



Konzept «Car- und Reisebusregime in der Stadt Bern» (Reisebuskonzept)¹

Entwurf für die öffentliche Vernehmlassung

| | |
|--|----|
| 1. Einleitung | 2 |
| 1.1. Ausgangslage | 2 |
| 1.2. Städtevergleich | 3 |
| 1.3. Handlungsbedarf | 3 |
| 2. Zielsetzung | 4 |
| 2.1 Situation in der Stadt Bern..... | 4 |
| 2.2 Ziele | 4 |
| 3. Eckwerte des Reisebuskonzepts..... | 5 |
| 3.1 Grundidee: Etappierte Umsetzung | 5 |
| 3.2 Erste Etappe: Umstellung auf neues System, Verlagerung der Carparkierung | 6 |
| 3.2.1 Neues Gebühren-, Buchungs- und Reservationssystem | 6 |
| 3.2.2 Verlagerung der Car- und Reisebusparkierung | 6 |
| 3.2.3 Übersicht Halte- und Parkplätze in der ersten Etappe | 7 |
| 3.2.4 Monitoring und Datenerhebung | 7 |
| 3.3 Zweite Etappe: Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld..... | 7 |
| 3.3.1 Zielsetzung | 7 |
| 3.3.2 Überprüfung Gebühren, Buchungs- und Reservationssystem | 8 |
| 3.3.3 Anpassung Carhalte- und -parkplätze..... | 8 |
| 3.4 Veranstaltungen..... | 8 |
| 3.5 Kommunikation | 9 |
| 3.6 Kontrolle und Durchsetzung | 9 |
| 4. Finanzielles | 9 |
| 5. Weiteres Vorgehen | 10 |

Stand: Januar 2026

¹ Das Konzept «Car- und Reisebusregime in der Stadt Bern» wurde durch die Verkehrsplanung Stadt Bern in Zusammenarbeit mit Trafiko AG, Projektleiter Roman Steffen, erarbeitet.

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Im Vergleich zum Flugverkehr oder zum motorisierten Individualverkehr ist der Reisebusverkehr umweltfreundlicher und flächeneffizienter: Reisebusse stossen pro Kilometer und Person weniger CO₂ als Autos oder Flugzeuge aus. In diesem Sinne ist der kollektive Transport per se wünschenswerter als Individualreisen mit Mietautos oder Kleinbussen. Cars und Fernbusse stellen dabei ein ergänzendes Angebot zum öffentlichen Verkehr dar und sind möglichst auf diesen abzustimmen. Insbesondere im Carverkehr werden die vorhandenen Kapazitäten in der Regel gut genutzt, da die Busse meist sehr gut ausgelastet sind und damit eine insgesamt gute Ökobilanz erreichen. Der Fernverkehr richtet sich zudem häufig an Menschen mit tieferem Einkommen und geringeren Komfortansprüchen und kann in diesem Segment Flugreisen ersetzen. Gleichzeitig benötigen Reisebusse allerdings vergleichsweise viel Raum beim Manövrieren und Parkieren, was insbesondere in belebten Gebieten zu Nutzungskonflikten führen kann.

Die Stadt Bern kennt kein klares Konzept zum Umgang mit dem Car- und Reisebusverkehr. Aktuell gibt es sowohl kleinere als auch grössere Reisebusparkierungsanlagen (insgesamt 19 Anlagen mit 46 Carparkplätzen). Die Parkplätze haben historisch gewachsen verschiedene maximale Parkdauern von 30 Minuten bis drei Stunden. Fünf Anlagen haben sogar unbeschränkte Parkdauern.

