



Konzept «Car- und Reisebusre- gime in der Stadt Bern» (Reisebuskonzept)

Bericht zur öffentlichen Vernehmlassung

Herausgeberin: Verkehrsplanung, Predigergasse 12, Postfach, 3001 Bern,
Telefon 031 321 70 70, verkehrsplanung@bern.ch.

Bern, August 2026

Zusammenfassung

Das Reisebuskonzept wurde vom 9. Februar 2026 bis 30. April 2026 einer interessierten Öffentlichkeit zur Vernehmlassung vorgelegt. Von 70 eingeladenen Akteursgruppen gingen insgesamt 27 Stellungnahmen ein.

Die Vernehmlassung zeigt, dass die Stossrichtung des Reisebuskonzepts von einer Mehrheit der Teilnehmenden grundsätzlich unterstützt wird. Breite Zustimmung finden insbesondere die Einführung eines geordneten Reisebusregimes, die Trennung von Halten und Parkieren, die Verlagerung der längerfristigen Parkierung in die Aussenquartiere sowie die Einführung eines digitalen Buchungs- und Reservationssystems. Ebenfalls breite Unterstützung erfährt die geplante Realisierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld als zentrales Element der künftigen Reisebuslenkung.

Über verschiedene Akteursgruppen hinweg wird die Bedeutung des Reisebusverkehrs für den Tourismusstandort Bern hervorgehoben. Gleichzeitig wird betont, dass die Erreichbarkeit der Altstadt, touristischer Ziele und Beherbergungsbetriebe auch künftig gewährleistet bleiben muss. Entsprechend wird gefordert, ausreichend Haltemöglichkeiten für den kurzzeitigen Ein- und Ausstieg in der Innenstadt und in Innenstadtnähe weiterhin bereitzustellen.

Kritisch beurteilt wird insbesondere die geplante Reduktion einzelner Parkierungsstandorte, die zeitliche Abstimmung zwischen Reisebusregime und Fern- und Reisebusterminal Neufeld sowie die vorgesehenen Haltezeiten. Mehrere Akteure fordern eine stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen, zusätzliche Datengrundlagen zur Beurteilung der Auswirkungen des Reisebusverkehrs sowie eine stärkere Abstimmung der Massnahmen mit dem Fern- und Reisebusterminal Neufeld.

Die Erkenntnisse aus der Vernehmlassung fliessen in die weiteren Schritte ein. Dabei werden unter anderem die maximale Haltezeit für Ein- und Ausstiege von 15 auf 30 Minuten erhöht, die Gebührenstruktur weiter differenziert sowie die Anforderungen an die Barrierefreiheit konkretisiert. Weiter wurden aufgrund der Rückmeldungen die Standorte punktuell angepasst. Insbesondere wird der Standort Muristalden in der ersten Etappe vorerst beibehalten; die dort bestehenden Reisebusparkplätze werden jedoch in Reisebushalteplätze umgewandelt. Zudem wurden und werden auch in Zukunft ergänzende Erhebungen zur Schaffung einer detaillierten Datengrundlage zum Reisebusverkehr durchgeführt, deren Ergebnisse in das geplante Regime einfliessen. Weitere Erhebungen und Beobachtungen bilden auch künftig die Grundlage für die laufende Überprüfung des Reisebusregimes. Dieses soll im Sinne einer «lernenden Planung» weiterentwickelt und den jeweiligen Anforderungen schrittweise angepasst werden können. Andere Anliegen, wie die zeitgleiche Einführung des Reisebuskonzepts (erst) mit der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld, wurden geprüft, jedoch aufgrund übergeordneter Zielsetzungen oder Interessenabwägungen nicht berücksichtigt. Details hierzu sind den jeweiligen Kapiteln des vorliegenden Berichts zu entnehmen.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der Vernehmlassung zusammen und zeigt die wichtigsten Anpassungen und Folgerungen für die weitere Bearbeitung und Umsetzung des neuen Reisebusregimes auf.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
Inhaltsverzeichnis	5
1. Einleitung	6
2. Reisebuskonzept	6
3. Ergebnisse der Vernehmlassung	7
3.1 Mitwirkende Organisationen und Personen	7
3.2 Ergebnisse nach Themen	9
3.2.1 Generell	9
3.2.2 Gebühren und Gebührenreglementsanpassung	12
3.2.3 Buchungs- und Reservationssystem	14
3.2.4 Halteplätze und Verlagerung der Parkierung in die Aussenquartiere	16
3.2.6 Datengrundlage und Monitoring	18
3.2.7 Fern- und Reisebusterminal Neufeld	20
3.2.8 Weiterführende Themen / Diverses	21
4. Folgerungen der Vernehmlassung für die weiteren Schritte	24
4.1 Generell	24
4.2 Gebühren und Gebührenreglementanpassung	25
4.3 Buchungs- und Reservationssystem	25
4.4 Halteplätze und Verlagerung der Parkierung in die Aussenquartiere	26
4.5 Datengrundlage und Monitoring	27
4.6 Fern- und Reisebusterminal Neufeld	27
4.7 Weiterführende Themen / Diverses	28
Anhang: Eingaben öffentliche Vernehmlassung	30
1. Generell	32
2. Gebühren und Gebührenreglementsanpassung	66
3. Buchungs- und Reservationssystem	74
4. Halteplätze und Verlagerung der Parkierung in die Aussenquartiere	81
5. Datengrundlage und Monitoring	101
6. Fern- und Reisebusterminal Neufeld	107
7. Weiterführende Themen / Diverses	115

1. Einleitung

In der Stadt Bern gibt es bislang kein Konzept für den Umgang mit dem Reisebusverkehr. Dies 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 besteht darum Handlungsbedarf.

