



**Stadt Bern**  
Präsidialdirektion

Stadtplanungsamt



## Zonenplan

### Fern- und Reisebusterminal Neufeld

Änderung der baurechtlichen Grundordnung  
(Nutzungszoneplan, Bauklassenplan und  
Lärmempfindlichkeitsstufenplan)

#### Erläuterungsbericht

---

---

---

---

---

---

---

---

Stand 4. November 2022

## **GLOSSAR VERWENDETER ABKÜRZUNGEN**

ASTRA	Bundesamt für Strassen
AWAG	Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG
BauG	Baugesetz
BauV	Bauverordnung
BO	Bauordnung der Stadt Bern
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
KöR	Koordination öffentlicher Raum
KWaG	Kantonales Waldgesetz
KWaV	Kantonale Waldverordnung
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
OeV	Öffentlicher Verkehr
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RPG	Raumplanungsgesetz
RPV	Raumplanungsverordnung
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
STEK	Stadtentwicklungskonzept
UVEK	Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

## Inhaltsverzeichnis

<b>01 Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>02 Ausgangslage und Planungsvorhaben</b>	<b>5</b>
Wirkungsbereich	5
Anlass der Planung	5
Planungsablauf	5
<b>03 Baurechtliche Bedingungen</b>	<b>6</b>
Übergeordnete Grundlagen	6
<b>04 Werkstattverfahren (orientierender Inhalt)</b>	<b>6</b>
Qualitätssicherung	6
Betriebliche Anforderungen und Rahmenprogramm	7
Vorstudie (nicht Bestandteil der Planungsvorlage)	7
<b>05 Inhalt der Planungsvorlage</b>	<b>8</b>
Gegenstand der Zonenplanänderung	8
Zweckbestimmung	10
Grundzüge der Überbauung und Gestaltung	10
Bauklassenplan	10
Lärmempfindlichkeitsstufenplan	10
Baulinienplan	10
Mehrwertabgabe	11
<b>06 Auswirkungen</b>	<b>11</b>
Verkehr	11
Tourismus / Wirtschaft	12
Öffentlicher Raum	12
Natur und Ökologie	13
Versickerung und Klima	13
Störfallvorsorge	13
<b>07 Planerlassverfahren</b>	<b>13</b>
Mitwirkung	13
Vorprüfung	14
Auflage	14
Beschluss	14
<b>08 Beilagenverzeichnis</b>	<b>14</b>

## 01 Zusammenfassung

Das Fern- und Reisebusterminal wird heute ausserhalb der Bauzone, in Form eines Provisoriums betrieben. Das Provisorium genügt den Anforderungen der Fernbus- und Carunternehmen und der Nutzenden nur bedingt: Der Betrieb im Provisorium stösst an Grenzen, die Aufenthalts- und die Benutzungsqualität sind mangelhaft und die Anlage wird den städtebaulichen Anforderungen nicht gerecht. Aus diesen Gründen beabsichtigt die Stadt Bern in Zusammenarbeit mit der Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG) die Entwicklung eines vollwertigen Fern- und Reisebusterminals. Dazu wurden verschiedene Standorte und Konfigurationen überprüft. Aus dieser Evaluation resultierte, dass sich für das Vorhaben der bestehende Standort Neufeld am besten eignet. Für den Standort Neufeld sprechen insbesondere die unmittelbare Nähe zur Autobahn, der gute Anschluss an den städtischen OeV, die Schonung angrenzender Wohnquartiere vor zusätzlichem Verkehr und die vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten.

Für die Entwicklung des Fern- und Reisebusterminals ist eine Änderung der baurechtlichen Grundordnung der Stadt Bern notwendig. Als Basis hierfür und für die Sicherung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Qualität wurde ein Werkstattverfahren durchgeführt. Im Rahmen dieses Verfahrens wurden eine ortsangepasste Umsetzung des Raumprogramms sowie ein Freiraumkonzept erarbeitet. Dabei konnten eine realisierbare und für den Betrieb zweckmässige Anordnung der Halteketten sowie der Umgang mit dem Gelände aufgezeigt und verschiedene Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze geklärt und festgelegt werden.

Ziel der vorliegenden Planung ist, die planungsrechtliche Grundlage für die Entwicklung des Fern- und Reisebusterminals zu schaffen. Dies setzt eine Zonenplanänderung mit der Festlegung der Zweckbestimmung sowie von Grundzügen der Überbauung und Gestaltung voraus. Das Areal wird in die Zone für öffentliche Nutzungen (Freifläche FB4) überführt.

Aus planungsrechtlicher Sicht resultiert aus diesem Vorhaben eine Zonenplanänderung mit Teilrevision der Bauordnung vom 24. September 2006 im ordentlichen Verfahren mit Volksabstimmung sowie eine Änderung der Überbauungsordnung Baulinienplan vom 10. Februar 2021.



Luftaufnahme ©Mathieu Hulliger

## **02 Ausgangslage und Planungsvorhaben**

### **2.1 Wirkungsbereich**

Der Wirkungsbereich liegt im Stadtteil II Länggasse - Felsenau. Von der vorliegenden Planung ist die Parzelle-Nr. 2/2428 betroffen. Der Planungspereimeter umfasst ca. 6'670 m<sup>2</sup>.

Das Areal liegt an der Autobahnausfahrt Bern-Neufeld. Es ist mit dem öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossen. Östlich grenzt das Planungsgebiet an das Park+Ride Neufeld. In nächster Nachbarschaft befinden sich die Sportanlage Neufeld sowie die Entwicklungsgebiete Viererfeld und Mittelfeld, für welche ebenfalls Planungen im Gange sind.

### **2.2 Anlass der Planung**

Das Fern- und Reisebusterminal Neufeld wird heute in Form eines Provisoriums betrieben. Jedoch genügt das Provisorium den Anforderungen der Fernbus- und Carunternehmen und der Nutzenden nur bedingt. In diesem Zusammenhang hat die künftige Bauherrin und Betreiberin des Terminals, die Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG) in Zusammenarbeit mit der Stadt Bern Grundlagen erarbeitet sowie verschiedene Standorte und Dimensionen geprüft. Die Lage des heute bestehenden Terminals erfüllt die gestellten Anforderungen (hinsichtlich Verfügbarkeit, Erschliessung, Lärm, Verkehr sowie Anbindung an den öffentlichen Verkehr) am besten und nur an diesem Standort können das geforderte Raumprogramm und die angestrebte Anzahl Haltekanten umgesetzt werden (vgl. Beilage 1). Aus diesem Grund soll das Provisorium am bestehenden Standort durch ein vollwertiges Fern- und Reisbusterminal ersetzt werden.

