



## Zonenplan

### Fern- und Reisebusterminal Neufeld

Änderung der baurechtlichen Grundordnung  
(Nutzungszonenplan, Bauklassenplan und  
Lärmempfindlichkeitsstufenplan)

#### Mitwirkungsbericht

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

Stand: 5. August 2021

**Inhaltsverzeichnis**

1.	Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens	3
2.	Durchführung des Verfahrens	4
3.	Auswertung der Mitwirkungseingaben	5
4.	Inhaltliche Auswertung der Mitwirkungseingaben	6
4.1	Allgemeine Bemerkungen	6
4.2	Erschliessung, Parkierung, Mobilitätsmanagement	8
4.3	Städtebau, Architektur	9
4.4	Aussenraum	10
4.5	Energie, Ver- und Entsorgung	11
5.	Fazit	13

## 1. Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens

Zur Mitwirkung wurde der Zonenplan «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» mit Plan Nr. 1181/3 vom 21. Januar 2021 und dem Erläuterungsbericht zur Planung «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» vom Januar 2021 öffentlich aufgelegt.

Der Planungssperimeter liegt an der Autobahnausfahrt Bern-Neufeld und umfasst eine Fläche von knapp 6700 m<sup>2</sup>. Von der Planung ist die Parzelle GBBI-Nr. 2/2428 im Eigentum des Bundesamts für Strassen ASTRA betroffen.

Die Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG) beabsichtigt, in Zusammenarbeit mit der Stadt Bern einen vollwertigen Fern- und Reisebusterminals für die Bundesstadt umzusetzen. Für die Umsetzung des Fern- und Reisebusterminals ist eine Änderung der baurechtlichen Grundordnung notwendig. Als Basis hierfür sowie für die Sicherung der städtebaulichen und landschaftlichen 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 Haltekanten sowie der Umgang mit der Topografie aufgezeigt und verschiedene Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze geklärt und festgelegt werden.

Mit dem vom Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Mitwirkung verabschiedeten Zonenplan «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» soll die angestrebte Entwicklung planungsrechtlich ermöglicht werden. Das Areal soll in eine Zone für öffentliche Nutzungen überführt werden. Zudem müssen die Zweckbestimmung sowie die Grundzüge der Überbauung und Gestaltung in der Bauordnung festgelegt werden.

## 2. Durchführung des Verfahrens

Die öffentliche Mitwirkungsaufgabe 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. Die Unterlagen waren im Stadtplanungsamt Bern und in der städtischen «BauStelle» sowie im Internet unter [www.bern.ch/mitwirkungen](http://www.bern.ch/mitwirkungen) einsehbar. Die Medien und die Bevölkerung informierte der Gemeinderat mit entsprechenden Mitteilungen. Die Tagespresse hat über die Mitwirkung berichtet.

### 3. Auswertung der Mitwirkungseingaben

#### **Vereine, Verbände**

- V-1: ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
- V-2: Carverband Bern Solothurn
- V-3: Bern Welcome
- V-4: ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, Sektion Bern
- V-5: TCS Touring Club Schweiz, Sektion Bern
- V-6: Gewerbeverband – KMU Stadt Bern
- V-7: Gewerbeverband Berner KMU

#### Verwaltungen, Körperschaften

- K-1: Burgergemeinde Bern, Forstbetrieb
- K-2: Eidgenössische Zollverwaltung EZV

#### Parteien

- P-1: FDP.Die Liberalen Stadt Bern
- P-2: Grünes Bündnis Bern - Sektion der Grünen Kanton Bern
- P-3: Sozialdemokratische Partei Stadt Bern

#### **Private**

- O-1: Privatperson, wohnhaft am Pappelweg in 3013 Bern
- O-2: Privatperson, wohnhaft am Flurweg in 3072 Ostermundigen

