2026.PRD.0036

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Fern- und Reisebusterminal Neufeld: Änderung des Zonenplans und Teilrevision der Bauordnung der Stadt Bern vom 24. September 2006 (BO; SSSB 721.1) sowie Änderung der Überbauungsordnung Baulinienplan der Stadt Bern (Abstimmungsbotschaft)

1. Worum es geht

Am heutigen Standort des provisorischen Carterminals Neufeld ist die Umsetzung eines neuen, vollwertigen Fern- und Reisebusterminals geplant. Das provisorische Carterminal besteht seit dem Jahr 2009. Seine Aufenthalts- und Benutzungsqualität ist jedoch höchst 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. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat mit der vorliegenden Planungsvorlage die Einzonung des Areals in eine Zone für öffentliche Nutzungen Freifläche B (FB) mit der Zweckbestimmung «Infrastruktur». Die Planungsvorlage liegt in der Zuständigkeit der Stimmberechtigten. Voraussichtlicher Abstimmungstermin ist der 28. Februar 2027.

Die Planungsvorlage ist Teil eines Gesamtvorhabens: Für die Realisierung des neuen Fern- und Reisebusterminals sind verschiedene Bausteine erforderlich, die aufeinander abgestimmt sind. Neben dem im vorliegenden Vortrag ausgeführten Planungsgeschäft sind dies das Bauvorhaben mit den entsprechenden Kreditgeschäften (Projektierungs- und Baukredit) sowie das Betriebskonzept und die schrittweise Einführung eines neuen städtischen Reisebusregimes.

Dazu sind unterschiedliche Beschlüsse notwendig: Parallel zum vorliegenden Planungsgeschäft unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat in separaten Geschäften eine auf dem neuen Reisebusregime basierende Anpassung des Reglements vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement, GebR; SSSB 154.11) zur Beschlussfassung sowie eine Projektierungskrediterhöhung für die Ausarbeitung des Bauprojekts für die Realisierung des Fern- und Reisebusterminals. Den Baukredit wird der Gemeinderat dem Stadtrat zu einem späteren Zeitpunkt beantragen.

Das Fern- und Reisebusterminal kann erst und nur dann realisiert werden, wenn all diese Bausteine beschlossen und – im Falle der Planungsvorlage – auch in Kraft gesetzt sind. Bund und Kanton sehen vor, das Fern- und Reisebusterminal mit namhaften Beträgen aus dem Agglomerationsprogramm zu unterstützen. Um diese Gelder in Anspruch nehmen zu können, muss der Baubeginn der Anlage zwingend vor Ende März 2029 erfolgt sein.

2. Ausgangslage

Das heutige provisorische Carterminal im Neufeld genügt vielen Anforderungen und Bedürfnissen nicht. Der Handlungsbedarf ist seit langer Zeit erkannt und der Stadtrat hat 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)*
- Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus, FDP): Vorwärts mit einem Car-Terminal auf Stadtgebiet (2017.SR.000017)
- Postulat Henri-Charles Beuchat/Alexander Feuz (SVP): Konzept Halteplätze und Terminals für Reise- und Fernverkehrsbusse (2017.SR.000031)
- Interpellation Milena Daphinoff (CVP), Marianne Schild (GLP): Wie steht es um die Pläne eines neuen Carterminals für die Stadt Bern? (2017.SR.000220)



Situation heute mit dem provisorischen Carterminal (im Hintergrund das Park + Ride Neufeld)

In einem Grundsatzentscheid beschloss der Gemeinderat im Juni 2019 auf Basis einer Standortevaluation den Ausbau des Standorts Neufeld. Weiter entschied er, dort gemeinsam mit der AWAG, der künftigen Betreiberin, ein zeitgemässes Fern- und Reisebusterminal und damit einen attraktiven Ankunfts- und Abfahrtsort für Fernbusreisende zu realisieren. Zudem löste der Gemeinderat die dafür notwendigen Planungsarbeiten aus und vereinbarte mit der AWAG einen Kostenteiler für die Investitionskosten. In der Zwischenzeit hat sich jedoch gezeigt, dass die AWAG keinen namhaften Eigenanteil an die Finanzierung der Anlage leisten kann. Anstelle der AWAG soll deshalb die Stadt Bern den Bau des Fern- und Reisebusterminals übernehmen, während die AWAG nach wie vor als Betreiberin vorgesehen ist (siehe auch Kapitel 2.2).