Mit GRB 2019-843 vom 19. Juni 2019 hat der Gemeinderat deshalb die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) beauftragt, «in Hinblick auf den Betrieb eines neuen Fern- und Reisebusterminal Neufeld, ein restriktives Regime für Reisebusse in der Innenstadt» zu erarbeiten. Mit GRB 2026-142 vom 28.01.2026 hat der Gemeinderat das Konzept «Car- und Reisebusregime in der Stadt Bern» (Reisebuskonzept), welche neben einem modernen Anmelde- und Reservierungssystem und der Neuorganisation der Halte- und Parkplätze für Reisebusse als Kernelement insbesondere neu auch spezifische Gebühren für die Reisebusparkplätze vorsieht, zur öffentlichen Vernehmlassung freigegeben.

In einem nächsten Schritt wird dem Gemeinderat der vorliegende Vernehmlassungsbericht zur Kenntnis gebracht und zuhanden Stadtrat die erforderliche Anpassung des Gebührenreglements sowie parallel dazu eine Änderung der baurechtlichen Grundordnung für das Areal des Fern- und Reisebusterminals im Neufeld und ein Projektierungskredit für dessen Realisierung zur Beschlussfassung unterbreitet.

2. Reisebuskonzept

Das Reisebuskonzept ist ein zentrales Element zur Steuerung des Reisebusverkehrs und leistet damit einen wichtigen Beitrag zu einem Regime, welches einen geordneten, sicheren und stadtverträglichen Reisebusverkehr ermöglicht.

Durch eine Konzentration der Parkierungsmöglichkeiten ausserhalb der Innenstadt und die Lenkung zum bestehenden Carterminal Neufeld bzw. zum neuen Fern- und Reisebusterminal Neufeld kann das Reisebusaufkommen im innerstädtischen Bereich stadtverträglicher abgewickelt und ein wirtschaftlicher Betrieb des Terminals ermöglicht werden. In der Innenstadt verbleiben im Zielbild lediglich Haltemöglichkeiten für den kurzzeitigen Ein- und Ausstieg von Fahrgästen. Ergänzend werden ausserhalb des Zentrums reservierungspflichtige Parkmöglichkeiten angeboten, welche den Reisebusverkehr gezielt lenken und den Suchverkehr minimieren. Die Einführung zeitgemässer, kostendeckender und mit anderen Destinationen vergleichbarer Gebühren stellt zudem eine wirtschaftlich nachhaltige Nutzung der Infrastruktur sicher. Das neue Regime leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Entlastung verschiedener Hotspots, zur Aufenthaltsqualität in der Innenstadt sowie zur effizienten Organisation des touristischen Verkehrs.

Der vorliegende Bericht wertet die Ergebnisse der Vernehmlassung aus und wird dem Gemeinderat zur Kenntnisnahme und als Grundlage für die weiteren Schritte vorgelegt. Geplant ist ein etappiertes Vorgehen. Dieses umfasst als erste Umsetzungsschritte die Einführung einer

Gebührenpflicht und eines Buchungs- und Reservationssystems sowie eine erste Trennung von Halten in der Innenstadt und Parkieren in den Aussenquartieren. Die Umsetzung dieser ersten Etappe ist im Zeitraum zwischen Frühling und Sommer 2027 vorgesehen. Die ergriffenen Massnahmen werden nachfolgend im Sinne einer «lernenden Planung» mittels eines Monitorings laufend überprüft und bei Bedarf angepasst. Der auf diese Weise verfeinerte Zielzustand des neuen Regimes soll mit der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld umgesetzt werden, also voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2030.

3. Ergebnisse der Vernehmlassung

Vom 9. Februar 2026 bis 30. April 2026 fand die öffentliche Vernehmlassung des Reisebuskonzeptes statt. Rund 70 interessierte Organisationen und Institutionen erhielten die Einladung, Stellung zu nehmen. Gleichzeitig informierte die Stadt Bern die breite Öffentlichkeit mit einer Medienmitteilung am 9. Februar 2026 über die Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens.

Die Vernehmlassung erfolgte anhand schriftlicher Eingaben. 24 Organisationen und 3 Privatpersonen haben die Gelegenheit zur Stellungnahme wahrgenommen. Die wertvollen Rückmeldungen fliessen in die Weiterbearbeitung des Konzeptentwurfs und dessen Weiterentwicklung zum «Reisebuskonzepts Light» ein.

3.1 Mitwirkende Organisationen und Personen

Die folgende Liste zeigt alle Akteurinnen und Akteure, die sich an der öffentlichen Vernehmlassung beteiligt haben nach Akteursgruppe und in alphabetischer Reihenfolge geordnet.

Politische Parteien (gesamtstädtisch¹)

Die Mitte Stadt Bern (Die Mitte)

Evangelische Volkspartei Stadt Bern (EVP)

Die Liberalen Stadt Bern (FDP)

Grünes Bündnis Bern (GB)

Sozialdemokratische Partei Stadt Bern (SP)

Anerkannte Quartierorganisationen

Quartierkommission Länggasse-Engehalbinsel (QLE)

Quartiervertretung Stadtteil 4 (QUAV4)

¹ Von den Parteisektionen gingen keine Stellungnahmen ein

Leiste

Leist des Untern Stadt Bern (LUS)

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Rat für Seniorinnen und Senioren (SeRa)

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)

Fach- und Interessenvertretungen

Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG (ASTAG)

Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG)

Bern City

Carverband Bern-Solothurn

Handels- und Industrieverein Kanton Bern (HIV)

Gewebeverband KMU Stadt Bern (KMU)Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV)

VCS Regionalgruppe Bern (VCS)

Inclusion Handicap

Verband Vortritt Fussgänger (VVF)

Gastronomie- und Hotelbetriebe

Förderverein Bern Hotels

Immobilien-gesellschaft Altes Tramdepot AG

Öffentliche Transportunternehmen

Bernmobil

Tourismusorganisationen

Bern Welcome

Private

Privatpersonen 1, 2 und 3

3.2 Ergebnisse nach Themen

Insgesamt haben sich 27 Akteurinnen und Akteure an der Mitwirkung beteiligt. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden thematisch geordnet und nach Akteursgruppen zusammengefasst. Die Auswertung gliedert sich in die folgenden Themenbereiche: Generell, Gebühren und Gebührenreglement, Buchungs- und Reservationssystem, Halteplätze und Verlagerung der Parkierung in die Aussenquartiere, Datengrundlagen und Monitoring, Fern- und Reisebusterminal Neufeld sowie weiterführende Themen. Die ausführlichen Stellungnahmen sind im Anhang «Eingaben öffentliche Vernehmlassung» dokumentiert.

