2026.TVS.0216

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Reisebusregime in der Stadt Bern: Berichterstattung zum weiteren Vorgehen und Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11); Teilrevision.

1. Worum es geht

Am 9. Februar 2026 hat der Gemeinderat das Konzept für ein «Car- und Reisebusregime in der Stadt Bern» (Reisebuskonzept) für die öffentliche Vernehmlassung freigegeben. Ein solches gesamtheitliches Konzept für den Umgang mit dem Reisebusverkehr fehlt bisher, was insbesondere im Umfeld des Bärenparks und in der Innenstadt zu unkoordiniertem Ein- und Aussteigen sowie zu wildem Parkieren führt. Dies beeinträchtigt die Verkehrssicherheit und ebenso die Aufenthaltsqualität. Bis anhin werden zudem keine spezifischen Gebühren für den Reisebusverkehr erhoben, was mit Blick auf andere Städte nicht mehr zeitgemäss ist. Ziel des neuen Reisbusregimes ist es, im Hinblick auf das neue Fern- und Reisebusterminal Neufeld die Innenstadt zu entlasten und mit der Einführung einer Gebühr eine wirtschaftlich nachhaltige Nutzung der Infrastruktur zu gewährleisten. Dazu sollen einerseits ein Gebühren-, Buchungs- und Reservationssystems eingeführt und andererseits im Umfeld der Innenstadt in Etappen Reisebusparkplätze aufgehoben und/oder in Halteplätze umgewandelt werden.

In der Zwischenzeit wurden die öffentliche Vernehmlassung ausgewertet und die weiteren Schritte definiert. Das neue Reisebusregime soll in zwei Etappen umgesetzt werden, wobei für die erste Etappe zwei Phasen vorgesehen sind. Kernstück der ersten Phase ist die Einführung des neuen Gebühren-, Buchungs- und Reservationssystems. Die dazu nötige Anpassung des Reglements vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement, GebR; SSSB 154.11) legt der Gemeinderat vorliegend dem Stadtrat zur Genehmigung vor. In dieser Phase wird die Reisebusparkierung nur moderat angepasst und es läuft gleichzeitig das Monitoring, um die Auswirkungen der Neuerungen auf das Reisebusaufkommen laufend zu erfassen. Auf dieser Basis wird während einer zweiten Phase aufgrund genauer Daten zum Reisebusaufkommen die Reisebusparkierung Schritt für Schritt weiter Richtung definitives Regime optimiert, welches mit der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals zur Umsetzung kommen soll (zweite Etappe).

Parallel zu dieser Vorlage unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat zwei weitere separate Anträge. Zum einen eine Kreditvorlage für die Projektierung des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld und zum anderen die Planungsvorlage für die Änderung der baurechtlichen Grundordnung, welche für den Neubau erforderlich ist.

2. Ausgangslage

Vorab verweist der Gemeinderat auf die Verwendung der Begriffe im Zusammenhang mit der Reisebusparkierung: In der Stadt Bern werden wahlweise die Bezeichnungen «Car» oder «Reisebus» verwendet. Zugunsten der Einheitlichkeit und in Anlehnung an das neue «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» (in Abgrenzung zum heutigen «provisorischen Carterminal Neufeld») wird künftig im Zusammenhang mit dem Reisebuskonzept die Bezeichnung «Car» nicht mehr verwendet, sondern nur noch «Reisebus». Der «Reisebus» wird überwiegend für touristische Pauschalreisen oder Ausflugsfahrten für geschlossene Gesellschaften eingesetzt. Im Unterschied dazu ist der «Fernbus» Teil des öffentlichen Personenverkehrs, mit welchem im Linienverkehr Orte in grössere Distanzen angefahren werden.

Der Entwurf für ein Reisebuskonzept wurde vom 9. Februar bis am 30. April 2026 in eine öffentliche Vernehmlassung geschickt. Zudem fand im Anschluss an die Vernehmlassung ein Monitoring zur bestehenden Situation statt. Die Vernehmlassung wurde inzwischen ausgewertet und es hat sich gezeigt, dass es nicht sinnvoll ist, zum heutigen Zeitpunkt ein definitives Konzept zu verabschieden. Vielmehr soll das bereits im Vernehmlassungsentwurf angedachte etappierte Vorgehen noch konsequenter umgesetzt werden. Damit ein solches etappiertes Vorgehen möglich ist, muss als Grundlage für die neue Gebührenerhebung das städtische Gebührenreglement angepasst werden. Dazu dient der vorliegende Antrag; zudem soll der Stadtrat damit über die öffentliche Vernehmlassung, die Ergebnisse des aktuellen Monitorings und das geplante weitere Vorgehen sowie über die geplante Stossrichtung informiert werden.

3. Öffentliche Vernehmlassung und Monitoring

3.1 Vernehmlassungsentwurf

Weil die Grundzüge des in die öffentliche Vernehmlassung geschickten Entwurfs des neuen Reisebuskonzepts auch für die nun geplante Lösung Geltung haben, wird der Konzeptentwurf nachfolgend in seinen Hauptzügen erläutert.