Für die Realisierung eines dauerhaften Fern- und Reisebusterminals ist eine Anpassung der baurechtlichen Grundordnung notwendig. Das entsprechende Planungsgeschäft besteht aus einer Änderung des Zonenplans, einer Teilrevision der Bauordnung sowie einer Änderung der Überbauungsordnung Baulinienplan. Es lag bereits vom 17. November 2022 bis zum 16. Dezember 2022 öffentlich auf. Es gingen keine Einsprachen ein. Nachdem die Zuständigkeitsfragen betreffend

Finanzierung, Realisierung und Betrieb geklärt werden konnten, soll das Planerlassverfahren nun zum Abschluss gebracht werden.

Mit der Beantwortung der oben erwähnten 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 der vorliegenden Planungsvorlage, der laufenden Projektierung der Anlage und der parallel erfolgenden Projektierungskreditvorlage sowie dem zu einem späteren Zeitpunkt vorzulegenden Finanzierungsgeschäft werden die Anliegen aus dem Stadtrat erfüllt. Die beiden Motionen können abgeschrieben werden (separate Anträge).

2.1 Werkstattverfahren Fern- und Reisebusterminal Neufeld

Als Grundlage für die Planungsvorlage und zur Sicherung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Qualität führten die AWAG und die Stadt Bern gemeinsam mit externen Fachpersonen und einem Planungsteam ein Werkstattverfahren durch. Im Rahmen dieses Verfahrens wurden unterschiedliche Varianten für das Busterminal erarbeitet, überprüft und diskutiert. Dabei konnte für die Anlage eine attraktive und realisierbare Lösungsmöglichkeit und eine für den Betrieb zweckmässige Anordnung der Haltekanten aufgezeigt werden. Das beauftragte Planungsteam hat die favorisierte Variante zu einer Vorstudie ausgearbeitet. Diese Vorstudie bildet die Grundlage für die Änderung der baurechtlichen Grundordnung. Das konkret umzusetzende Projekt befindet sich derzeit in Ausarbeitung (vgl. Antrag Projektierungskredit).



Visualisierung Vogelperspektive, Stand Werkstattverfahren 2020 (skript Architekten, Bern), Projekt wird zurzeit erarbeitet

2.2 Gesamtvorhaben Fern- und Reisebusterminal Neufeld

Die Realisierung des Fern- und Reisebusterminals gelingt nur als Gesamtkonzeption. Für die Umsetzung sind verschiedene Bausteine erforderlich, die aufeinander abgestimmt sein müssen. Neben dem im vorliegenden Vortrag ausgeführten Planungsgeschäft sind dies das konkrete Bauvorhaben mit den entsprechenden Kreditgeschäften (Projektierungs- und Baukredit) und das Betriebskonzept sowie das neue städtische Reisebusregime.

Bau und Betrieb des Fern- und Reisebusterminals Neufeld
Wie bereits erwähnt, war ursprünglich vorgesehen, dass die Stadt Bern das neue Terminal gemeinsam mit der AWAG realisiert. Nach einer erneuten Überprüfung ihres Geschäftsmodells hat die AWAG jedoch festgestellt, dass die erwarteten Einnahmen aus den Benutzungsgebühren nicht ausreichen, um die ursprünglich vorgesehenen Investitionskosten zu finanzieren respektive im Betrieb zu amortisieren. Die AWAG hat den Gemeinderat deshalb darüber informiert, dass sie sich nicht wie geplant an den Investitionskosten beteiligen könne. Sie sei jedoch weiterhin bereit, den Betrieb zu übernehmen.

Vor diesem Hintergrund mussten die bisher vorgesehene Zusammenarbeit sowie die Aufgaben- und Rollenverteilung zwischen der Stadt Bern und der AWAG überdacht und neu konzipiert werden. Der Gemeinderat ist weiterhin der Ansicht, dass der Bau und Betrieb eines neuen und zeitgemässen Fern- und Reisebusterminals wichtig für die Stadt Bern sind.