3.2.1 Generell

Politische Parteien (gesamtstädtisch)

Die politischen Parteien (Die Mitte, EVP, FDP, GB, SP) begrüßten das Reisebuskonzept grundsätzlich als Schritt zu einer geordneten Regelung des Fern- und Reisebusverkehrs in der Stadt Bern. Sie unterstützen die Stossrichtung, den Reisebusverkehr zu lenken und die Situation an den heutigen Reisebusstandorten zu verbessern.

EVP, SP und Mitte sehen grundsätzlichen Handlungsbedarf. SP und Mitte verweisen dabei insbesondere auf die problematische Situation im Raum Bärenpark. GB beurteilt die heutige Situation mit kostenlosen Reisebusparkplätzen und unterschiedlichen Nutzungsdauern als unbefriedigend. Die FDP unterstützt eine effiziente Steuerung des Reisebusverkehrs und betont gleichzeitig, dass Bern als Tourismusdestination attraktiv und für Reisegruppen gut erreichbar bleiben müsse.

Bei der konkreten Ausgestaltung und der Umsetzung setzen die Parteien teilweise unterschiedliche Schwerpunkte. Die EVP unterstützt ausdrücklich das vorgesehene, schrittweise Vorgehen, fordert jedoch weitere Klärungen zu möglichen Mehrfahrten zwischen Innenstadt und dem Terminal Neufeld, zur Verkehrssicherheit beim Ein- und Aussteigen sowie zu den Steuerungsmechanismen im Rahmen der schrittweisen Umsetzung. Die FDP fordert, Durchfahrten ohne Halt durch die Altstadt zu vermeiden und gleichzeitig Haltemöglichkeiten am Rand der Altstadt sicherzustellen. Die Mitte fordert insbesondere einen verbindlichen Zeitplan für die Realisierung des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld.

Anerkannte Quartierorganisationen

Die Quartierorganisationen und -vereine (QLE, QUAV4) stehen der Neuregelung der Reisebusparkierung grundsätzlich positiv gegenüber. Die QLE erachtet insbesondere eine gesamtstädtische Regelung als sinnvoll und verzichtet auf eine Beurteilung der einzelnen Standorte ausserhalb des Stadtteils 2. Die QUAV4 unterstützt die Bestrebungen zur Neuregelung und hebt gleichzeitig die vergleichsweise gute Ökobilanz des Reisebusverkehrs hervor.

Leiste

Der LUS begrüsst das Ziel, den Reisebusverkehr besser zu ordnen und die Innenstadt zu entlasten. Gleichzeitig betont er die Bedeutung einer guten Erreichbarkeit der Berner Altstadt für Gäste, Anwohnende und Gewerbe. Er fordert, dass die Massnahmen ausgewogen ausgestaltet werden und die Aufenthaltsqualität verbessert wird, ohne die Erreichbarkeit und die Attraktivität der Innenstadt unnötig einzuschränken.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Der SeRa begrüsst die Erstellung eines Reisebuskonzepts und sieht insbesondere an stark frequentierten Tagen im Bereich der Altstadt Handlungsbedarf. Er unterstützt die angestrebte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität sowie die Entlastung der Innenstadt durch die Verlagerung der Reisebusparkierung aus dem Zentrum. Ebenfalls begrüsst werden die vorgesehene Gebührenerhebung und Kontrolle. Der SeRa wünscht eine baldmögliche etapierte Umsetzung des Reisebuskonzepts und misst dabei auch der zeitnahen Realisierung des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld eine hohe Bedeutung zu.

Die RKBM unterstützt ebenfalls die Zielsetzung und Stossrichtung des Reisebuskonzepts und begrüsst insbesondere die angestrebte Lenkung und Verlagerung der Reisebusparkierung aus der Innenstadt.

Fach- und Interessenvertretungen

Die Rückmeldungen der Fach- und Interessenvertretungen fallen unterschiedlich aus. AWAG, Bern City, SEV und VCS unterstützen die Zielsetzung und Stossrichtung des Reisebuskonzepts grundsätzlich. VCS begrüsst insbesondere die angestrebte Lenkung und Verlagerung der Reisebusparkierung aus der Innenstadt. AWAG und SEV erachten zudem das vorgesehene etapierte Vorgehen als sinnvoll. BernCity anerkennt den Bedarf einer besseren Organisation und Steuerung des Reisebusverkehrs, betont gleichzeitig aber die Bedeutung einer weiterhin guten Erreichbarkeit der Innenstadt.

Inclusion Handicap und VVF beurteilen die Zielsetzung bzw. die Neuorganisation des Reisebusverkehrs grundsätzlich als nachvollziehbar und sinnvoll, sehen jedoch Anpassungsbedarf bei der weiteren Ausgestaltung. Inclusion Handicap fordert insbesondere die konsequente Berücksichtigung der Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen und der Barrierefreiheit. VVF hebt insbesondere die Verkehrssicherheit, die Aufenthaltsqualität und die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs hervor.