Ziele des Konzepts

Das geplante Konzept orientiert sich an folgenden strategischen Zielen:

- Die Reisebusparkierung wird in der Innenstadt mittelfristig – spätestens mit der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld – nicht mehr angeboten. Das kurzzeitige Halten für den Ein- und Ausstieg bleibt an klar definierten Reisebushalteplätzen möglich;
- ausserhalb der Innenstadt wird eine angemessene Anzahl reservierungspflichtiger Parkierungsmöglichkeiten für Reisebusse angeboten. Das Angebot unterstützt die beabsichtigte Lenkung des Reisebusverkehrs, die Reservationspflicht minimiert den Suchverkehr;
- für die Reisebusparkierung wird eine zeitgemässe Gebühr erhoben, welche in Vergleich mit anderen Destinationen verhältnismässig sind;
- sobald das neue Fern- und Reisebusterminal Neufeld in Betrieb ist, soll das Regime so angepasst werden, dass die Reisebusse mit dem Reiseziel Innenstadt prioritär im Terminal parkieren und dort einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen. Die kurzfristig angestrebten Regelungen müssen deshalb aufwärtskompatibel sein;
- der Betrieb des Fern- und Reisebusterminals Neufeld soll in das geplante neue System eingebettet werden.

Auf operativer Ebene werden folgende Ziele angestrebt:

- Umstellung auf ein Reisebusregime mit definierten Reisebushalteplätzen vorwiegend in der Innenstadt Bern sowie Reisebusparkplätzen ausserhalb des Stadtzentrums;
- Einführung einer Gebühr für das Abstellen auf öffentlichem Grund mit entsprechender Anpassung des Gebührenreglements;
- Einführung eines Buchungssystems mit Reservationspflicht und Gebührenpauschale;
- dem provisorischen Carterminal Neufeld soll bereits im heutigen Zustand und ohne direkte Einbettung in das Buchungssystem ein wirtschaftlicher Betrieb ermöglicht werden. Auf den Zeitpunkt der Realisierung des neuen Terminals hin wird eine vollständige Integration in das Buchungs- und Reservationssystem angestrebt;
- Umsetzung von Informations- und Kommunikationsmassnahmen über die städtischen und touristischen Plattformen;
- Minimierung der mit der Umsetzung verbundenen Infrastrukturkosten durch einfache Massnahmen wie Markierung und Signalisation;
- Minimierung des administrativen Aufwandes beim Inkasso durch digitale Lösungen;

- Monitoring der Reisbusbewegungen sowie Aufbau einer Datenerfassung zur Reisebusparkierung;
- Aufwärtskompatibilität zu allfällig späteren Verschärfungen (z.B. Haltegebühr oder Slot-Management) und zum Zielzustand mit dem neuen Fern- und Reisebusterminal Neufeld.

Etappierte Einführung

Das Konzept sieht eine Umsetzung in zwei Etappen vor – vor und nach Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld:

Erste Etappe: Umstellung auf neues System, Verlagerung der Reisebusparkierung

- Neues Gebühren-, Buchungs- und Reservationssystem:
    - Parkieren mit Buchungs- und Reservationssystem[1]; Gebührenpauschale von Fr. 50.00 pro Tag;
    - für das Ein- und Aussteigenlassen der Reisegäste darf an einem frei wählbaren Halteplatz 15 Minuten[2] kostenlos angehalten werden;
    - wie bisher stundenweises oder längeres Parkieren ohne Vorreservation im provisorischen Carterminal Neufeld zu den Tarifen der Betreiberin des Terminals (heute Fr. 15.00 in der ersten Stunde, Fr. 5.00 für jede weitere Stunde).
- Verlagerung der Reisebusparkierung
    - Unterscheidung von Reisebus*halteplätzen* und Reisebus*parkplätzen;*
    - Schützenmatte: Reduktion der sechs Parkplätze auf einen Halteplatz (ein vorübergehender Teilersatz am Rande der Innenstadt wird im Kontext der bestehenden Parkplätze in der Hodlerstrasse, Schüttestrasse und Postgasshalde geprüft);
    - Amtshausgasse: Aufhebung des Parkplatzes;
    - Aargauerstalden: Umwandlung der fünf Parkplätze in Halteplätze
    - Muristalden: Aufhebung der vier Parkplätze
    - Bahnhof Wankdorf, Max Daetwyler Platz: Prüfung von max. zwei Parkplätzen.
- Monitoring und systematische Datenerhebung während der ganzen Etappe für Korrekturen von Fehlentwicklungen und Anpassungen beim Zielzustand.

Zweite Etappe: Ab Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld

- Überprüfung und evtl. Anpassung Gebühren-, Buchungs- und Reservationssystem auf Basis der Erfahrungen aus der ersten Etappe;
- Integration der Parkierung im neuen Terminal in das Buchungs- und Reservationssystem;
- Aufhebung der prov. Reisebusparkplätze in der Innenstadt oder Umwandlung in Halteplätze;
- Evtl. Aufhebung weiterer Reisebusparkplätze.

Veranstaltungen

Für einzelne Veranstaltungen (bspw. Zibelemärit, Grosskonzerte, Eishockey- oder Fussballspiele), die zu einem ausserordentlichen Reisebus-Aufkommen führen, sollen künftig wie bereits heute gesonderte Parkierungskonzepte gelten.

