

BERICHT

Verkehrsplanung Stadt Bern / Juni 2018

Fernbus-Terminal

Standortevaluation



Datei	Version	Datum	Änderungsgrund	Koreferat	Projektleitung	Projektbearbeitung
0804_182-rap-1-ugl-all-Standortevaluation-01062018.docx	1	1.6.18		A. Renard	U. Gloor	A. Allenspach

Transitec Beratende Ingenieure AG
 Aarberggasse 30 • CH-3011 Bern
 T +41 (0)31 381 69 12
 bern@transitec.net • www.transitec.net



Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Zusammenfassung.....	4
2. Aufgabe.....	4
3. Grundlagen	5
4. Ziele, Randbedingungen	6
4.1 Ziele	6
4.2 Randbedingungen	6
5. Funktionen und geometrische Randbedingungen	6
6. Angebote heute	8
6.1 Linienverkehr	8
6.2 Gelegenheitsverkehr.....	10
7. Prognose: Bedarf 2030	11
8. Standorte	16
9. Eignungskriterien	17
10. Beurteilungskriterien	19
11. Variantenbeurteilung	20
11.1 Standortevaluation anhand der Hauptbeurteilungskriterien:.....	20
11.2 Ergebnis:.....	21
11.3 Überprüfung anhand der Kriterien 2. Priorität:	22
12. Schlussfolgerung und weiteres Vorgehen.....	23
13. Anhang	24
13.1 Glossar	24
13.2 Skizzen	25

1. Zusammenfassung

Der folgende Bericht beschäftigt sich mit der Standortevaluation des neuen Fernbus-Terminals der Stadt Bern. Es wurden insgesamt 19 Standorte auf ihre Eignung als Standort für einen prognostizierten zukünftigen Bedarf von 14 bis 18 Haltekanten untersucht. Von diesen 19 Standorten erfüllen 10 alle Eignungskriterien. Sie wurden hinsichtlich der Hauptbeurteilungskriterien näher analysiert und miteinander verglichen. Das Ergebnis wurde anschliessend anhand von Kriterien 2. Priorität verifiziert.

In dieser Standortevaluation schneidet der Standort **Neufeld** am besten ab, nicht zuletzt wegen den geringen Nutzungskonflikten und der kurzfristigen Verfügbarkeit als Standort für das Fernbus-Terminal. Es kann ein Angebot von ca. 14 Haltekanten geschaffen werden, was den Bedarf des internationalen, sowie des nationalen Fernbusverkehrs, als auch des Gelegenheitsverkehrs Out-Going abdeckt. Zudem ist genügend Platz vorhanden für Standplätze der in Bern endenden Fernbuslinien.

Neben dem Neufeld schneiden auch die Standorte Westside Nord, Forsthaus, sowie das Gleisdreieck Wankdorf gut ab. Leider bestehen hier jedoch grössere Nutzungskonflikte an diesen Standorten und/oder sie sind in kurzfristig nicht verfügbar.

2. Aufgabe

Es soll eine Standortevaluation durchgeführt werden für einen Fernbusterminal der Stadt Bern. Dabei geht es um unterschiedliche Angebote:

■ Linienverkehr:

- Haltepunkt für den internationalen Linienverkehr (seit mehreren Jahren beim Autobahnanschluss bzw. P+R Neufeld)
 - Haltepunkt für die ab ca. Juni 2018 auch im Inland verkehrenden Fernbusse im Linienverkehr
- Hier im Besonderen stellen sich Fragen

- nach der Angebotsqualität einer direkten Umsteigemöglichkeit auf die S-Bahn und/oder den städtischen und regionalen Nahverkehr, aber auch
- nach der Wichtigkeit, dass man mit dem Personenwagen zur Fernbusstation fahren und das Fahrzeug dort während der Reise parkieren kann (P+R).

■ Gelegenheitsverkehr:

- Ein- und Aussteigepunkt sowie Abstellplatz für den Carverkehr von/nach Bern (Ersatz für Carabstellplätze in der Innenstadt):
 - In-Coming: Bern Tourismus setzt nicht auf die heutigen Kurz-Stopps von internationalen Reisecars beim Bärengaben. Es soll mehr Wertschöpfung generiert werden, indem Touristen ab Terminal mit attraktiven Angeboten in die Innenstadt begleitet werden und so länger in der Stadt verweilen (Reduktion der Car-PP mehr in der Innenstadt).
 - Out-Going: Carunternehmen lassen Feriengäste oder Eventbesucher zusteigen. Hier stellt sich die Frage nach der Bedeutung der Anbindung an den ÖV sowie die Rolle von P+R.
 - Auftragsgeschäft/Gruppengeschäft auf Anfrage (z.B. Büroausflug einer Berner Firma, Skilager): Dieser Geschäftsbereich wird in dieser Studie nicht behandelt.

Seit der bisherigen Studie zum Carterminal Neufeld, die hauptsächlich Anfang 2015 bearbeitet wurde, hat sich einiges geändert, z.B.:

- Die Erfahrungen im Ausland zeigen, dass der Bus-Markt sich stark verändert und weitentwickelt. (In Deutschland hat sich z.B. die Zahl der Passagiere auf Fernbussen zwischen 2013 und 2016 mehr als verdreifacht.)

- Im 1. Quartal 2018 gab es beim Fernbus-Terminal beim P+R Neufeld ca. 90 % mehr Einfahrten als im gleichen Quartal 2017. Die Zahl stieg von 1'123 auf 2'161 Einfahrten.
- Allein Flixbus hat in Bern per Ende April 2018 sein Angebot im internationalen Linienverkehr mehr als verdoppelt (von ca. 3'000 Abfahrten pro Jahr auf ca. 7'500 Abfahrten pro Jahr).
- Es stellt sich die Frage, wie weit die oben erwähnten Ziele bezüglich In-Coming und Out-Going sowie die Funktion im Netz (z.B. Anbindung S-Bahn bzw. damit verbunden die Grösse des Einzugsbereichs) bereits in die Prognose für den Fernbus-Terminal Bern eingeflossen sind.
- Der Bund hat die Randbedingungen definiert für die Öffnung des inländischen ÖV-Marktes für Fernbusse; so strebt er unter anderem Mindeststandards für die Haltestellen für internationale Buslinien an (19.10.2017).
- Die öffentlichen Carparkplätze sollen bewirtschaftet werden. In der Innenstadt sollen nur Carparkplätze zum Ein- und Aussteigenlassen angeboten werden, ausserhalb der Innenstadt Carparkplätze zum Warten. (M16 des Entwurfs des Konzepts Parkierung der Stadt Bern)

Die Abklärungen werden auch als Grundlage für die Beantwortung der diversen eingereichten politischen Vorstösse zum Thema dienen, welche sich hauptsächlich der Frage des zweckmässigen Standortes, aber auch der Bewirtschaftung und Ausgestaltung des Fernbus-Terminals annehmen.

Die vorliegende Studie wurde durch ein Projektteam begleitet, in dem folgende Personen vertreten waren:

- Hannes Meuli, Verkehrsplanung Stadt Bern
- Stephan Moser, Verkehrsplanung Stadt Bern
- Jeanette Beck, Stadtplanungsamt
- Hugo Staub, Tiefbauamt, Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG)
- Thomas Zünd, Delley + Partner Architekten AG

3. Grundlagen

- Standorte Carterminal, Vergleich der Standorte (TAB, HSt, 9.2.17, ergänzt)
- P+R Neufeld, Carterminal, überarbeitetes Vorprojekt mit Kostenschätzung (Delley+Partner AG, 22.2.16)
- Car-Terminal Bern-Neufeld, Dimensionierungsgrundlagen (Rapp, 22.5.2015)
- Grobüberprüfung alternative Standorte Carterminal, Carterminal auf Areal beim Zentrum Paul Klee (Delley+Partner AG, 8.2.2017)
- Motion Hans Ulrich Gränicher (SVP): Car-Terminal Neufeld erfüllt die Ansprüche der Reisenden nicht und muss dringend den heutigen Bedürfnissen entsprechend saniert werden, eingereicht am 18.8.2016
- Motion Fraktion FDP/JF (Barbara Freiburghaus, FDP): Vorwärts mit einem Car-Terminal auf Stadtgebiet, eingereicht am 26.1.2017
- Dringliches Postulat Henri-Charles Beuchat/Alexander Feuz (SVP): Konzept Halteplätze und Terminals für Reise- und Fernverkehrsbusse, erheblich erklärt am 6.4.2017
- Interpellation Milena Daphinoff (CVP), Marianne Schild (GLP): Wie steht es um die Pläne eines neuen Carterminals für die Stadt Bern?, eingereicht am 19.2.2017
- Parkierungskonzept Stadt Bern (Entwurf): Massnahmenblatt «M16 Carparkplätze»
- BAV-Studien:
 - BAV: Studie zum internationalen Personenverkehr (Bahn/Bus), HSLU/kcw, 10.2.2017

- Bericht zum internationalen Personenverkehr (Bahn/Bus), Bericht des Bundesrats in Erfüllung der Postulate 14.3673 und 15.3707, 18.10.2017

4. Ziele, Randbedingungen

4.1 Ziele

- Der Standort soll dem internationalen und nationalen Fernbusverkehr sowie den Bereichen In-Coming und Out-Going des Gelegenheitsverkehrs dienen.
- Das Areal soll genügend gross sein damit der Bedarf wenn möglich auch längerfristig abgedeckt werden kann.
- Der Standort soll für die Passagiere möglichst gut (mit ÖV, MIV, Taxi, Velo und zu Fuss) erreichbar sein.
- Die Verlustzeiten für die durchreisenden Passagiere im Linienverkehr sollen möglichst gering sein.
- Die Immissionen für Wohngebiete sollen möglichst gering ausfallen.
- Synergien mit benachbarten Nutzungen sollen ausgenutzt und Kosten möglichst gering gehalten werden können.

4.2 Randbedingungen

- Es werden nur Standorte auf dem Gebiet der Stadt Bern gesucht, obwohl auch Standorte in Nachbargemeinden grundsätzlich in Frage kommen könnten.
- Eingriffe in Wald, Gewässer, Schutzzonen ¹, denkmalgeschützte Gebäude, UNESCO-Perimeter kommen nicht in Frage.
- Besonders teure Bauten wie Autobahnüberdeckungen werden ebenfalls nicht evaluiert.

5. Funktionen und geometrische Randbedingungen

An einem Reisebusterminal gibt es grundsätzlich folgende Bedürfnisse und Funktionen:

	Car		Passagiere	
	Ausserhalb Fernbus-Terminal	Innerhalb Fernbus-Terminal	Innerhalb Fernbus-Terminal	Ausserhalb Fernbus-Terminal
Mindestanforderungen	Zufahrt Wegfahrt	Halten für den Ein- und Ausstieg Bezahlung der Benützung des Fernbus-Terminals Billettverkauf	Einsteigen Aussteigen Gedeckter Wartebereich (Witterungsschutz) Umsteigen auf eine andere Fernbuslinie	Hinweg (zum Terminal), Rückweg (vom Terminal): ■ mit eigenem Fahrzeug (P+R, B+R)

¹ Z.B. Standort nördlich des jüdischen Friedhofs an der Papiermühlestrasse

	Car		Passagiere	
	Ausserhalb Fernbus-Terminal	Innerhalb Fernbus-Terminal	Innerhalb Fernbus-Terminal	Ausserhalb Fernbus-Terminal
		Aufenthaltsraum Personal, Toilette	Gepäckein- und -auslad (rund ums Fahrzeug) Billettkauf Information Fahrplan und Anschlüsse Toilette Sichere Fussgängerverbindungen	■ mit ÖV ■ bringen, abholen (K+R, Taxi) ■ zu Fuss ■ Tourismus- Fahrzeug
Mögliche Ergänzungen		Warten (Parkieren) (oder auf einem Standplatz in der Nähe) Wasserauffüllen Carreinigung WC Entleerung Abfallentsorgung (ev. auch Sperrgut) Getränkedepot zum auffüllen ev. Non-Food Tanken	Tourismusinformation, Buchungen (z.B. Hotelzimmer), Shopping und Verpflegung	

Abmessungen Reisebusse:

	Reisebus mit 2 Achsen	Reisebus mit 3 Achsen	Reisebus mit 4 Achsen	Reisebus mit Anhängen
Länge (max.)	13.50 m	15.00 m	15.00	18.75 m
Breite (max.)	2.55 m	2.55 m	2.55 m	2.55 m
Höhe (max.)	4.00 m	4.00 m	4.00 m	4.00 m
Gewicht (max.)	18 t	26 t	32 t	

Für die geometrische Ausgestaltung eines Terminals ist v.a. wichtig, dass der Bereich des Fussverkehrs und der Bereich mit Rückwärtsfahrten der Reisebusse voneinander getrennt werden.