Kritisch äussern sich hingegen ASTAG, KMU Stadt Bern, der Carverband Bern-Solothurn und der HIV Kanton Bern. ASTAG und der Carverband Bern-Solothurn sehen keinen hinreichenden Handlungsbedarf und beurteilen die heutige Situation als grundsätzlich funktionierend. KMU Stadt Bern und der HIV Kanton Bern stellen die Herleitung und Ausgestaltung des Konzeptentwurfs grundsätzlich in Frage. Gemeinsam fordern die vier Akteure insbesondere den Nachweis des tatsächlichen Handlungsbedarfs, eine differenzierte Regelung nach Nutzungsarten, den Erhalt zentraler Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten sowie eine Abstimmung der Einführung mit der Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals Neufeld.

Mehrere Akteure weisen zudem auf die wirtschaftliche Bedeutung des Reisebusverkehrs für Tourismus, Gastronomie und Detailhandel hin (ASTAG, Carverband Bern-Solothurn, Bern City, KMU Stadt Bern). Diese Akteure sowie der HIV Kanton Bern betonen die Bedeutung zentraler Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten bzw. einer guten Erreichbarkeit der Innenstadt. ASTAG und der Carverband Bern-Solothurn fordern zudem praktikable Lösungen ohne zusätzliche Leerfahrten. Der SEV fordert bei der weiteren Ausgestaltung die Berücksichtigung der Arbeitsbedingungen und der Sozialstandards des Fahrpersonals.

Gastronomie- und Hotelbetriebe

Die Gastronomie- und Hotelbetriebe (Förderverein Bern Hotels, Immobiliengesellschaft Altes Tramdepot AG) stehen der Neuordnung des Reisebusverkehrs grundsätzlich positiv gegenüber. Der Förderverein Bern Hotels unterstützt das Ziel, Aufenthaltsqualität, Stadtverträglichkeit und touristische Nutzung in ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen und betont gleichzeitig die wirtschaftliche Bedeutung des Reisebusverkehrs für Hotellerie und Gruppentourismus. Das künftige Regime müsse deshalb praxistauglich, flexibel und auf die betrieblichen Anforderungen ausgerichtet sein.

Die Immobiliengesellschaft Altes Tramdepot AG begrüsst die Schaffung eines gesamtheitlichen Reisebusregimes und unterstützt insbesondere das Buchungs- und Reservationssystem, die Einführung angemessener Gebühren sowie die Verlagerung der länger dauernden Parkierung aus der Innenstadt. Als Voraussetzung für die Umsetzung erachtet sie jedoch die verbindliche Zusicherung und zeitnahe Realisierung des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld. Re

Öffentliche Transportunternehmen

Bernmobil unterstützt das Reisebuskonzept und die definierten strategischen Ziele. Das Reisebuskonzept wird als wichtiger Beitrag zur besseren Organisation des Reisebusverkehrs und zur Sicherstellung eines funktionierenden ÖV-Betriebs beurteilt. Am Konzept wird insbesondere begrüsst, dass die Parkierung von Reisebussen künftig schwerpunktmässig über den Fern- und Reisebusterminal Neufeld erfolgen soll. Aus Sicht von Bernmobil ist dabei sicherzustellen, dass der ÖV-Betrieb, insbesondere der Buslinie 11 (Bern Bahnhof – Neufeld P+R), nicht beeinträchtigt wird.

Tourismusorganisationen

Bern Welcome begrüsst das Reisebuskonzept und unterstützt das Ziel, den Reisebusverkehr geordnet zu lenken. Bern Welcome sieht darin einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen und qualitätsorientierten Tourismusentwicklung. Gleichzeitig wird die Bedeutung einer guten Erreichbarkeit touristischer Attraktionen sowie attraktiver Anreisemöglichkeiten für Reisegruppen betont. Bern Welcome fordert daher praktikable Lösungen, welche die Wettbewerbsfähigkeit Berns als Tourismusdestination erhalten und die Bedürfnisse der Reisebranche angemessen berücksichtigen.

Private

Die privaten Rückmeldungen stehen dem Reisebuskonzept grundsätzlich positiv gegenüber, setzen jedoch unterschiedliche Schwerpunkte. Privatperson 1 erachtet das Reisebuskonzept als überfällig und erwartet insbesondere eine bessere Ordnung und Regulierung des Reisebusverkehrs in der Altstadt. Sie fordert zudem, dass auch Vans und Minibusse im Konzept berücksichtigt werden. Privatperson 2 betont die Bedeutung einer Willkommenskultur für Reisebusgäste und fordert insbesondere eine attraktive Infrastruktur im Terminal Neufeld sowie geeignete Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten. Privatperson 3 begrüsst ein integrales Reisebuskonzept und eine Anpassung der Gebühren auf mindestens marktübliches Niveau.

3.2.2 Gebühren und Gebührenreglementsanpassung

Politische Parteien (gesamtstädtisch)

Die politischen Parteien (Die Mitte, EVP, FDP, GB) unterstützen die Einführung von Gebühren für den Reisebusverkehr. Die EVP begründet dies insbesondere mit einer verursachergerechten Anlastung der entstehenden Kosten. Die FDP erachtet die vorgesehene Tagespauschale von 50 Franken als verhältnismässig und unterstützt diese. Das GB begrüsst neben der Gebührenerhebung auch die Verknüpfung mit einer vorgängigen Online-Buchung. Die SP verweist darauf, dass Parkgebühren an touristisch stark frequentierten Orten im In- und Ausland üblich sind, äussert sich jedoch nicht zur konkreten Ausgestaltung oder Höhe der vorgesehenen Gebühren.