---

[1] Die detaillierte Ausgestaltung des Systems wird in Abstimmung mit den Branchenvertretungen bis zum Start der Umsetzung definiert (Webshop oder einfaches Parking-Pay-System)

[2] Neu: 30 Minuten (s. Kapitel 4.1/4.2)

Kommunikation

Es ist eine Webseite vorgesehen, welche die Reiseveranstalter*innen von Beginn an über das Reisebusregime mit den zur Verfügung stehenden Halte- und Parkplätzen, der Gebühr und dem Buchungssystem informiert.

Kontrolle und Durchsetzung

Um das neue System zu implementieren, soll das Entrichten der Gebühr und das Einhalten der maximalen Haltezeit von Beginn an konsequent und an neuralgischen Orten mit Personal kontrolliert werden.

3.2 Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung

An der öffentlichen Vernehmlassung beteiligten sich insgesamt 27 Parteien, Verbände, Behörden, Organisationen und Einzelpersonen.

Die Rückmeldungen zeigen, dass die Stossrichtung des Konzepts von einer Mehrheit der Teilnehmenden – insbesondere auch von den städtischen Parteien – grundsätzlich unterstützt wird. Insbesondere die Einführung eines geordneten Reisebusregimes, die Trennung von Halten und Parkieren, die Verlagerung der längerfristigen Reisebusparkierung in die Aussenquartiere sowie die Einführung eines digitalen Buchungs- und Reservationssystems werden mehrheitlich begrüsst. Ebenfalls breite Unterstützung erfährt die geplante Realisierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld als zentrales Element der künftigen Reisebuslenkung.

Kritische Rückmeldungen betreffen insbesondere die Kapazitäten einzelner Standorte, die Ausgestaltung des Gebühren- und Reservationssystems, die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen sowie die zeitliche Abstimmung zwischen Reisebusregime und Fern- und Reisebusterminal Neufeld. Kritisch äussern sich insbesondere verschiedene Interessenverbände (ASTAG, KMU Stadt Bern, Carverband Bern-Solothurn, HIV Kanton Bern). Sie stellen den ausgewiesenen Handlungsbedarf teilweise infrage und beurteilen das Konzept als unausgereift beziehungsweise nicht ausreichend begründet. Kritisiert werden insbesondere die fehlende Datengrundlage, die zu starke Ausrichtung auf Einschränkungen und Verbote sowie die ungenügende Differenzierung zwischen verschiedenen Nutzungsarten des Reisebusverkehrs. Es wird gefordert, die Einführung des Regimes zeitlich an die Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals Neufeld zu koppeln. Die Gastronomie- und Hotelbetriebe (Förderverein Bern Hotels, Immobiliengesellschaft Altes Tramdepot AG) anerkennen zwar den Handlungsbedarf zur besseren Organisation des Reisebusverkehrs und unterstützen das Ziel, die heutige Situation an stark belasteten Standorten zu verbessern. Gleichzeitig betonen sie aber die grosse wirtschaftliche Bedeutung einer guten Erreichbarkeit der Hotels, Gastronomiebetriebe und touristischen Angebote für Reisegruppen. Damit diese weiterhin gewährleistet werden kann, sei eine flexible und praxistaugliche Ausgestaltung des Konzeptes – insbesondere für Hotelcars – erforderlich.

Die Ergebnisse der Vernehmlassung sind teilweise in die nun anstehenden nächsten Schritte eingeflossen und/oder werden bei der Ausarbeitung der definitiven Lösung bzw. auch in den anstehenden Etappen geprüft und wo sinnvoll berücksichtigt. Den kritischen Stimmen wird dabei insofern entgegengekommen, als die Einführung des neuen Regimes noch konsequenter als bisher vorgesehen etappiert erfolgen soll – insbesondere sollen im Sinne einer «lernenden Planung» während der ersten Etappe Erfahrungen und Daten gesammelt werden, welche direkten Einfluss auf die weitere Ausgestaltung haben werden (siehe Kap. 3.3. und 4). Zudem ist geplant, dass der Gemeinderat im Rahmen der geplanten Verordnung (siehe Kap. 5) flexibel auf veränderte Bedürfnisse reagieren und namentlich auch für unterschiedliche Reisebustransporte unterschiedliche Tarife festlegen kann. Festhalten will der Gemeinderat angesichts des gegebenen Handlungsbedarfs hingegen an der Ein-

führung des neuen Regimes bereits vor der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld. Damit können wertvolle Erfahrungen für den letztlich angestrebten Zielzustand gewonnen werden.

Eine detaillierte Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen sowie der daraus abgeleiteten Schlüsse finden sich im Vernehmlassungsbericht (Beilage zur Medienmitteilung vom 10. September 2026[3]).