#### 4. Inhaltliche Auswertung der Mitwirkungseingaben

##### 4.1 Allgemeine Bemerkungen

<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
V-1, V-2, V-3, V-4, V-6, P-1, P-2, P-3	Der Standort Bern-Neufeld ist gut geeignet für den Fern- und Reisebusterminal.	Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen.
V-1, V-2, V-4	Bei den Ladekanten sind elektronische Abfahrtstafeln vorzusehen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Wie der neue Fern- und Reisebusterminal ausgestattet wird, wird im Rahmen der weiteren Projektierung und insbesondere im Baubewilligungsverfahren zu klären sein.
V-1, V-2, V-4	Ein Bistro/Restaurant ist ein grosses Bedürfnis auf einem Carterminal.	Die baurechtliche Grundordnung (und das Raumprogramm aus dem Werkstattverfahren) lassen ein Bistro/Restaurant zu. Aufgrund der heutigen Erfahrungen ist eine solche Einrichtung wirtschaftlich nur knapp tragbar und kann nicht zugesichert werden. Die AWAG strebt aber an, eine Verpflegungsmöglichkeit anzubieten.
V-3	Ein kombiniertes Mobility-Ticket wäre eine Chance, um die Tages-Touristen mit dem öffentlichen Verkehr in die Innenstadt zu führen.	Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen.
V-5	Es wird als wichtig erachtet, dass während der ganzen Planungs- und Realisierungsphase des neuen Terminals die Branchenfachleute der ASTAG eng eingebunden werden.	Die Branchenfachleute der ASTAG und des Carverbandes Bern Solothurn sind über die AWAG im Rahmen des Werkstattverfahrens beigezogen worden. Sie werden weiterhin eingebunden.
V-6	Es ist darauf zu achten, dass die Endlösung finanzier- sowie refinanzierbar bleibt. „So wenig wie nötig, so viel wie wirtschaftlich tragbar“ muss die Devise lauten.	Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen. Der Hinweis entspricht der von der Stadt Bern und der AWAG verfolgten Stossrichtung.
K-1	Für den Fall, dass die Ausnahmegewilligung (reduzierter Waldabstand) durch das AWN erteilt wird, wird keine Haftung für waldgegebene Gefahren übernommen.	Voraussichtlich wird das projektierte Gebäude den Waldabstand unterschreiten. Gemäss Art. 27 KWaG ist bei der Unterschreitung des Waldabstandes die Haftung wegbedungen, soweit dies bundesrechtlich zulässig ist. Dies bedeutet, dass das Risiko bei der Grundeigentümerschaft liegt, welche den Waldabstand unterschreitet.
K-1	Für den Fall, dass das geplante Bauvorhaben nachteilige Immissionen auf die benachbarten Waldgrundstücke zeigt, werden sämtliche Ansprüche und Rechte vorbehalten (Rechtsverwahrung).	Wird zur Kenntnis genommen. Hinweis: Rechtsverwahrungen können erst im Rahmen der Auflage gemacht werden.
P-1	Der Zeitplan wird als sehr grosszügig wahrgenommen. Würden einen schnellen Umsetzungsplan unterstützen.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Fristen und die gesetzlichen Vorgaben des Planerlassverfahrens sind zu berücksichtigen. Sich bietende Beschleunigungsmöglichkeiten werden selbstverständlich ergriffen.
P-1	Es ist zu prüfen, ob eine Umzonung in die Industrie-/Gewerbezone sinnvoller wäre.	Beim Fern- und Reisebusterminal handelt es sich um eine öffentliche Nutzung, weshalb die Einzonung in eine Freifläche B (Zone für öffentliche Nutzung) angestrebt wird. Zudem befindet sich die Parzelle im öffentlichen Eigentum (Bundesamt für Strassen ASTRA).