6. Angebote heute

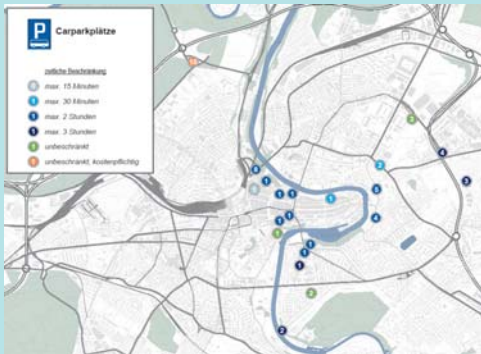
6.1 Linienverkehr

	Internationaler Linienverkehr	Nationaler Linienverkehr (ab 2018)
Markt-segmente	Kostengünstige Verbindungen ins Ausland, v.a. Verbindungen, für die kaum umsteigefreie Zugverbindungen existieren. Verkehrstypen: a) Verkehr, der durch die Herkunft der Passagiere motiviert ist. Diese Passagiere nutzen die internationalen Fernbusse, um ihre Herkunftsländer zu besuchen (i.d.R. handelt es sich um Verkehre in die Staaten des Westbalkans, nach Süditalien, Portugal und Spanien). b) Sogenannte "Rennstrecken-Verkehre" zwischen europäischen Metropolen und Ballungsräumen (i.d.R. beträgt die Distanz zwischen 250 und 400 km; z.B. Zürich – München). Nutzer: Erhebung Bruxelles-Nord 2016: ■ 60 % im Alter 20-30; ■ 49 % Studenten; ■ als Alternative zum Zug (55 %), ■ als Alternative zum Mitfahren im Auto (18 %), ■ als Alternative zum Flugzeug (11 %), ■ als Alternative zum Selberfahren (7 %) Studie HSLU/KWC: im Mittel ca. : ■ 35% Umsteiger von der Schiene, ■ 25% Umsteiger vom Auto, ■ 20% Umsteiger von Mitfahrgelegenheiten, ■ 10% Umsteiger vom Flugzeug; ■ 10% induzierter Verkehr.	■ Kostengünstige Verbindungen im Inland ■ Direktverbindungen als Alternative für umständliche Verbindungen mit dem «klassischen» ÖV ■ Nachtverbindungen, usw.

	Internationaler Linienverkehr	Nationaler Linienverkehr (ab 2018)
	 Internationale Fernbuslinien (Fahrpläne 2016)  Fernbushalte (Fahrpläne 2016)	 Aktuelle Angebotsvorstellungen Domo/Eurobus (NZZ 22.5.2018)
ÖV-Anteil auf dem Weg zum Fernbus-Terminal	Dass bei einem guten Standort ein hoher ÖV-Anteil erzielt werden kann, wird durch Angaben von Flixbus zur Anreise mit dem «Umweltverbund» (ÖV, zu Fuss, Velo) bestätigt: ■ Zürich, Fernbus-Terminal beim Hauptbahnhof: 95 % ■ Berlin Alexanderplatz: 93 % ■ Hamburg, ZOB: 90 % ■ Heidelberg, Stadtzentrum: 82 %	
Standort heute	P+R Neufeld 	P+R Neufeld (Domo/Eurobus, ca. ab Juni 2018) 

	Internationaler Linienverkehr	Nationaler Linienverkehr (ab 2018)
		
Anzahl Plätze heute	Ca. 10	

6.2 Gelegenheitsverkehr

	In-Coming	Out-Going
Markt-segmente	Reisegruppen, die Bern besuchen	Gruppenreisen ab Bern (z.B. Tagesausflug ins Berner Oberland zum Skifahren, Gruppenreisen nach Italien)
Standort	Diverse öffentliche Fernbus-Parkplätze in der Innenstadt und oftmals auch direkt bei den Hotels 	■ Fernbus-Terminal Neufeld Ferner individuelle fixe Abfahrtsorte, die sich z.T. auf öffentlichem Grund, z.T. auf privatem Grund befinden, z.B.: ■ Car-Rouge: Schützenmatte ² ■ Car-Tours: Hodlerstrasse oder Schützenmatte ■ Eurobus: Untermattweg 15 in der Nähe der S-Bahnstation Stöckacker ³ ■ Funicar: Guisanplatz ■ Marti Reisen: Max-Daetwyler-Platz (bei der S-Bahnstation Wankdorf) Daneben gibt es Carunternehmen, deren Abfahrtsort für Bern ausserhalb der Stadt liegen, z.B.: ■ Twerenbold an der Schachenstrasse 33, in Lyssach in der Nähe der Autobahn
Anzahl Plätze	Stadtteil I: 15 Stadtteil III: 1 Stadtteil IV: 28 (davon 14 Plätze an der Grenze)	

² Auf der Schützenmatte wird das Angebot 2018 von 8 auf 6 Carparkplätze reduziert werden. In ca. 3 Jahren ist eine weitere Reduktion vorgesehen.

³ Dieser Standort wird mit der Umnutzung des Areals Weyermannshaus West wegfallen.

	In-Coming	Out-Going
	zur Innenstadt: 3 im Raum Helvetiaplatz, 9 im Raum Aargauer- und Muristalden und 2 beim Rosengarten) Total: 44 + diverse Hotel-Vorfahrten	

7. Prognose: Bedarf 2030

Der zukünftige Bedarf wird für jede Kategorie einzeln ermittelt, da von unterschiedlichen Wachstumsraten ausgegangen werden muss.

Der Bedarf an Halteketten und Standplätzen wird massgeblich vom

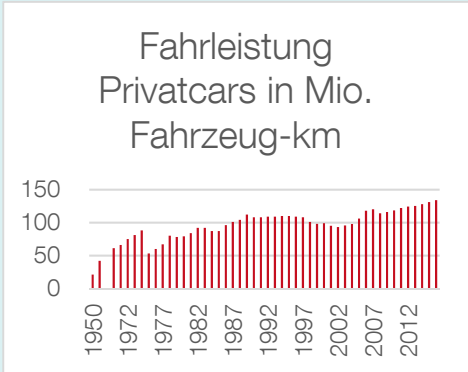
- zukünftigen Betriebskonzept, d.h.
 - ob z.B. in Bern ein **Umsteigen** zwischen den verschiedenen Fernbuslinien angeboten wird (analog Bahnknoten Bern) und/oder
 - das **Kabotageverbot** (siehe 13.1) auf den Fernbuslinien aufgehoben wird; sowie
- von der zukünftigen Ausgestaltung und Verbreitung von **Mobilitätstools (MaaS)** abhängen.

Die Prognose wird für den Zeitraum 2025 - 2030 erstellt. Eine realistische Prognose über diesen Zeitraum hinaus ist aufgrund der noch jungen Erfahrungen mit diesen Wachstumsmärkten nicht möglich.

Der zukünftige Bedarf wird anhand der Studie «Car-Terminal Bern-Neufeld, Dimensionierungsgrundlagen» (Rapp, 22.5.2015) und des heutigen Bestandes ermittelt. Neu (Studie 2018) wird der zukünftige Bedarf für zwei Szenarien parallel ermittelt. Das Szenario «Worstcase» erkundet die obere Grenze des Bedarfs, während das Szenario "realistische Zunahme" einzuschätzen versucht, wie der Bedarf im Zeitraum 2025 – 2030 tatsächlich aussehen könnte. Für den zukünftigen Bedarf an Standplätzen sowie für den nationalen Fernbusverkehr und den Gelegenheitsverkehr/In-Coming wurden 2015 noch keine Prognosen erstellt.

Die folgende Tabelle zeigt die verschiedenen Module der Zunahme bis ca. 2025 – 2030 auf:

Verkehrsart	Begründung	Halteketten ca. 2025 - 2030			Standplätze ca. 2025 - 2030	
		Studie 2015	Studie 2018			
			«Worst-case»	Realistische Zunahme	«Worst-case»	Realistische Zunahme
Entwicklung vorhandener Verkehre (Modul 1)	Die Beurteilung des «Verkehr Zielhorizont» (AP 2, Modul 1) (Studie 2015) ist nach wie vor plausibel. So betrug beispielsweise das Wachstum bei den Fz-km der Privatscars (in- und ausländische Fahrzeuge in der Schweiz; ohne Kleinbusse und Wohnmobile) zwischen 2012 (Ende der Statistik im Kapitel 4.3 der Studie Rapp) und 2016 ca. 8 % (bzw. von	2	2	2		

Verkehrsart	Begründung	Halteketten ca. 2025 - 2030			Standplätze ca. 2025 - 2030	
		Studie 2015	Studie 2018			
			«Worst-case»	Realistische Zunahme	«Worst-case»	Realistische Zunahme
	113 % 2012 auf ca. 122 % 2016 mit der Indexierung im Kapitel 4.3).  Quelle: https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/leistungen.assetdetail.4622481.html					
Internationaler Fernbusverkehr (Modul 2)	Die Beurteilung des «Internationalen Fernbusverkehrs» (Kap. 5.6, Studie 2015) geht davon aus, dass mit «je 3 Linien Richtung Norden resp. Süden» von einem «ausgebauten Fernbusnetz» gesprochen werden kann. Dazu werden 3 Halteketten benötigt. «Ein allfälliger Ausbau der Fernbuslinien würde in einem ersten Schritt zeitlich erfolgen. D.h., dass die gleichen Linien noch zu anderen Zeiten und somit tendenziell ausserhalb der bestehenden Spitzenstunden am Terminal Bern angeboten werden. Somit ist davon auszugehen, dass bis 2025 keine zusätzlichen Halteketten (...) einkalkuliert werden müssen.» Diese Aussage in der Studie 2015 stimmt, sofern es sich um einen Anbieter handelt. Wenn mehrere, sich konkurrenzierende Anbieter auftreten, sind auch gleichzeitige Angebote im selben Korridor denkbar, was zu einem zusätzlichen Bedarf von einer weiteren Haltekante führen dürfte. Der «Worstcase» dürfte dann auftreten, wenn bei einer weiteren Zunahme der Nachfrage die Fernbuslinien von den Umsteigemöglichkeiten im Knoten profitieren wollen («Worstcase»). (Bedarfsabschätzung analog Nationalem Linienverkehr unten)	3	10	4	?	?

Verkehrsart	Begründung	Halteketten ca. 2025 - 2030			Standplätze ca. 2025 - 2030	
		Studie 2015	Studie 2018			
			«Worst-case»	Realistische Zunahme	«Worst-case»	Realistische Zunahme
	Der Bedarf an Standplätzen ergibt sich aufgrund der in Bern endenden und startenden Linien. Eine Abschätzung des zukünftigen Bedarfs ist nicht möglich. Diese Standplätze können auch ausserhalb des Terminals angeboten werden und sind deshalb für die Standortevaluation nicht entscheidend.					
Nationaler Fernbusverkehr	Nationaler Linienverkehr ist erst ab 2018 möglich und wurde deshalb in der Studie 2015 noch nicht betrachtet. Wenn angenommen wird, dass sich im nationalen Linienverkehr ein ähnliches Konzept wie im nationalen Schienenfernverkehr durchsetzt (mit IC und IR in allen Richtungen sowie gegenseitigen Umsteigemöglichkeiten in Bern), müssen ungefähr gleich viele Halteketten angeboten werden wie für den Fernverkehr im Bahnhof Bern (10 Perrons für die Fernverkehrsspinne). Da die Zuverlässigkeit im Fernbusverkehr jedoch nie so gut sein wird wie im Bahnverkehr, würden bei einer Fahrplanspinne relativ lange Haltezeiten entstehen. Aufgrund der Konkurrenzierung durch die attraktiven Angebote der Bahn ist jedoch kaum davon auszugehen, dass dieser Maximalbedarf angeboten werden muss. Mit ca. 3 Halteketten ist ein Betrieb möglich (analog internationaler Fernbusverkehr). Der Bedarf an Standplätzen ergibt sich aufgrund der in Bern endenden und startenden Linien. Eine Abschätzung des zukünftigen Bedarfs ist nicht möglich. Diese Standplätze können auch ausserhalb des Terminals angeboten werden und sind deshalb für die Standortevaluation nicht entscheidend.	Nicht behandelt	10	3	?	?
Gelegenheitsverkehr In-Coming	Für die Berechnung des zukünftigen Bedarfs im «Worstcase» gehen wir davon aus, dass ca. 25 Carstandplätze in der Innenstadt aufgehoben werden. Wenn eine durchschnittliche Belegung von ca. 2 h inkl. je einer Viertelstunde Aus- und Einsteigen angenommen wird, werden als Ersatz für die	Nicht behandelt bzw. ausserhalb des Terminals.	8	6	25	18