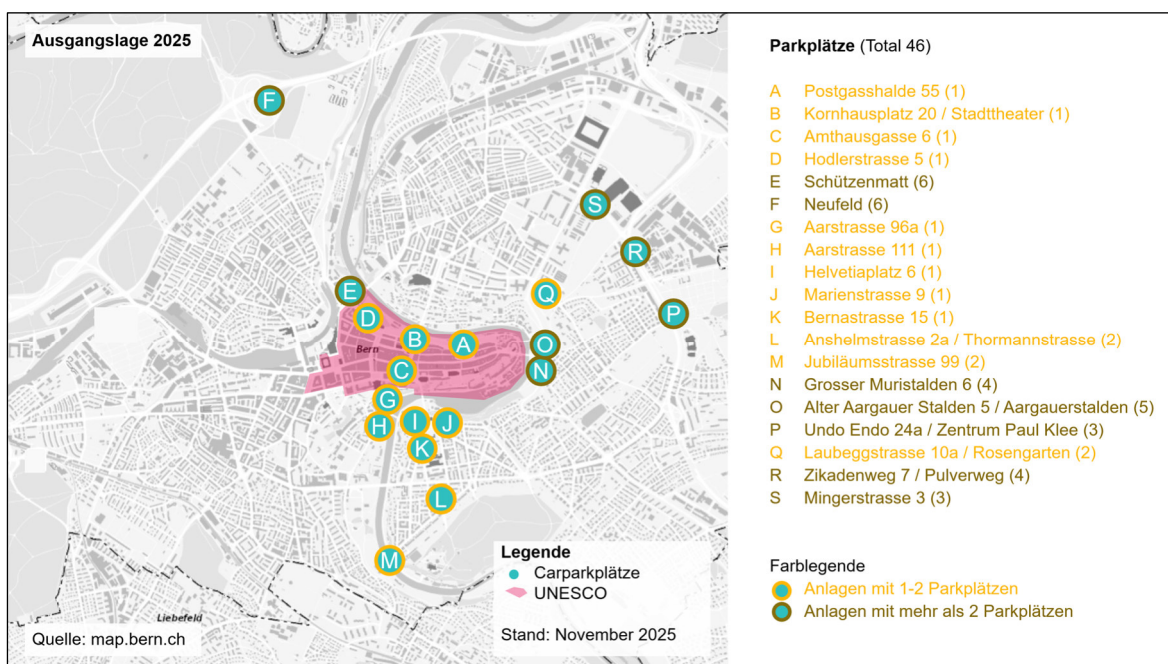


Abbildung 1: Ausgangslage 2025 bei der Reisebusparkierung in der Stadt Bern

Im Neufeld besteht ein provisorisches Fern- und Reisebusterminal, welcher allerdings nur minimalen Ansprüchen genügt. Er wird im Auftrag der Stadt Bern von der Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (nachfolgend AWAG) betrieben. Die Stadt plant, am selben Ort mittelfristig einen grösseren, modernen Fern- und Reisebusterminals Neufeld zu realisieren. Dazu werden noch verschiedene Beschlüsse von Stadt- und Gemeinderat erforderlich sein (Planung, Kredite).

Gemäss dem städtischen Gebührenreglement vom 21. Mai 2000 (GebR; SSSB 154.11) werden in der Stadt Bern aktuell keine spezifischen Gebühren für Car und Reisebusse erhoben; insbesondere ist das Halten und das Parkieren für die Car- und Reisebusse gratis. Eine gesonderte Regelung gilt für das Fern- und Reisebusterminal Neufeld. Für die dortige Parkierung sind Jahrespark-

karten mit Gebühren zwischen 650 Franken (ASTAG²-Mitglied) bis 1'350 Franken (Angebot für Liniennpartner) erhältlich. Zudem kann vor Ort eine Kurzzeitgebühr über 15 Franken (bis max. 1h) plus jede weitere Stunde für 5 Franken entrichtet werden. Diese Einnahmen fallen der AWAG als Betreiberin zu.

Gemäss einer Auswertung der Schrankenbewegungen waren 2025 pro Tag durchschnittlich 26 Ein-/Ausfahrten von Fixmietern mit Jahresabonnement (mehrheitlich Fernbus-Verkehr) zu verzeichnen. Zusätzlich fanden pro Tag rund 5-7 Ein-/Ausfahrten von Kurzparkern statt, welche jedes Mal ein Ticket ziehen und direkt bezahlen. Ansonsten gibt es keine Daten zum Reisebusaufkommen in der Stadt Bern, da dieser weder gemessen noch über die Gebühreneinnahmen rückgerechnet werden kann.

Cars und Reisebusse sind sogenannte Gesellschaftswagen, deren Einsatz sich in drei Kategorien unterscheiden lässt:

- (1) Grenzüberschreitender Fernbus-Verkehr mit internationaler Bewilligung (z.B. EUROBUS rust-express, FlixBus), geregelt über Bewilligungsverfahren auf Bundesstufe.
- (2) Gelegenheitsverkehr (Auftragsfahrten wie beispielsweise Vereinsskitag. Incoming wie beispielsweise Europareise von asiatischen Touristen. Pauschalreisen wie beispielsweise Ferienreise von Berner:innen nach Spanien), ungeregt.
- (3) Nationaler Verkehr mit Konzession (bestellte Buslinien im nationalen Verkehr, z.B. Tellbus Luzern-Altendorf via Autobahn), geregelt über Konzessionsfahren auf Bundesstufe.