3.3 Monitoring

Im Anschluss an die öffentliche Vernehmlassung erfolgte ein Monitoring des Ist-Zustands. Am Pfingstwochenende 2026 wurde eine erste Datenerhebung zum aktuellen Reisebusaufkommen durchgeführt. Erfasst wurden dabei die Belegung der einzelnen Reisebusstandorte, die Aufenthaltsdauer der Fahrzeuge sowie deren Nutzung. Diese Erhebung bildet keine Jahresauslastung ab, sondern repräsentiert eine Phase mit hoher Nachfrage und Belegung. Eine zweite Datenerhebung folgte im Juni 2026 an einem regulären Betriebstag unter der Woche. Zusammen liefern die Erhebungen eine erste Grundlage für die grobe Abschätzung des erwartbaren zukünftigen Bedarfs im Fern- und Reisebusterminal Neufeld (zweite Etappe). Wichtige erste Erkenntnisse liefert die aktuelle Erhebung aber insbesondere für die nun geplante erste Etappe des neuen Reisebusregimes (Übergangsphase bis zur Inbetriebnahme des neuen Terminals).

Die aktuellen Erhebungen zeigen, dass die Reisebusparkplätze am Standort *Rosengarten* vor allem für das Ein- und Aussteigenlassen von Fahrgästen genutzt werden. Die Reisebusparkplätze an den Standorten *Muristalden*, *Aargauerstalden*, *Hodlerstrasse* und *Schützenmatte* werden demgegenüber sowohl für den Ein- und Ausstieg von Fahrgästen als auch zum Parkieren während rund zwei bis drei Stunden genutzt. Diese Standorte weisen teilweise eine sehr hohe Auslastung bis hin zu Überbelegungen auf. Das *provisorische Carterminal Neufeld* wird hingegen vorwiegend von Fernbussen angefahren. Reisebusse nutzen den Standort lediglich vereinzelt zum Ein- und Aussteigenlassen von Fahrgästen; die Aufenthalte dienen primär betrieblichen Zwecken wie der Instandhaltung oder Vorbereitung der Fahrzeuge. Die *übrigen Reisebusparkplätze in den Quartieren* weisen insgesamt eine tiefe Auslastung auf und verfügen deshalb über ausreichende Kapazitätsreserven.

Vorgesehen ist, die Datenlage während des Betriebs der ersten Etappe im Hinblick auf die definitive Lösung weiter zu verbessern (siehe Kap. 4.2).

4. Umsetzung

4.1 Anpassungen gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf

Das in die öffentliche Vernehmlassung geschickte Reisebuskonzept soll in seinen Grundzügen und insbesondere bezüglich Zielzustand beibehalten werden. Die Vernehmlassung und das Monitoring haben aber gezeigt, dass zum heutigen Zeitpunkt die Definition eines «definitiven Reisebuskonzepts» nicht zielführend wäre. Vielmehr macht Sinn, im Sinne einer «lernenden Planung» noch konsequenter als vorgesehen auf ein etappiertes Vorgehen zu setzen. Die Verlagerung der Parkierung erfolgt deshalb während der ersten Etappe neu in zwei Phasen: In der ersten Phase wird das Gebühren-, Buchungs- und Reservationssystems eingeführt, während die bestehenden Reisebusparkplätze nur leicht angepasst werden. Weitere Anpassungen bei den Halte- und Parkplätzen erfolgen sodann während der zweiten Phase der ersten Etappe – und zwar basierend auf den Ergebnissen eines nächsten Monitorings, welches ab der zweiten Jahreshälfte 2027 geplant ist. Die Erfahrungen aus der ersten Etappe werden wichtige Erkenntnisse für die zweite Etappe ab Eröffnung des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld und für dessen Dimensionierung liefern.

[3] https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen

Daneben führen die gewonnen Erkenntnisse zu verschiedenen inhaltlichen Anpassungen und Präzisierungen der ersten Etappe. Dazu gehören insbesondere die Erhöhung der maximalen Haltezeit von 15 auf 30 Minuten, die Konkretisierung der Anforderungen an die Barrierefreiheit in Zusammenarbeit mit Inclusion Handicap sowie Anpassungen am Standortkonzept.

4.2 Erste Etappe

Phase 1: Voraussichtlich ab dem 2. Quartal 2027 soll das neue Gebühren-, Buchungs- und Reservationssystem eingeführt werden. Hierfür wird das städtische Gebührenreglement angepasst (Details siehe Kap. 5). Ziel ist es, in dieser Phase erste Erfahrungen mit der Gebühr und dem Buchungs- und Reservationssystem zu sammeln und insbesondere die Auswirkungen auf die Reisebus-Bewegungen mittels eines zusätzlichen Monitorings zu erfassen. Dazu wird das dannzumal laufende Buchungs- und Reservationssystem konkrete, unmittelbare Daten liefern können. Auf diese Weise kann das Regime bei Bedarf und im Hinblick auf den Zielzustand des Fern- und Reisebusterminals Neufeld im Sinne einer «lernenden Planung» angepasst werden. Zudem können wichtige Erkenntnisse für die definitive Ausgestaltung des neuen Terminals Neufeld gefunden werden.

Der Aufenthalt auf den Halteplätzen zum Ein- und Aussteigenlassen der Reisegäste während den ersten 30 Minuten soll kostenlos bleiben und wird weiterhin ohne Reservation und Buchung möglich sein. Erst für Aufenthalte ab 31 Minuten wird eine Gebühr fällig. Dafür soll mit einer Anpassung des Gebührenreglements (Gebührenrahmen zwischen 50 und 100 Franken pro Tag) sowie einer Verordnung des Gemeinderats die erforderliche Rechtsgrundlage geschaffen werden (siehe Kap. 5). Geplant ist, mit einer Tagesgebühr von 50 Franken zu starten.