Der geplante Ausbau des Fern- und Reisebusterminals ist nicht zonenkonform. Diesbezüglich ist die Grundordnung in verschiedenen Punkten anzupassen (vgl. Kapitel 03, baurechtliche Bedingungen). Das Areal soll in eine „Zone für öffentliche Nutzungen (Freifläche FB4)“ überführt und die Änderung der Stimmbevölkerung unterbreitet werden. Als Basis für dieses Vorhaben dient die Vorstudie, welche aus dem Werkstattverfahren (vgl. Kapitel 04, Werkstattverfahren) resultierte.

### **2.3 Planungsablauf**

Der Erlass der „Zone für öffentliche Nutzungen“ erfolgt im ordentlichen Verfahren.

- Werkstattverfahren [ab Sommer 2019]
- KöR-Umfrage [Frühling/Sommer 2020]
- Erarbeitung Planungsinstrument [ab Herbst 2020]
- Planerlassverfahren [ab 2021]
- Volksabstimmung [2023]

### **03 Baurechtliche Bedingungen**

#### **3.1 Übergeordnete Grundlagen**

Im Weiteren wurden nachfolgende Unterlagen konsultiert:

- Sachplan Infrastruktur Strasse
- Kantonaler Richtplan Bern, Richtplan 2030
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2. Generation
- Stadtentwicklungskonzept STEK 2016
- Quartierplanung Stadtteil II (Länggasse - Felsenau)

In diesen verschiedenen Planungen werden keine Aussagen explizit zum Wirkungsbereich getroffen.

Das Projekt Fern- und Reisebusterminal ist Bestandteil des RGSK Bern-Mittelland 2021 (Massnahme RGSK-Nr. KM-Mu.1).

### **04 Werkstattverfahren (orientierender Inhalt)**

#### **4.1 Qualitätssicherung**

Das Qualitätssicherungsverfahren wurde als Werkstattverfahren in Anlehnung an die SIA Ordnung 143 „Studienverfahren“ mit einem direkt beauftragten Planungsteam und einem Beurteilungsgremium durchgeführt. Das Beurteilungsgremium setzte sich aus unabhängigen Fachexperten aus den Bereichen Architektur und Landschaftsplanung sowie Vertretungen der Stadtverwaltung und der Bauherrschaft zusammen.

Ziel des Werkstattverfahrens war, für das Fern- und Reisebusterminal Neufeld im Dialog mit dem Beurteilungsgremium (externe Fachexperten, Planungsbehörde und Bauherrschaft) eine ortsangepasste Vorstudie zu entwickeln. Erwartet wurde eine kritische Würdigung der Vorarbeiten, eine ortsangepasste Umsetzung des Raumprogramms und eine funktionierende Anordnung der Haltekanten sowie ein Freiraumkonzept, welches die Einbettung des Vorhabens in die Umgebung aufzeigt. In diesem Zusammenhang waren verschiedene Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze zu klären.

#### 4.2 Betriebliche Anforderungen und Rahmenprogramm

Für den Fern- und Reisebusterminal wurde ein Raumprogramm mit minimalen Anforderungen (Basisbetrieb) erarbeitet. Demzufolge sind auf dem Areal zwischen 18 und 20 Plätze für Busse zu erstellen, davon 12 bis 14 als Haltekanten und 6 als reine Abstellplätze. An zentraler Lage soll ein Terminalgebäude mit Aufenthaltsraum, WC-Anlage etc. entstehen. Entlang der Studerstrasse sind separate Taxi- und „Kiss&Ride“-Abstellplätze anzuordnen. Weiter ist die Anbindung an das Netz des öffentlichen Verkehrs sowie die Fussgängerverbindung zum P+R Neufeld und zur Bushaltestelle zu sichern. Die gesamte Anlage und insbesondere die Haltekanten sind hindernisfrei auszugestalten und entsprechend zu dimensionieren (BehiG, SR 151.3).

Im Lauf des Werkstattverfahrens wurden neue Publikationen wegleitend. Insbesondere aufgrund der neusten Erkenntnisse aus einem Forschungsbericht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK<sup>1</sup> (Barrierefreiheit, längere Haltekanten, Schleppkurven etc.) musste die Anforderung an die Anzahl der Haltekanten reduziert werden. Statt wie ursprünglich vorgesehen können nun statt 12 bis 14 nur acht Haltekanten und sechs Abstellplätze realisiert werden. Dieses Angebot wird von der Betreiberin aber auch aus langfristiger Sicht als ausreichend beurteilt.

#### 4.3 Vorstudie (nicht Bestandteil der Planungsvorlage)

Im Rahmen des Werkstattverfahrens wurden vom Bearbeitungsteam vier unterschiedliche Varianten erarbeitet, die im Kreis des Beurteilungsgremiums eingehend diskutiert wurden. Anlässlich der zweiten Werkstatt hat das Beurteilungsgremium einstimmig die als Vorstudie weiterzuerfolgende Variante beschlossen. Diese Variante zeichnet sich vor allem durch die klare Trennung der Verkehrswege, die optimale Anordnung der Fussgängerbereiche und des Ankunftsgebäudes sowie seine städtebauliche Umsetzung und landschaftsplanerische Einbettung aus. Mit der direkten Ein- und Ausfahrt über den Kreisel wurde die Verkehrsführung optimiert. Im Rahmen von zwei weiteren Werkstätten mit dem Planungsteam und dem Beurteilungsgremium wurde das Projekt noch weiter vertieft und optimiert.