Anerkannte Quartierorganisationen

Während die QUAV4 die Einführung eines Gebührenregimes für Reisebusse unterstützt und für Reisebusse mit einer Parkdauer von mehr als 15 Minuten eine Gebührenpflicht befürwortet, nimmt die QLE zum Gebührenregime keine Stellung.

Leiste

Der LUS unterstützt die vorgesehene Gebührenregelung. Die vorgeschlagene Tagespauschale von 50 Franken pro Tag wird als angemessen beurteilt.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Der SeRa und die RKBM nehmen keine Stellung zum Gebührenregime.

Fach- und Interessenvertretungen

Die Rückmeldungen der Fach- und Interessenvertretungen zu den Gebühren und zum Gebührenreglement fallen unterschiedlich aus. ASTAG und der Carverband Bern-Solothurn zeigen sich grundsätzlich bereit, Parkgebühren zu bezahlen, sofern diese verhältnismässig, transparent und einfach ausgestaltet sind. Hohe oder pauschale Gebühren für kurze Aufenthalte oder reine Ein- und Ausstiege lehnen sie hingegen ab. Die AWAG erachtet die vorgesehene

Tagespauschale von 50 Franken als realistisch. BernCity nimmt die Einführung von Gebühren grundsätzlich zur Kenntnis und betont, dass die Kostenstruktur im Vergleich zu anderen Destinationen wettbewerbsfähig bleiben und den touristischen Charakter des Angebots berücksichtigen müsse.

KMU Stadt Bern erachtet eine Gebührenerhebung grundsätzlich als gerechtfertigt, fordert jedoch eine Ausrichtung am Äquivalenz- und Kostendeckungsprinzip und lehnt eine Lenkungswirkung der Gebühren ab. Der HIV Kanton Bern spricht sich für ein differenziertes Preismodell, bspw. nach Aufenthaltsdauer, Tageszeit oder Wertschöpfung, anstelle eines pauschalen Ansatzes aus. HIV Kanton Bern und KMU Stadt Bern kritisieren zudem, dass den geschätzten Gebühreneinnahmen im Konzept keine Angaben zu den erwarteten Projekt-, Kontroll- und Vollzugskosten gegenübergestellt werden.

Inclusion Handicap und VVF äussern sich nicht spezifisch zu den vorgesehenen Gebühren oder zur Anpassung des Gebührenreglements.

Gastronomie- und Hotelbetriebe

Die Immobiliengesellschaft Altes Tramdepot AG unterstützt die Einführung Gebühren und erachtet zeitgemässe und kostendeckende Gebühren für die Benützung der Halte- und Parkplätze als angemessen. Zur konkreten Gebührenhöhe äussert sie sich nicht, begrüsst jedoch die damit angestrebte Lenkungswirkung.

Der Förderverein Bern Hotels äussert sich nicht grundsätzlich zur Einführung von Gebühren, weist jedoch auf den Klärungsbedarf bezüglich der Gebührenpflicht für reine Ein- und Ausstiege hin. Er regt an, zu prüfen, ob kurze Haltevorgänge gebührenfrei bleiben oder differenziert geregelt werden können, um die Attraktivität Berns als Reisedestination nicht zu beeinträchtigen.

Öffentliche Transportunternehmen

Bernmobil nimmt keine Stellung zum Gebührenregime.

Tourismusorganisationen

Bern Welcome beurteilt die vorgesehene Tagesgebühr von 50 Franken pro Tag grundsätzlich als geeignetes Instrument zur Steuerung des Reisebusverkehrs. Gleichzeitig wird angeregt zu prüfen, ob für Reisegruppen mit längeren Aufenthalten und nachweisbarer lokaler Wertschöpfung differenzierte Gebührenregelungen vorgesehen werden können. Qualitativ hochwertige und wertschöpfungsstarke Aufenthalte sollen gezielt gefördert sowie längere Verweildauern nicht durch das Gebührenmodell benachteiligt werden.

Private

Von den drei eingegangenen Stellungnahmen von Privatpersonen äussert sich Privatperson 3 zu den Gebühren und dem Gebührenreglement. Sie regt an, das Gebührenmodell stärker mit dem öffentlichen Verkehr zu verknüpfen. Vorgeschlagen wird, die Gebühren für Reisebusse im Gelegenheitsverkehr, um ein ÖV-Ticket pro Fahrgast für die Stadt Bern zu ergänzen oder

alternativ Gruppen-Tageskarten anzubieten. Dadurch sollen Reisegruppen für Fahrten innerhalb der Stadt vermehrt den öffentlichen Verkehr nutzen und der Bedarf an Reisebushalteplätzen reduziert werden.

3.2.3 Buchungs- und Reservationssystem

Politische Parteien (gesamtstädtisch)

Die Mitte unterstützt die Einführung einer Reservationspflicht und eines Online-Buchungssystems. Die FDP spricht sich für eine konsequente Umsetzung des vorgesehenen Buchungs- und Reservationssystems aus. Das GB fordert, eine entsprechende App möglichst barrierefrei auszugestalten.

SP und EVP äussern sich nicht spezifisch zum vorgesehenen Buchungs- und Reservationssystem.

Anerkannte Quartierorganisationen

Die Quartierorganisationen nehmen keine Stellung zum Buchungs- und Reservationssystem.

Leiste

Der LUS unterstützt die Einführung eines verbindlichen digitalen Buchungs- und Reservationssystems. Diese Massnahmen werden als geeignet erachtet, um den Reisebusverkehr gezielt zu steuern und gleichzeitig eine geordnete sowie verlässliche Erschliessung der Altstadt für den Tourismus sicherzustellen.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Der SeRa äussert sich nicht spezifisch zum vorgesehenen Buchungs- und Reservationssystem.

Die RKBM unterstützt die Einführung bzw. Nutzung eines digitalen Buchungs- und Reservationssystems zur besseren Steuerung des Reisebusverkehrs.