Die bestehenden Reisebusparkplätze werden für die Phase 1 an folgenden Orten angepasst:
- Muristalden: Die vier Parkplätze werden in Halteplätze umgewandelt;
- Aargauerstalden: Die fünf Parkplätze werden in Halteplätze umgewandelt;
- Amtshausgasse: Der Parkplatz wird aufgehoben;
- Schützenmatte[4]: Die sechs Parkplätze werden auf voraussichtlich einen Halteplatz reduziert. Hier besteht eine Notwendigkeit aufgrund von Drittprojekten (Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern, Aufwertung Schützenmatte). Ein ortsnaher Teilersatz bis zur Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminal Neufeld wird geprüft.
- Bahnhof Wankdorf, Max Daetwyler Platz: Prüfung von max. zwei Parkplätzen.
- Weitere Ersatzparkplätze ausserhalb der Innenstadt werden als Provisorien während der Bauphase des neuen Fern- und Reisebusterminals aktuell evaluiert.

Keine Veränderungen am heutigen Bestand sind vorderhand bei den Reisebushalteplätzen vorgesehen; ob hier künftig Anpassungen sinnvoll und nötig sein werden, wird das Monitoring zeigen.

Der heutige sowie der zu Beginn der Umsetzung (Phase 1) geplante Bestand der Reisebuspark- und -halteplätze kann der Planbeilage entnommen werden. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass damit von Beginn der Umsetzung des neuen Regimes an ein Angebot zur Verfügung stehen wird, welches der Nachfrage genügt und trotzdem bereits eine Entlastung in Richtung des geplanten Zielzustands mit sich bringen wird.

Hinsichtlich Veranstaltungen, Kommunikation, Kontrolle und Durchsetzung werden grundsätzlich die im Vernehmlassungentwurf definierten Grundsätze zur Anwendung kommen (siehe Kap. 3.1).

[4] Aufgrund der stark genutzten Gewerbeparkplätze, für welche bisher kein Ersatz gefunden werden konnte, ist eine vollständige Aufhebung der Parkierung auf der Schützenmatte aktuell sowieso nicht möglich

Phase 2: Bei Bedarf und auf Basis der Erfahrungen mit den Neuerungen sowie des zusätzlich geplanten Monitorings aus der ersten Phase werden in einer zweiten Phase sinnvolle Anpassungen beim Gebühren-, Buchungs- und Reservationssystem und bei den Reisebuspark- bzw. -halteplätzen vorgenommen.

Die in der ersten Etappe vorgesehenen Anpassungen werden über das Reisebusregime hinaus die notwendigen Grundlagen für die Dimensionierung des neuen Fern- und Reisebusterminals und für die definitiven Verhandlungen mit der dort als Betreiberin vorgesehenen Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG) liefern.

4.3 Zweite Etappe

Mit der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld soll die zweite Umsetzungsetappe des Reisbusregimes starten. Als Zielzustand ist die vollständige Verlagerung der Reisebusparkierung von der Innenstadt in das neue Fern- und Reisebusterminal Neufeld sowie auf die Parkplätze im weiteren Stadtgebiet vorgesehen. In der erweiterten Innenstadt sollen dannzumal lediglich noch Halteplätze zum Ein- und Aussteigenlassen der Gäste angeboten werden. Die konkreten Details für diese Etappe werden zu gegebener Zeit gestützt auf die Erkenntnisse aus der ersten Etappe definiert.

5. Anpassung Gebührenreglement

Die Erhebung einer Gebühr, die im Rahmen der Umsetzung des Reisebusregimes vorgesehen sind, erfordert eine entsprechende Rechtsgrundlage. Diese Grundlage soll auf zwei Ebenen geschaffen werden:

- Im Gebührenreglement der Stadt Bern werden die Grundzüge der Regelung festgelegt. Dazu gehören insbesondere der Grundsatz, dass die Stadt für das Abstellen von Reisebussen (Gesellschaftswagen im strassenverkehrsrechtlichen Sinn, d.h. schweren Motorfahrzeugen für den Personentransport mit mehr als neun Sitzplätzen) eine Gebühr verlangen kann, sowie der Gebührenrahmen mit den Minimal- und Maximalgebühren. Der Rahmen, in dem die jeweils aktuell gültige Gebühr festgelegt werden soll, sieht eine Minimalgebühr von 50 Franken und eine Maximalabgabe von 100 Franken für das Abstellens eines Busses im öffentlichen Raum während maximal 24 Stunden vor. Mit der Festlegung eines Gebührenrahmens im Gebührenreglement werden die übergeordneten abgaberechtlichen Anforderungen erfüllt. Diese verlangen u.a., dass die Grundzüge der Bemessungsgrundlage der Gebühr (hier im Sinne eines Rahmens, den der Gemeinderat nicht überschreiten darf) in einem formellen Gesetz festgehalten werden. Das Reglement räumt dem Gemeinderat ausdrücklich die Kompetenz ein, die Einzelheiten der Gebührenregelung auf Verordnungsebene auszuführen. Dazu gehören neben der konkreten Festlegung der jeweils aktuell geltenden Gebühr (innerhalb des reglementarisch vorgegebenen Rahmens) auch die Definition von Ausnahmen von der Gebührenerhebung (z.B. für das reine Ein- oder Austeigen) oder die Reduktion oder Staffelung der Gebühren. Das Reglement umschreibt die Bereiche näher, in welchen der Gemeinderat die Gebührenregelung konkretisieren kann.
- In einer Verordnung wird der Gemeinderat für die Umsetzung die Regelung in ihren Einzelheiten ausführen. Dabei kann er die für eine sachgerechte Umsetzung des Regimes erforderlichen und geeigneten Regelungen vornehmen. So kann der Gemeinderat beispielsweise vorsehen, dass das Abstellen von Reisebussen zum blossen Ein- und Aussteigen mit einer reduzierten Gebühr belegt oder ganz von der Gebühr befreit ist (wie dies zumindest für die erste Phase vorgesehen ist). Weiter kann es sich je nach künftiger Ausgestaltung des Systems als sachgerecht erweisen, in der Stadt unterschiedliche Zonen für das Abstellen der Reisebusse zu bezeichnen und diese auch mit unterschiedlichen Gebühren zu belegen (z.B. zentrale Parkgele-