<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
P-2	Auf dem Areal soll es einen bedienten Bereich oder eine Snackbar geben, die so lange offen ist, wie Reisende ankommen oder abreisen.	Siehe Stellungnahme zu V-1, V-2, V-4.
P-2	Bei der detaillierten Planung ist ein*e Genderexpert*in beizuziehen, der*die das Projekt auf grundlegende Gender-Aspekte prüft.	Das Vorprojekt wurde im Rahmen eines Werkstattverfahrens erarbeitet, an welchem Fachexpertinnen und Fachexperten (Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehr) im Beurteilungsgremium Einsitz hatten. Dabei wurde u.a. darauf geachtet, dass die Bedürfnisse aller Nutzenden berücksichtigt werden (bspw. hindernisfreies Bauen oder soziale Sicherheit).
P-2	Das Kostendach für den nicht rückzahlbaren Investitionsbetrag am Bauprojekt ist um mindestens 20% zu reduzieren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Finanzierung ist nicht Bestandteil der Zonenplanänderung. Der Gemeinderat wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit eine entsprechende Vorlage unterbreiten.
P-3	Es muss ein Finanzierungskonzept in Aussicht gestellt sein.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Finanzierung ist nicht Bestandteil der Zonenplanänderung. Es ist vorgesehen, dass die Stadt Bern einen Investitionsbeitrag an den Bau des Terminals leistet. Der Gemeinderat wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit eine entsprechende Vorlage unterbreiten. Weiter ist vorgesehen, dass die restlichen Investitionskosten und das Betriebsrisiko durch die AWAG getragen werden.
P-3	Die neu erstellten Plätze müssen in der übrigen Stadt, insbesondere in der Innenstadt ausgeglichen resp. aufgehoben werden.	Parallel zur Zonenplanänderung erarbeitet die Stadt Bern ein Reisebus-Konzept, das aufzeigen wird, wie die Innenstadt dank dem neuen Terminal von Reisebussen entlastet werden kann.
P-3	In der Regel sollen Plätze nur für internationale Fernbuslinien zur Verfügung gestellt werden, nicht aber für reine Inland-Linien. Andere Haltepunkte für Fernbuslinien sollen nach der Inbetriebnahme ausgeschlossen sein.	Für die Bewilligung von nationalen und internationalen Fernbuslinien ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) zuständig. In Absprache mit der Stadt gibt das BAV in der Bewilligung den Haltepunkt Neufeld zwingend vor. Es ist das Ziel, dass alle internationalen Fernbuslinien und auch der inländische Fernbusverkehr den neuen Terminal nutzen. Bei der Regulierung des inländischen Fernbusverkehrs handelt es sich um eine Bundesaufgabe und die Stadt Bern erachtet den Haltepunkt Neufeld als am besten geeignet. Um die Innenstadt zu entlasten, soll der Terminal auch von Reisebussen benutzt werden, die nicht im Linienbetrieb verkehren. «Car-Fahrten» werden teilweise weiterhin bei anderen Halteplätzen starten / zwischenhalten / ankommen, um Fahrgäste punktuell und zeitlich limitiert ein- und aussteigen zu lassen.
P-3	Der Terminal sollte nur von Unternehmen genutzt werden, deren Mitarbeitende einem Gesamtarbeitsvertrag (GAV) unterstehen oder welche eine Bereitschaft zeigen, einen GAV zu verhandeln.	Welche Unternehmen künftig den neuen Terminal nutzen werden, kann mit der vorliegenden Planung nicht geregelt werden.
P-3	Die Bustypen haben die neusten geltenden Umweltauflagen zu erfüllen; falls möglich, soll auch Platz für Busse mit alternativem Antrieb (Elektrizität, Wasserstoff) geschaffen werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Anforderungen an die Fahrzeuge oder an Fahrzeugtypen können mit der vorliegenden Planung nicht geregelt werden, sondern sind durch das übergeordnete Recht vorgegeben. Die Ausstattung für alternative Antriebsformen wird in der weiteren Projektierung geprüft.

<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
P-3	Es wird erwartet, dass gemäss Art. 8 des künftigen Klimareglements der Stadt Bern Ausführungen zu den Auswirkungen der Vorlage auf das Klima erarbeitet, berücksichtigt und entsprechende Massnahmen umgesetzt werden, etwa die Erhöhung des Anteils naturnaher Flächen oder die Beschränkung der Fahrtenzahl.	Die Vorlagen an die Stimmbevölkerung (Planungsvorlage) und an den Stadtrat (Investitionsbeitrag) werden entsprechende Ausführungen enthalten.
O-2	Warum wurde in der Qualitätssicherung auf die Mitwirkung von Benutzern verzichtet?	In der Vorbereitung des Werkstattverfahrens sind über die AWAG und die Betriebsgesellschaft der heutigen Anlage die Bedürfnisse an die Nutzung eruiert und in das Verfahren eingebracht worden, inkl. Studie Referenzbusbahnhöfe. Demzufolge sind die Nutzungsansprüche bekannt. Zudem bestand auch mit der vorliegenden Mitwirkung die Möglichkeit für Nutzende, sich einzubringen.