Situation, Stand 9. November 2020

1 Forschungsprojekt D-A-CH Reise- und Fernbusmanagement in Städten (Stand Juli 2019)



Visualisierung, Stand 9. November 2020



Schnitt, Stand 9. November 2020

## 05 Inhalt der Planungsvorlage

### 5.1 Gegenstand der Zonenplanänderung

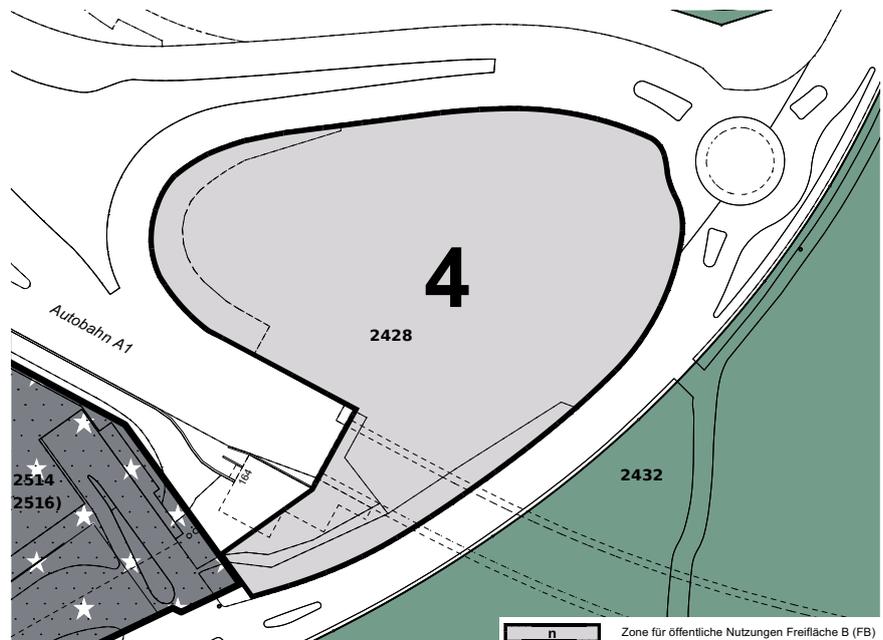
Gegenstand der vorliegenden Planung sind die folgenden Anpassungen im Zonenplan, in der Bauordnung der Stadt Bern vom 24. September 2006 (BO; SSSB 721.1), dem Bauklassenplan und im Lärmempfindlichkeitsstufenplan sowie in der Überbauungsordnung Baulinienplan. Diese Änderungen werden im ordentlichen Verfahren mit Volksabstimmung durchgeführt.

Der Wirkungsbereich der Zonenplanänderung befindet sich im Zonentyp „Übriges Gebiet - Verkehrsfläche ausserhalb Siedlungsgebiet“. Im Rahmen der vorliegenden Planung wird das Areal des Fern- und Reisebusterminals in die „Zone für öffentliche Nutzungen B (FB4)“ eingezont. Gemäss Artikel 24 Absatz 3 Buchstabe a der Bauordnung beträgt in der Zone FB die maximal zulässige oberirdische Geschossflächenziffer 0.6.

Die Zuweisung des Wirkungsbereichs in die Bauzone ist angezeigt, da die Bedingungen nach Artikel 15 Absatz 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700) erfüllt sind. Der Perimeter eignet sich zur Überbauung. Das Land ist bereits erschlossen (Ener-

gie, Wasser, Abwasser, Zufahrt) und durch die Lage im Bereich des Nationalstrassenanschlusses – es handelt sich um eine durch Strassen eingeschlossene „Restfläche“ – wird kein Kulturland zerstückelt. Im Weiteren handelt es sich auch nicht um Fruchtfolgeflächen oder Kulturland. Eine umfassende Standortevaluati- on aus dem Jahr 2018 hat aufgezeigt, dass innerhalb der bestehenden Bauzo- nen kein geeigneter Standort möglich ist. Der vorliegende Standort eignet sich aus den weiter oben beschriebenen Gründen ausgezeichnet für die Realisierung eines Busterminals und die Verfügbarkeit der Fläche ist gesichert. Das Vorhaben entspricht auch den Vorgaben des kantonalen Richtplans und des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK). Da es sich nicht um eine Ein- zonung zwecks Arbeits- oder Wohnnutzung handelt, sind gemäss Auskunft des Amts für Gemeinden und Raumordnung die Bestimmungen der Massnahmen A\_01 (Baulandbedarf Wohnen bestimmen) und A\_05 (Baulandbedarf Arbeiten bestimmen) des kantonalen Richtplans nicht von Relevanz. Zum vorliegenden Standort sowie zum Thema der Fern- und Reisebusse im Allgemeinen macht der kantonale Richtplan keine Aussagen. Im Übrigen entspricht das Vorhaben der strategischen Stossrichtung des Richtplans u. a. hinsichtlich Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, Verträglichkeit der Verkehrsabwicklung sowie Stärkung der Zentren und des öffentlichen Verkehrs. Im RGSK ist der Fern- und Reisebusterminal als Massnahme aufgenommen und ist zur Mitfinanzierung durch den Bund (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF) angemeldet.

Nach dem geltenden kantonalen Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0) sind für Zonen für öffentliche Nutzungen (Freiflächen) die Zweckbestimmungen sowie die Grundzüge der Überbauung und Gestaltung festzulegen (Art. 77 BauG). Diese Bestimmungen werden in Anhang II zur Bauordnung festge- legt.



Zonenplanänderung (Planausschnitt) Stand 21. September 2022 / AV ©Vermessungsamt der Stadt Bern

## **5.2 Zweckbestimmung**

Für die Zonen im öffentlichen Interesse ist die Errichtung eines neuen Kategorisierungssystems der Zweckbestimmung vorgesehen. Die Zweckbestimmung für die „Zone für öffentliche Nutzungen FB4 Fern- und Reisebusterminal“ wurde basierend auf der Vorstudie definiert. Für den Wirkungsbereich wird in Anhang II zur Bauordnung die Zweckbestimmung „Infrastruktur“ festgelegt. Beabsichtigt ist die Errichtung eines Fern- und Reisebusterminals.

In der Kategorie Infrastruktur sind auch weitere Nutzungen wie beispielsweise öffentliche Parkhäuser, Tramdepots, Werkhöfe, Elektrizitätswerke oder Kehrichtsammelstellen zulässig. Neben der Kategorie Infrastruktur werden noch weitere Kategorien für die Zonen im öffentlichen Interesse gebildet, wie bspw. „Verwaltung“, „Gesundheit und Pflege“ oder „Bildung, Sport, Freizeit und Quartiernutzungen“.

## **5.3 Grundzüge der Überbauung und Gestaltung**

Die Grundzüge der Überbauung und Gestaltung richten sich nach der Vorstudie für den Fern- und Reisebusterminal.

Das Areal weist ein beachtliches Gefälle bzw. Höhenversätze auf. Für die Realisierung eines Busterminals werden Terrainanpassungen notwendig sein. Damit Klarheit herrscht betreffend die Messweise der Gesamthöhe, wird das massgebende Terrain planerisch bei 577.0 m ü. M. festgelegt. Dies entspricht der Höhe der Perronanlage gemäss Vorstudie. Der höchste Punkt der Dachkonstruktion liegt bei 589.0 m ü. M. Damit darf die Gesamthöhe des Terminalgebäudes max. 12.0 m betragen. Die Bauten und Anlagen sollen sich harmonisch in die Umgebung einpassen (vgl. Art. 6 BO).