genheiten anders bepreisen als dezentrale). Ebenso soll es je nach den Erfahrungen und der weiteren Entwicklung des Systems möglich sein, zeitlich unterschiedliche Gebühren vorzusehen, wenn dies der Umsetzung und den Zielen des Regimes dient. Das Gebührenreglement gibt einen Rahmen vor, der sowohl Tagespauschalen als auch in zeitlicher Hinsicht abgestufte Tarife zulassen würde (soweit sich letztere im durch das Reglement festgelegten Rahmen bewegen). Da mehrtägige Aufenthalte in der Stadt tendenziell sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch vorteilhafter sein können, soll der Gemeinderat die Möglichkeit haben, für ununterbrochene, mehrtägige Aufenthalte die Gebühr zu staffeln. Auch für Reisebusse, deren Aufenthalte in Bern eine im Vergleich zu anderen Ankünften sehr hohe Wertschöpfung verursachen, kann der Gemeinderat allenfalls die Grundlage für eine reduzierte Gebührenerhebung schaffen. Denkbar wäre allenfalls auch, dass das Parkieren auf hotelnahen Abstellplätzen privilegiert wird (soweit in den entsprechenden Hotels übernachtet wird). Grundsätzlich soll die Regelung so verfeinert werden, dass sie ein Parkierungsregime ermöglicht, welches eine ausbalancierte Nutzung des öffentlichen Raums durch ressourcenschonende Lenkung des Reisebus-Parkierverkehrs unterstützt. Welche Regelungen im Einzelnen dereinst sachgerecht erscheinen, wird sich im Verlauf der Weiterentwicklung des Reisebusregimes zeigen. Neben weiteren Differenzierungen der Gebühr ist auch denkbar, dass andere Anreizmodelle zielführend erscheinen oder nichtmonetäre Vorkehren einen Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Ziele des Regimes leisten können. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass auch die städtische Gemeindeordnung dem Gemeinderat ausdrücklich die Kompetenz einräumt, die Benützung des (öffentlichen) Strassenraums durch Verordnung zu regeln (art. 100 Abs. 2 Bst. c GO). Im Rahmen der Feingestaltung hat der Gemeinderat allerdings auch den Grundsatz der Rechtsgleichheit zu beachten; das bedeutet, dass Differenzierungen, Reduktionen, Ausnahmen und Privilegierungen nur zulässig sind, soweit sie sich sachlich begründen lassen (d.h. soweit Ungleiches ungleich und Gleiches gleichbehandelt wird). Der reglementarische Gebührenrahmen (50 bis 100 Franken) gilt für die Festlegung des Normaltarifs für das Abstellen eines Reisebusses während maximal 24 Stunden. Der Gemeinderat kann diesen Rahmen allenfalls auch unterschreiten, wenn er auf Verordnungsebene die Einzelheiten des Regimes ordnet und dabei Differenzierungen vornimmt oder Reduktionen schafft, die dem Sinn und Zweck der Grundsätze im Reglement entsprechen und sachlich gerechtfertigt erscheinen.

Durch die Delegation der Kompetenz zur Detailausgestaltung der Gebühr an den Gemeinderat wird es möglich sein, flexibel auf die Erfahrungen der ersten Betriebsphase zu reagieren und allenfalls erforderliche Anpassungen und Verfeinerungen des Regimes rasch umzusetzen. Vorgesehen ist, mit einer Tagesgebühr von 50 Franken zu starten.