Fach- und Interessenvertretungen

BernCity unterstützt die Einführung bzw. Nutzung eines digitalen Buchungs- und Reservationssystems zur besseren Steuerung des Reisebusverkehrs. HIV Kanton Bern und KMU Stadt Bern beurteilen ein solches System grundsätzlich als ein geeignetes Instrument zur Steuerung bzw. Organisation der Nutzung der Halte- und Parkplätze, kritisieren jedoch die fehlende Konkretisierung. Insbesondere fehle eine Regelung, wie die betroffenen Transportunternehmen über das System informiert werden sollen. Der HIV Kanton Bern weist zudem darauf hin, dass komplexe oder unsichere Zugangssysteme die Attraktivität Berns als Reisedestination beeinträchtigen könnten.

Die AWAG weist auf technische und finanzielle Risiken bei der Entwicklung, dem Betrieb und der Pflege des Buchungs- und Reservationssystems sowie auf mögliche zeitliche Verzögerungen hin. Zudem sieht sie in der ersten Etappe ein Risiko von Kapazitätsengpässen im provisorischen Carterminal Neufeld, solange dieser noch nicht in das Buchungs- und Reservationssystem eingebunden ist.

Der SEV sieht im Buchungs- und Reservationssystem eine Möglichkeit, arbeitsmarktliche Kontrollen zu erleichtern. Er fordert, bei der Registrierung zusätzliche Angaben zu den Lohn- und Arbeitsbedingungen sowie zu allfälligen Melde- und Bewilligungsverfahren zu erfassen und den zuständigen Kontrollbehörden Zugang zu diesen Daten zu gewähren.

Inclusion Handicap fordert eine barrierefreie Ausgestaltung des Buchungs- und Reservationssystems und die Bereitstellung von Informationen zur Barrierefreiheit der einzelnen Haltepunkte. Zudem kritisiert sie die vorgesehenen 15-minütigen Buchungsslots als unzureichend für das Ein- und Aussteigen von Menschen mit Behinderungen und fordert eine Ausgestaltung, die entsprechende Transportunternehmen weder betrieblich noch finanziell benachteiligt.

ASTAG, der Carverband Bern-Solothurn, VCS und VVF äussern sich nicht spezifisch zum vorgesehenen Buchungs- und Reservationssystem.

Gastronomie- und Hotelbetriebe

Der Förderverein Bern Hotels begrüsst die Einführung eines digitalen Buchungs- und Reservationssystems. Dieses wird als geeignetes Instrument beurteilt, um die Planbarkeit zu verbessern und Suchverkehr zu reduzieren. Gleichzeitig wird betont, dass das System möglichst niederschwellig, benutzerfreundlich und mit geringem administrativem Aufwand ausgestaltet werden soll. Insbesondere für internationale Reiseveranstalter sind eine einfache Bedienung und eine klare Kommunikation wichtig. Das System dürfe keine zusätzliche Eintrittshürde darstellen.

Die Immobiliengesellschaft Altes Tramdepot AG äussert sich nicht spezifisch zum vorgesehenen Buchungs- und Reservationssystem.

Öffentliche Transportunternehmen

Bernmobil nimmt keine Stellung zum Buchungs- und Reservationssystem.

Tourismusorganisationen

Bern Welcome unterstützt die Einführung eines digitalen Buchungs- und Reservationssystems grundsätzlich. Gleichzeitig wird gefordert, das System ausreichend flexibel auszugestalten, damit unterschiedliche Bedürfnisse und Nachfrageformen berücksichtigt werden können. Insbesondere wird angeregt zu prüfen, wie die Priorisierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld mit einer wertschöpfungsorientierten Steuerung kombiniert werden kann.

Private

Die Privatpersonen nehmen keine Stellung zum Buchungs- und Reservationssystem.

3.2.4 Halteplätze und Verlagerung der Parkierung in die Aussenquartiere

Politische Parteien (gesamtstädtisch)

Die Mitte und EVP unterstützen die vorgesehene Umwandlung der Parkplätze in der Innenstadt zu Halteplätzen. Die SP erachtet die Unterscheidung zwischen Halte- und Parkplätzen ebenfalls als zweckmässig. Die FDP beurteilt feste Halte- und Parkzonen als sinnvoll, insbesondere um Suchverkehr und Nutzungskonflikte im Strassenraum zu reduzieren.

Bei der konkreten Ausgestaltung setzen FDP und SP unterschiedliche Schwerpunkte: Die FDP beurteilt den heutigen Ein- und Aussteigeort an der Laubeggstrasse beim Rosengarten als ungeeignet und regt an, eine Verlegung in den Bereich der Papiermühlestrasse zu prüfen. Die SP beurteilt die für die erste Etappe vorgesehenen Standorte grundsätzlich als nachvollziehbar und erachtet die Reduktion der Reisebusparkplätze auf der Schützenmatte als dringlich. Bei den vorgesehenen dezentralen Parkierungsstandorten fordert sie geeignete Massnahmen, damit die umliegenden Wohngebiete nicht durch Mehr- oder Suchverkehr belastet werden.

Das GB vertritt hinsichtlich der Halteplätze in der Innenstadt eine weitergehende Position. Es begrüsst neue Halteplätze beim Wankdorf und eine möglichst dezentrale Organisation des Reisebusverkehrs, fordert jedoch die Aufhebung sämtlicher Halte- und Parkplätze innerhalb des UNESCO-Perimeters. Der Reisebusverkehr soll aus seiner Sicht künftig verstärkt über gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Aussenstandorte wie Neufeld und Wankdorf abgewickelt werden.