In Anwendung von Artikel 26 des kantonalen Waldgesetzes vom 5. Mai 1997 (KWaG; BSG 921.11) sowie Artikel 34a der kantonalen Waldverordnung vom 29. Oktober 1997 (KWaV; BSG 921.111) wird der Waldabstand auf 15.0 m verkürzt (gemessen ab den Grundstücksgrenzen zwischen den Parzellen GBBI.-Nr. 2/2432 und 2/2428 sowie GBBI.-Nr. 2/2434 und 2/2428). Eine Reduktion des gesetzlichen Waldabstands ist aufgrund der besonderen Verhältnisse gerechtfertigt: Einerseits handelt es sich um eine begrenzte Fläche inmitten von bestehenden Erschliessungsinfrastrukturen und andererseits befinden sich am Ort bereits andere Nutzungen (Park+Ride) und es wird ein Provisorium betrieben. Die Wald-Baulinie gilt für Bauten und Einrichtungen, die dem Zonenzweck (Infrastruktur) entsprechen. Im vorliegenden Fall sind das insbesondere das Terminalgebäude inklusive der dafür notwendigen Infrastrukturen. Zufahrten kommen innerhalb der Wald-Baulinie zu liegen.

## **5.4 Bauklassenplan**

Für den gesamten Wirkungsbereich ist heute keine Bauklasse festgelegt. Mit der vorliegenden Änderung wird für das Areal die Bauklasse „Festlegung der Bebauung mittels spezieller Vorschriften“ festgelegt.

## **5.5 Lärmempfindlichkeitsstufenplan**

Für das gesamte Planungsgebiet sind heute keine Lärmempfindlichkeitsstufen festgehalten. Mit der vorliegenden Änderung wird für das Areal die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III festgelegt.



## **06 Auswirkungen**

### **6.1 Verkehr**

Der Vollbetrieb des Fern- und Reisebusterminals führt in den Spitzenstunden zu einem Aufkommen von maximal 40 Fahrten von Reisebussen, was täglich zu 136 Fahrten und an Spitzentag bis zu 200 Fahrten führt (vgl. Beilage 2). Es handelt sich dabei um eine Maximalannahme zur Dimensionierung der Anlage und zum Nachweis der Kapazität des Strassennetzes. Die genaue Nachfrage- und Marktentwicklung im internationalen und nationalen Fernbusverkehr ist jedoch schwierig zu prognostizieren. Bei den Fahrgästen von Ferienreisen sowie Reisen mit Fernbussen kann aufgrund der heutigen Betriebskenntnisse davon ausgegangen werden, dass ungefähr ein Drittel mit dem öffentlichen Verkehr anreist. Für die Anreise mit dem Auto stehen das P+R Neufeld (Sondertarife) und fünf „Kiss&Ride“-Abstellplätze für Bring- und Holservice zur Verfügung. Dies entspricht dem heutigen Angebot und hat sich stets als betriebsgerecht erwiesen. Im Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass es sich beim neuen Fern- und Reisebusterminal nicht um ein verkehrsintensives Bauvorhaben (vgl. Art. 91a der Bauverordnung vom 6. März 1985 [BauV; BSG 721.1]) handelt.

Dank der direkten Lage an der Nationalstrassenzufahrt sind die Auswirkungen auf das Quartier hinsichtlich Verkehr und Lärm sehr begrenzt und es werden künftig weniger Cars und Reisebusse in die Innenstadt fahren (vgl. Fernbus-Regime Innenstadt, in Erarbeitung).

Im Rahmen des Werkstattverfahrens wurde untersucht, ob eine direkte Ein- / Ausfahrt ab dem Kreisel Studerstrasse möglich ist. Gemäss ASTRA, in dessen Eigentum die Studerstrasse und der Autobahnzubringer liegen, ist ein Anschluss an den Kreisel realisierbar, sofern keine negativen verkehrlichen Auswirkungen auf den Kreisel entstehen. Das Verkehrsgutachten vom 20. März 2020 (vgl. Beilage 2) hat ergeben, dass der Kreisel auch mit dem zusätzlichen Anschluss die Verkehrsqualitätsstufe A (entspricht der beste Verkehrsqualitätsstufe) erfüllt wird. Damit besteht die Möglichkeit, den Fern- und Reisebusterminal direkt über den Kreisel zu erschliessen, was betriebliche Vorteile mit sich bringt.

Vor der zweiten Werkstatt fand eine Besprechung mit Fachleuten resp. Benutzenden des Fern- und Reisebusterminals statt. Dabei wurden die Varianten betreffend Gebrauchstauglichkeit und Sicherheit diskutiert. Fazit aus dieser Besprechung ist:

- Bei der Verkehrsführung werden die Varianten im Einbahnverkehr oder mit einem separaten Wendekreis bevorzugt.
- Nur direkte Fussgängerverbindungen auf kürzestem Weg zu den Haltekanten (ohne Querung der Verkehrsflächen) sind nachhaltig und gewähren die Verkehrssicherheit.

Der Planungspereimeter liegt in nächster Nähe zu einer Velohauptroute. Um das Areal noch attraktiver für den Veloverkehr zu erschliessen, wird eine Veloverleihstation (bspw. PubliBike) errichtet.

### **6.2 Tourismus / Wirtschaft**

Durch die Realisierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld entsteht ein attraktiver und repräsentativer Ankunftsort (Visitenkarte) für die Stadt Bern. Die Gestaltung sowie die Teil-Überdachung gibt dem Areal ein neues Erscheinungsbild und hat zusätzlich eine gute Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste zur Folge.

Ausserdem wird durch die Optimierung der Wegführung vom und zum Terminal eine verbesserte Anbindung an die Stadt gewährleistet. Die Planungsvorlage trägt damit zu einer Aufwertung des Ortes bei.

### **6.3 Öffentlicher Raum**

Für die Fahrgäste ist es heute schwierig, sich auf dem Areal (Provisorium) zu recht zu finden. Im Weiteren ist - vor allem in der Nacht - die soziale Sicherheit ungenügend. Im Rahmen des Werkstattverfahrens wurden auch diese Aspekte diskutiert und berücksichtigt. Die Vorstudie besticht durch kurze Wege sowie eine übersichtliche Fussgängerführung, was zu einer Verbesserung der sozialen Sicherheit wie auch der Verkehrssicherheit führt. Die Planungsvorlage ist Voraussetzung dazu, diese Verbesserungen zu erreichen.