1.2. Städtevergleich

Reisebusgebühren folgen meist einem Entwicklungspfad, so dass verschiedene Städte je nach Problemdruck unterschiedlich weit entwickelt sind. Im Kanton Bern hat beispielsweise Interlaken bereits Parkgebühren (Grössenordnung acht Franken pro Stunde an zentralen Lagen) und gibt dem Chauffeur auf Halteplätzen die zehn Minuten Maximalhaltezeit auf einem elektronischen Timer an. Die Stadt Luzern ging im April 2025 weiter und verlangt an den drei Hotspots in der Innenstadt für eine voraus in einem Web-Shop zu beziehende Haltegebühr inkl. Parkieren auf dezentralen Parkplätzen pauschal 100 Franken pro Tag. Die Gebühr umfasst das Aus- und Einsteigen der Gäste sowie die 24 Stunden Parkierung auf den dafür vorgesehenen Plätzen. Falls nur ein Anhaltevorgang benötigt wird, d.h. nur Aussteigen oder Einsteigen, gilt eine reduzierte Gebühr von 75 Franken (Regime und Gebühren unter www.luzern.com/bus). Ein noch strengeres Regime kennt z.B. Salzburg, wo ein Slot-Management bereits die zu kaufenden Halteslots limitiert.

Ziel dieser Städte ist jeweils, ein Reisebusregime zu implementieren, welches mit dem sonstigen Stadtleben verträglich ist, jedoch auch den Tourismus ermöglicht; dies gilt grundsätzlich auch für Bern. Im Ausland sind Parkgebühren ein bewährtes Element zur Steuerung. So wird beispielsweise beim Schloss Neuschwanstein ab der ersten Stunde bereits eine Tagesgebühr von 35 Euro fällig.

1.3. Handlungsbedarf

Das für die Stadt Bern fehlende Konzept für den Reisebusverkehr führt v.a. im Umfeld des Bärenparks (Aargauer- und Muristalden) häufig zu verkehrlichen Problemen. Zudem sind in der Innenstadt im Zusammenhang mit Reisebussen zunehmend unerwünschte Phänomene wie „wildes Parkieren“ oder „unkoordiniertes Ein- und Aussteigen lassen“ feststellbar. Nicht mehr zeitgemäss ist schliesslich, dass für den Reisebusverkehr keine gesonderten Gebühren verlangt werden. Es be-

² Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

steht darum Handlungsbedarf, insbesondere aufgrund der fehlenden Lenkungsmöglichkeit zur Entlastung der Innenstadt. Im Fokus stehen dabei die Kategorien (1) und (2), für die Kategorie (3) besteht kein Handlungsbedarf.

Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf den geplanten neuen Fern- und Reisebusterminal Neufeld will der Gemeinderat ein restriktives Regime für Reisebusse in der Innenstadt einführen. Dieses Regime soll bereits kurzfristig in Kraft gesetzt werden, es muss aber aufwärtskompatibel zum Zustand nach dem Bau des geplanten Terminals sein.

Ein Reisebusregime muss sich auf vier zentrale Elemente stützen: Die Infrastruktur, den Betrieb, die Bereitstellung von Informationen sowie die Erhebung von Gebühren. Dazu dient das vorliegende Konzept «Car- und Reisebusregime in der Stadt Bern» (kurz: Reisebuskonzept). Neben einem modernen Anmelde- und Reservierungssystem und der Neuorganisation der Halte- und Parkplätze für Reisebusse sollen insbesondere spezifische Gebühren das Kernelement des neuen Reisebusregimes bilden. Dazu ist eine Anpassung des städtischen Gebührenreglements erforderlich. Nach Genehmigung dieser Gebührenerhöhungen durch den Stadtrat kann das neue Regime unabhängig von der Planung und Realisierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld etappiert eingeführt werden. Das Regime nach Inbetriebnahme des neuen Terminals gilt als Zielzustand des vorliegenden Reisebuskonzepts.

2. Zielsetzung

2.1 Situation in der Stadt Bern

Die Stadt Bern ist ähnlich wie Luzern und Interlaken eine wichtige Reisebusdestination für den Gelegenheitsverkehr. Vor allem beim Incoming und damit bei pauschalen Europareisen werden Ziele wie die UNESCO-geschützte Berner Altstadt mit Wahrzeichen wie Zytglogge, Bundeshaus, untere Altstadt und Bärenpark für wenige Stunden angefahren. Herausfordernd ist das schwankende Aufkommen mit ausgeprägten Spitzen z.B. um Ostern mit vielen Städtereisen. Für gewöhnlich sind solche attraktive Ziele auch künftig für noch viele zu erwartenden Reisegruppen ein fester Bestandteil, so dass der Reisebusverkehr weiter zunehmen dürfte. Ergänzend sind Hotels, Restaurants, der Raum Wankdorf (mit Sportanlagen, Ausstellungen, Kongresse), das Museumsquartier und der Tierpark wichtige Ziele des Gelegenheitsverkehrs.