Die Gebühr stellt aus rechtlicher Sicht eine so genannte Lenkungskausalabgabe dar. Lenkungskausalabgaben sind Gebühren, die einerseits ein Entgelt für eine öffentliche Leistung enthalten (temporäre exklusive Benützung des öffentlichen Raums im Sinne des gesteigerten Gemeingebrauchs), andererseits aber auch Anreize schaffen, den Verkehr bzw. das Abstellen von Verkehrsfahrzeugen in einem bestimmten Sinn (Verbesserung der Zugänglichkeit von Anfahrpunkten mit hoher Nachfrage, Verteilung der parkierten Fahrzeuge, Vermeidung von umweltbelastendem Suchverkehr etc.) zu beeinflussen. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts sind die Gemeinden befugt, solche Lenkungskausalabgaben zu erheben, soweit sie – wie vorliegend vorgesehen – für die Gebühr eine genügende rechtliche Grundlage auf formell-gesetzlicher Ebene (Reglement) schaffen.

6. Preisüberwacher

Die federführende Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün hat die geplante neue Gebührenerhebung bzw. den Vernehmlassungsentwurf des Reisebuskonzepts während der Vernehmlassung dem Eidgenössischen Preisüberwacher zugestellt. Dieser hat dazu mit Schreiben vom 9. März 2026 Stellung genommen und beantragt, die Gebühr für das Halten und Parkieren von Reisebussen wäh-

rend maximal 15 Minuten pro Halt sei auf maximal 30 Franken pro Tag festzusetzen. Begründet hat dies der Preisüberwacher wie folgt:

- *Die Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG verlangt im Fern- und Reisebusterminal Neufeld für das Kurzzeitparkieren (bis zu einer Stunde) eine Gebühr von CHF 15.-, für jede weitere Stunde 5 Franken. Im Vergleich dazu ist die vorgesehene Gebühr von CHF 50.- pro Tag hoch (es ist nicht davon auszugehen, dass ein Reisebus fürs Halten und Parkieren die dafür vorgesehenen Parkfelder während mehr als 60 Minuten pro Tag beansprucht). Man könnte zugunsten der geplanten Gebühr von CHF 50.- argumentieren, dass die langfristig geplanten 20 Parkfelder an «Premium-Lagen» lokalisiert sind und die Opportunitätskosten der Bodennutzung entsprechend als höher zu bewerten sind als dies beim Reisebusterminal Neufeld der Fall ist. Aber eine Gebühr, die mehr als doppelt so hoch ist wie jene im Reisbusterminal Neufeld, also CHF 30.-, lässt sich auch damit nicht rechtfertigen.*
- *Im Jahr 2021 erhob der Preisüberwacher die Gebühren für Strassenparkplätze in sämtlichen Schweizer Städten ab 20'000 Einwohnern. Im Rahmen dieser Erhebung und der darauffolgenden Analyse konnte für Parkplätze mit Parkuhrenbewirtschaftung ein Schwellenwert von CHF 1.50 pro Stunde bestimmt werden, der nicht überschritten werden sollte. Der Platzbedarf eines Parkfelds für Reisebusse ist etwa sechsmal so hoch wie bei herkömmlichen Parkfeldern. Entsprechend ergibt sich ein Schwellenwert von CHF 9.- pro Stunde (6x CHF 1.50). Berücksichtigt man wiederum ein Aufschlag für «Premium-Lagen» von 100%, resultiert ein Preis von CHF 18.*
- *In Zusammenhang mit dem Reiseverkehr ist das öffentliche Interesse der Stadt Bern an einer funktionierenden Bewirtschaftung von Parkfeldern für Reisebusse als sehr hoch zu beurteilen. Entsprechend wäre bei einer kostenbasierten Kalkulation ein Kostendeckungsgrad von deutlich unter 100 Prozent anzustreben. Auch dieses Argument spricht im vorliegenden Sachverhalt für äusserste Zurückhaltung bei der Tarifgestaltung. Die Gebühr für das Halten und Parkieren von Reisebussen während maximal 15 Minuten pro Halt ist auf maximal CHF 30.- pro Tag festzusetzen.*

Der Gemeinderat will trotz dieser Argumentation am geplanten Gebührenrahmen von 50 bis maximal 100 Franken pro Tag festhalten; starten wird die Umsetzung mit einem Tagesansatz von 50 Franken. Dabei stützt sich der Gemeinderat einerseits auf das in der Stadt Luzern geltende Regime, welches für einen Tagesansatz von 100 Franken die gleichen Möglichkeiten anbietet, wie sie in der Stadt Bern vorgesehen sind (Buchungs- und Reservationssystem mit der Berechtigung zum Aus- und Einsteigenlassen der Gäste und zu 24 Stunden Parkierung auf dafür vorgesehenen Plätzen). Anderseits ist eines der zentralen strategischen Ziele des neuen Regimes, die Reisebusparkierung möglichst aus dem öffentlichen Raum in den bestehenden provisorischen und in den geplanten neuen Fern- und Reisebusterminal Neufeld zu verlagern. Diese Anliegen werden durch eine Tarifierung, welche im öffentlichen Raum höhere Tarife verlangt, unterstützt. Gleichzeitig ist vorgesehen, die kostenlose Halte- und Parkierungsdauer zumindest zu Beginn der Umsetzung von 15 auf 30 Minuten zu erhöhen.

