

**Postulat Henri-Charles Beuchat/Alexander Feuz (SVP) vom 16. Februar 2017:
Konzept Halteplätze und Terminals für Reise- und Fernverkehrsbusse
(2017.SR.000031)**

Das Postulat Beuchat/Feuz vom 16. Februar 2017 wurde mit SRB 2017-185 vom Stadtrat am 6. April 2017 erheblich erklärt. Für die Vorlage des Prüfungsberichts gewährte der Stadtrat mit SRB 2018-478 am 8. November 2018 ein Fristverlängerung bis Ende Juni 2019.

Der Car-Tourismus ist in den letzten Jahren immer beliebter geworden. Die derzeitige Situation in Bern ermöglicht einen eingeschränkten Betrieb (Zusteigen und Aussteigen) für Gruppen-Reisende. Die Infrastruktur ist auf ein Minimum beschränkt. Den Postulanten geht es um übergeordnete Interessen im verkehrs- und tourismuspolitischen Bereich. Gewisse Busunternehmen meiden Bern bereits und werden dies ohne Verbesserung noch vermehrt tun. Darunter leidet in erster Linie die Wertschöpfung vor Ort und das Image von Bern als Bundesstadt.

Die Gesellschaft Car-Terminal Neufeld sieht ihre Aufgabe darin, ein provisorisches Terminal zu betreiben, um die notwendigsten Bedürfnisse der Reisecarbranche zu befriedigen. Die Botschaft der Postulanten befasst sich im Kern mit derjenigen Frage, welche seit Jahren die zentrale Herausforderung für den öV darstellt: Wie müssen Wettbewerb und Kooperation abgestimmt sein, damit das öV-System möglichst optimal ausgestaltet ist und die Passagierinnen und Passagiere möglichst komfortabel reisen können? Insbesondere der Fernbusmarkt in ganz Europa boomt. Und auch in der Schweiz wird der grenzüberschreitende Busverkehr immer beliebter.

Die Postulanten fordern den Gemeinderat auf folgende Massnahmen zu prüfen:

1. Der Gemeinderat wird eingeladen, in einem Konzept aufzuzeigen, welche Massnahmen er als nötig erachtet im nationalen und grenzüberschreitenden Bus-Linienverkehr¹.
2. Der Gemeinderat wird eingeladen, in einem Konzept aufzuzeigen, welche Massnahmen er als nötig erachtet bei Linienverkehrsähnlichen Bus-Fahrten².
3. Der Gemeinderat wird eingeladen, zu prüfen welche Schlüsse für die Stadt Bern aus der Studie des Bundes zu Planung, Ausgestaltung und Bewirtschaftung von Halteplätzen und Terminals für Reise- und Fernverkehrsbusse gezogen werden müssen oder, ob eine Mitwirkung bei dem Projekt möglich ist. (Das Projekt ist eine Zusammenarbeit zwischen Verkehrsforschern in der Schweiz, Österreich und Deutschland.)

Zur der erwähnten Studie:

In der Schweiz stellt sich für den grenzüberschreitenden Fernbusmarkt das Problem, dass die notwendige und sinnvolle Infrastruktur weitgehend fehlt. Dies hat auch die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen festgehalten. Der Astag seinerseits definiert Mindestanforderungen an die Buserminals.

Auszug zum erwähnten Projekt im Detail:

Es sind 3 Projektphasen mit insgesamt 11 Arbeitspaketen vorgesehen:

- Phase I: Analyse und Best Practice

In der Phase I sollen die bereits bestehenden Dokumente zum Thema aufbereitet, Best Practice

¹ Als Linienverkehr gilt die regelmässige, fahrplanmässige Verkehrsverbindung zwischen bestimmten Ausgangs- und Zielorten, wobei die Fahrgäste an im Fahrplan festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden.

² Als linienverkehrsähnlich gelten Fahrten, bei denen Fahrgäste gesammelt oder bestimmte Reiseziele angekündigt werden, insbesondere Fahrten auf Verlangen und Sammelfahrten.