2.2 Ziele

Für das vorliegende Reisebuskonzept stehen folgende *strategische* Ziele im Vordergrund:

- Verträgliches Reisebusaufkommen in der Innenstadt (= UNESCO Perimeter).
- 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 Personen-Ein- und -Ausstieg bleibt an wenigen Carhalteplätzen möglich.
- Ausserhalb der Innenstadt wird eine angemessene Anzahl reservierungspflichtige Parkierungsmöglichkeiten für Reisebusse angeboten. Das Angebot lenkt den Reisebusverkehr in die gewünschte Richtung, die Reservierungspflicht minimiert den Suchverkehr.
- Für die Reisebusparkierung werden zeitgemässe und kostendeckende Gebühren erhoben, welche mit anderen Destinationen vergleichbar sind.
- Sobald das neue Fern- und Reisebusterminal Neufeld in Betrieb ist, soll das Regime so angepasst werden, dass die Cars und Reisebusse mit dem Reiseziel Innenstadt prioritär dort parkieren. Die kurzfristig angestrebten Regelungen müssen deshalb aufwärtskompatibel sein. Der Betrieb des Fern- und Reisebusterminals Neufeld wird in das geplante neue System eingebettet.

Auf *operativer* Ebene verfolgt das Reisebuskonzept folgende Ziele:

- Umstellung auf ein Reisebusregime mit definierten Reisebus- und Carhalteplätzen vorwiegend in der Innenstadt Bern sowie Car- und Reisebusparkplätzen ausserhalb des Stadtzentrums.
- Einführung von Parkgebühren mit entsprechender Anpassung des Gebührenreglements.
- Einführung eines Buchungssystems mit Reservationspflicht und Gebührenpauschale.
- Dem Fern- und Reisebusterminal 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 Reisebusbewegungen 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.

3. Eckwerte des Reisebuskonzepts

3.1 Grundidee: Etappierte Umsetzung

Die Bereitstellung von Parkraum ist mit erheblichen Kosten verbunden, da er gebaut, unterhalten und verwaltet werden muss. Während Parkgebühren bei Privatfahrzeugen längst etabliert sind, erheben erst gewisse Städte – nicht aber Bern – auch für Cars und Reisebusse Gebühren. Gebühren tragen zur optimalen Auslastung zentraler und dezentraler Anlagen bei und sollen deshalb für den Car- und Reisebusverkehr neu auch in Bern eingeführt werden. Dabei wird in Anlehnung an bewährte Konzepte aus Städten wie Luzern, Interlaken oder Salzburg zwischen Reisebushalte- und Reisebusparkplätzen unterschieden. Gleichzeitig ist ein modernes Reservations- und Buchungssystem geplant.

Zielbild ist das Regime, welches nach Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld gelten soll: Dannzumal sollen Car- und Reisebusse in der Innenstadt nur noch zum Ein- und Ausladen der Gäste halten dürfen und soll der Reisebusverkehr möglichst in den Terminal Neufeld gelenkt werden. Dazu ist – basierend auf den nun geplanten Schritten – ein System zu entwickeln und mit der AWAG als vorgesehene Betreiberin abzustimmen, welches diese Zielsetzung erfüllt und einen wirtschaftlichen Betrieb des Terminals ermöglicht. Das neue Regime muss deshalb einerseits aufwärtskompatibel mit diesem Zielbild sein. Andererseits soll es aufwärtskompatibel mit künftigen Entwicklungen und/oder Fehlentwicklungen gestaltet sein und so ermöglichen, künftig bei Bedarf zum Beispiel zusätzlich eine Haltegebühr einzuführen oder Slots an kritischen Halteorten nur limitiert im Reservationssystem abzubilden.

Die Umsetzung des Konzepts erfolgt vor diesem Hintergrund pragmatisch und etappiert und das Zielbild wird schrittweise angestrebt. Die Umsetzungsetappen sind in den folgenden Kapiteln beschrieben.