### **6.4 Natur und Ökologie**

Durch das Bauvorhaben werden naturnahe Lebensräume (Ruderalflächen und Böschungen) tangiert. Für die Wiederherstellung der Böschungen sowie für die Grünflächen und die naturnahen Flächen sind einheimisches, regionales Saatgut sowie eine standortheimische Bepflanzung vorgesehen. Für die auf dem Areal vorkommende Kartäuser-Nelke werden geeignete Schutz- und Wiederherstellungsmassnahmen (Böschung) geprüft. Auf die Pflanzung von invasiven Neophyten wird auf dem gesamten Areal verzichtet. Die auf dem Areal bereits vorhandenen Neophyten werden vorgängig zu den Bauarbeiten entfernt und nach dem Bau erfolgt eine Kontrolle (Monitoring). Wo technisch möglich, wird auf die Bodenversiegelung verzichtet. Es werden mindestens 15 % des Areals naturnah ausgestaltet.

### **6.5 Versickerung und Klima**

Im Rahmen der Vorstudie wurden verschiedene Versickerungsmöglichkeiten für das anfallende Regenwasser geprüft. Da es sich mit Ausnahme des Dachwassers um Vorplatzwasser handelt, ist eine Versickerungsanlage Typ a mit Oberbodenpassage notwendig.

Damit möglichst wenig Dachwasser anfällt, werden die Dachflächen soweit möglich begrünt, sodass eine möglichst hohe Retentionswirkung erzielt wird. Das übrige anfallende Abwasser wird abgeleitet und kann auf einer Parzelle des ASTRA versickert werden. Als mögliche Fläche eignet sich hierfür das Gebiet beim ehemaligen Autobahnzubringer. Ziel ist, dass auf dem Areal eine bilanzneutrale Abflusssituation bzw. eine ausgeglichene Wasserhaushaltsbilanz geschaffen wird. Dies hat einen grossen Einfluss auf günstige stadtklimatische Bedingungen. Die Zielgrösse des Wasserhaushaltes bildet das Dreieck zwischen Versickerung, Verdunstung und Abfluss. Die Minimierung der versiegelten Flächen sowie die Dämpfung der Abflussspitzen durch eine Dachbegrünung verstärken den Rückhalt und die Verdunstungsleistung.

### **6.6 Störfallvorsorge**

Das Thema Störfallvorsorge ist für die vorliegende Zonenplanänderung nicht relevant, da das Vorhaben ausserhalb des Konsultationsbereichs liegt. Der Abstand zur Nationalstrasse (DTV  $\geq$  50'000) beträgt mehr als 100.0 m und die umliegenden Strassen weisen eine geringe bzw. nicht Risiko relevante Verkehrsstärke (DTV  $\leq$  20'000) auf.

## **07 Planerlassverfahren**

### **7.1 Mitwirkung**

Die Mitwirkung des Zonenplans Fern- und Reisebusterminal Neufeld wurde am 17. März 2021 im Stadtanzeiger publiziert und dauerte vom 18. März 2021 bis 21. April 2021. Innerhalb dieser Frist konnten alle Interessierten eine schriftliche Mitwirkungseingabe einreichen. Auf Anfrage wurden der SP Stadt Bern und dem Grünen Bündnis Bern Fristverlängerungen bis am 30. April 2021 respektive bis am 26. April 2021 gewährt. Insgesamt gingen 14 Eingaben ein, welche im separaten Mitwirkungsbericht vom 5. August 2021 erläutert werden.

### **7.2 Vorprüfung**

Die Planungsvorlage wurde dem Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) am 9. August 2021 zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Basierend auf dem Vorprüfungsbericht vom 27. Juli 2022 wurde die Planung angepasst hinsichtlich Festlegung Waldabstand und Strassenbaulinien sowie betreffend Regelung der zulässigen Höhe (Festlegung höchster Punkt der Dachkonstruktion statt Gesamthöhe).

### **7.3 Auflage**

[folgt...]

### **7.4 Beschluss**

[folgt...]

## **08 Beilagenverzeichnis**

- Beilage 1: Standortevaluation, vom Juni 2018
- Beilage 2: Ergänzungen zum Verkehrsgutachten vom 2017, Kontextplan AG, vom 20. März 2020

# Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV zum Zonenplan Fern- und Reisebusterminal Neufeld

## Inhaltsverzeichnis

A	Raumordnung	S. 2
B	Umwelt	S. 6
C	Wirtschaft	S. 9
D	Gesamtabwägung	S. 11

### Legende:

- ++ das Arbeitsthema ist in der Planung optimal berücksichtigt
- + das Arbeitsthema ist in der Planung ausreichend berücksichtigt
- o das Arbeitsthema ist wenig eingeflossen, steht der Planung aber auch nicht entgegen
- das Arbeitsthema konnte in der Planung nur beschränkt berücksichtigt werden
- das Arbeitsthema konnte in der Planung nicht ausreichend berücksichtigt werden

Nr. Thema Auftrag Relevanz Interessenabwägung Referenz Bewertung

A Raumordnung						
A1 Abstimmen der raumwirksamen Tätigkeiten						
A1.1	Abstimmen mit den übergeordneten eidgenössischen, kantonalen, regionalen und kommunalen Planungen, Inventaren und Konzepten	Aussagen in den übergeordneten Planungen und Konzepten vorhanden	Keine	Das Projekt Fern- und Reisebusterminal ist Bestandteil des RGSK Bern-Mittelland 3. Generation. Ansonsten sind in den weiteren übergeordneten Planungen keine planungsrelevanten Aussagen enthalten. Das Vorhaben entspricht der strategischen Stossrichtung des kantonalen Richtplans u. a. hinsichtlich Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, Verträglichkeit der Verkehrsabwicklung sowie Stärkung der Zentren und des öffentlichen Verkehrs.	RGSK III	++
A1.2	Abstimmen mit den benachbarten Quartieren und Gemeinden	Keine Beeinträchtigung der stadtplanerischen Zielsetzungen der benachbarten Quartiere	Keine	Es entsteht keine Beeinträchtigung der stadtplanerischen Zielsetzungen im Stadtteil II oder den benachbarten Gemeinden.		+
A2 Haushälterische Nutzung des Bodens						
A2.1	Dezentrale Konzentration, Zersiedelung	Vorhaben, welche einen strukturellen Einfluss auf die Siedlungsentwicklung haben	Keine	Der Perimeter eignet sich sehr gut zur Überbauung. Das Land ist bereits erschlossen und durch die Lage im Bereich des Nationalstrassenanschlusses - es handelt sich um eine durch Strassen eingeschlossene «Restfläche» - wird kein Kulturland zerstückelt. Im Weiteren handelt es sich auch nicht um Fruchthofflächen oder Kulturland. Eine umfassende Standortevaluation aus dem Jahr 2018 hat die Eignung nachgewiesen und aufgezeigt, dass innerhalb der bestehenden Bauzonen kein geeigneter Standort möglich ist.		+
A2.2	15-jähriger Baulandbedarf	Ermöglichen von neuen Wohn- und Arbeitsnutzungen	Keine	Mit der vorliegenden Änderung der Grundordnung werden die Baulandreserven (Wohnen und Arbeiten) nicht tangiert.		o
A2.3	Verfügbarkeit	Ermöglichen von neuen Wohn- und Arbeitsnutzungen	Mittel	Das Areal liegt im Eigentum des ASTRA und ist verfügbar. Wohn- und Arbeitsnutzungen werden aber nicht realisiert (ZöN mit Zweckbestimmung Infrastruktur).		+
A2.4	Optimale Erschliessung	Erschliessungspflicht der Gemeinden	Hoch	Das Land ist bereits durch Energie, Wasser, Abwasser und Zufahrt erschlossen.		++
A2.5	Angemessene Dichte	Ermöglichen von neuen Wohn- und Arbeitsnutzungen	Gering	Für den Fern- und Reisebusterminal, welcher entsprechende Verkehrsflächen benötigt, wird eine angemessene Dichte bzw. eine optimale und flächenschonende Ausnutzung der Parzelle erzielt.		+