Beispiele evaluiert und Anforderungen / Ziele für das Management von Reise- und Fernbussen formuliert werden.

Arbeitspaket 1: Ist-Zustand, Entwicklungen, Abstimmung und Definition

Ziele:

- Aufzeigen der Entwicklungen im Reise- und Fernbusmarkt (Fokus CH, DE, AT).
- Analyse des Ist-Zustands, der Probleme/Herausforderungen, des Handlungsbedarfs im Zusammenhang mit der Planung, Ausgestaltung und Bewirtschaftung von Anlagen für Reise- und Fernbusse.
- Abstimmung der Definitionen, Begrifflichkeiten zum Reise- und Fernbusverkehr zwischen den einzelnen Projektpartnern

Arbeitspaket 2: Bedürfnisse, Anforderungen und Ziele, Rahmenbedingungen

Ziele:

- Formulierung der Bedürfnisse, Anforderungen und Ziele
- Aufzeigen der Rahmenbedingungen

Arbeitspaket 3: Identifizierung und Evaluation von Best Practice

Ziele:

- Identifizieren, analysieren und beurteilen von Best Practice Beispielen
- Synthese generieren zur Ausgestaltung von Anlagen/Management des Reise- und Fernbusverkehrs

• Phase II: Konzepte und Lösungen

In der Phase II sollen, gestützt auf die Ergebnisse der Phase I, Lösungen für die Planung, Ausgestaltung und Bewirtschaftung von Anlagen für Reise- und Fernbusse erarbeitet werden.

Arbeitspaket 4: Bausteine von Bedien- und Parkkonzepten

Ziele:

- Entwicklung und Beschreibung der wichtigsten Bausteine von Bedien- und Parkkonzepten
- Aufzeigen des Spektrums an Lösungen für diese Bausteine (aus Best Practice Fällen von AP3)

Arbeitspaket 5: Halte- und Parkplätze (inkl. Terminals)

Ziele:

- Erarbeiten der Grundlagen für die Planung und Ausgestaltung von Halte- und Parkplätzen (inkl. Terminals)

Arbeitspaket 6: Bewirtschaftung und Steuerung (inkl. Telematik)

Ziele:

- Erarbeiten der Grundlagen für die Bewirtschaftung und Steuerung des Reisebus- und Fernbusverkehrs

Arbeitspaket 7: Erschliessung, Intermodalität, Integration in Mobilitäts- und Verkehrsstrategien

Ziele:

- Gewährleistung einer optimalen Erschliessung von Anlagen für den Reise- und Fernbusverkehr und Anbindung an andere Verkehrsträger/-mittel
- Optimale Einbettung des Reise- und Fernbusverkehrs in Mobilitäts- und Verkehrsstrategien
- Entwicklung und Beschreibung der wichtigsten Bausteine von Bedien- und Parkkonzepten

Arbeitspaket 8: Organisations-/Geschäftsmodelle und Wirtschaftlichkeit

Ziel:

- Analyse von nachhaltigen Organisations- und Geschäftsmodellen für den Betrieb von Busbahnhöfen

Arbeitspaket 9: Planungsprozess / Abstimmung mit Anspruchsgruppen

Ziele:

- Optimale Ausgestaltung Planungsprozess für Reisebus- und Fernbusmanagement
- Sicherstellung der Abstimmung mit den Anspruchsgruppen

• Phase III

In der Phase III soll der länderübergreifender DACH-Forschungsbericht (DACH ist eine Abkürzung für die Länder Deutschland-Österreich-Schweiz) und ein Planungshandbuch für die Schweiz erarbeitet werden.

Arbeitspaket 10: Empfehlungen, DACH-Forschungsbericht, Planungshandbuch

Ziele:

- Erstellung des Schlussberichtes über das ganze DACH-Projekt inklusive des Planungshandbuches

Das Arbeitspaket 11 koordiniert und überwacht die Arbeiten der einzelnen Arbeitspakete. Forschungsergebnisse oder Zwischenberichte sind in diesem frühen Stadium noch nicht greifbar.

