

## **Interpellation Milena Daphinoff (CVP)/Marianne Schild (GLP): Wie steht es um die Pläne eines neuen Carterminals für die Stadt Bern?**

Auf der Schützenmatte konnte mit den Einsprechenden eine Einigung im Rechtsstreit gefunden werden. Das dank einem Kompromiss, welcher 1/3 der Fläche weiterhin Gewerbe-parkplätzen und Reisebussen zugesteht.<sup>1</sup> Dies wirft erneut die Frage nach einem zeitgemässen, attraktiven und bedürfnisgerechten Standort für Cars und Reisebusse in der Stadt Bern auf.

Die Interpellantinnen sind der Ansicht, dass die Stadt Bern ein attraktives Eingangstor für Busreisende verdient. Der aktuelle Car-Terminal Neufeld entspricht dem nicht und hat auf städtischer wie kantonaler Ebene bereits zahlreiche Vorstösse hervorgerufen – zuletzt die Motion Freiburghaus (2017.SR.000017), welche zu Beginn des Jahres ein rasches Vorwärtsmachen vom Gemeinderat forderte.<sup>2</sup> Im Februar dieses Jahres wurden Pläne für eine Sanierung des Carterminals Neufeld in den Medien präsentiert. Ein Hauch von Aufbruchstimmung kam auf: Stadtpräsident Alec von Graffenried wurde in der BernerZeitung zitiert «der Entscheid stehe nun an», ob die Stadt selber investieren wolle oder ob auch Busunternehmen zur Kasse gebeten werden sollen.<sup>3</sup>

Gehört hat man seither nichts. Im Gegenteil: die Situation auf der Schützenmatte zeigt auf, dass eine Lösung offenbar noch immer nicht gefunden wurde. Und es wird in aller Deutlichkeit klar, dass ohne alternative Standortlösung die Car-Unternehmen den Platz beim Bahnhof weiterhin erfolgreich beanspruchen werden. Ihnen fehlt eine Perspektive. Und damit auch dem Perimeter Schützenmatte.

Diese Situation ist untragbar geworden: Die fehlende Perspektive wird zur Blockade für die städtebauliche Entwicklung zentraler Perimeter.

Wir bitten den Gemeinderat deshalb höflich um Auskunft und Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie steht es aktuell um das Dossier Car-Terminal? Wer ist federführend und hat sich der Gemeinderat dazu beraten?
2. Wird die Stadt selber in den Bau eines Car-Terminals investieren?
3. Falls nein, ist die Stadt in Verhandlung mit Investoren?
4. Wann stehen die für 2017 in Aussicht gestellten Entscheide an? Warum ist es zu Verzögerungen gekommen?
5. Werden endlich auch alternative Standorte für ein Car-Terminal geprüft? Falls ja, welche?
6. Könnte sich die Stadt konkret ein Car-Terminal im Wankdorf vorstellen? Anschluss an öV-Netz und Autobahn wären optimal, der Standort ist zudem ein städtischer Entwicklungsschwerpunkt (ESP) gemäss STEK.
7. Falls ja, ist die Stadt bereit zusammen mit den SBB und den Investoren (Carunternehmen) die Verhandlung aufzunehmen?

### *Begründung Dringlichkeit*

Die städtebauliche Planung des Perimeters Schützenmatte wird jetzt nach dem Rückzug der Einsprachen rasch voranschreiten. Parallel dazu muss die Frage nach dem künftigen Eingangstor für Reisebusse in der Stadt beantwortet werden. Die fehlende Perspektive

---

<sup>1</sup> <https://www.derbund.ch/bern/stadt/die-gewerbler-kriegen-ihre-parkplaetze/story/12326972>  
und <https://www.bernerzeitung.ch/region/bern/loesung-im-parkplatzstreit-in-sicht/story/22137570>

<sup>2</sup> [https://ris.bern.ch/Geschaef.aspx?obj\\_guid=98b06ed0e5434938a8445d0fe053d1c8](https://ris.bern.ch/Geschaef.aspx?obj_guid=98b06ed0e5434938a8445d0fe053d1c8)

<sup>3</sup> <https://www.bernerzeitung.ch/region/bern/flixbus-kritisiert-berner-carterminal-neufeld/story/19215676>

darf nicht zur langfristigen Blockade für die städtebauliche Entwicklung des Perimeters Schützenmatte werden. Der Stadtrat muss alle Optionen kennen und es braucht Antworten bevor die Stadtplanung mit dem Konkurrenzverfahren beginnt.

*Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.*

Bern, 19. Oktober 2017

*Erstunterzeichnende: Milena Daphinoff, Marianne Schild*

*Mitunterzeichnende: -*

### **Antwort des Gemeinderats**

Seit dem Jahr 2009 betreibt die private Trägergesellschaft Car-Terminal Neufeld der Verbände ASTAG Schweiz, ASTAG Sektion Bern und Carverband Bern-Solothurn den provisorischen Car-Terminal – im Folgenden Fernbus-Terminal genannt – am Standort Neufeld. Das Grundstück ist im Eigentum der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bundesamt für Strassen ASTRA). Das Provisorium entspricht den zeitgemässen Anforderungen weder in qualitativer noch quantitativer Hinsicht. Daher häufen sich entsprechende Klagen von Reisenden, Busbetreibenden, Anrainerinnen und Anrainern, Sozialpartnern und Tourismusorganisationen, aber auch von Bernerinnen und Bernern, die ihre Gäste dort abholen.

Für die Bundeshauptstadt Bern ist der Fernbus-Terminal als Ankunfts- und Abfahrtsort sowie als Visitenkarte und Ort des Willkommens von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Zudem führt die Liberalisierung im nationalen Busverkehr zu einem wachsenden Markt der Branche. Deshalb liegt eine gut funktionierende und ansprechende Infrastruktur für Fernbusse im öffentlichen Interesse der Stadt Bern. Es ist für den Gemeinderat daher unbestritten, dass es eine rasche Verbesserung der Situation braucht. Aus diesem Grund hat der Gemeinderat erste Schritte zur Realisierung einer entsprechenden Lösung eingeleitet.

#### *Zu Frage 1:*

Der Gemeinderat hat sich im Juni 2019 im Rahmen einer Grundsatzdiskussion mit dem Fernbus-Terminal befasst. Hintergrund der Grundsatzdiskussion bildete zum einen die Absichtserklärung der Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG) aus dem Jahr 2016, die Verantwortung für den Bau und den Betrieb eines vollwertigen Fernbus-Terminals am Standort Neufeld zu übernehmen. Zum anderen führte die Stadt Bern in der ersten Jahreshälfte 2018 eine vertiefte, ergebnisoffene Evaluation möglicher Standorte für einen Fernbus-Terminal durch (siehe hierzu die Antwort auf Frage 5). Schliesslich setzten mehrere parlamentarische Vorstösse einen politischen Rahmen für die Grundsatzdiskussion des Gemeinderats.

Der Gemeinderat hat im Rahmen der Grundsatzdebatte vom Juni 2019 eine Reihe von Beschlüssen getroffen: Erstens genehmigte er eine Planungsvereinbarung zwischen der Stadt Bern und der AWAG betreffend die Planung des Fernbus-Terminals Neufeld; die Planungsvereinbarung regelt die Zusammenarbeit der Parteien im Hinblick auf die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen für den Bau des Fernbus-Terminals. Zweitens beauftragte der Gemeinderat die Präsidialdirektion, die erforderlichen planungsrechtlichen Schritte in Absprache mit der AWAG einzuleiten. Drittens sicherte der Gemeinderat der AWAG zu, nach Vorliegen des definitiven Bauprojekts für den Fernbus-Terminal Neufeld beim Stadtrat einen nicht rückzahlbaren Investitionsbeitrag in Höhe von 70 Prozent der Baukosten, maximal jedoch Fr. 4 620 000.00 zu beantragen (siehe hierzu die Antwort auf Frage 2). Viertens beschloss der Gemeinderat, spätestens im Hinblick auf die Beschlussfassung zum Planungs- und Beitragsgeschäft ein neues, restriktives Bus- und Car-Regime für die Innenstadt zu erarbeiten.

Gemäss der Terminplanung ist vorgesehen, dass im Jahr 2019 durch die AWAG ein Richtprojekt als Grundlage zur Entwicklung des Planungsinstruments erarbeitet wird. In der ersten Jahreshälfte 2020 ist die öffentliche Mitwirkung zum Planungsinstrument – und in der Folge die weiteren Schritte im Planungsverfahren – vorgesehen. Die Befassung des Stadtrats mit der Planungsvorlage und dem Beitragsgeschäft ist für das vierte Quartal 2021 geplant. Dies würde im Optimalfall einen Baustart für den Fernbus-Terminal in der zweiten Jahreshälfte 2022 ermöglichen.

*Zu Frage 2:*

Ja. Wie in der Antwort auf Frage 1 erläutert, wird der Gemeinderat dem Stadtrat nach Vorliegen des definitiven Bauprojekts – voraussichtlich gleichzeitig mit der entsprechenden Planungsvorlage – einen Antrag zur Gewährung eines nicht rückzahlbaren Investitionsbeitrags an die AWAG in Höhe von maximal Fr. 4 620 000.00 (70 Prozent der Baukosten) zur Realisierung des Fernbus-Terminals Neufeld vorlegen.