Verkehrsart	Begründung	Haltekanten ca. 2025 - 2030			Standplätze ca. 2025 - 2030	
		Studie 2015	Studie 2018			
			«Worst-case»	Realistische Zunahme	«Worst-case»	Realistische Zunahme
	25 Plätze ca. 6 Haltekanten und ca. 19 Standplätze benötigt.⁴ Mit einem zukünftigen Wachstum vom ca. 2.0 – 2.5 % pro Jahr, wie seit 2010, liegt der Bedarf 2025 - 2030 ca. 25 - 35 % höher als heute. Für den realistischen Bedarf gehen wir davon aus, dass für einige Standorte das Ein- und Aussteigen der Passagiere weiterhin vor Ort im Stadtzentrum stattfinden wird (z.B. Genfergasse / Bahnhof, Hodlerstrasse / Kunstmuseum, Museumsmeile Kirchenfeld, Jugendherberge, total 6 Carplätze).					
Gelegenheitsverkehr Out-Going (= induzierter Verkehr in Studie 2015 (Modul 3))	«Induzierter Verkehr» (Anbieter, welche heute den Terminal Bern-Neufeld meiden): Aufgrund des oben stehenden Kapitels 6.2 gibt es diverse private Terminals oder Umschlagstellen im öffentlichen Raum. Diejenigen Firmen, die keinen eigenen Terminal besitzen sowie Eurobus, die ihren Terminal demnächst wegen der Planung Weyermannshaus West verlassen müssen, sind potenzielle Kandidaten für einen Umzug ihres Betriebs in einen zentralen Fernbus-Terminal. Wir schätzen den Bedarf mit ca. 2 – 3 als leicht höher ein als Rapp (1 – 2). Zudem ist damit zu rechnen, dass es bei Ferienbeginn usw. zu gewissen Spitzen kommen kann. Wir rechnen deshalb mit + 5 Plätzen («Worstcase»). Eine Abschätzung des zukünftigen Bedarfs an Standplätzen ist nicht möglich. Diese Standplätze können auch ausserhalb des Terminals angeboten werden (z.B. auf dem Betriebsareal des Carunternehmens) und sind deshalb für die Standortevaluation nicht entscheidend.	1 - 2	5	3	?	?
Zunahme total		6 – 7	35	18	25 + ?	18 + ?

⁴ Anzahl Standplätze heute: 25

Durchschnittliche Aufenthaltsdauer: 2 Stunden (inklusive Ein- und Aussteigen, je 15 min).

Durchschnittliche Wartezeit: 2 Stunden – 30 Minuten: 1.5 Stunden (75% der Gesamtzeit)

Durchschnittliche Haltekante-Nutzung: 0.5 Stunden (25% der Gesamtzeit)

$0.75 \cdot 25 = 19$

$0.25 \cdot 25 = 6$

-> es werden 6 Standplätze und 19 Haltekanten benötigt.

Zusammenfassung des zukünftigen Bedarfs ca. 2025 - 2030:

		Halteketten ca. 2025 - 2030			Standplätze ca. 2025 - 2030	
		Studie 2015	Studie 2018			
			«Worst-case»	Zukünftiger Bedarf	«Worst-case»	Zukünftiger Bedarf
Heute (P+R Neufeld, gemäss Studie 2015)		5 - 7	5 - 7	5 - 7	inkl.	Inkl.
Zunahme total	Gemäss Tabelle oben	6 - 7	35	18	25 + ?	18 + ?
Zukünftiger Bedarf	Addition des Bedarfs der einzelnen Verkehrsarten	11 - 14	40 - 42	23 - 25	25 + ?	18 + ?
Erhöhung der Flexibilität	Überlaufhalte- und Überlaufstandplätze, z. B. zur Abdeckung von Spitzen) vorgeschlagen, 1 - 2 Überlaufhalte- und Überlaufstandplätze	+ 1 - 2				
Total		12 - 16	40 - 42	23 - 25	25 + ?	18 + ?
Anhänger	Schätzungsweise ca. 10 % der Cars verkehren heute mit Anhängern. Dies bedeutet, dass 10 % der Halteketten und Standplätze auf eine Länge von 18.75 m ausgelegt werden müssen (vgl. Kapitel 4), sowie auch ein gewisser Bedarf nach Anhänger-Standplätzen besteht.					

Da es in der Stadt Bern kein (zweckmässiges) Areal gibt (vgl. Kapitel 0 und 0), auf dem der gesamte Bedarf an Halteketten und Standplätzen angeordnet werden kann, wird im Folgenden der Bedarf in geeignete Cluster mit ähnlichen Anforderungen aufgeteilt:

- Für den internationalen und nationalen Fernbusverkehr besteht rascher Entscheidungsbedarf (Auslöser dieser Studie). Der Gelegenheitsverkehr Out-Going hat ähnliche Bedürfnisse und wird zweckmässigerweise im Fernbusterminal integriert, sofern Platz vorhanden ist.
- Demgegenüber muss der Gelegenheitsverkehr In-Coming nicht zwingend im Fernbusterminal untergebracht werden, da es sich in der Regel um geführte Reisegruppe handelt.
- Die Standplätze können ebenfalls an einem anderen Ort platziert werden, sinnvollerweise nicht zu weit weg vom Aussteige- bzw. Einsteigeort entfernt, um das Verkehrsaufkommen in Grenzen halten zu können.

Cluster	Haltekanten	Standplätze
Fernbusverkehr (international und national), Gelegenheitsverkehr Out-Going	17 - 19	? (mindestens für in Bern endende Linien)
Gelegenheitsverkehr In-Coming	6	18

Im Folgenden beschränkt sich die Studie um den Fernbusterminal für den Cluster «Fernbusverkehr (international und national) + Gelegenheitsverkehr Out-Going».

Der «realistische Bedarf» von 17 - 19 Haltekanten kann abgemindert werden, da zu erwarten ist, dass der Bedarf der einzelnen Verkehrsarten aufgrund der zeitlichen Gesetzmässigkeiten nicht vollständig addiert werden muss. Ferner kann durch eine flexible Zuteilung der Haltekanten eine weitere Optimierung erreicht werden. Wir gehen davon aus, dass ca. eine Abminderung zwischen 1 Haltekante (= ca. 1/3 der in der Studie 2015 nicht berücksichtigten Verkehrsarten) und 3 Haltekanten (= Bedarf nationaler Fernverkehr oder Gelegenheitsverkehr Out-Going) möglich ist. Mit einem geschickten Slotmanagement kann erreicht werden, dass auch eine gewisse Nachfragesteigerung nach 2030 noch innerhalb der Anlage abgewickelt werden kann.

Für die Standortevaluation wird deshalb im Folgenden von einem **Bedarf von mindestens 14 - 18 Haltekanten** ausgegangen:

Cluster	Haltekanten	Standplätze
Fernbusverkehr (international und national), Gelegenheitsverkehr Out-Going	14 - 18	? (mindestens für in Bern endende Linien)

8. Standorte

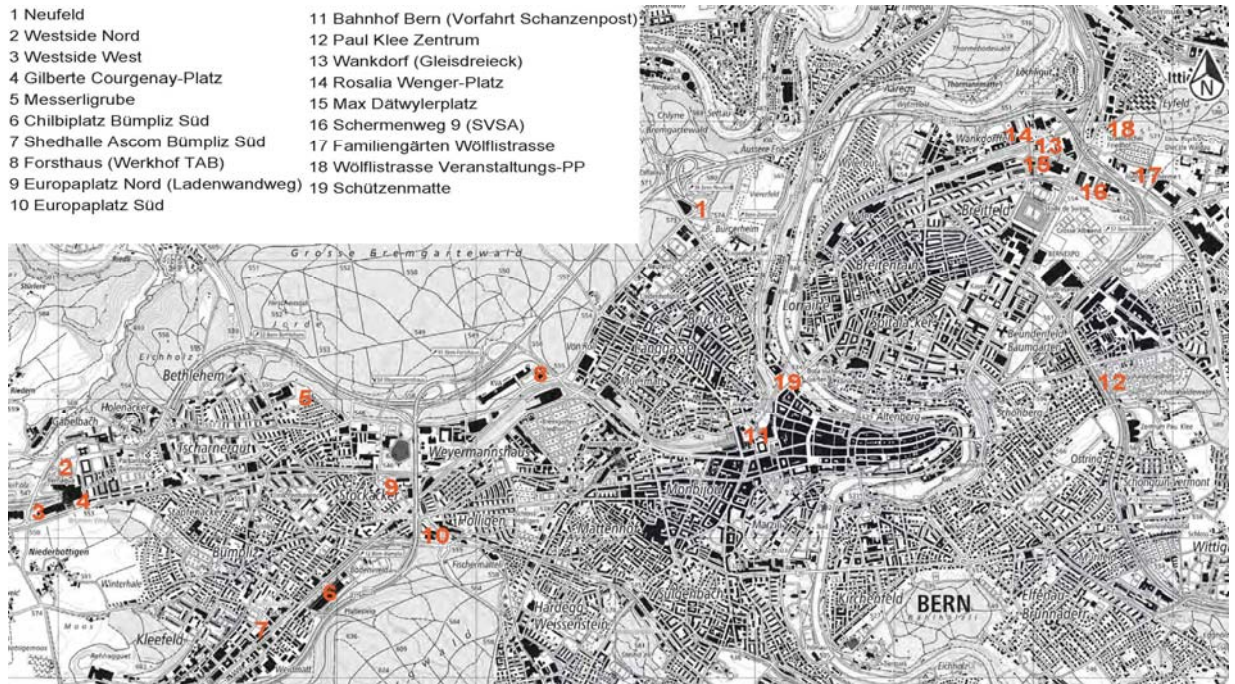
Im Projektteam wurde nach allen denkbaren Standorten gesucht, die die Randbedingungen gemäss Kapitel 4.2 erfüllen. Es wurden auch Standorte in die Evaluation miteinbezogen, bei denen es Konflikte mit bestehenden Nutzungen und/oder mit Planungsabsichten gibt.

Für den Standort Neufeld gibt es bereits ein Vorprojekt. Elemente dieses Layouts wurden auf die Luftbilder der anderen Standorte übertragen, um die mögliche Zahl an Haltekanten ganz grob abschätzen zu können.

Vgl. Skizzen im Anhang 13.2.

Übersicht der geprüften Standorte:

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1 Neufeld | 11 Bahnhof Bern (Vorfahrt Schanzenpost) |
| 2 Westside Nord | 12 Paul Klee Zentrum |
| 3 Westside West | 13 Wankdorf (Gleisdreieck) |
| 4 Gilberte Courgenay-Platz | 14 Rosalia Wenger-Platz |
| 5 Messerigrube | 15 Max Dätwylerplatz |
| 6 Chilbiplatz Bümpliz Süd | 16 Schermenweg 9 (SVSA) |
| 7 Shedhalle Ascom Bümpliz Süd | 17 Familiengärten Wölflistrasse |
| 8 Forsthaus (Werkhof TAB) | 18 Wölflistrasse Veranstaltungs-PP |
| 9 Europaplatz Nord (Ladenwandweg) | 19 Schützenmatte |
| 10 Europaplatz Süd | |



https://map.geo.admin.ch/?zoom=6&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-grau&layers=ch.are.agglomerationen_isolierte_staedte&layers_opacity=0.75&lang=de&topic=are&catalogNodes=954.959.965&E=2597660.23&N=1199831.76&layers_visibility=false

9. Eignungskriterien

In einem ersten Schritt wurden die Standorte anhand folgender Eignungskriterien überprüft:

- Platz für erforderliche Anzahl Haltekanten
- Platz für Servicegebäude, (für Mindestanforderungen: Gedeckter Wartebereich, Billettverkauf, Information Fahrplan und Anschlüsse, Toilette, Bezahlung der Benützung des Fernbus-Terminals, Billettverkauf, Aufenthaltsraum Personal; Flächenbedarf gemäss Vorprojekt Neufeld)
- Erreichbarkeit mit Car (z.B. Höhenbeschränkung auf der Zu-/Wegfahrt)
- ÖV-Haltestelle in der Nähe

Folgende Standorte können zu Beginn ausgeschlossen werden, da diese die erforderliche Anzahl Haltekanten nicht erfüllen:

- Westside West
- Gilberte Courgenay-Platz
- Chilbiplatz Bümpliz Süd
- Bahnhof Bern (Vorfahrt Schanzenpost)
- Paul Klee Zentrum
- Rosalia Wenger-Platz
- Max Daetwyler-Platz
- Schermenweg 9 (SVSA)
- Schützenmatte

Prüfung der Eignungskriterien:

Kriterien	Standorte									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Neufeld	Westside Nord	Westside West	Gilberte Courgenay-Platz	Messerligrube	Chilbiplatz Bümpliz Süd	Shedhalle Ascom Bümpliz Süd	Forsthaus (Werkhof TAB)	Europaplatz Nord (Ladenwand-weg)	Europaplatz Süd
EIGNUNGSKRITERIEN										
Anzahl realisierbare Haltekanten	ca. 14	> ca. 14	ca. 5	ca. 6	> ca. 14	ca. 10	> ca. 17	ca. 14	> ca. 14	ca. 8 und 17
Platz für Servicegebäude	ja	ja	ev.	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Erreichbarkeit mit Car	i.O.	i.O.	i.O.	i.O.	i.O.	i.O.	i.O.	i.O.	i.O.	i.O.
ÖV-Haltestelle in der Nähe	i.O.	i.O.	i.O.	i.O.	i.O.	i.O.	i.O.	i.O.	i.O.	i.O.