3.2 Erste Etappe: Umstellung auf neues System, Verlagerung der Carparkierung

3.2.1 Neues Gebühren-, Buchungs- und Reservationssystem

In der Stadt Bern sollen für das Parkieren von Car- und Reisebussen künftig Gebühren erhoben und zwei Fälle unterschieden werden:

a) Halten und Parkieren mit Buchungssystem und Gebührenpauschale

Das Ein- und Aussteigenlassen der Gäste sowie das Parkieren der Cars und Reisebusse soll künftig via ein modernes Buchungs- und Reservationssystem abgewickelt werden: Mit seiner Buchung erhält der interessierte Reisebus eine Bewilligung für einen reservierten Parkplatz sowie für das Ein- und Ausladen an einem frei wählbaren Halteplatz; dort darf für das Ein- und Aussteigenlassen der Gäste 15 Minuten gehalten werden. Für diese Buchung muss eine **Tagesgebühr von 50 Franken**³ entrichtet werden. Die Bewilligung muss im Voraus online gelöst werden und gilt nur am gebuchten Datum für den angegebenen Reisebus (Kennzeicheneingabe bei Buchung) sowie den gewählten Parkplatzstandort.

b) Parkieren ohne Vorreservation im Fern- und Reisebusterminal Neufeld

Das spontane stundenweise oder längere Parkieren soll in der Stadt Bern weiterhin möglich sein, allerdings nur noch beim Fern- und Reisebusterminal Neufeld. Dort werden in der ersten Stunde aktuell Gebühren von 15 Franken fällig, für jede weitere Stunde 5 Franken. Die Gebühr wird via Parkautomaten und Parkapps erhoben. Die Gebührenhoheit liegt bei der AWAG als Betreiberin des Terminals und ist nicht Gegenstand des städtischen Gebührenreglements.

3.2.2 Verlagerung der Car- und Reisebusparkierung

Die Parkierungsmöglichkeiten für Cars und Reisebusse sollen bereits in der ersten Umsetzungsetappe soweit möglich in die Aussenquartiere verlagert werden. Neben der Verlagerung sind während der ersten Etappe drei wesentliche Veränderungen vorgesehen:

a) Reduktion und Verlagerung der Carparkplätze

Im Zuge der Bauarbeiten im Rahmen des Projektes ZBBS und der Gestaltung der Schützenmatte, werden die heute auf der Schützenmatte bestehenden sechs Reisebusparkplätze auf maximal einen Halteplatz reduziert. Aufgehoben wird zudem der Carparkplatz am Standort Amtshausgasse. Ein vorübergehender Teilersatz dieser Parkplätze ist am Rande der Innenstadt, entlang der Schütte (Hodlerstrasse, Schütttestrasse, Postgasshalde) vorgesehen. Mit Ausnahme dieser Parkplätze ist in der Innenstadt während der ersten Etappe das Parkieren für Reisebusse nicht mehr erlaubt; es stehen aber ergänzend noch Carhalteplätze zur Verfügung, um Gäste ein- und aussteigen zu lassen. Alle vorübergehenden Parkplätze in der Innenstadt werden über das Buchungs- und Reservationssystem buchbar sein.

b) Umwandlung der Carparkplätze beim Bärenpark in Carhalteplätze

Die am Aargauerstalden bestehenden, stark frequentierten fünf Car- und Reisebusparkplätze werden in Halteplätze umgewandelt. Auch hier darf künftig bloss noch für 15 Minuten gehalten werden, um Gäste ein- und aussteigen zu lassen. Die vier Parkplätze am Muristalden werden ersatzlos aufgehoben. Durch die gleichzeitig geplante Umwandlung der fünf Car- und Reisebusparkplätze am Aargauerstalden in fünf Haltekanten kann die betriebliche Kapazität für Kurzhalte- und Bring-/Holvorgänge deutlich erhöht werden. Die Reduktion von insgesamt neun bestehenden Parkplätzen auf fünf Haltekanten ist daher verhältnismässig.

³ Der im Vergleich zur Stadt Luzern (100 Franken) tiefere Tarif rechtfertigt sich insbesondere deshalb, weil in Luzern – im Gegensatz zur aktuellen Situation in Bern – die Parkplätze mit Sanitäranlagen ausgestattet sind und jeweils die Möglichkeit zur Verpflegung und Reinigung bieten (WC-Entleerungsstationen für Chemie-WC). Die Gegenleistung für die Gebühr ist deshalb in Luzern entsprechend höher als in Bern.

c) Neue Carhalteplätze im Wankdorf

Im Raum Bahnhof Wankdorf soll im Rahmen der Umsetzung des Reisebuskonzeptes geprüft werden, unter welchen Bedingungen auf dem Max-Daetwyler-Platz beim Bahnhof Wankdorf bis zu zwei in das Buchungssystem integrierte Reisebusparkplätze realisiert werden können, um den bereits heute vorhandenen Bedürfnissen entgegenzukommen.