Die AWAG hat im Jahr 2015 bei der *Rapp Trans AG* eine Studie in Auftrag gegeben, um die Grundlagen zur angemessenen Dimensionierung eines Fernbus-Terminals zu erhalten. Die Studie der *Rapp Trans AG* kommt unter Berücksichtigung der Zielsetzung, eine Anlage «so klein wie möglich und so gross wie nötig» zu erstellen zum Schluss, dass sinnvollerweise bis zu 14 An- und Abfahrtsplätze für Busse bereitgestellt werden sollten. Auf dieser Grundlage erarbeitete in der Folge die *Delley + Partner Architekten AG* ein Vorprojekt. Dieses sieht folgende Eckwerte vor: 14 An- und Abfahrtsplätze ungedeckt auf einer Ebene, 6 Abstellplätze für Busse, Terminalgebäude mit einer umfassenden Überdachung, Taxiparkplätze und Kiss & Ride Zone. Für die Realisierung des Projekts rechnet die AWAG mit Baukosten von insgesamt 6,6 Mio. Franken.

Alleine ist die AWAG aber nicht in der Lage, dieses Projekt zu realisieren bzw. zu finanzieren; bei einer vollumfänglichen Finanzierung der Anlage durch die AWAG liesse sich die erforderliche Wirtschaftlichkeit nicht erreichen. Ursprünglich sah der Antrag der AWAG an den Gemeinderat deshalb die vollumfängliche Übernahme der Investitionskosten durch die Stadt Bern vor. Unterdessen zeigt die Finanzplanung für den Fernbus-Terminal aber auf, dass bei einer dreissigprozentigen Finanzierung der Investitionen durch die AWAG und der Übernahme von 70 Prozent der Baukosten durch die Stadt Bern (maximal Fr. 4 620 000.00) ab dem fünften Betriebsjahr des Terminals positive Jahresabschlüsse zu erzielen sind. Unter diesen Voraussetzungen ist die AWAG bereit, den Terminal in Eigenverantwortung zu bauen und das Betriebsrisiko dafür zu übernehmen.

Die AWAG ist eine Gesellschaft im Mehrheitsbesitz der Stadt Bern (Anteil von 65,6 % am Aktienkapital). Sie bietet Gewähr für die Realisierung eines angemessenen Fernbus-Terminals und eines diskriminierungsfreien Betriebs der Anlage, was dem Gemeinderat ein wichtiges Anliegen ist. Angesichts dieser Rahmenbedingungen hat der Gemeinderat der AWAG in Aussicht gestellt, dem Stadtrat zur gegebenen Zeit den entsprechenden Kreditantrag vorzulegen.

*Zu Frage 3:*

Die Stadt Bern hat in einer frühen Phase Vorabklärungen zu möglichen Kooperationen vorgenommen. Dabei haben sich jedoch keine Optionen für Kooperationen ergeben, die ein Projekt gemäss den Anforderungen ermöglicht hätten.

*Zu Frage 4:*

Wie in der Antwort auf Frage 1 erwähnt und in der Antwort auf Frage 5 ausführlich dargelegt, wurde im Jahr 2018 eine vertiefte Standortevaluation durchgeführt und damit ein fundierter Standortnachweis erarbeitet. Zudem mussten hinsichtlich der planungsrechtlichen Anforderungen Vorabklärungen getroffen werden.

*Zu Frage 5:*

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

Angesichts politisch und medial eingebrachter Hinweise (darunter auch die vorliegende Interpellation) auf möglicherweise besser geeignete Standorte, führte die Stadt Bern in der ersten Jahreshälfte 2018 eine vertiefte Standortevaluation durch. Auf der Basis einer gesamtstädtisch konsolidierten Auftragsdefinition erstellte die Firma *Transitec Beratende Ingenieure AG* einen Bericht zur Evaluation möglicher Standorte. Dem Auftrag lagen folgende Ziele zugrunde:

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

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

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

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

*Zu Frage 6:*

Wie in der Antwort auf Frage 5 erörtert, hat die Stadt Bern den Standort Wankdorf im Rahmen der Standortevaluation ergebnisoffen geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass sich dieser zwar grundsätzlich gut eignen würde, aber infolge der Problematik der Verfügbarkeit keine sinnvolle Option darstellt, da bestehende Nutzungen zuerst entfernt bzw. verlagert werden müssten.

*Zu Frage 7:*

Aufgrund der Ausführungen zu Frage 5 und 6 wird der Gemeinderat die Realisierung eines Fernbus-Terminals in Zusammenarbeit mit der AWAG am Standort Neufeld weiterverfolgen. Eine Aufnahme von Verhandlungen mit der SBB ist insofern nicht angezeigt.

Bern, 19. Juni 2019

Der Gemeinderat