Heute sind nicht nur die Aufenthalts- und die Benutzungsqualität der Anlage mangelhaft und eine schlechte Visitenkarte für die Stadt Bern. Auch das Sicherheitsempfinden ist ungenügend. Dabei stellt ein moderner, angemessener Fern- und Reisebusterminal an verkehrlich günstiger Lage ein Grundbedürfnis für die verkehrlichen Ansprüche der Stadtbevölkerung, für den Tourismus sowie die wirtschaftliche und kulturelle Standortförderung dar. Zudem hat die Stadt Bern in verkehrspolitischer Hinsicht ein Interesse daran, dass zur Entlastung der Innenstadt eine geeignete Parkierungsmöglichkeit für Reisebusse geschaffen werden kann. Vor diesem Hintergrund hält die Stadt Bern an dem bereits zu einem früheren Zeitpunkt festgelegten Haltepunkt für den konzessionierten nationalen und internationalen Linienverkehr fest (gemäss Verordnung über die Personenbeförderung (VPB), SR 745.11). Eine umfassende Standortevaluation von 2019 bestätigte zudem, dass es zum Standort Terminal Neufeld keine geeignete Alternative gibt. Andere untersuchte Standorte waren nicht erreichbar oder weniger gut gelegen und erschlossen, waren nicht verfügbar oder wiesen Nutzungskonflikte auf. Aus Sicht des Gemeinderats besteht deshalb ein öffentliches Interesse an einem neuen, zeitgemässen und gut funktionierenden Fern- und Reisebusterminal am Standort Neufeld. Es liegt sodann auf der Hand, die Anlagen für die Reisebusse und für den konzessionierten Linienbusverkehr zu kombinieren. Das neue Terminal soll einerseits dem Ein- und Ausstieg von Passagieren dienen. Andererseits sollen Reisebusse prioritär dort parkieren und damit die Innenstadt entlasten. All dies rechtfertigt aus Sicht des Gemeinderats, dass die Stadt Bern die Investitionskosten übernimmt.

Deshalb bot der Gemeinderat Hand für eine neue, für alle Seiten gute Lösung: Die Stadt Bern soll künftig die Infrastruktur zur Verfügung stellen und die AWAG langfristig einen geordneten Betrieb des Terminals sichern.

Es ist vorgesehen, dass die Stadt Bern das Fern- und Reisebusterminal in einem noch abzuschliessenden Baurecht des Bundesamts für Strassen (ASTRA) baut, Eigentümerin der Baute wird und für deren baulichen Unterhalt sowie für spätere Instandsetzungen verantwortlich ist. Der Gemeinderat beabsichtigt in der Folge, der AWAG die Anlage für den Betrieb eines Fern- und Reisebusterminals gegen eine Vergütung zur Verfügung zu stellen. Weiter auferlegt der Gemeinderat der AWAG eine mehrjährige Betriebspflicht. Für die Benutzung des Terminals wird die AWAG die Stadt Bern in einem Umfang entschädigen, der im Minimum den betrieblichen und baulichen Unterhalt sowie künftige Instandsetzungskosten abdeckt. Für die Stadt Bern sollen im Betrieb keine Kosten anfallen. Die Fern- und Reisebusbetriebe werden der AWAG hierfür eine in der Branche übliche Gebühr für die Benutzung des Terminals entrichten. Mehr als die Deckung der der Stadt Bern geschuldeten Minimalgebühr wird dadurch voraussichtlich allerdings nicht möglich sein. Für den Fall eines erfolgreichen Geschäftsverlaufs ist dennoch eine Gewinnbeteiligung der Stadt Bern vorgesehen. Basierend auf diesen Eckwerten haben die Stadt und die AWAG eine Absichtserklä-

rung abgeschlossen. Die definitive Vereinbarung wird im Rahmen der weiteren Projektierung des Fern- und Reisebusterminals ausgehandelt und abgeschlossen.

Als Betreiberin ist die AWAG aus Sicht des Gemeinderats nach wie vor die am besten geeignete Partnerin. Sie kann Synergien mit dem Betrieb des ebenfalls von ihr geführten und in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Park + Ride Neufeld nutzen. Zudem weist sie durch den Betrieb des provisorischen Carterminals Neufeld bereits entsprechende Betriebserfahrung auf. Dass die AWAG eine Gesellschaft im Mehrheitsbesitz der Stadt Bern ist, bietet Gewähr für einen korrekten Betrieb mit fairen Anstellungsbedingungen und für eine Gleichbehandlung aller Busfirmen, was dem Gemeinderat wichtige Anliegen sind.

Beim Betrieb des Fern- und Reisebusterminals handelt es sich um eine Aufgabe im öffentlichen Interesse. Wie oben beschrieben ist vorgesehen, diese Aufgabe der AWAG zu übertragen. Zu einem späteren Zeitpunkt wird der Gemeinderat dem Stadtrat die dazu notwendige gesetzliche Grundlage zum Beschluss vorlegen (Reglement zur Aufgabenübertragung).