Kriterien		Standorte																
	11	Bahnhof Bern (Vorfahrt Schanzenpost)	12	Paul Klee Zentrum	13	Wankdorf (Gleisdreieck)	14	Rosalia Wenger- Platz	15	Max Dätwylerplatz	16	Schermenweg 9 (SVSA)	17	Familiengärten Wölflistrasse	18	Wölflistrasse Veranstaltungs- PP	19	Schützenmatte
EIGNUNGSKRITERIEN																		
Anzahl realisierbare Haltekanten	ca. 9		ca. 11		> ca. 14		ca. 0		ca. 0		ca. 11		> ca. 14		> ca. 14		6	
Platz für Servicegebäude	ja		ja		ja		nein		nein		ev		ja		ja		ja	
Erreichbarkeit mit Car	i.O.		i.O.		i.O.		i.O.		i.O.		i.O.		i.O.		i.O.		i.O.	
ÖV-Haltestelle in der Nähe	i.O.		i.O.		i.O.		i.O.		i.O.		i.O.		i.O.		i.O.		i.O.	

Legende:

= besonders gut

= relativ gut

= neutral / im Mittelfeld

= relativ schlecht

= besonders schlecht

= Eignungskriterium nicht erfüllt

10. Beurteilungskriterien

Für die Standorte wurden folgende Beurteilungskriterien zur Evaluation beigezogen, die jeweils entweder als Haupt- oder Nebenbeurteilungskriterien eingestuft werden :

Thema	Kriterien	Hauptbeurteilungs-kriterien	Kriterien der 2. Priorität
Erschliessung	Distanz ab Autobahn	X	
	Kapazität Strassennetz		X
	Anbindung städtischer ÖV (Linien)	X	
	Anbindung S-Bahn	X	
	Anbindung überregionaler ÖV	X	
	Anbindung Regionalbuslinien		X
	Parkplätze (PW)		X
	Platz für K+R, Taxis		X
	Velovermietung		X
	Autovermietung		X
	Zugang für Fussgänger (inkl. mobilitätseingeschränkte Personen)		X
Umfeld	Verkehr durchs Quartier (Immissionen) Richtung Autobahn	X	
	Angebote im Umfeld (Verpflegungsmöglichkeiten, Einkaufsmöglichkeiten, Unterkünfte)		X
	Nähe zum Stadtzentrum (Luftlinie; dies ist vor allem für Standplätze des Gelegenheitsverkehrs In-Coming ein wichtiges Kriterium)		X
Areal	Verfügbarkeit des Areals	X	
	Konflikte mit bestehender oder angestrebter Nutzung	X	
	Ausbaumöglichkeiten (auf einer Ebene)		X
	Planungsstand		X
	Zonenplan		X
Kosten	Baukosten (Geländeanpassungen, Strassenbau, Landerwerb)	X	
	Synergien mit benachbarten Nutzungen	X	

Im folgenden Kapitel werden Standorte anhand der Hauptbeurteilungskriterien miteinander verglichen. Das Ergebnis wird anschliessend mit den Kriterien der 2. Priorität überprüft.

11. Variantenbeurteilung

11.1 Standortevaluation anhand der Hauptbeurteilungskriterien

Kriterien	Standorte									
	1 Neufeld	2 Westside Nord	5 Messerligrube	7 Shedhalle Ascom Bümpliz Süd	8 Forsthaus (Werkhof TAB)	9 Europaplatz Nord (Ladenwand- weg)	10 Europaplatz Süd	13 Wankdorf (Gleisdreieck)	17 Familiengärten Wölflistrasse	18 Wölflistrasse Veranstaltungs- PP
HAUPTBEURTEILUNGSKRITERIEN										
Erschliessung:										
Distanz ab Autobahn	kurz	kurz	ca. 2.5 km ab Bern Forsthaus	ca. 1.7 km ab Bern Bümpliz	kurz	ca. 2.6 km (Bern Forsthaus)	ca. 0.9 km	kurz	ca. 0.9 km	ca. 0.9 km
Erschliessung ÖV:										
Anbindung städtischer ÖV (Linien)	11, 103	8	8, 27, 101 (ca. 400 m)	31	101	7, 8, 31 (ca. 400 m)	7, 8, 31	9, 20, 28, 36, 40	28	28
Anbindung S-Bahn	alle S-Bahnlinsen ca. 2 km entfernt	S5, S51, S52 (ca. 300 m)	S5, S51, S52 (ca. 1.1 km)	S1, S2 (ca. 300 m)	alle S- Bahnlinsen ca. 1.8 km entfernt	S1, S2, S3, S31, S4, S44, S5, S51, S52, S6 (ca.400m)	S1, S2, S3, S31, S4, S44, S6	S1, S2, S3, S31, S4, S44 (ca. 800 m)	S1, S2, S3, S31, S4, S44 (ca. 800 km)	S1, S2, S3, S31, S4, S44 (ca. 1.1 km)
Anbindung überregionaler ÖV	indirekt	indirekt	indirekt	indirekt	indirekt	indirekt	indirekt	indirekt	indirekt	indirekt
Umfeld:										
Verkehr durchs Quartier (Immissionen) Richtung Autobahn	Neufeldzubringer - Tiefenaustrasse	Autobahn - Murtenstrasse	Murtenstrasse	Freiburgstrasse	Murtenstrasse	Murtenstrasse, Stöckackerstr.	Freiburgstrasse - Turnierstrasse	Stauffacherstr. - Papiermühlestr. - Schermenweg	Schermenweg - Papiermühlestr. - Wölflistr.	Schermenweg - Papiermühlestr. - Wölflistr.
Areal:										
Verfügbarkeit des Areals	AWAG	privat	privat	privat	Stadt	Stadt	diverse	SBB	Burgergemeinde Bern	diverse
Konflikte mit bestehender oder angestrebter Nutzung	bereits Carterminal	Parking für PW	Kieswerk	Umnutzung zu Loft- Wohnungen wird geprüft	Werkhof	Gärten	Bermobil- Depot, P+R	EW	Familiengärten	P17 / Parkplatz für Grossanlässe
Kosten:										
Baukosten (Geländeanpassungen, Strassenbau, Landerwerb)	mittel	gross	gross	mittel	gross	mittel	gering	gross	mittel	mittel
Synergien	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein

Legende:

= besonders gut

= relativ gut

= neutral / im Mittelfeld

= relativ schlecht

= besonders schlecht

11.2 Ergebnis

Bei dieser Beurteilung schneidet der Standort «Neufeld» 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 städtischen ÖV angebunden.
- Die S-Bahn und der überregionale ÖV sind mit den Buslinien 11 und 103 gut erreichbar.
- Für das Areal besteht bereits die Nutzungsabsicht, einen Busterminal zur erstellen.

Ebenfalls gut geeignet ist das Areal «Wankdorf Gleisdreieck». Dieses Areal steht jedoch kurz- bis mittelfristig nicht zur Verfügung.

Auch auf den anderen Arealen bestehen Nutzungen, die zuerst entfernt bzw. verlagert werden müssten. Dies dürfte nicht sehr einfach sein (z.B. Bernmobil-Depot) oder mindestens eine längere Zeit beanspruchen.

Beim Standort «Messerligrube» könnte der gesamte Bedarf an Halteanten für den Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr abgedeckt werden (d.h. inkl. In-Coming). Der Standort hat aber im Vergleich zu den Standorten «Neufeld» und «Wankdorf Gleisdreieck» massgebliche Nachteile (grosse Distanz vom nächsten Autobahnanschluss, schlechtere Anbindung an den ÖV). Diese Nachteile werden stärker gewichtet als der Vorteil, alle Reisebus-Bedürfnisse in einem einzigen Terminal abwickeln zu können.

Auch bezüglich der übrigen Kriterien, die 2. Priorität haben, schneidet der Standort «Neufeld» gut ab (siehe 11.3).

11.3 Überprüfung anhand der Kriterien 2. Priorität

Kriterien	Standorte									
	1 Neufeld	2 Westside Nord	5 Messerligrube	7 Shedhalle Ascom Bümpliz Süd	8 Forsthaus (Werkhof TAB)	9 Europaplatz Nord (Ladenwand-weg)	10 Europaplatz Süd	13 Wankdorf (Gleisdreieck)	17 Familiengärten Wölflistrasse	18 Wölflistrasse Veranstaltungs- PP
BEURTEILUNGSKRITERIEN 2. PRIORITÄT										
Erschliessung:										
Kapazität Strassennetz	ausreichend	ausreichend	ausreichend	ausreichend	ausreichend	ausreichend	ausreichend	ausreichend	ausreichend	ausreichend
Erschliessung ÖV:										
Anbindung Regionalbuslinien	102, 104, 105, 106	570 (ca. 300 m)	107 (ca. 1.1 km)	indirekt	100, 107	indirekt	indirekt	36, 40	indirekt	indirekt
Parkplätze (PW)	P+R	Parkplätze ev. ins Projekt integrierbar	Parkplätze ev. ins Projekt integrierbar	Parkplätze ev. ins Projekt integrierbar	Parkplätze ev. ins Projekt integrierbar	Parkplätze ev. ins Projekt integrierbar	Parkplätze ev. ins Projekt integrierbar	Parkplätze ev. ins Projekt integrierbar	Parkplätze ev. ins Projekt integrierbar	Parkplätze ev. ins Projekt integrierbar
Platz für K+R, Taxis	Entlang Studerstrasse	ev. ins Projekt integrierbar	ev. ins Projekt integrierbar	ev. ins Projekt integrierbar	ev. ins Projekt integrierbar	ev. ins Projekt integrierbar	ev. ins Projekt integrierbar	ev. ins Projekt integrierbar	ev. ins Projekt integrierbar	ev. ins Projekt integrierbar
Velovermietung	ins Projekt integrierbar	ins Projekt integrierbar	ins Projekt integrierbar	ins Projekt integrierbar	ins Projekt integrierbar	ins Projekt integrierbar	ins Projekt integrierbar	ins Projekt integrierbar	ins Projekt integrierbar	ins Projekt integrierbar
Autovermietung	nein	Premium Cars Bern und Auto Anzeiger	nein	nein	Belweg < 1 km	nein	nein	Europcar	Europcar	Europcar
Zugang für Fussgänger (inkl. mobilitätseingeschränkte Personen)	mittel	gut	mittel	gut	mittel	gut	gut	mittel	mittel	mittel
Umfeld:										
Integration in der Umgebung (Einkaufsmöglichkeiten, Verpflegungsmöglichkeiten, Unterkünfte)	keine	Freizeit- und Einkaufszentrum, Hotel nebenan	Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants in der Nähe	Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants am Europaplatz	keine	Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants am Europaplatz	Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants am Europaplatz	Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants in der Nähe	keine	keine
Nähe zum Stadtzentrum	ca. 2 km	ca. 5.5 km	ca. 4 km	ca. 4 km	ca. 2.5 km	ca. 3.3 km	3.2 km	ca. 2.8 km	ca. 3 km	ca. 3 km
Areal:										
Ausbaumöglichkeiten (auf einer Ebene)	beschränkt	nein	gross genug	ev.	nein	ja	nein	nein	ja	ja
Planungsstand	Entwurf Vorprojekt	kein Projekt	kein Projekt	kein Projekt	kein Projekt	kein Projekt	kein Projekt	kein Projekt	kein Projekt	kein Projekt
Zonenplan	Verkehrsanlagen	D (UeO)	IG	IG	FC, Wald	FA	Verkehrsanlagen	D (UeO)	IG (UeO)	FA* (UeO)

Legende:

= besonders gut

= relativ gut

= neutral / im Mittelfeld

= relativ schlecht

= besonders schlecht

12. Schlussfolgerung und weiteres Vorgehen

Mit dem Standort «Neufeld» kann ein Angebot von ca. 14 Haltekanten geschaffen werden. Damit besteht ausreichend Platz für einen Terminal für den internationalen und nationalen Fernbusverkehr sowie für den Bereich Gelegenheitsverkehr Out-Going.