Hinzu kommt, dass die Argumentation des Preisüberwachers die bundesgerichtliche Rechtsprechung zu Parkierungsgebühren ausseracht lässt. Gemäss dieser Rechtsprechung ist es durchaus zulässig, Gebühren für die Beanspruchung des öffentlichen Raums zum Abstellen von Fahrzeugen so zu gestalten, dass sie eine Lenkungswirkung entfalten. Es ist keineswegs so, dass Parkierungsgebühren lediglich die «reinen Opportunitätskosten der Bodennutzung» reflektieren dürfen. Zudem wären selbst bei einer (rechtlich nicht zwingenden) reinen Anwendung des Kostendeckungsprinzips zusätzlich auch die Kosten für Erstellung, Signalisation, Unterhalt, Reinigung und Reservierungssystem zu berücksichtigen, womit bereits aus dieser Optik die Ansätze so gestaltet werden müssen, dass sie von den (für die Stadt rechtlich unverbindlichen) Empfehlungen des Preisüberwachers abweichen.

7. Kosten

Die Realisierungs- und Betriebskosten (Markierung, Signalisation, Reservations- und Buchungssystem inkl. Monitoring, Controlling sowie Kommunikation und Information) für die erste Etappe werden auf den Zeitpunkt des Umsetzungsstarts (1. Etappe) dem kreditkompetenten Organ zum Beschluss vorgelegt. Aktuell können sie noch nicht genau beziffert werden. Der Gemeinderat geht jedoch davon aus, dass die Umsetzung des neuen Regimes unter Berücksichtigung der neu geplanten Gebühreneinnahmen «kostenneutral» erfolgen kann.

8. Termine

Die weiteren Schritte bis zur Umsetzung des definitiven Reisebusregimes orientieren sich am Zeitplan des neuen Fern- und Reisebusterminals:

Beschluss Anpassung Gebührenreglement	4. Quartal 2026
Erste Etappe	
Detailplanung und Finanzbeschluss Umsetzung erste Etappe	1./2. Quartal 2027
Aufhebung bzw. Umwandlung Reisebusparkplätze in Halteplätze	2. Quartal 2027
Start Einführung Gebühren-, Buchungs- und Reservationssystem	2. Quartal 2027
Monitoring 1	2027/2028
Anpassung weitere Reisbusparkplätze bzw. Halteplätze	ab 2028
Monitoring 2	2029/2030
Zweite Etappe	
Genehmigung Reisbusregime Final	3. Quartal 2030
Start Betrieb neuer Fern- und Reisebusterminal Neufeld	3. Quartal 2030

9. Klimaverträglichkeitsprüfung

Gemäss Artikel 9 des Klimareglements der Stadt Bern vom 17. März 2022 (KR; SSSB 820.1) müssen sämtliche Vorlagen Ausführungen zu allfälligen Auswirkungen auf das Klima sowie zur Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements enthalten. Die Lenkung des Reisebusverkehrs und die geplante Gebührenerhebung dienen der Verlagerung auf die CO2-arme Mobilität und leisten einen Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität gemäss Artikel 4 Abs. 2 Bst. b des Klimareglements und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe gemäss Artikel 4 Abs. 2 Bst. d. Damit wird ein positiver Beitrag an die Zielerreichung des Absenkpfads des Klimareglements geleistet. Insgesamt ist die Vorlage daher mit den Zielen des Klimareglements vereinbar.

10. Fakultatives Referendum

Die vorliegend beantragte Anpassung des Gebührenreglements der Stadt Bern vom 21. Mai 2000 (GebR, SSSB 154.11) unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 37 der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO, SSSB 101.1 vom 3. Dezember 1998) und Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte (RPR; SSSB 141.1 vom 16. Mai 2004).

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Reisebusregime in der Stadt Bern: Berichterstattung zum weiteren Vorgehen und Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11); Teilrevision.

2. Er nimmt die strategischen Ziele des Reisebusregimes zur Kenntnis:
   - Die Reisebusparkierung wird in der Innenstadt mittelfristig – spätestens mit der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld – nicht mehr angeboten. Das kurzzeitige Halten für den Ein- und Ausstieg bleibt an klar definierten Reisebushalteplätzen möglich;
   - ausserhalb der Innenstadt wird eine angemessene Anzahl reservierungspflichtiger Parkierungsmöglichkeiten für Reisebusse angeboten. Das Angebot unterstützt die beabsichtigte Lenkung des Reisebusverkehrs, die Reservationspflicht minimiert den Suchverkehr;
   - für die Reisebusparkierung wird eine zeitgemässe Gebühr erhoben, welche in Vergleich mit anderen Destinationen verhältnismässig sind;
   - sobald das neue Fern- und Reisebusterminal Neufeld in Betrieb ist, soll das Regime so angepasst werden, dass die Reisebusse mit dem Reiseziel Innenstadt prioritär im Terminal parkieren und dort einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen. Die kurzfristig angestrebten Regelungen müssen deshalb aufwärtskompatibel sein;
   - der Betrieb des Fern- und Reisebusterminals Neufeld soll in das geplante neue System eingebettet werden.

3. Er beschliesst die Anpassung des Reglements vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement, GebR; SSSB 154.11) gemäss beiliegendem Änderungserlass.

4. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderungen des Reglements.

Beilagen:
- Planbeilage
- Änderungserlass zum Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement, GebR; SSSB 154.11)
- Synopse zur geplanten Anpassung des Gebührenreglements

Bern, 9. September 2026

Der Gemeinderat