktuellen Eckwerten noch nicht beziffert werden.

5.4. Raum- und Nebenkosten

Die Raum- und Nebenkosten werden in der Leistungsvereinbarung und dem Mietvertrag geregelt.

5.5. Beiträge Dritter / Subventionen

Für die Realisierung des Fern- und Reisebusterminals ist ein substanzieller Beitrag von Bund und Kanton aus dem Agglomerationsprogramm vorgesehen. Damit die Subventionen aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und dem Kanton ausbezahlt werden können und nicht verfallen, muss der Baubeginn der Anlage jedoch zwingend vor Ende März 2029 erfolgt sein. Damit dies sicher gelingt, müssen sämtliche Geschäfte und Aufgaben speditiv vorangetrieben werden. Zusätzlich hat der Kanton Bern einen Beitrag im Umfang von maximal Fr. 289 500.00 inkl. MwSt. als Investitionsbeitrag an Umsteiganlagen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln zugesichert.

6. Voraussichtliche Termine

Genehmigung Projektierungskredit Stadtrat	4. Quartal 2026
Entscheid Konzeptstudie	1. Quartal 2027
Bauprojekt mit Kostenvoranschlag	4. Quartal 2027
Bewilligungsverfahren	2028
Baukreditbeschluss Stadtrat	voraussichtlich 3. Quartal 2028
Spätester Zeitpunkt Baubeginn	31.03.2029
Übergabe an Betrieb	3. Quartal 2030

7. Zusammenhang mit anderen Geschäften

Die Projektierung und Realisierung des Fern- und Reisebusterminals hat einen engen Sachzusammenhang mit den in Kapitel 3.3 erwähnten Geschäften; die Koordination ist sichergestellt. Die Anpassung der baurechtlichen Grundordnung ist für die Umsetzung des Busterminals zwingend erforderlich (vgl. Kapitel 2.2).

8. Nutzen des Geschäfts

Das heutige provisorische Carterminal im Neufeld genügt vielen Anforderungen und Bedürfnissen nicht und ist in diversen Punkten höchst mangelhaft. Mit der Erstellung eines neuen funktionalen und

zeitgemässen Fern- und Reisebusterminals können die Defizite behoben und gesetzliche und sicherheitsrelevante Anforderungen erfüllt werden. Insgesamt wird die Anlage attraktiver, sicherer und hindernisfrei. Die Innenstadt kann von Reisebusverkehr und -parkierung entlastet werden. Zudem können Halte- und Parkierungsgebühren für den Busverkehr eingeführt werden. Durch die beabsichtigte Zusammenarbeit mit der AWAG werden Synergien mit dem Park + Ride Neufeld geschaffen.

9. Fakultatives Referendum

Die Beschlussziffer 2 (Genehmigung des Projektierungskredites) unterliegt dem fakultativen Referendum nach Artikel 51 Ziffer 3 der Gemeindeordnung.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat betreffend Fern- und Reisebusterminal Neufeld: Neubau; Projektierungskredit.
2. Er genehmigt den Projektierungskredit von Fr. 2 550 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto RB140-25070. Dieser Projektierungskredit ist später in den Baukredit aufzunehmen.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 9. September 2026

Der Gemeinderat