#### 4.2 Erschliessung, Parkierung, Mobilitätsmanagement

<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
V-1, V-2, V-4	Damit die Fahrzeuge bei möglichem Problem mit der Schranke nicht im Kreisel auf die Zufahrt warten müssen, ist vor der Zufahrtsschranke Platz für 2-3 Cars sicherzustellen.	Diese Problematik wurde im Rahmen des Werkstattverfahrens geprüft und berücksichtigt. Die in der Mitwirkungeingabe skizzierte Ein-/Ausfahrt ginge auf Kosten der Fläche für Busabstellplätze und wäre somit weder zielführend noch wirtschaftlich. Wie die Zufahrtsschranke erstellt wird, wird im Rahmen der weiteren Projektierung geklärt.
V-1, V-2, V-4	Für Zubringer-Fahrzeuge der Carunternehmen (Kleinbusse/PKW) sollen 1-2 ausgewiesene Abstellplätze beim Kiss&Ride erstellt werden.	Die definitive Anzahl Kiss&Ride-Abstellplätze wird im Rahmen der weiteren Projektierung festgelegt. Zurzeit wird von insgesamt fünf Kiss&Ride-Abstellplätzen für Bring- und Holservice ausgegangen.
V-1, V-2, V-4	Ausserhalb des Schrankenbereichs ist eine zusätzliche Lade-/Ablademöglichkeit für Cars vorzusehen.	Eine zusätzliche Lade-/Ablademöglichkeit ausserhalb des Schrankenbereichs würde dem Sinn und Zweck des Terminals widersprechen. Insbesondere könnte dadurch der sichere und geordnete Betrieb nicht gewährleistet werden.
V-1, V-2, V-4	Die Länge der Ladekanten sowie Abstellplätze ist auch auf Fahrzeuge bis 15 m sowie Fahrzeuge mit Anhänger (18.5 m) auszulegen.	Unter Ladekante wird Haltekante verstanden. Die Länge der Haltekanten wurde im Rahmen des Werkstattverfahrens intensiv diskutiert. Zwei Haltekanten werden für Busse mit Anhänger ausgestaltet werden, dieser Standard kann aber aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse nicht flächendeckend angeboten werden.
P-1	Die Anzahl und somit auch die Kapazität der Haltekanten und Abstellplätze sind zu überprüfen.	Vorgängig zum Werkstattverfahren wurde dimensioniert, wie viele Haltekanten für einen neuen Fern- und Reisebusterminal maximal notwendig sind. Im Rahmen des Werkstattverfahrens wurde dieses Ergebnis überprüft und anhand einer Nachfrageabschätzung verifiziert. Unter Berücksichtigung der aktuellsten Erkenntnisse zu Planung und Betrieb von Anlagen für Fern- und Reisebusse (hinsichtlich Barrierefreiheit, Haltekantenlänge,



<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
		Schleppkurven etc.) wurden die Haltekanten und Abstellplätze am Standort umgesetzt. Dies hatte zur Folge, dass die Anforderung an die Anzahl Haltekanten reduziert wurde.
P-2	Der Anteil der Personen die mit dem Auto anreisen, ist mit geeigneten Massnahmen auf maximal 20% zu reduzieren.	Mit der attraktiven Anbindung an die Bushaltestelle «P+R Neufeld» wird angestrebt, den Anteil der Personen, die mit dem öffentlichen Verkehr anreisen, zu erhöhen. Weitergehende Begrenzungen / Steuerungen des Modalsplits können im Rahmen der vorliegenden Planung nicht getroffen werden.
P-2	Auf die Kiss&Ride-Abstellplätze sowie auf Sondertarife im P+R Neufeld ist zu verzichten.	Es ist nicht sicher, dass mit einem Verzicht auf Kiss&Ride-Abstellplätze der Anteil Personen, die mit dem Auto anreisen, reduziert werden kann. Hingegen steigt das Risiko eines ungeordneten Ein- und Aussteigens an der Studerstrasse, was (auch) andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gefährden könnte. Die definitive Anzahl Kiss&Ride-Abstellplätze wird im Rahmen der weiteren Projektierung festgelegt. Die Tarife des P+R Neufeld sind nicht Gegenstand der Planung.
P-2	Auf dem Areal ist eine genügend grosse Anzahl Veloabstellplätze mit Anbindepfosten zu erstellen.	Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen und deckt sich mit den Planungsabsichten. Angestrebt wird zudem ein gutes Angebot an Leihvelos im Raum P+R / Terminal.
O-2	Heute stehen mindestens 12 Bring- und Holplätze zur Verfügung. Warum werden die sieben zusätzlichen Plätze unterschlagen? Denn fünf Kiss&Ride-Abstellplätze sind eher wenig und sollte auf mindestens zehn erhöht werden. Wo sind Details zu den Kiss&Ride-Abstellplätze ersichtlich?	Die definitive Anzahl Kiss&Ride-Abstellplätze wird im Rahmen der weiteren Projektierung festgelegt.
O-2	Die An- und Rückreise mit dem Velo ist sehr unrealistisch. Das Areal braucht keine attraktive Veloverkehr-Erschliessung.	Veloabstellplätze gehören zur Ausstattung eines Fern- und Reisebusterminals und sind fachlich unumstritten.
O-2	Interessant wäre die Frage, wie die Quartiere Engeried und Breitenrain mit einer Fussgänger- und Velobrücke direkt verbunden werden können.	Diese Frage ist Bestandteil von übergeordneten Planungen. Im Weiteren liegt die Fussgänger- und Velobrücke ausserhalb des Perimeters der Zonenplanänderung.