Bei der Überarbeitung des Vorprojekts sollen die Erkenntnisse dieser Studie mitberücksichtigt werden (Haltekanten für Cars mit Anhänger, Standplätze für Cars mit Anhänger und für Anhänger).

Für das Thema Gelegenheitsverkehr In-Coming kann diese Studie als Grundlage für die Standortevaluation verwendet werden.

13. Anhang

13.1 Glossar

Linienverkehr [...] ist die regelmässige Beförderung von Personen in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können.⁵

Der Linienbusverkehr kann weiter unterteilt werden in nationalen und internationalen **Fernbusverkehr** und **Ortsbusverkehr** (Bernmobil, Postauto, etc.).

Kabotage umschreibt Transporte innerhalb eines Landes mit Fahrzeugen, die im Ausland immatrikuliert sind. Kabotage ist gemäss dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU (Art. 14 / 20) ausdrücklich verboten, und zwar nicht nur für ausländische Fahrzeuge innerhalb der Schweiz, sondern umgekehrt auch für Schweizer Fahrzeuge innerhalb eines EU-Staates. Güter- und Personentransporte auf Schweizer Zollgebiet, d.h. mit Start und Ziel innerhalb der Schweiz («Einladen und Ausladen»), dürfen somit grundsätzlich nur mit Lastwagen und Reisebussen ausgeführt werden, die verzollt sind und schweizerische Kontrollschilder tragen. Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt und werden trotzdem Binnentransporte durchgeführt, handelt es sich um Kabotageverkehre.⁶

Gelegenheitsverkehr [...] ist der Verkehrsdienst, der weder der Definition des Linienverkehrs nach Artikel 3 noch der Definition des Pendelverkehrs nach Artikel 4 entspricht. Er umfasst

- a) Rundfahrten mit geschlossenen Türen, d. h. Fahrten, die mit demselben Fahrzeug ausgeführt werden, das auf der gesamten Fahrtstrecke dieselbe Reisegruppe befördert und sie an den Ausgangsort zurückbringt;
- b) Verkehrsdienste, bei denen zur Hinfahrt Fahrgäste aufgenommen werden und bei denen die Rückfahrt eine Leerfahrt ist;
- c) alle sonstigen Verkehrsdienste.

Beim **Gelegenheitsverkehr** dürfen unterwegs Fahrgäste weder aufgenommen noch abgesetzt werden, es sei denn, dass die zuständigen Behörden in der betreffenden Vertragspartei Ausnahmen hiervon gestatten. Diese Fahrten dürfen mit einer gewissen Häufigkeit ausgeführt werden, ohne dadurch die Eigenschaft des Gelegenheitsverkehrs zu verlieren.⁷

Pendelverkehr [...] ist der Verkehrsdienst, bei dem bei mehreren Hin- und Rückfahrten von demselben Ausgangsort nach demselben Zielort Reisende befördert werden, die zuvor in Gruppen zusammengefasst worden sind. Jede Reisegruppe, welche die Hinfahrt gemeinsam ausgeführt hat, wird bei einer späteren Fahrt geschlossen an den Ausgangsort zurückgebracht. Unter Ausgangsort und Zielort sind der Ort des Reiseantritts und der Ort des Reiseziels sowie deren Umgebung zu verstehen. Bei Pendelfahrten dürfen unterwegs Fahrgäste weder aufgenommen noch abgesetzt werden.

Mit **Out-Going** sind Reisen mit Ausgangsort Bern und Zielort ausserhalb Bern, häufig im Ausland, gemeint (Rundfahrten mit geschlossenen Türen).

Unter **In-Coming** sind Reisen Zielort Bern gemeint, die durch einen Incoming Agenten, organisiert werden (Rundfahrten mit geschlossenen Türen).

Standplätze: für längere Aufenthalte der Reisebusse, zum Parkieren

Haltekanten: um Passagiere ein- und aussteigen sowie umsteigen zu lassen

⁵ <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19820114/index.html>

⁶ <https://www.astag.ch/wissen/recht/kabotage-binnentransport/>

⁷ <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19820114/index.html>

13.2 Skizzen

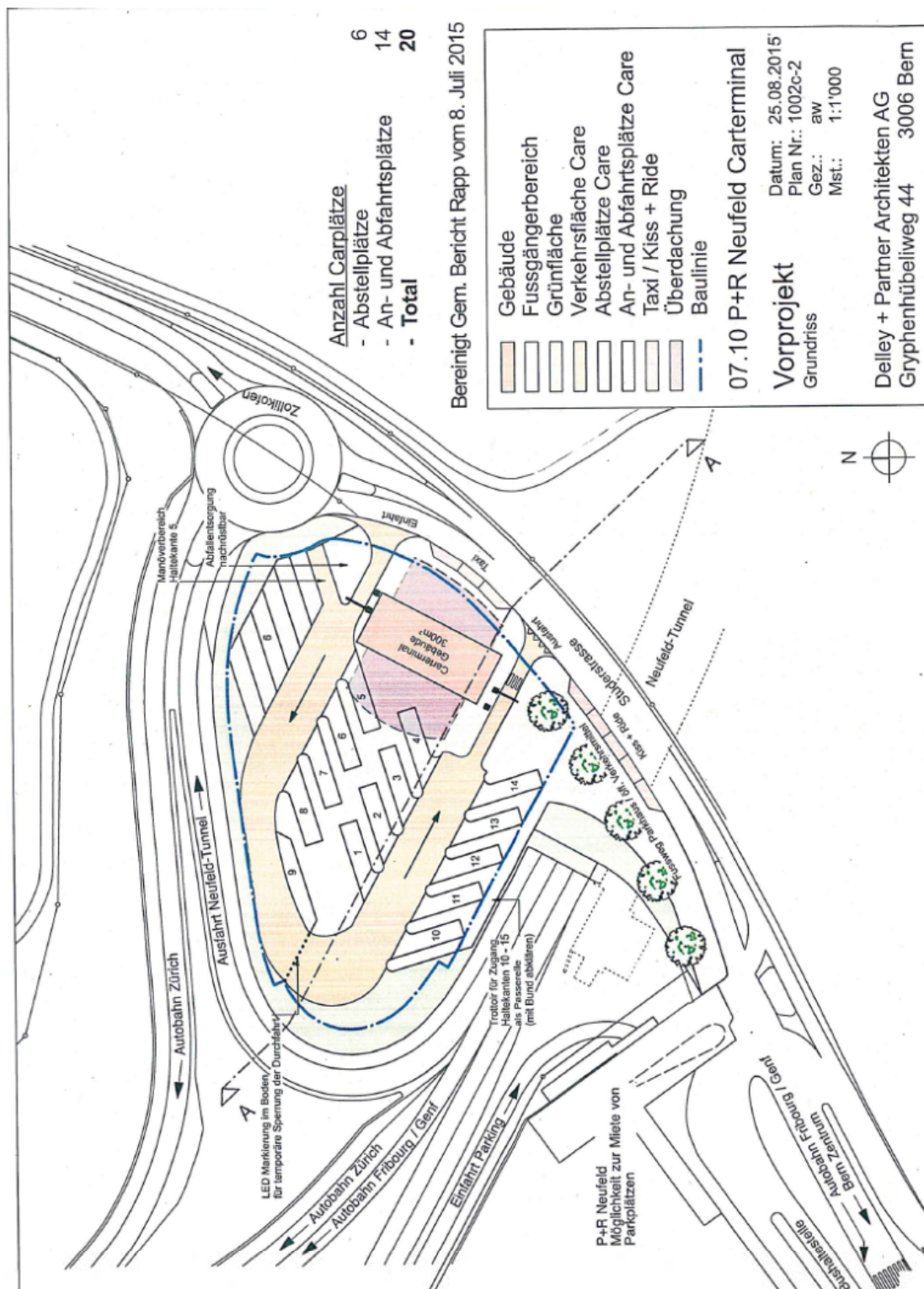
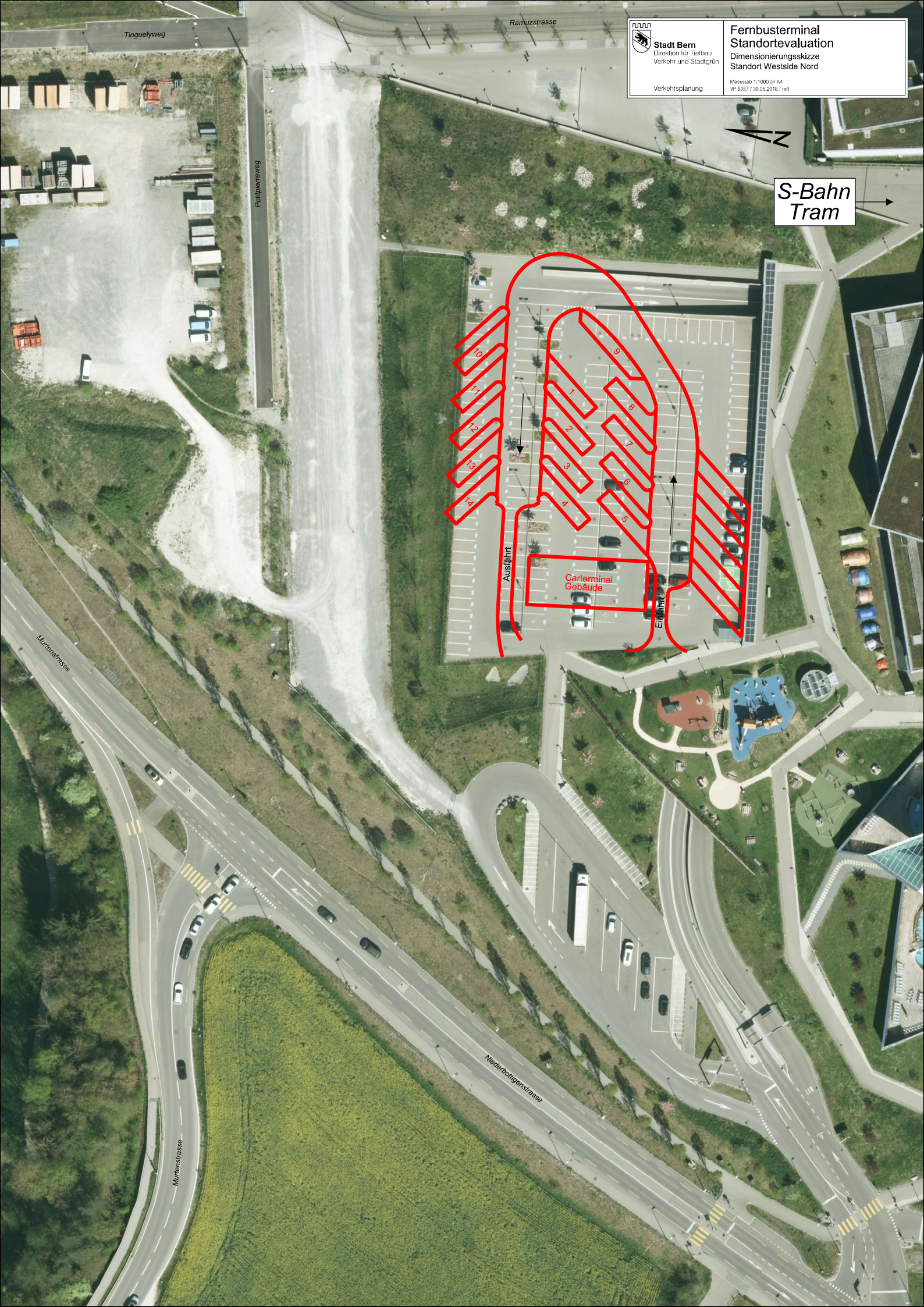


Abbildung: Dimensionierungsskizze Standort Neufeld



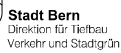
Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün
Verkehrsplanung