<b>A3 Geordnete Besiedlung</b>						
A3.1	Nutzung der natürlichen und technischen Standortqualitäten	Fallbezogene Betrachtung	Hoch	Für einen Fern- und Reisebusterminal ist die Lage an der Nationalstrassenzufahrt optimal. Mit der direkten Ein-/Ausfahrt über den Kreisel kann die Erschliessung optimiert werden.	Werkstattbericht	++
A3.2	Erreichbarkeit in Bezug auf Nutzung / Ort	Vorhaben mit besonderen Ansprüchen an die Erschliessung.	Hoch	Die Lage direkt an der Nationalstrassenzufahrt ist optimal. Dadurch wird die Verkehrsbelastung des Quartiers minimiert.	Standortevaluation	++
A3.3	Synergien der Nutzungen	Ermöglichen von neuen Nutzungen im Siedlungsgebiet	Mittel	Das Fern- und Reisebusterminal wird heute ausserhalb der Bauzone, in Form eines Provisoriums betrieben. Da das Provisorium den Anforderungen an ein Terminal nur bedingt genügt - bspw. sind die Aufenthalts- sowie Benutzungsqualität mangelhaft, soll ein Fern- und Reisebusterminal realisiert werden, das den Anforderungen gerecht wird.	Werkstattbericht	++
A3.4	Beachten des natürlichen Gefahrenpotentials	Der Planungsgegenstand liegt innerhalb eines Gefahrengebietes bzw. Gewässer (offene und eingedolte) liegen in der Nähe von Bauzonen	Keine	Das Areal liegt in keinem Naturgefahrengebiet, grenzt nicht an ein Gewässer und grenzt direkt an die Bauzone (P+R Neufeld).	Naturgefahrenkarte, Gewässernetz, Nutzungs- und Bauklassenplan	o
A3.5	Beachten der Strahlenbelastung	Der Planungsgegenstand liegt im Immissionsbereich einer Anlage mit NIS-Emissionen	Keine	Das Areal liegt nicht im Immissionsbereich einer Anlage mit NIS-Emissionen.		o
<b>A4 Schutz des Orts- und Landschaftsbildes</b>						
A4.1	Auswirkungen auf die Landschaft und auf das Ortsbild	Fallbezogene Betrachtung	Mittel	Im Rahmen eines Qualitätssicherungsverfahrens wurde eine ortsangepasste Vorstudie entwickelt.	Werkstattbericht	++
A4.2	Übereinstimmung oder Abweichung zu bestehenden Schutzbestimmungen (Landschaft, Ortschaft, Kulturgüter)	Schutzbestimmungen vorhanden	Keine	Auf dem Areal und im nächsten Umfeld gibt es keine schützenswerten Gebäude.	ISOS Bern	

A4.3	Aufzeigen des Entwicklungspotenzials der Landschaft und des Ortsbildes	Den Raum und die Entwicklung der Landschaft prägende Planungsabsichten	Mittel	Für die Sicherung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Qualitäten wurde ein Werkstattverfahren durchgeführt. Im Rahmen dieses Verfahrens wurde eine ortsangepasste Umsetzung des Raumprogramms sowie ein Freiraumkonzept erarbeitet.	Werkstattbericht	++
<b>A5 Wohnliche Siedlungen: Benutzungsqualität, Sicherheit, ästhetische Qualität</b>						
A5.1	Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und mit öffentlichen Einrichtungen	Ermöglichen von grösseren Wohn- und Arbeitsplatzstandorten	Keine	Vorliegend handelt es sich um keine wohnliche Siedlung.		
A5.2	Nutzungsvielfalt, Zuordnung von Wohnen und Arbeiten	Ermöglichen von grösseren Wohn- und Arbeitsplatzstandorten	Keine	Vorliegend handelt es sich um keine wohnliche Siedlung.		
A5.3	Benutzungsmöglichkeiten, vielfältige Aussen- und Innenräume, behindertengerechtes Bauen	Wohnsiedlungen und Arbeitsstandorte, öffentliche Plätze und Strassen	Keine	Vorliegend handelt es sich um keine wohnliche Siedlung.		
A5.4	Sicherheit im öffentlichen Raum	Öffentliche Räume, Aussenräume in grösseren Überbauungen, Strassen, Wege, Unter-, Überführungen	Keine	Vorliegend handelt es sich um keine wohnliche Siedlung.		
A5.5	Gestaltung, Eigenart, Schönheit, Gruppierung	Wohn- und Arbeitsplatzüberbauungen, Aussen-, Grün- und Strassenräume sowie Freizeit- und touristische Anlagen	Keine	Vorliegend handelt es sich um keine wohnliche Siedlung.		
<b>A6 Organisation des Verkehrs</b>						
A6.1	Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr	Wohnstandorte, Arbeitsplatzstandorte, publikumsorientierte Nutzungen	Hoch	Der Fern- und Reisebusterminal ist durch die Buslinie 11 (Bushaltestelle «P+R Neufeld») durch den öffentlichen Verkehr erschlossen.		+