Die Kosten für das Terminal können aufgrund des frühen Projektstands zurzeit noch nicht genau beziffert werden. Auf Grundlage der im Werkstattverfahren erarbeiteten Projektstudie wird das Vorhaben derzeit weiterentwickelt und verfeinert. In der Zwischenzeit ist bekannt geworden, dass Bund und Kanton das Fern- und Reisebusterminal mit namhaften Beträgen aus dem Agglomerationsprogramm unterstützen werden – voraussichtlich mindestens in der gleichen Grössenordnung wie der ursprünglich vorgesehene Finanzierungsanteil der AWAG. Unter Berücksichtigung von rund drei Millionen Franken Subventionen Dritter (Agglomerationsprogramm) bewegen sich die mutmasslichen Investitionskosten für das Fern- und Reisebusterminal in einer Bandbreite zwischen 5.2 und 7.5 Mio. Franken (netto). Damit die Subventionen aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und durch den Kanton ausbezahlt werden können und nicht verfallen, muss der Baubeginn der Anlage allerdings zwingend vor Ende März 2029 erfolgt sein.

Die Baukosten werden im weiteren Projektverlauf erst noch exakt beziffert. Sobald das Bauprojekt und dessen Kosten präzise bekannt sind, wird der Gemeinderat dem Stadtrat einen Baukredit zum Beschluss vorlegen. Das Kreditgeschäft wird in Stadtratskompetenz liegen und dem fakultativen Referendum unterliegen.

Zeitgleich zum vorliegenden Planungsgeschäft unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat als separates Geschäft bereits eine Erhöhung des Projektierungskredits für den Bau des Fern- und Reisebusterminals. Der Kredit liegt in Stadtratskompetenz und finanziert die Projektierung bis und mit Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen.

Neues städtisches Reisebusregime
Der Gemeinderat hat vom 9. Februar bis zum 30. April 2026 seine Vorstellungen für ein neues gesamtstädtisches Reisebusregime in die öffentliche Vernehmlassung geschickt. Es bezweckt, den Reisebusverkehr in der Innenstadt auf das Notwendige zu beschränken und gezielter lenken zu können. Es soll auch dazu dienen, dass der Reisebusverkehr sowie die Parkierung künftig zu grossen Teilen über das Fern- und Reisebusterminal Neufeld abgewickelt werden. Das neue Regime, welches schrittweise eingeführt werden soll, ist zudem die Grundlage für die vorgesehene Erhebung von Parkierungsgebühren für Reisebusse. Heute können Reisebusse stadtweit gebührenfrei halten und parkieren. Künftig sollen dazu Gebühren erhoben und damit die beabsichtigte verkehrliche Lenkung hin zum künftigen Fern- und Reisebusterminal Neufeld erzielt werden. Die neu vorgeschlagenen Gebühren mitsamt ihrer Lenkungswirkung stellen wiederum eine wichtige Grundlage für die wirtschaftlichen Überlegungen der AWAG zum neuen Fern- und Reisebusterminal und die Regelung zum Finanzierungs- und Betriebsmodell zwischen der Stadt Bern und der

AWAG dar. Das betreffende Geschäft zur Anpassung des Gebührenreglements wird dem Stadtrat in einem separaten Geschäft parallel zum vorliegenden Antrag vorgelegt.

3. Bestandteile der Planungsvorlage

Der vorliegende Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat betrifft ausschliesslich das für die Realisierung eines Fern- und Reisebusterminals notwendige Planungsgeschäft. Darüber können Stadtrat und Stimmbevölkerung losgelöst vom konkreten Bauprojekt und Baukredit entscheiden. Der Gemeinderat legt das Planungsgeschäft dem Stadtrat und anschliessend der Stimmbevölkerung bereits jetzt vor – und nicht erst gleichzeitig mit dem Baukredit, um den Baustart vor Ende März 2029 aus planerischer Sicht sicherzustellen. Der Abschluss des Planerlassverfahrens wird mit Volksabstimmung und Genehmigung durch den Kanton voraussichtlich mehr Zeit in Anspruch nehmen als die Erarbeitung des Ausführungsprojekts mit dem entsprechenden Kredit.