Anerkannte Quartierorganisationen

Die QUAV 4 beurteilt die heutige Situation im Stadtteil 4 grundsätzlich als wenig problematisch, weist jedoch auf wiederkehrende Nutzungskonflikte im Bereich Aargauerstalden und Muristalden hin. Insbesondere beim Ein- und Aussteigen von Reisegruppen komme es dort zu Konflikten mit dem Linienverkehr von Bernmobil. Kritisch beurteilt wird zudem der bestehende Aussteigeort beim Rosengarten an der Laubeggstrasse. Die QUAV 4 erachtet diesen Standort als wenig geeignet und regt an, die Haltestelle in den Bereich der Papiermühlestrasse zu verlegen.

Die QLE äussert sich nicht spezifisch zu den vorgesehenen Halteplätzen und der Verlagerung der Parkierung in die Aussenquartiere.

Leiste

Der LUS unterstützt die Zielsetzung, den Reisebusverkehr in der Altstadt besser zu ordnen. Er spricht sich zudem für den Erhalt von Haltemöglichkeiten am Rand der Altstadt aus und fordert, dass diese so ausgestaltet werden, dass ein sicheres und geordnetes Ein- und Aussteigen gewährleistet werden kann.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Der SeRa äussert sich nicht spezifisch zu den vorgesehenen Halteplätzen oder zur Verlagerung der Reisebusparkierung in die Aussenquartiere.

Die RKBM äussert sich nicht spezifisch zu den vorgesehenen Halteplätzen oder zur Verlagerung der Reisebusparkierung in die Aussenquartiere.

Fach- und Interessenvertretungen

ASTAG und der Carverband Bern-Solothurn erachten Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in Zentrumsnähe, insbesondere in der Altstadt, am Bahnhof und beim Bundeshaus, als notwendig. Eine Verlagerung der Parkierung in die Aussenquartiere beurteilen sie nur unter bestimmten Voraussetzungen als zumutbar, insbesondere bei guter öV-Erschliessung, kurzer Distanz zum Zentrum sowie geeigneter Infrastruktur für das Fahrpersonal. Zudem fordern sie flexible Halte- und Parkierungsmöglichkeiten, die unterschiedlichen Nutzungsarten und Aufenthaltsdauern Rechnung tragen. BernCity betont ebenfalls die Bedeutung ausreichend vorhandener und gut gelegener Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in der Innenstadt und sieht in einer Verlagerung der Parkierung ausserhalb der Innenstadt auch mögliche Vorteile.

HIV Kanton Bern und KMU Stadt Bern kritisieren insbesondere die vorgesehene Reduktion der Reisebusparkplätze. Sie stellen die Aufhebung der Parkplätze auf der Schützenmatte und am Muristalden in Frage und bemängeln die fehlende Begründung bzw. Nachfrageanalyse. Beide befürchten, dass die starke Reduktion der Parkierungsmöglichkeiten in der ersten Etappe zu Kapazitätsengpässen sowie vermehrtem wildem Parkieren und unkoordinierten Haltevorgängen führen könnte. KMU Stadt Bern betont zudem die Bedeutung zentral gelegener Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten.

Inclusion Handicap fordert, dass bestehende und neue Halte- und Parkierungsstandorte für Menschen mit Behinderungen gleichwertig erreichbar und nutzbar sind. Bei der Auswahl und Ausgestaltung seien insbesondere die Anforderungen an die Barrierefreiheit, ausreichende Flächen für Ein- und Ausstieg sowie eine lückenlose hindernisfreie Erschliessung zu berücksichtigen. VVF unterstützt das vorgesehene Modell mit Ein- und Ausstieg in der Innenstadt und anschliessender Parkierung ausserhalb grundsätzlich, sofern die Haltepunkte barrierefrei und sicher ausgestaltet und die Bedürfnisse des Fussverkehrs berücksichtigt werden.

Der VCS empfiehlt, die Reduktion und Verlagerung der Reisebusparkplätze prioritär dort vorzunehmen, wo bestehende Parkplätze die Veloinfrastruktur beeinträchtigen und nennt insbesondere die Laubeggstrasse beim Rosengarten.

SEV äussert sich nicht spezifisch zu den vorgesehenen Halteplätzen oder zur Verlagerung der Reisebusparkierung in die Aussenquartiere.

Gastronomie- und Hotelbetriebe

Die Gastronomie- und Hotelbetriebe betonen die Bedeutung einer guten Erreichbarkeit der Innenstadt und touristischer Einrichtungen für Reisegruppen. Der Förderverein Bern Hotels fordert, bestehende Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten und Halteplätze grundsätzlich zu erhalten und beurteilt die vorgesehene Reduktion bestehender Halte- und Parkierungsmöglichkeiten, insbesondere im Umfeld der Innenstadt und auf der Schützenmatte, kritisch. Zusätzliche dezentrale Parkierungsmöglichkeiten im Raum Wankdorf erachtet er als dringend notwendig, um den Standort Neufeld zu entlasten und ausreichende Alternativ- und Reservekapazitäten

sicherzustellen. Die Immobiliengesellschaft Altes Tramdepot AG beurteilt die vorgesehene Umwandlung der Parkplätze am Aargauerstalden in Halteplätze sowie die ersatzlose Aufhebung der Parkplätze am Muristalden kritisch. Sie fordert ausreichende und dauerhaft gesicherte Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten im Umfeld des Alten Tramdepots und des Bärenparks. Zudem sei für den Gastronomiebetrieb eine garantierte und klar markierte Anlieferungsfläche sicherzustellen und in das neue Regime zu integrieren

Öffentliche Transportunternehmen

Bernmobil unterstützt die vorgesehene Reduktion der Parkierungsmöglichkeiten in der Innenstadt sowie die Aufhebung der Reisebusparkplätze am Muristalden. Zudem wird begrüsst, dass in der Innenstadt künftig primär nur noch das Ein- und Aussteigen von Reisebusgästen erfolgen soll. Bezüglich der vorgesehenen zusätzlichen Parkierungsmöglichkeiten im Wankdorf weist Bernmobil darauf hin, dass die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs bei einer allfälligen Umsetzung frühzeitig berücksichtigt werden müssen.