3.2.3 Übersicht Halte- und Parkplätze in der ersten Etappe

Mit den geplanten Massnahmen werden den Cars und Reisebussen in der Stadt Bern in der ersten Umsetzungsetappe insgesamt rund 9 Halteplätze sowie 26 Parkplätze zur Verfügung stehen. Die Parkplätze können über das neue Buchungs- und Reservationssystem gegen Entrichtung einer Pauschalgebühr gebucht werden. Daneben besteht die Möglichkeit, ohne Vorreservation im Fern- und Reisebusterminal Neufeld zu parkieren, wo weitere 6 Plätze zur Verfügung stehen.

Aus heutiger Optik reicht dieses Angebot aus, um die aktuelle Nachfrage zu befriedigen und die geplante Verlagerung zu ermöglichen.

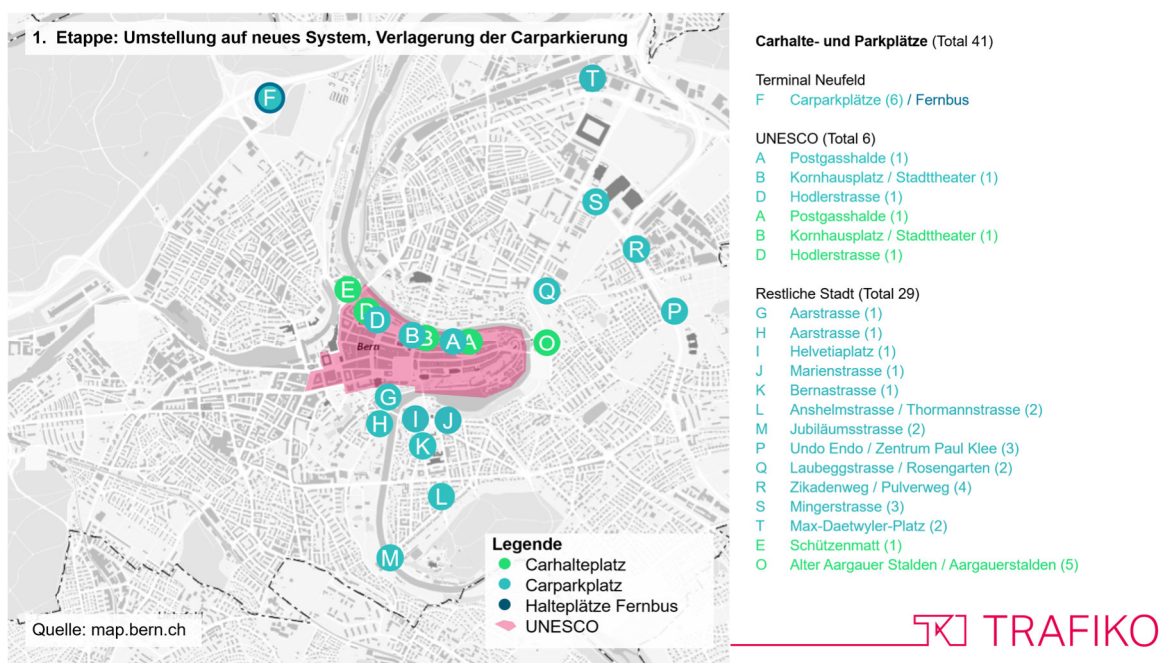


Abbildung 2: Verteilung Reisebushalte- und -parkplätze der ersten Umsetzungsetappe

3.2.4 Monitoring und Datenerhebung

Die erste Umsetzungsetappe wird von einem Monitoring und einer systematischen Datenerhebung begleitet. Gestützt darauf wird auf allfällige Fehlentwicklungen reagiert und der angestrebte Zielzustand nötigenfalls angepasst werden können (s. auch Kap. 3.3).

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

3.3.1 Zielsetzung

Mit der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals soll ein Regime konsequent umgesetzt werden, welches in der Innenstadt nur noch das Ein- und Ausladen von Reisebusgästen ermöglicht und die Parkierung der Cars und Reisebusse vorab in den neuen Terminal lenkt; die übrigen Parkplätze sollen ab dann nur noch als «Überlauf» zur Verfügung stehen.

Von dieser Regelung ausgenommen ist der Reisebusverkehr mit Ziel im Veranstaltungssperimeter Wankdorf/Expo – dieser Perimeter soll weiterhin direkt angesteuert und gebucht werden können.