Ein Schlussbericht wird frühestens im Jahr 2019 publiziert.

Bern, 16. Februar 2017

Erstunterzeichnende: Henri-Charles Beuchat, Alexander Feuz

Mitunterzeichnende: Roland Iseli, Kurt Rüeeggger, Erich Hess

Bericht des Gemeinderates

Der Gemeinderat hat im Juni 2019 in Sachen Fernbus-Terminal einen richtungsweisenden Grundsatzentscheid gefällt: Auf Basis einer Standortevaluation hat sich der Gemeinderat für den Ausbau des Standorts Neufeld entschieden. Gemeinsam mit der Autoeinstellhalle Waisenhausplatz (AWAG) will er dort einen zeitgemässen Fern- und Reisebus-Terminal und einen attraktiven Ankunftsort realisieren. Er hat die dafür notwendigen Planungsarbeiten ausgelöst und beschlossen, dem Stadtrat nach Vorliegen eines definitiven Bauprojekts bzw. in Verbindung mit einer Planungsvorlage einen nicht rückzahlbaren Investitionsbeitrag von 70 Prozent der Baukosten (maximal 4.62 Mio. Franken) an die AWAG zu unterbreiten. Der heutige provisorische Fernbus-Terminal wird ausserhalb der Bauzone und innerhalb der Nationalstrassenbaulinien betrieben. Für die definitive Nutzung müssen deshalb die dafür notwendigen baurechtlichen Grundlagen durch Erlass einer Zonenplanänderung und/oder einer Überbauungsordnung geschaffen werden. Dafür ist eine Volksabstimmung nötig, wodurch frühestens in der zweiten Hälfte 2022 mit einem Baustart zu rechnen ist. Parallel zu dieser Planung hat der Gemeinderat die Ausarbeitung eines restriktiven Fernbus-Regimes für die Innenstadt in Auftrag gegeben, welches Letztere zusätzlich vom Busverkehr entlasten soll.

Die verbleibenden Baukosten für den Terminal werden von der AWAG getragen. Sie wird den Busterminal betreiben und das wirtschaftliche Risiko selber tragen. Die Fern- und Reisebusunternehmen beteiligen sich durch die Entrichtung einer Nutzungsgebühr an den Kosten. Diese indirekte Form der Kostenbeteiligung ist in der Branche üblich, zudem ist sie verursachergerechter und einfacher handhabbar als direkte Investitionsbeiträge einzelner Unternehmen oder regionaler und nationaler Verbände.

Wie im Postulat gefordert und vom Gemeinderat in seinem Bericht zur Fristverlängerung vom 21. März 2018 beschrieben, hat sich die Stadt Bern ebenfalls im Forschungsprojekt VSS2016/621 «Reise- und Fernbusmanagement» engagiert und war entsprechend mit einem städtischen Vertreter in der eingesetzten Begleitgruppe präsent. Dieser konnte durch seine Mitarbeit in der Begleitgruppe einen laufenden Abgleich der Forschungserkenntnisse mit dem oben beschriebenen Planungsprozess zum Bus-Terminal Neufeld sicherstellen. Namentlich stimmt das geplante Vorhaben im Neufeld in den zentralen Parametern Standort, Dimensionierung und Ausgestaltung der Anlage mit den Erkenntnissen dieser trinationalen Studie überein. Der Forschungsbericht wurde Ende Juli 2019 veröffentlicht und kann im Internet eingesehen werden.³

³ http://www.mobilityplatform.ch/de/shop/show-item/product/28525/?q=1659&tx_solr%5Bfilter%5D%5B0%5D=facet_212_stringM%253AAktiv&tx_solr%5Bpage%5D=0&cHash=1bc66fd9d02f390ac91844351ebc34a6

Bern, 14. August 2019

Der Gemeinderat