#### 4.3 Städtebau, Architektur

<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
V-1, V-2, V-4	Den Reisegästen sollte ein beheizter Warteraum zur Verfügung gestellt werden.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die Planungsvorlage lässt einen beheizbaren Warteraum zu. Wie der neue Fern- und Reisebusterminal ausgestattet wird, wird im Rahmen der weiteren Projektierung geklärt. Genauere Angaben dazu werden mit dem Bauprojekt (und im Baubewilligungsverfahren) vorliegen.

<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
V-1, V-2, V-4	Es sollen abschliessbare Räume (gegen Miete) angeboten werden sowie 2-3 Schalter gegen Miete für Car- und Linienbusunternehmen vorhanden sein.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die Planungsvorlage lässt Räume für die Busunternehmen zu. Wie der neue Fern- und Reisebusterminal ausgestattet wird, wird im Rahmen der weiteren Projektierung zu klären sein.
V-3	Eine zeitgerechte Infrastruktur ist zwingend notwendig. Dies bedeutet nebst Aufenthaltsmöglichkeiten auch Gepäcklagerung, Informationsschalter, Verpflegung und optimale Wegführung zur Weiterreise.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die Planungsvorlage lässt die erwähnten Infrastrukturen zu. Wie der neue Fern- und Reisebusterminal ausgestattet wird, wird im Rahmen der weiteren Projektierung zu klären sein. Genauere Angaben dazu werden mit dem Bauprojekt (und im Baubewilligungsverfahren) vorliegen.
K-2	Die Eidgenössische Zollverwaltung benötigt für die Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen die entsprechende Infrastruktur.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die Planungsvorlage lässt die von der EZV benötigten Infrastrukturen grundsätzlich zu. Die Ausstattung des neuen Fern- und Reisebusterminals wird im Rahmen der weiteren Projektierung zu klären sein.
P-1	Der Standort eignet sich in idealer Weise für visionäre und nutzbare Architektur (bspw. Feuerwehrhaus von Zaha Hadid).	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
O-2	Ein attraktives Restaurant mit Aussicht auf die Autobahn sollte Teil des Projektes sein.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Siehe oben.
O-2	Toiletten müssen Bestandteil des Projektes sein.	Toiletten sind unbestritten Teil des Raumprogramms.

#### 4.4 Aussenraum

<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
V-1, V-2, V-4	Es ist eine ganzheitliche Überdachung der Abstellplätze sowie der Haltekanten vorzusehen.	Eine ganzheitliche Überdachung wird mit der vorliegenden Planung nicht ausgeschlossen. Aufgrund der Erstellungskosten soll in einer ersten Etappe aber nur ein Teilbereich überdacht werden. Sofern wirtschaftlich tragbar besteht die Möglichkeit, in einer späteren Etappe die Überdachung zu erweitern.
P-1	Eine Überdeckung des Zugangs zwischen Terminal sowie Park+Ride wäre sinnvoll.	Eine Überdeckung des Zugangs zwischen Terminal sowie Park+Ride wird mit der vorliegenden Planung nicht ausgeschlossen. Aufgrund der Erstellungskosten wird in einer ersten Etappe ein Teilbereich des Terminals überdacht. Sofern wirtschaftlich tragbar besteht die Möglichkeit, in einer späteren Etappe die Überdachung zu erweitern.
P-2	Die durch das Bauvorhaben tangierten naturnahen Lebensräume müssen auf dem Areal in gleicher Qualität ersetzt werden.	Für die Wiederherstellung der Böschungen sowie für die Grünflächen und die naturnahen Flächen sind einheimisches, regionales Saatgut sowie eine standortheimische Bepflanzung vorgesehen.