3.3.2 Überprüfung Gebühren, Buchungs- und Reservationssystem

Um die dargelegte Zielsetzung erreichen zu können, werden auf die zweite Etappe hin sowohl das Gebühren- wie auch das Buchungs- und Reservationssystem überprüft und wo nötig angepasst. Angedacht ist, dass die Parkierung im neuen Terminal in das Buchungs- und Reservationssystem integriert und dort zu günstigeren Tarifen angeboten wird als die übrigen Carparkplätze. Möglich ist zudem ein Ansatz, wonach die ausserhalb des Terminals gelegenen Parkplätze im Buchungssystem nur dann buchbar sind, wenn der Terminal voll belegt ist. Die detaillierte Regelung für die zweite Etappe wird zu gegebener Zeit gestützt auf die Erfahrungen der ersten Etappe definiert und mit der Betreiberin des neuen Terminals abgestimmt.

3.3.3 Anpassung Carhalte- und -parkplätze

Mit der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals werden dort mehr Parkplätze und Halteketten als heute zur Verfügung stehen. Konkret sieht die Planung aktuell sechs Carparkplätze sowie acht Halteketten für den grenzüberschreitenden Fernbus-Verkehr vor. Im Gegenzug werden sämtliche Carparkplätze in der Innenstadt aufgehoben und/oder in Halteplätze umgewandelt; zudem ist – je nach Entwicklung – ein Abbau von übrigen Carparkplätzen vorgesehen.

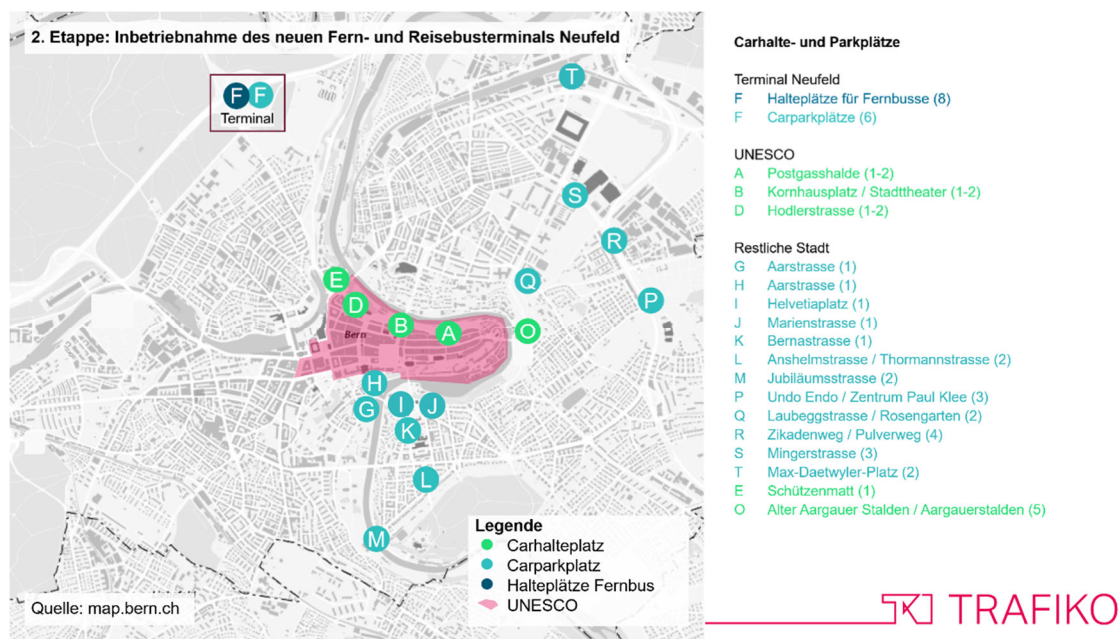


Abbildung 3: Mögliches Zielbild mit definierten Halte- und Parkplätzen

3.4 Veranstaltungen

Für einzelne Veranstaltungen (bspw. Zibelemärit, Grosskonzerte, Eishockey- oder Fussballspiele), die zu einem ausserordentlichen Reisebus-Aufkommen führen, werden bereits heute gesonderte Parkierungskonzepte umgesetzt; dies soll auch in Zukunft gelten. Diese Regelungen werden weiterhin vom Polizeiinspektorat organisiert und koordiniert.