Nr.	Thema	Auftrag	Relevanz	Interessenabwägung	Referenz	Bewertung
A6.2	Erschliessung für den Fahrrad- und Fussgängerverkehr	Wohnstandorte, Arbeitsplatzstandorte, publikumsorientierte Nutzungen	Hoch	Von der Bushaltestelle «P+R Neufeld» führt ein direkter Weg zum Terminal. Für den Fahrradverkehr sind Veloabstellplätze vorgesehen und ein gutes Angebot an Leihvelos (z.B. PubliBike) wird angestrebt.		++
A6.3	Eingliederung und Funktionstüchtigkeit des Strassen- und Wegnetzes	Planungen mit Auswirkungen auf die Linienführung und Dimensionierung von Strassen und Wegen	Hoch	Ein Anschluss an den Kreisel ist realisierbar, da mit dem zusätzlichen Anschluss die Verkehrsqualitätsstufe A (entspricht der besten Verkehrsqualität) erfüllt wird.	Verkehrsgutachten	++
A6.4	Abstellplätze für Fahrzeuge	Grosse Vorhaben gemäss BauV (BGF / n > 200)	Gering	Für die Anreise mit dem PW stehen das P+R Neufeld sowie «Kiss&Ride»-Abstellplätze zur Verfügung. Dies entspricht dem heutigen Angebot und hat sich stets als betriebsgerecht erwiesen. Im Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass es sich beim Fern- und Reisebusterminal nicht um ein «Grosses Vorhaben» gemäss BauV handelt.	BauV	+
<b>A7</b>	<b>Ver- und Entsorgung</b>					
A7.1	Geeignete Ausgestaltung der Versorgungsanlagen Wasser, Abwasser, Abfall	Neue Ver- und Entsorgungsanlagen	Mittel	Diese Thematik wird im Rahmen der weiteren Projektierung geklärt. Das Areal ist bereits erschlossen.		+
A7.2	Nutzung leitungsgebundener Energieträger, Rest- und Abwärme	Vorhandene Energieträger; Rest- und Abwärmquellen vorhanden	Keine			
A7.3	Nutzung von Standortvoraussetzungen für aktive und passive Energieversorgung und -erzeugung	Neue bzw. Sanierungen von Wohn- und Arbeitsplatzüberbauungen	Mittel	Das Erstellen einer Photovoltaikanlage wird im Rahmen der weiteren Projektierung geprüft.		+
A7.4	Nutzung von Steinen und Erden, Deponiestandorte	Fallbezogene Betrachtung, Wald betroffen		Das Terrain wird angepasst. Es wird ein möglichst grosser Ausgleich «vor Ort» angestrebt. Wald ist nicht betroffen.		o

Seite 5 von 11

Nr.	Thema	Auftrag	Relevanz	Interessenabwägung	Referenz	Bewertung
<b>B</b>	<b>Umwelt</b>					
<b>B1</b>	<b>Luft</b>					
B1.1	Vorbelastung	Vorbelastung, insbesondere Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> ), Ozon (O <sub>3</sub> ), Feinstaub (PM <sub>10</sub> ), Kohlendioxid (CO <sub>2</sub> )	Keine			o
B1.2	Massnahmengebiet	Vorbelastung, insbesondere Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> ), Ozon (O <sub>3</sub> ), Feinstaub (PM <sub>10</sub> ), Kohlendioxid (CO <sub>2</sub> )	Keine			o
B1.3	Verkehrsentensive Anlagen	grosse Vorhaben gemäss BauV (BGF / n > 200)	Keine	Vorliegend handelt es sich um kein «Grosses Vorhaben» gemäss Bauverordnung und auch nicht um ein verkehrsentensives Vorhaben gemäss Art. 91a BauV.		o
B1.4	Luftbelastung durch stationäre Anlagen	Geplante belastende Anlagen (in der Regel Anlagen, die UVP-pflichtig sind); Wohnzonen, kritische Durchlüftungssituationen oder Inversions- und Nebellagen betroffen	Keine			o
<b>B2</b>	<b>Lärm / Erschütterungen</b>					
B2.1	Vorbelastung	Lärmquellen vorhanden, ausser bei offensichtlich geringer oder zeitlich limitierter Lärmbelastung	gering	Das Areal ist durch die Studerstrasse sowie die Autobahn durch Lärm belastet.		o
B2.2	Gebiete mit Grenzwertüberschreitungen	Grenzwertüberschreitungen gemäss Kataster, Klagen aus der Bevölkerung (z.B. Industrie und Gewerbe) vorhanden	gering	Die Lärmbelastung (Beurteilungspegel L <sub>r</sub> ) am Tag liegt entlang der Studerstrasse bei 60 bis 64.6 db(A) und entlang der Autobahn sowie der Autobahnausfahrt bei 65 bis 69.9 db(A).	swisstopo	o

Seite 6 von 11

Nr.	Thema	Auftrag	Relevanz	Interessenabwägung	Referenz	Bewertung
B2.3	Verkehrsentensive Anlagen	grosse Vorhaben gemäss BauV (BGF / n > 200)	nein	Vorliegend handelt es sich um kein grosses Vorhaben gemäss Bauverordnung und nicht um ein verkehrsentensive Vorhaben.		o
B2.4	Lärmbelastungen durch ortsfeste Anlagen	Anlagen, die gemäss Kataster zu Lärmgrenzwertüberschreitungen oder zu Klagen aus der Bevölkerung führen	Keine			o
B2.5	Erschütterungen	Erschütterungsempfindliche und erschütterungsverursachende Anlagen und Zonen betroffen	Keine			o
<b>B3</b>	<b>Boden</b>					
B3.1	Alllasten und Verdachtsflächen	Flächen, die im Alllasten und Verdachtsflächenhinweiskataster aufgeführt sind	keine	Es sind keine Alllasten vorhanden.	Geoportal	o
B3.2	Fruchtbarkeit der Böden	Planungen, die landwirtschaftlich genutzte Flächen betreffen	keine	Beim Areal handelt es sich um eine durch Strassen eingeschlossene «Restfläche», weshalb kein Kulturland zerstückelt wird.		+
B3.3	Belastungsgebiete	Beeinträchtigte Böden vorhanden (insbesondere Ackerbauggebiete)	keine			o
B3.4	Bodenstabilität, Erosion	Fallbezogene Betrachtung	keine			o
<b>B4</b>	<b>Gewässer</b>					
B4.1	Gewässer als Lebensräume (inkl. Ufervegetation)	Gewässer (offene oder eingedolte) mit Uferbereichen sind vorhanden oder betroffen	kein	Die Änderung der Grundordnung tangiert keine offenen oder eingedolten Fließgewässer.		o
B4.2	Wasserqualität	Grundwasserschutzareale, Zonen und Anlagen, Zuströmbereiche, Trinkwasserfassungen betroffen	keine	Das Areal überlagert sich mit keiner Grundwasserschutzzone.		o