<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
P-2	Auf dem Areal müssen sämtliche Flächen, welche nicht als Verkehrswege dienen, naturnah (gem. Biodiversitätskonzept Stadt Bern) gestaltet werden. Das gilt auch für die Begrünung auf dem Dach.	Die Dachbegrünung und/oder Photovoltaik werden weiter geprüft. Die definitive Gestaltung des Aussenraums wird im Rahmen der weiteren Projektierung zu klären sein.
P-2	Auf dem Areal sind Bäume zu pflanzen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die Planungsvorlage lässt die Pflanzung von Bäumen grundsätzlich zu. Im Rahmen des Werkstattverfahrens wurde eine Baumreihe entlang der Studerstrasse geprüft. Diese Variante wurde vom Beurteilungsgremium aus gestalterischen und städtebaulichen wie auch aus verkehrstechnischen Überlegungen verworfen. Aufgrund dieses Entscheides werden zurzeit in der Planung keine Bäume vorgesehen. Ob dennoch Bäume gepflanzt werden, wird im Rahmen der weiteren Projektierung geklärt. Genauere Angaben dazu werden mit dem Bauprojekt (und im Baubewilligungsverfahren) vorliegen.
P-2	Die Böden sind wo immer möglich nicht zu versiegeln oder zumindest mit sickerfähigen Belägen auszugestalten.	Wo technisch möglich, wird auf die Bodenversiegelung verzichtet. Die definitive Gestaltung des Aussenraums wird im Rahmen der weiteren Projektierung zu klären sein.
P-3	Die soziale Sicherheit auf dem Areal ist jederzeit zu gewährleisten.	Die Thematik der sozialen Sicherheit wurde im Rahmen des Werkstattverfahrens berücksichtigt und hatte Einfluss auf das Ergebnis. Die Einsehbarkeit des Geländes und die Übersicht bis hin zur Beleuchtung werden in den Projektierungsarbeiten berücksichtigt.

#### 4.5 Energie, Ver- und Entsorgung

<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
V-1, V-2, V-4	Bei den Abstellplätzen sind Stromanschlüsse vorzusehen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Wie der neue Fern- und Reisebusterminal ausgestattet wird, wird im Rahmen der weiteren Projektierung geklärt. Bei Bedarf können Stromanschlüsse eingerichtet werden.
V-1, V-2, V-4	Es soll die Möglichkeit bestehen, kostenpflichtig die Bordtoilette zu entleeren und frisches Wasser aufzufüllen. Eine Abfallsammelstelle ist ebenfalls vorzusehen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Nicht Gegenstand der Planung.
V-3	Dem Car-Reiseverkehr sollte die Chance auf CO <sub>2</sub> -neutrale Technologien geboten werden (Elektromobilität).	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
O-1	Das Car-Terminal soll am Hochspannungsnetz angeschlossen werden, sodass an jedem Standplatz gleichzeitig mit voller Spannung in kürzester Zeit eine Car-Batterie geladen werden kann.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Wie der neue Fern- und Reisebusterminal ausgestattet wird, wird im Rahmen der weiteren Projektierung geklärt. Bei Bedarf und sofern dies technisch möglich ist, können entsprechende Stromanschlüsse eingerichtet werden. Die Planungsvorlage lässt dies zu.

<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
O-2	Warum wird die Nutzung der Sonnenenergie nicht berücksichtigt?	Die Ausstattung der Dachflächen mit Photovoltaik wird geprüft. Sie ist abhängig von der erzielbaren Stromerzeugung und von der Möglichkeit sie mit der ebenfalls angestrebten Dachbegrünung zu kombinieren. Die definitive Ausgestaltung des Terminalgebäudes wird im Rahmen der weiteren Projektierung zu klären sein. Genauere Angaben dazu werden mit dem Bauprojekt (und im Baubewilligungsverfahren) vorliegen.

## 5. Fazit

Die Planung wird von den Mitwirkenden grundsätzlich begrüsst und das Vorhaben unterstützt. Der Bedarf nach einem neuen Fern- und Reisebusterminal ist anerkannt. Im Weiteren wird auch der Standort im Neufeld als richtig erachtet. Darüber hinaus wurden zahlreiche verschiedene Hinweise und Detailfragen genannt, welche in der weiteren Projektentwicklung zu berücksichtigen sind.

**Herausgeberin**

Stadtplanungsamt Bern  
Zieglerstrasse 62  
Postfach 3001 Bern

T 031 321 70 10  
stadtplanungsamt@bern.ch  
www.bern.ch/stadtplanung

**Bearbeitung**

Tobias Ramser, Stadtplanungsamt  
Florian Künti, Panorama AG  
Sahra Lustenberger, Panorama AG

**Bezugsquelle**

Dieser Bericht kann bei obenstehender Adresse bezogen werden.

Schutzgebühr: CHF, 25.00

4070\_Busterminal\_Neufeld\_Mitwirkungsbericht\_TRa\_20210805