Fernbusterminal Standortevaluation Dimensionierungsskizze Standort Westside Nord

Maassstab 1:1000 @ A4
VP 8057 / 30.05.2018 / nll

**S-Bahn
Tram**





Fernbusterminal Standortevaluation

Dimensionierungsskizze Standort Westside West

Massstab 1:1000 @ A4
VP 8079 / 30.05.2018 / ml

Verkehrsplanung



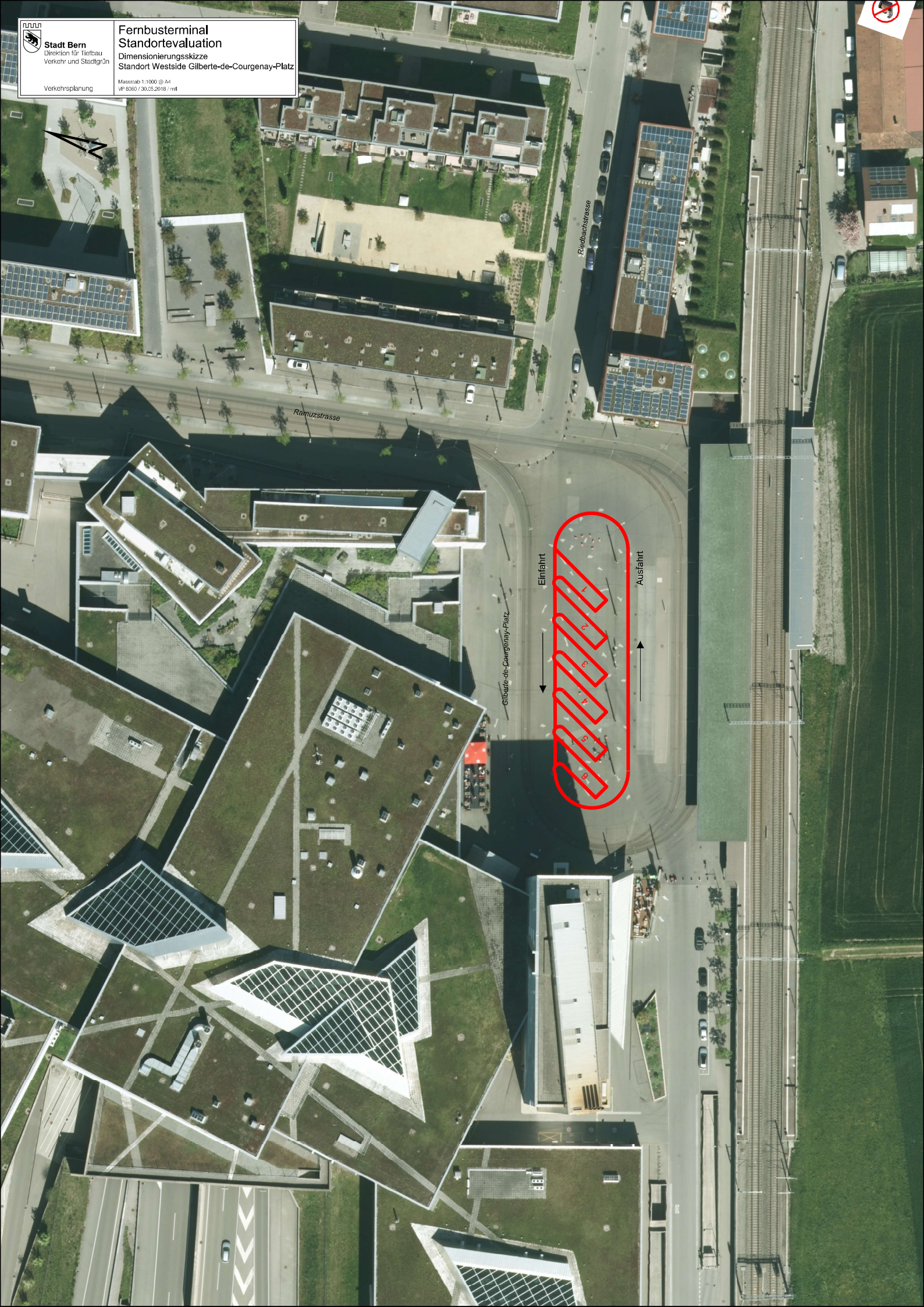


Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung

Fernbusterminal Standortevaluation Dimensionierungsskizze Standort Westside Gilberte-de-Courgenay-Platz