Der Standort des heutigen Provisoriums liegt ausserhalb der Bauzone. Eine dauerhafte Anlage dürfte nicht errichtet werden. Für die Umsetzung des Fern- und Reisebusterminals ist deshalb eine Änderung der baurechtlichen Grundordnung der Stadt Bern notwendig. Ziel der vorliegenden Planung ist es, die planungsrechtliche Grundlage für die Entwicklung des Fern- und Reisebusterminals zu schaffen. Dies erfordert eine Zonenplanänderung mit Teilrevision der Bauordnung sowie eine Änderung der Überbauungsordnung Baulinienplan. Für diese Anpassungen ist ein ordentliches Verfahren mit Volksabstimmung notwendig.

Mit diesen Änderungen werden für den Wirkungsperimeter die Zweckbestimmung, die Grundzüge der Überbauung und Gestaltung sowie die Lärmempfindlichkeitsstufe festgelegt. Mittels Strassenbaulinien wird im Baulinienplan der Strassenabstand gegenüber der Studerstrasse und der Autobahnausfahrt festgelegt.

Anpassung Nutzungszonen-, Bauklassen- und Lärmempfindlichkeitsstufenplan Stadt Bern
Der Wirkungsbereich der Zonenplanänderung befindet sich heute im Zonentyp «Übriges Gebiet – Verkehrsfläche ausserhalb Siedlungsgebiet» und soll im Rahmen der vorliegenden Planung in eine «Zone für öffentliche Nutzungen Freifläche B (FB)» überführt werden. In der Zone FB beträgt die maximal zulässige oberirdische Geschossflächenziffer 0,6 (gemäss Art. 24 Abs. 3 Bst. a BO). Das reicht aus, um das für das Terminal notwendige bauliche Volumen realisieren zu können. Für den gesamten Wirkungsbereich sind heute keine Bauklasse und keine Lärmempfindlichkeitsstufe festgelegt. Mit der vorliegenden Änderung sollen die Bauklasse «Festlegung der Bebauung mittels spezieller Vorschriften» und «Lärmempfindlichkeitsstufe ES III» festgelegt werden.

Teilrevision der Bauordnung der Stadt Bern
Für Zonen für öffentliche Nutzungen (Freiflächen) sind gemäss kantonaler Baugesetzgebung (Art. 77 des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 [BauG; BSG 721.0]) die Zweckbestimmungen sowie die Grundzüge der Überbauung und Gestaltung festzulegen. Diese Bestimmungen werden in Anhang II zur Bauordnung festgelegt. Für die neue Zone für öffentliche Nutzungen Freifläche B (FB) «Fern- und Reisebusterminal» wird die Zweckbestimmung «Infrastruktur» festgelegt. Diese orientiert sich an den Zweckbestimmungen, wie sie im Rahmen der laufenden Revision der Zonen für öffentliche Nutzungen (ZöN-Revision) festgelegt werden sollen. Die Zonenplanänderung erfolgt zwar im Hinblick auf den Bau eines Fern- und Reisebusterminals – baurechtlich wären in Zonen mit der Zweckbestimmung «Infrastruktur» neben Fernbus- beziehungsweise Carterminals auch folgende Nutzungen zulässig: Carparkplätze, Park + Ride, Tram- und Busdepots, Tram- und Buswerkstätten, grössere Werk- oder Entsorgungshöfe, Blaulichtorganisationen, Elektrizitätswerke, Heiz-(kraft)werke, Pumpwerke, Gasröhrenspeicher, Kehrichtverwertungsanlagen (KVA), Abwas-

serreinigungsanlagen (ARA); alles jeweils inklusive der zugehörigen Verwaltungsgebäude. Dies sichert auch mittel- bis langfristig flexible Nutzungsmöglichkeiten für die betroffene Parzelle.

Die Grundzüge der Überbauung und Gestaltung richten sich nach dem Resultat aus dem Werkstattverfahren für das Fern- und Reisebusterminal. Hinsichtlich Mass der Nutzung werden das massgebende Terrain und der höchste Punkt der Dachkonstruktion festgelegt. Damit wird die Gesamthöhe des Terminalgebäudes auf 12,0 Meter begrenzt. Weiter wird in Anhang II zur Bauordnung mittels Wald-Baulinien eine Reduktion des gesetzlichen Waldabstands auf 15,0 Meter festgelegt (in Anwendung von Art. 26 des kantonalen Waldgesetzes vom 5. Mai 1997 [KWaG; BSG 921.11] sowie Art. 34a der kantonalen Waldverordnung vom 29. Oktober 1997 [KWaV; BSG 921.111]). Diese Reduktion des gesetzlichen Waldabstands rechtfertigt sich insbesondere aufgrund der begrenzten Fläche inmitten von bestehenden Erschliessungsinfrastrukturen.