Seite 7 von 11

Nr.	Thema	Auftrag	Relevanz	Interessenabwägung	Referenz	Bewertung
B4.3	Veriegelung	Überbauungen, Verkehrsinfrastrukturanlagen, Parkplätzen, Sport- und Freizeitanlagen	ja	Es wird das Ziel verfolgt, auf dem Areal eine bilanzneutrale Abflusssituation bzw. eine Wasserhaushaltsbilanz zu schaffen.	Erläuterungsbericht	++
<b>B5</b>	<b>Wald</b>					
B5.1	Wald und Waldrand	Wald und Waldrand vorhanden oder betroffen	gering	Das Planungsgebiet grenzt an Waldflächen, wobei die Flächen durch bestehende Strassen getrennt sind. In Anwendung von Artikel 26 KWaG sowie Artikel 34a KWaV wird der Waldabstand für Bauten und Anlagen des Fern- und Reisebusterminals bzw. für Bauten, die der Zweckbestimmung der Zone entsprechen auf 15.0 m verkürzt.	KWaG, KWaV	+
B5.2	Naturschutz im Wald	Spezialstandorte im Wald betroffen	Keine	Das Planungsgebiet befindet sich nicht im Wald.		o
<b>B6</b>	<b>Naturschutz und ökologischer Ausgleich</b>					
B6.1	Geschützte und schutzwürdige Lebensräume (Biotopschutz, Artenschutz)	Naturschutzgebiete, Naturschutzobjekte, Lebensräume mit Tieren und Pflanzen der Roten Liste betroffen	keine			o
B6.2	Naturnahe Landschaftselemente, geologische Objekte	Naturnahe Einzelobjekte betroffen	mittel	Durch das Bauvorhaben werden naturnahe Lebensräume (Ruderalflächen und Böschungen) tangiert. Es werden mindestens im gleichen Umfang Naturnahe Landschaftselemente wiederhergestellt	Erläuterungsbericht	+
B6.3	Schaffen neuer Lebensräume und ökologischer Ausgleich	Fallbezogene Betrachtung	mittel	Für die Wiederherstellung der Böschungen sowie für die Grünflächen und die naturnahen Flächen sind einheimisches, regionales Saatgut sowie eine standortheimische Bepflanzung vorgesehen.		++
B6.4	Einflüsse auf Wildwechsel und vermeiden von weiteren Störungen der Fauna	Entsprechende Standorte vorhanden	Keine			o

Seite 8 von 11

<b>B7</b>	<b>Risikovorsorge: Technische Risiken</b>					
<b>B7.1</b>	Stationäre Risiken	Risikobetriebe; Industriezonen im Bereich von erhöhten Risikopotentialen bezüglich Bevölkerung und Umwelt	keine			o
<b>B7.2</b>	Mobile Risiken	Eisenbahnen, Kantons- und Nationalstrassen, Erdgastransportanlagen, Bereiche mit erhöhten Risikopotenzialen für Bevölkerung und Umwelt	keine	Der gesamte Fern- und Reisebusterminal wird vom Konsultationsbereich Autobahn überlagert. Vorliegend handelt es sich um ein Fern- und Reisebusterminal, weshalb der Ref <sub>Bev</sub> (Referenzwert Bevölkerung) sehr gering ausfallen wird. Diesbezüglich ist die Änderung der Grundordnung nicht risikorelevant.		o

<b>C</b>	<b>Wirtschaft</b>					
<b>C1</b>	<b>Übergeordnete Konzepte zur Wirtschaftsentwicklung</b>					
<b>C1.1</b>	Berücksichtigung und Übereinstimmung	Übergeordnetes Konzept mit direktem Bezug zum vorliegenden Planungsgegenstand	Mittel	Das Projekt ist ein wichtiger Baustein im Gesamtverkehrssystem der Region Bern und als attraktive Ankunftsadresse wichtig für den Tourismusstandort.		++
<b>C2</b>	<b>Investitionen durch die Gemeinde</b>					
<b>C2.1</b>	Höhe der Investitionen	Spürbare Belastung der Finanzhaushalte	Mittel	Es ist vorgesehen, dass die Stadt sich mit einem nicht rückzahlbaren Investitionsbetrag von maximal 70 Prozent der Baukosten bzw. höchstens 4.62 Millionen Franken am Bauprojekt zu beteiligt.		++
<b>C2.2</b>	Finanzierung durch die öffentliche Hand: Tragbarkeit, Koordination mit dem Finanzplan		Mittel	Die notwendigen Mittel für den Investitionsbeitrag sind reserviert. Bau und Betrieb der Anlage sollen durch die AWAG übernommen werden.		++

<b>C3</b>	<b>Investition durch Private</b>					
<b>C3.1</b>	Höhe der privaten Investitionen	Fallbezogene Betrachtung		Die AWAG trägt die restlichen Investitionskosten und das «Risiko» für Bau und Betrieb.		+
<b>C3.2</b>	Wirtschaftliche Tragbarkeit für private Investoren	Gemeinsame Projekte der öffentlichen Hand und von privaten Investoren mit einem beträchtlichen Finanzierungsanteil von privater Seite		Die Investition ist für die AWAG tragbar und mittelfristig wird ein kostendeckender Betrieb angestrebt bzw. als möglich erachtet.		++
<b>C3.3</b>	Vorinvestitionen	Fallbezogene Betrachtung	keine	Die bisherigen Planungsaufwendungen wurden durch die AWAG finanziert.		o
<b>C4</b>	<b>Standortfaktoren</b>					
<b>C4.1</b>	Arbeitskräfte	Planungsgegenstände, welche konkrete Aussagen zur ausgelösten Nachfrage nach Arbeitskräften erlauben	Keine			o
<b>C4.2</b>	Verkehrerschließung	Beträchtliche Bedeutung der Verkehrerschließung für den Planungsgegenstand	Keine	Das Areal ist erschlossen.		++
<b>C4.3</b>	Lokale / regionale Wirtschaftsstruktur	Planungsgegenstände, welche von einer Nachfrage vor Ort ausgehen und bei denen die bereits vorhandenen Angebotsstrukturen als mitentscheidend betrachtet werden müssen	Keine			o

<b>D</b>	<b>Gesamtabwägung</b>		
<p>Die Zonenplanänderung entspricht den Planungszielen von Bund, Kanton, Region und der Stadt Bern. Die Realisierung des Fern- und Reisebusterminals ist ein wichtiger Baustein eines verträglichen und nachhaltigen Gesamtverkehrssystems in der Stadt und Region Bern. Die Planungsvorlage erlaubt die Entwicklung eines zweckmässigen Fern- und Reisebusterminals, der sowohl den Fahrgästen wie den Busbetrieben zahlreiche Vorteile bietet. Für die Stadt Bern wird der neue Terminal einen attraktiven Ankunftsort darstellen. Unter Abwägung aller wesentlichen Interessen erweist sich die vorliegende Planung als recht- und zweckmässig.</p>			