3.5 Kommunikation

Eine Webseite wird die Reiseveranstalter*innen von Beginn an transparent über das Reisebusregime mit den zur Verfügung stehenden Halte- und Parkplätzen, den Gebühren und dem Buchungssystem (Beispiel [luzern.com⁴](https://www.luzern.com/de/informieren/planung/anreise-mobilitaet/reisebusverkehr)) informieren. Die Informationen werden bereits in der ersten Etappe darauf ausgerichtet, dass als erste Empfehlung immer das Angebot im Fern- und Reisebusterminal Neufeld in Erscheinung tritt. Carunternehmen können ihre Angebote und Reisen gestützt auf diese Informationen planen und ihre Parkierbewilligung via Buchungs- und Reservationssystem direkt im Webshop oder in einer verlinkten App buchen. Die Website wird ein responsives Design verwenden, damit sich das Layout an verschiedene Bildschirmgrößen anpasst (Smartphone) und die Informationen so auch von unterwegs optimal zur Verfügung stehen. Die Kommunikation vor Ort wird über Tafeln in verschiedenen Sprachen gewährleistet (QR-Codes). Im Buchungssystem sind zudem bekannte Sperrungen von Parkplätzen (Bsp. Anlässe, Baustellen) rechtzeitig zu hinterlegen, damit dort keine Parkbewilligungen gebucht werden können.

3.6 Kontrolle und Durchsetzung

Um das neue System zu implementieren und die Reisebusveranstalter*innen anzuhalten, die Parkgebühr vor der Anfahrt online zu buchen, müssen das Entrichten der Gebühr und das Einhalten der maximalen Haltezeit von Beginn an konsequent kontrolliert werden. Ansonsten droht die Gefahr, dass Cars an nicht gewünschten Orten – wie zum Beispiel an Bushaltestellen – anhalten und ihre Gäste ein- und ausladen. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass dazu Hand in Hand mit den Kontrollorganen – sprich: der Kantonspolizei – gearbeitet und bei Bedarf an Hotspots neue Halteverbote für Cars signalisiert werden müssen.

Die Durchsetzung der eingeschränkten Haltezeit muss zumindest an den Hotspots mit Personal vor Ort erfolgen (Patrouillen). Die Nummern Erfassung im Rahmen des Reservationsvorgangs erleichtert die Kontrolle vor Ort.

4. Finanzielles

Die Implementierung des neuen Systems wird einen Initialaufwand für die Inbetriebnahme des Buchungs- und Reservationssystems, der Website sowie für die Markierung und Signalisation der veränderten Park- und Halteplätze auslösen. Zudem muss zumindest für die Startphase das notwendige Kontrollpersonal vor Ort finanziert werden. Weiter muss stadtweit bei den betroffenen Halte- und Carparkplätzen die Signalisation angepasst werden. Dazu wird der Gemeinderat dem Stadtrat parallel zur notwendigen Anpassung des Gebührenreglements eine Kreditvorlage unterbreiten.

Diesen Aufwänden werden dank der neuen Gebühren Zusatzeinnahmen gegenüberstehen. Aufgrund der fehlenden Daten zum Reisebusaufkommen ist eine Prognose dieser Einnahmen allerdings äusserst vage:

- Erste Etappe: Unter der groben Annahme, dass die in dieser Phase zur Verfügung stehenden 23 Carparkplätze jeden zweiten Tag gebucht werden (Fr. 50.00), könnte mit Einnahmen in der Grössenordnung von rund Fr. 210 000.00 pro Jahr gerechnet werden.
- Zweite Etappe: Unter der noch gröberen Annahme, dass die gemäss Zielbild dannzumal – neben dem Fern- und Reisebusterminal – noch zur Verfügung stehenden rund 20 Carparkplätze nur noch jeden dritten Tag gebucht werden (Fr. 50.00), wäre mit zusätzlichen Einnahmen von Fr. 120 000.00 pro Jahr zu rechnen.

⁴ <https://www.luzern.com/de/informieren/planung/anreise-mobilitaet/reisebusverkehr>

5. Weiteres Vorgehen

Für die Einführung des neuen Reisebuskonzepts ist folgender grober Zeitplan vorgesehen:

| | |
|--------------------------------------|--|
| Februar 2026 | Start öffentliche Vernehmlassung |
| April 2026 | Ende öffentliche Vernehmlassung |
| anschliessend | Auswertung öffentliche Vernehmlassung |
| | Ausarbeitung Umsetzungsvorlage (Gebührenreglement, Kredit) |
| Juni 2026 | Verabschiedung Umsetzungsvorlage durch den Gemeinderat |
| Zweite Jahreshälfte 2026 | Beschluss Stadtrat |
| Erste Jahreshälfte 2027 ⁵ | Inkrafttreten, Start Umsetzung |

⁵ Vorbehältlich einer allfälligen Verzögerung durch Beschwerden