Änderung der Überbauungsordnung Baulinienplan der Stadt Bern
Gegenüber der Studerstrasse und der Autobahnausfahrt wird mittels Änderung der Überbauungsordnung Baulinienplan vom 10. Februar 2021 neu ein Strassenabstand (Strassenbaulinie) festgelegt. Der Strassenabstand beträgt zwischen 3,0 und 5,0 Meter. Der Raum definiert den Interessenperimeter der Nationalstrasse und dient zur Freihaltung des Strassenraums für allfällige künftige Strassenausbauten. Die Strassenbaulinien definieren auch den vom ASTRA für die Erstellung des Busterminals zur Verfügung gestellten Bereich. Detailliertere (privatrechtliche) Vorgaben zum Strassenabstand und der überbaubaren Fläche werden im Rahmen des noch abzuschliessenden Baurechtsvertrags zwischen dem ASTRA und der Stadt Bern festgelegt.

4. Mitwirkung, Vorprüfung und öffentliche Auflage

Mitwirkung
Das vorliegende Geschäft lag vom 18. März 2021 bis zum 21. April 2021 öffentlich zur Mitwirkung auf. An der Mitwirkung beteiligten sich sieben Vereine und Verbände, zwei Verwaltungen und Körperschaften sowie drei Parteien und zwei Privatpersonen. Die Mitwirkenden begrüssten die Planung grundsätzlich und unterstützten das Vorhaben. Sie anerkannten den Bedarf nach einem neuen Fern- und Reisebusterminal und beurteilten auch den Standort im Neufeld als geeignet. Darüber hinaus brachten sie verschiedene Hinweise und Detailfragen ein, die in der weiteren Projektentwicklung zu berücksichtigen sind. Es erfolgten aufgrund der Mitwirkung keine Anpassungen an der Planungsvorlage. Die Mitwirkungseingaben sind im Mitwirkungsbericht vom 5. August 2021 zusammengefasst.

Vorprüfung
Der Vorprüfungsbericht des Amts für Gemeinden und Raumordnung (AGR) vom 27. Juli 2022 enthält keine grundsätzlichen, nicht behebbaren Genehmigungsvorbehalte. Das AGR identifizierte inhaltlichen Anpassungsbedarf an der Planung hinsichtlich Waldabstand und Strassenbaulinien sowie betreffend die Regelung der zulässigen Höhe. Daraufhin wurde die Planung in Absprache mit dem AGR, dem ASTRA und dem kantonalen Amt für Wald und Naturgefahren (Abteilung Walderhaltung Region Mittelland) angepasst. Namentlich legt die Planung neu den Waldabstand (Wald-Baulinie) und Strassenbaulinien fest und für die Messung der zulässigen Höhe gilt nun der höchste Punkt der Dachkonstruktion anstelle der Gesamthöhe.

Öffentliche Auflage
Die Planungsvorlage wurde vom 17. November 2022 bis zum 16. Dezember 2022 öffentlich aufgelegt. Es sind keine Einsprachen eingegangen. Dementsprechend erfolgte keine Anpassung der Planungsvorlage.

5. Auswirkungen auf das Klima und Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements

Mit der Planungsvorlage werden die baurechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung eines Fern- und Reisebusterminals im Neufeld geschaffen. Mit einem attraktiven, an den städtischen öffentlichen Verkehr angebundenen Mobilitätshub können die Fahrgastzahlen auf den Fern- und Reisebussen erhöht werden. Damit können Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Flugverkehrs reduziert und die Auslastung der Fern- und Reisebusse verbessert werden. Denn insbesondere Fernbusse bedienen Destinationen, die mit dem Zug teils nicht oder nur schlecht erreichbar sind. Ein zeitgemässes Busterminal bietet somit ein Potenzial zur Reduktion der CO_2-Emmissionen und kann einen positiven Beitrag an die Zielerreichung des Absenkpfads gemäss städtischem Klimareglement leisten, auch wenn der Bau der Anlage selbst einen Energie- und Ressourcenaufwand bedeutet. Die geplante Konzeptstudie wird ein Augenmerk auf ökologische Kriterien richten. Beispielsweise soll eine Lösung mit weniger Aufschüttungen und einem hohen Anteil sicherfähiger Beläge angestrebt werden.