Maßstab 1:1000 @ A4
VP 8060 / 30.05.2018 / ml



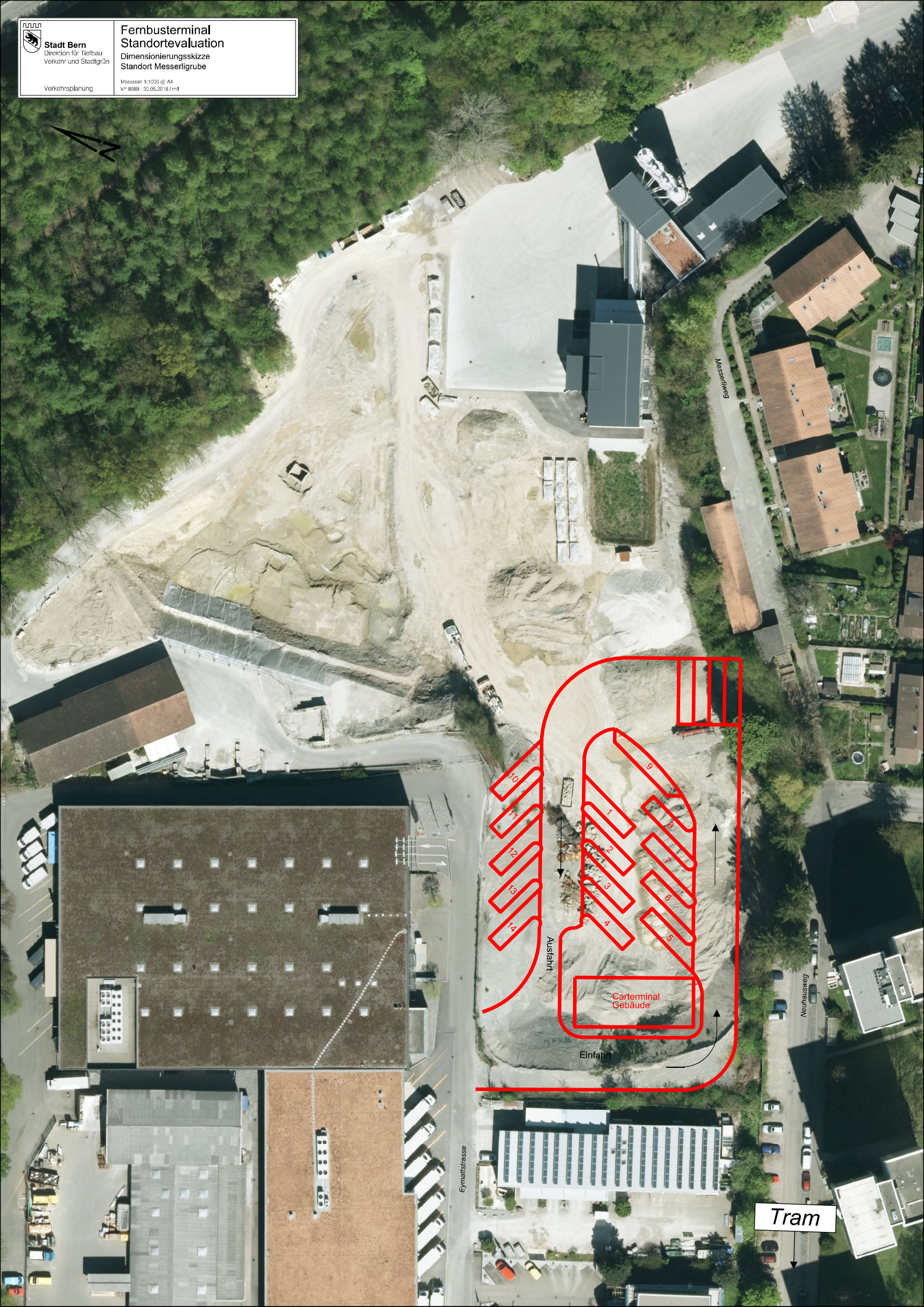


Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung

Fernbusterminal Standortevaluation Dimensionierungsskizze Standort Messerligrube

Massstab: 1:1000 @ A4
VP-8089 / 30.05.2018 / mfl



Messerliweg

Neuhauweg

Eymeltstrasse

Carterminal
Gebäude

Ausfahrt

Einfahrt

Tram

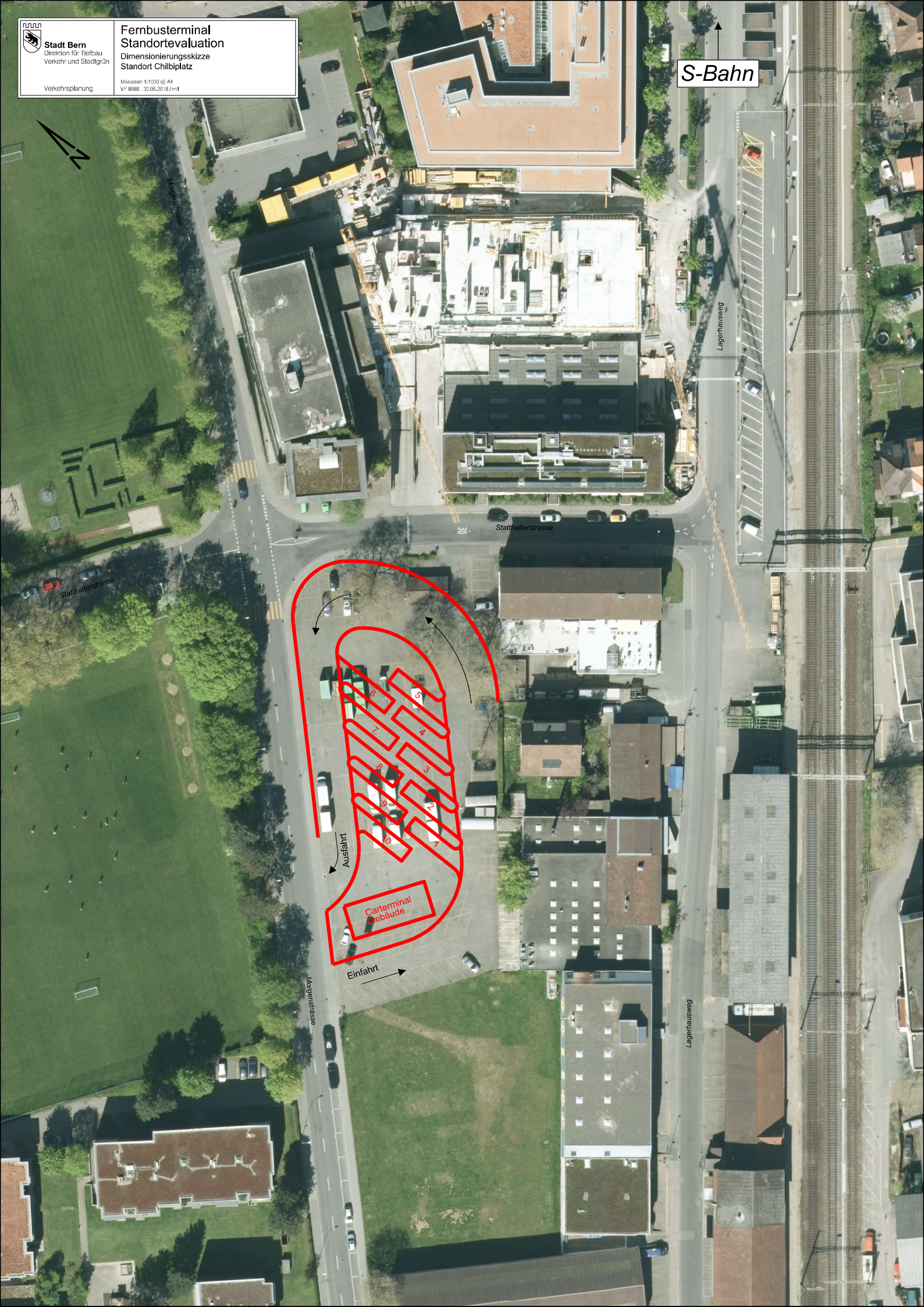


Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung

Fernbusterminal Standortevaluation Dimensionierungsskizze Standort Chilibiplatz

Massstab: 1:1000 @ A4
VP-8088 / 30.05.2018 / mfl



S-Bahn

Lagerhausweg

Statthalterstrasse

Statthalterstrasse

Morgenstrasse

Lagerhausweg

Ausfahrt

Einfahrt

Carterminal
Gebäude



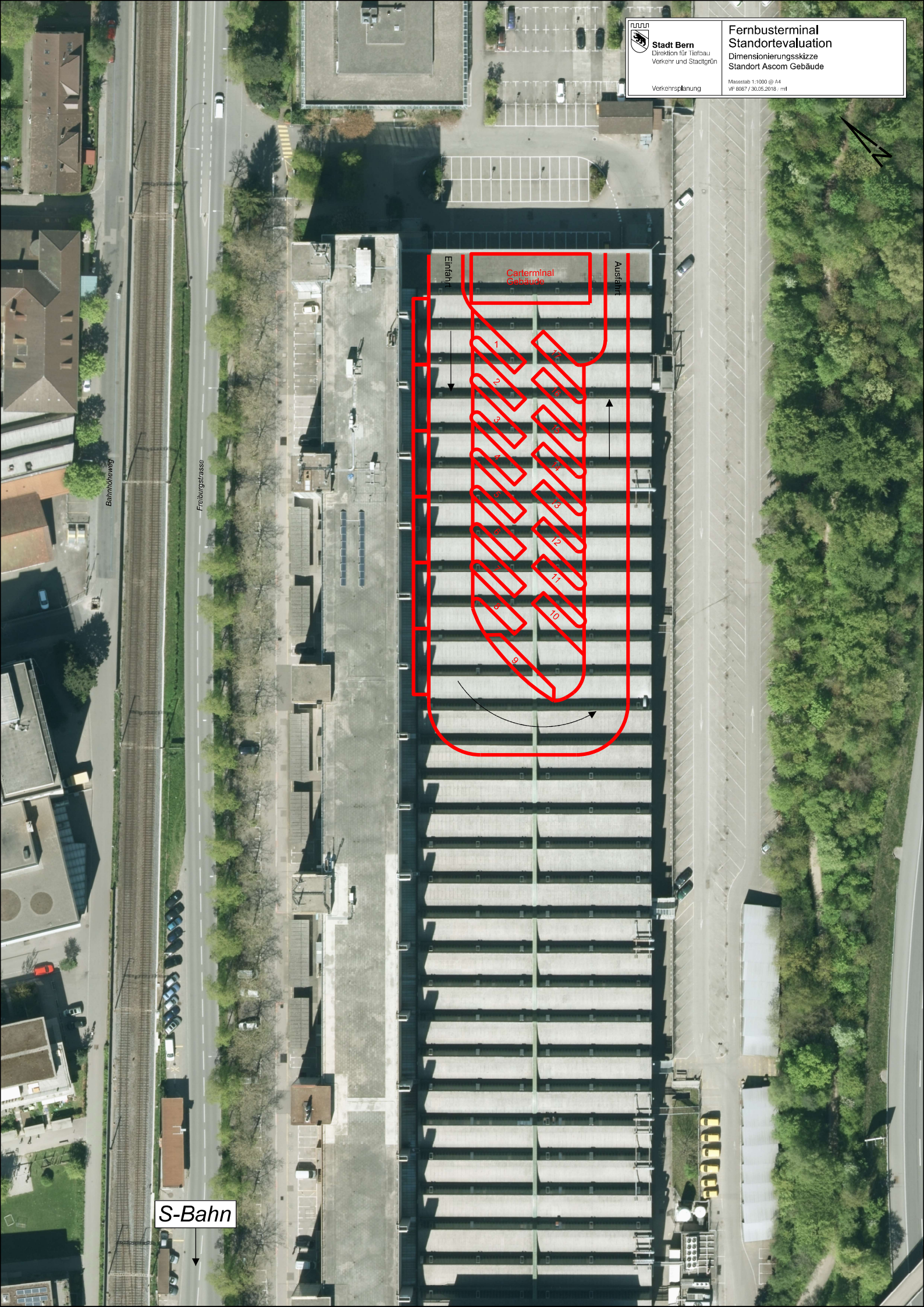


Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung

Fernbusterminal Standortevaluation Dimensionierungsskizze Standort Ascom Gebäude

Maßstab 1:1000 @ A4
VP 8067 / 30.05.2018 / ml



S-Bahn



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung

Fernbusterminal Standortevaluation Dimensionierungsskizze Standort Forsthaus

Massstab: 1:1000 @ A4
VP 8080 / 30.05.2018 / mfl





Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün
Verkehrsplanung

**Fernbusterminal
Standortevaluation**
Dimensionierungsskizze
Standort Europaplatz Nord

Maßstab 1:1000 @ A4
VP 8054 / 29.05.2018 / ml

**S-Bahn
Tram**

Ladenwandweg

Stöckliweg

Gartenhof-Gelände

Einfahrt

Stöckliweg

Stöckliweg

S-Bahn

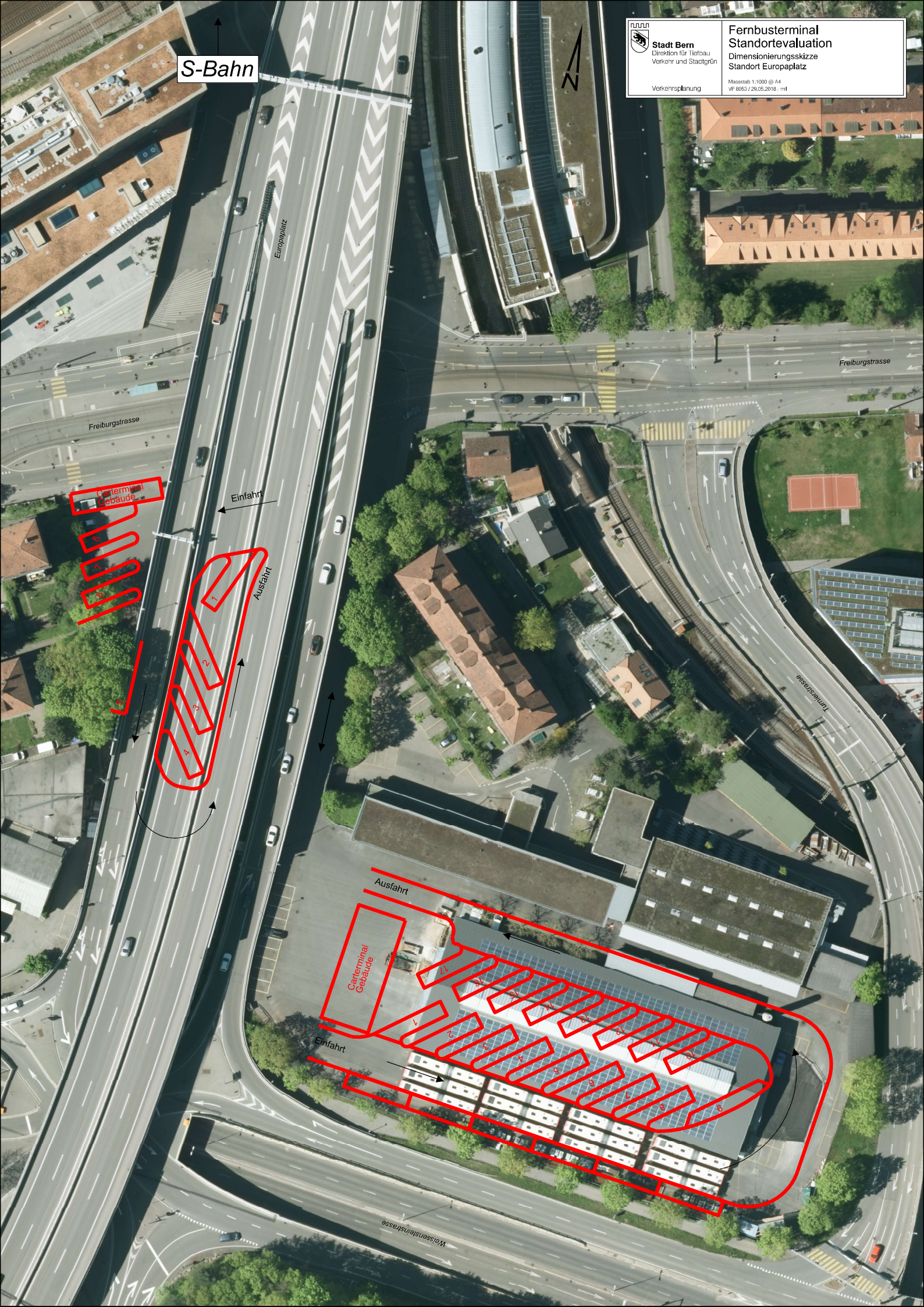


Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung

Fernbusterminal Standortevaluation Dimensionierungsskizze Standort Europaplatz

Maßstab 1:1000 @ A4
VP 8063 / 29.05.2018 / ml

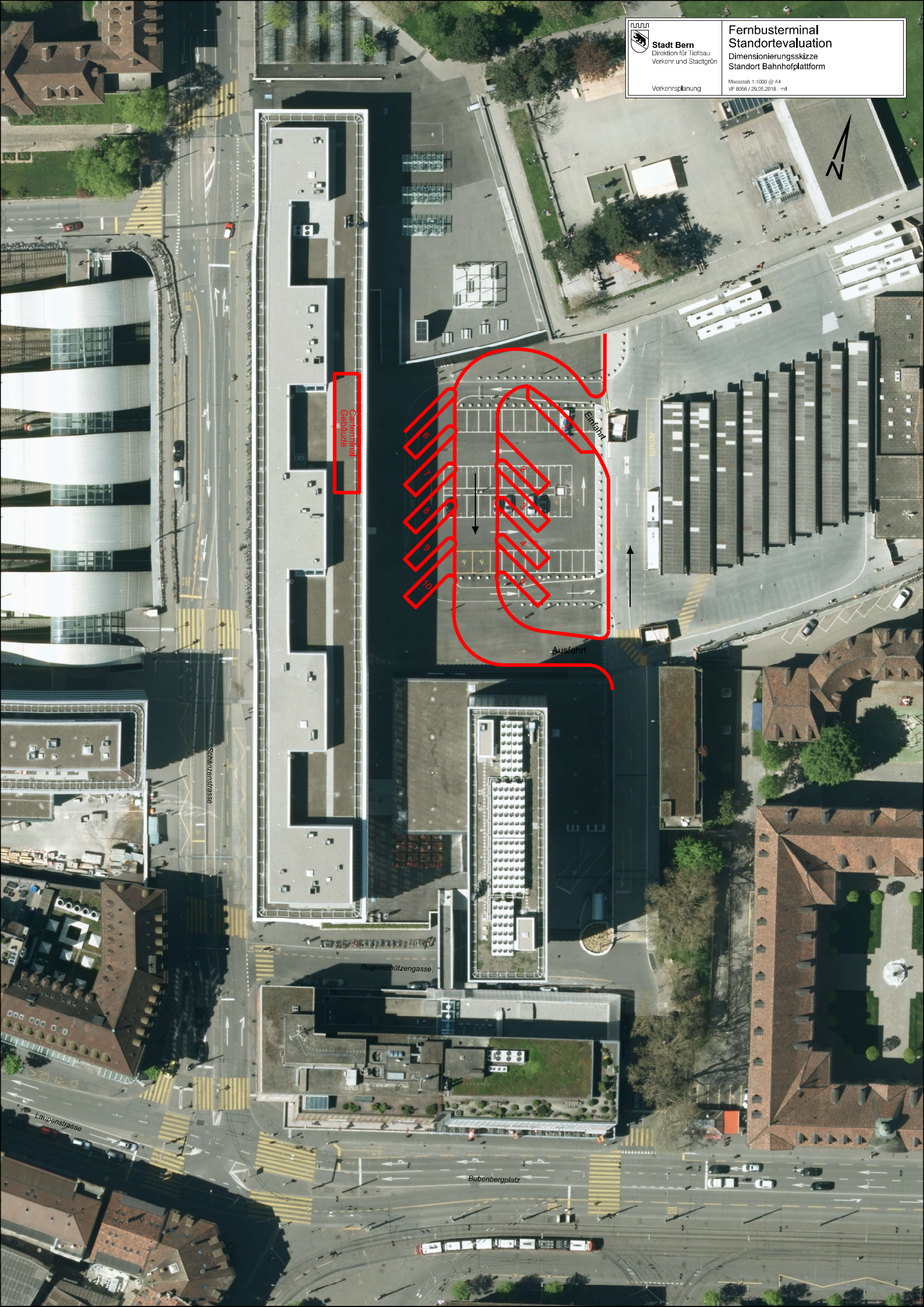


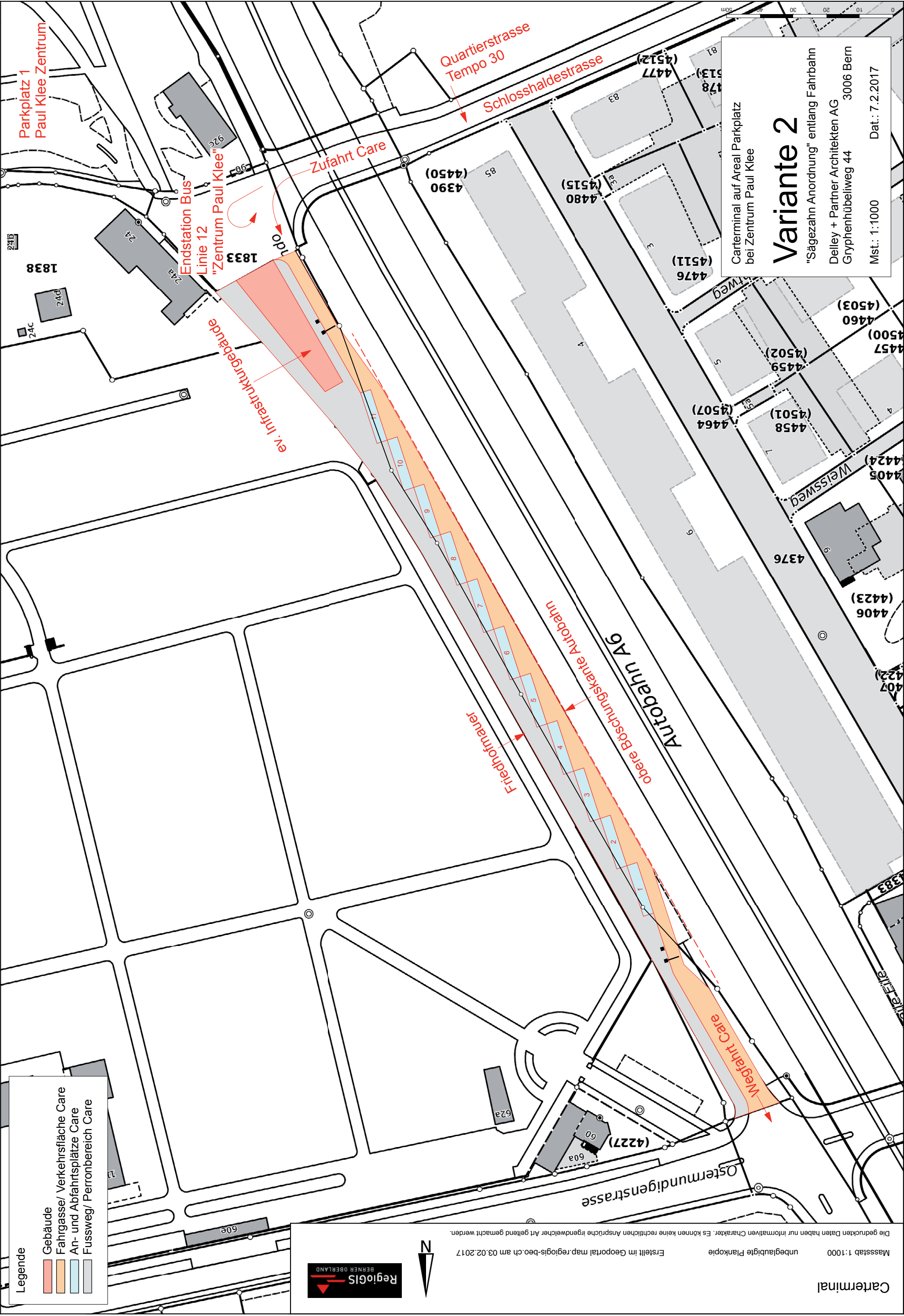


Fernbusterminal Standortevaluation

Dimensionierungsskizze
Standort Bahnhofplattform

Massstab 1:1000 @ A4
 WD 9056 / 20.05.2018 / mail







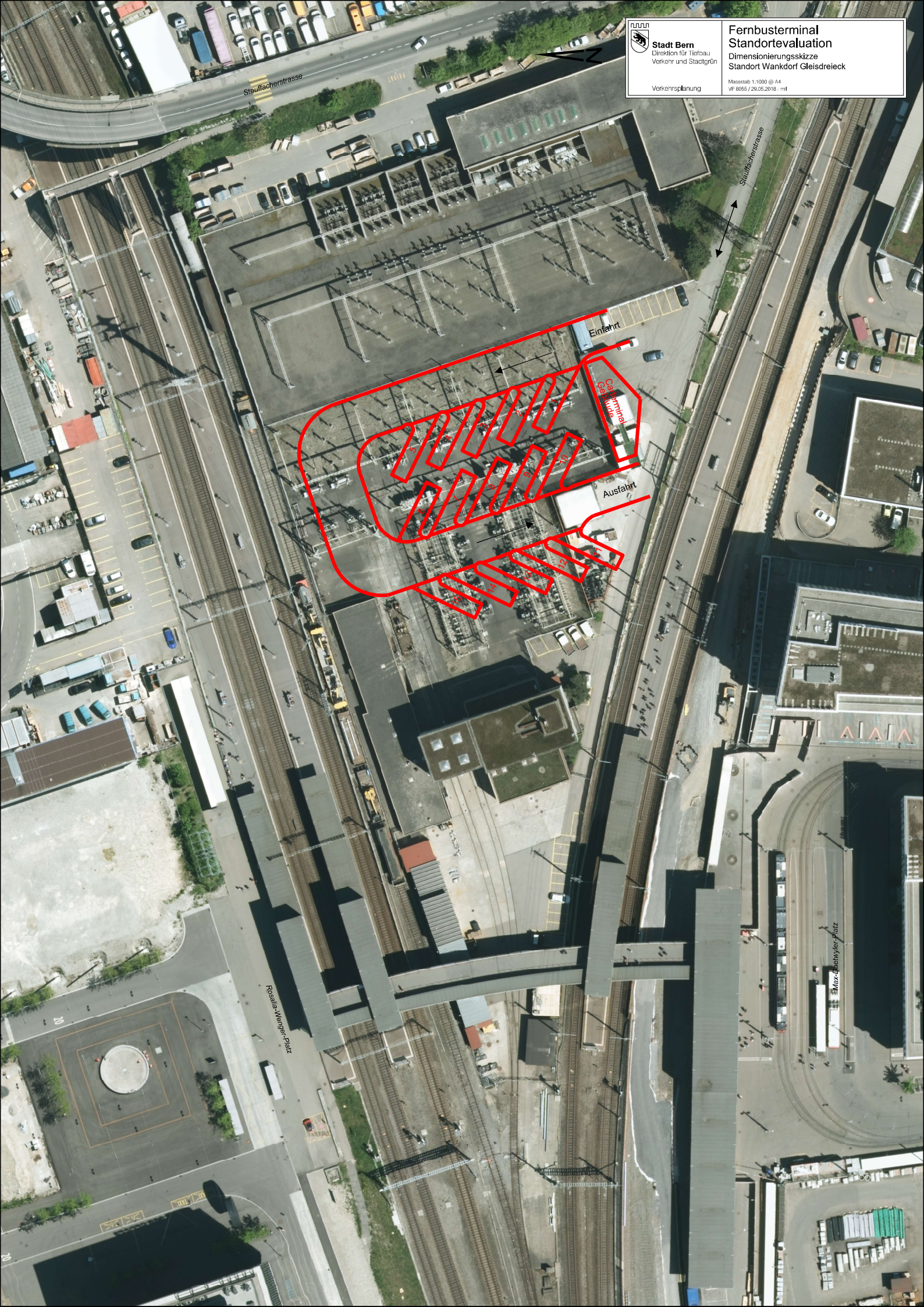
Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung

Fernbusterminal Standortevaluation Dimensionierungsskizze Standort Wankdorf Gleisdreieck

Maßstab 1:1000 @ A4

VP 8055 / 29.05.2018 / ml





Wankdorfplatz

Papiermühlesstrasse

Schermerweg



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung

**Fernbusterminal
Standortevaluation**
Dimensionierungsskizze
Standort Schermerweg

Masstab 1:1000 @ A4
VP 8081 / 30.05.2018 / ml



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung

Fernbusterminal Standortevaluation Dimensionierungsskizze Standort Wülflistrasse Familiengärten

Maßstab 1:1000 @ A4
VP 8063 / 30.05.2018 / ml



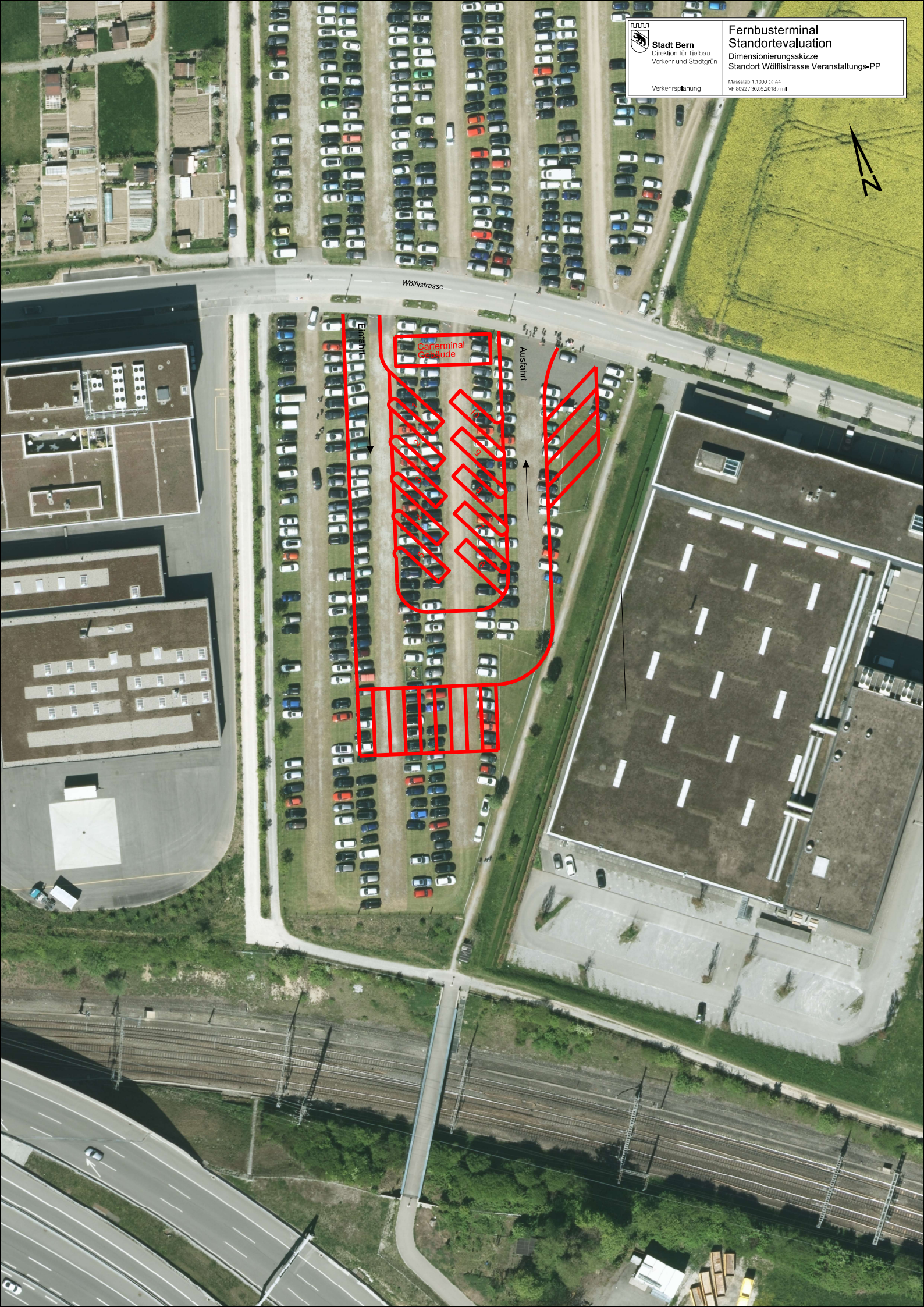


Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung

**Fernbusterminal
Standortevaluation**
Dimensionierungsskizze
Standort Wölflistrasse Veranstaltungs-PP

Maßstab 1:1000 @ A4
VP 8062 / 30.05.2018 / ml



Wölflistrasse

Einfaht

Carterminal
Gebäude

Ausfahrt



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung

Fernbusterminal Standortevaluation Dimensionierungsskizze Standort Schützenmatte

Maßstab 1:1000 @ A4
VP 8090 / 29.05.2018 / ml



Schützenmatte

Einfahrt

Boltwerk

Ausfahrt

100m