Damit wird ein Beitrag an die Zielerreichung von Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben a–e des Reglements vom 17. März 2022 über Klimaschutz (Klimareglement, KR; SSSB 820.1) geleistet. Das Projekt wird zudem weitergehend optimiert, so dass der Umfang der Bautätigkeiten und des Materialeinsatzes (Terrainanpassungen und Hochbau) möglichst gering ist und unter Einhaltung der betrieblichen Anforderungen eine möglichst grosse Fläche begrünt und entsiegelt werden kann.

Zudem stellt die heutige provisorische Anlage keine nachhaltige Lösung dar – weder ökologisch, ökonomisch noch sozial. Es ist keine Option, das Provisorium (ausserhalb der Bauzone) stehen zu lassen und weiterzubetreiben.

Aufgrund der heutigen Kenntnislage wird die Planungsvorlage insgesamt als vereinbar mit den Zielen des Klimareglements eingeschätzt.

6. Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Planung löste ein ordentliches Planerlassverfahren mit einer Dauer von mehreren Jahren aus. Die personellen Ressourcen der städtischen Ämter wurden von diesen selbst getragen. Der längere Unterbruch im Verfahren und die damit verbundene neue Ausrichtung des Umsetzungsmodells bedeutete eine längerfristige und insgesamt höhere Bindung interner Ressourcen. Gutachten sowie Aufwände für externe Planungsarbeiten wurden durch die AWAG finanziert.

Die Finanzierung der Projektierung und Realisierung des Fern- und Reisebusterminals wird durch die Stadt Bern getragen. Die damit entstehenden Kosten werden detailliert in den separaten Anträgen aufgeführt. Durch den Betrieb des Fern- und Reisebusterminals, der durch die AWAG erfolgt, sollen für die Stadt Bern keine Kosten entstehen: In Form einer Miete soll die AWAG die Kosten für den Unterhalt der Anlage und die periodische Instandsetzung übernehmen. Bei positivem Geschäftsverlauf würde die Stadt Bern an Gewinnen beteiligt. Dazu hat der Gemeinderat mit der AWAG eine Absichtserklärung abgeschlossen (s. vorne Kap. 2.2).

Da die Nutzung unmittelbar einem öffentlichen Zweck dient und die Grundeigentümerin nicht gewinnorientiert ist (das Grundstück befindet sich im Verwaltungsvermögen des ASTRA), wird durch die Planung keine Planungsmehrwertabgabe ausgelöst.

7. Weiteres Vorgehen

Wenn der Stadtrat die Planungsvorlage Fern- und Reisebusterminal Neufeld beschliesst, wird sie anschliessend den Stimmberechtigten zum Beschluss unterbreitet. Voraussichtlicher Abstimmungstermin ist der 28. Februar 2027. Bei einem positiven Ausgang des Urnengangs wird der Gemeinderat die Unterlagen danach zur Genehmigung an das AGR weiterleiten. Voraussichtlich Mitte 2028 wird der Gemeinderat dem Stadtrat den Baukredit zum Beschluss vorlegen.

Nach der Genehmigung der Planungsvorlage und einem positiven Bauentscheid soll Anfang 2029 der Baubeginn für das Fern- und Reisebusterminal erfolgen. Die Inbetriebnahme ist nach heutigem Planungsstand für das Jahr 2030 vorgesehen.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderates betreffend Fern- und Reisebusterminal Neufeld: Änderung des Zonenplans und Teilrevision der Bauordnung der Stadt Bern vom 24. September 2006 (BO; SSSB 721.1) sowie Änderung der Überbauungsordnung Baulinienplan der Stadt Bern (Abstimmungsbotschaft).

2. Er beschliesst die Vorlage und beantragt den Stimmberechtigten der Stadt Bern den Erlass der Änderung des Zonenplans mit Plan-Nr. 1181/3 vom 21. September 2022, die Änderungen der Bauordnung vom 24. September 2006 und die Änderung der Überbauungsordnung Baulinienplan mit Plan-Nr. 1460/46 vom 21. September 2022.

3. Er genehmigt die Botschaft an die Stimmberechtigten.

Bern, 9. September 2026

Der Gemeinderat

Beilage:
- Entwurf Abstimmungsbotschaft