Tourismusorganisationen

Bern Welcome nimmt keine Stellung zu den Halteplätzen und zur Verlagerung der Parkierung in die Aussenquartiere.

Private

Privatperson 3 fordert, ausserhalb der Altstadt bei Hotels mit regelmässigem Reisebusverkehr Halteplätze in fussläufiger Distanz vorzusehen und dabei die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs zu berücksichtigen. Innerhalb der Altstadt soll die Zahl der Reisebushalteplätze aufgrund der guten öV-Erschliessung möglichst geringgehalten werden. Reisebusparkplätze sollen an geeigneten Standorten angeordnet werden.

3.2.6 Datengrundlage und Monitoring

Politische Parteien (gesamtstädtisch)

Die politischen Parteien GB und SP erachten ein Monitoring der Auswirkungen des Reisebuskonzepts als wichtig. Das GB begründet dies insbesondere mit der derzeit fehlenden Datengrundlage und sieht das Monitoring als Grundlage für die Umsetzung weiterer Massnahmen. Die SP fordert ein eng begleitetes Monitoring und zusätzlich eine Sanktionierung von Reisebusunternehmen, die sich nach Einführung des neuen Regimes nicht an die Regelungen halten.

Die Mitte, EVP und FDP äussern sich nicht spezifisch zur Datengrundlage oder zum vorgesehenen Monitoring.

Anerkannte Quartierorganisationen

Die Quartierorganisationen nehmen keine Stellung zu den Datengrundlagen und zum Monitoring.

Leiste

Der LUS nimmt keine Stellung zu den Datengrundlagen und zum Monitoring.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Der SeRA und die RKBM nehmen keine Stellung bzw. äussern sich nicht spezifisch zu den Datengrundlagen und zum vorgesehenen Monitoring.

Fach- und Interessenvertretungen

Die AWAG weist auf die fehlenden Erfahrungszahlen zu den heutigen Reisebusbewegungen hin und begrüsst das vorgesehene Monitoring mit systematischer Datenerhebung ausdrücklich. Sie erachtet entsprechende Erhebungen als wichtige Grundlage für die künftige Kapazitätsplanung und die Beurteilung der finanziellen Tragbarkeit des Fern- und Reisebusterminals Neufeld.

ASTAG, der Carverband Bern-Solothurn, HIV Kanton Bern und KMU Stadt Bern kritisieren die unzureichende Datengrundlage zur Herleitung des Handlungsbedarfs. ASTAG und der Carverband Bern-Solothurn beurteilen die heutige Situation als grundsätzlich funktionierend, während HIV Kanton Bern und KMU Stadt Bern insbesondere quantitative Belege für den ausgewiesenen Handlungsbedarf vermissen.

Der SEV fordert ein dauerhaftes Monitoring, das neben den Reisebusbewegungen und der Reisebusparkierung auch Informationen zu den Lohn- und Arbeitsbedingungen sowie zur Kontrolltätigkeit der zuständigen Behörden erfasst. Damit soll insbesondere eine Grundlage für risikobasierte Kontrollen geschaffen werden.

Inclusion Handicap, VVF, BernCity und VCS äussern sich nicht spezifisch zur Datengrundlage oder zum vorgesehenen Monitoring.

Gastronomie- und Hotelbetriebe

Der Förderverein Bern Hotels erachtet die vorgesehene Datengrundlage als nicht ausreichend repräsentativ für das tatsächliche Reisebusaufkommen in der Innenstadt. Er fordert Erhebungen an repräsentativen Tagen, die auch innerstädtische Haltepunkte und saisonale Unterschiede berücksichtigen, um eine belastbare Grundlage für weitere Steuerungsentscheide zu schaffen.

Die Immobiliengesellschaft Altes Tramdepot AG fordert, im Rahmen des vorgesehenen Monitorings die Auswirkungen der Massnahmen im Bereich Bärenpark / Altes Tramdepot gesondert zu erfassen. Dabei sollen insbesondere die Auslastung der Halteplätze, Ausweichbewegungen und allfälliges wildes Halten untersucht und die Regelungen bei Bedarf angepasst werden.

Öffentliche Transportunternehmen

Bernmobil nimmt keine Stellung zu den Datengrundlagen und zum Monitoring.

Tourismusorganisationen

Bern Welcome nimmt keine Stellung zu den Datengrundlagen und zum Monitoring.

Private

Privatperson 3 bemängelt, dass dem Reisebuskonzept keine vertieften Analysen zur Verkehrsnachfrage zugrunde liegen. Insbesondere werden Angaben zu Verkehrsquellen, Verkehrszielen, Verkehrszwecken sowie zur Verkehrsmittelwahl vermisst.

3.2.7 Fern- und Reisebusterminal Neufeld

Politische Parteien (gesamtstädtisch)

Die Mitte unterstützt die vorgesehene Aufwärtskompatibilität des Reisebusregimes im Hinblick auf die Realisierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld.

Das GB erachtet eine Konzentration der Reisebusparkierung auf das Terminal Neufeld als sinnvoll und unterstützt eine Steuerung, welche die Nutzung des Terminals gegenüber anderen Parkierungsstandorten begünstigt. Gleichzeitig hinterfragt es die im Konzept dargestellte Kapazitätsentwicklung, da mit den genannten sechs Parkplätzen gegenüber dem heutigen Bestand kein Ausbau der Parkierungskapazität ersichtlich sei.

EVP, FDP und SP äussern sich nicht spezifisch zum Fern- und Reisebusterminal Neufeld.

Anerkannte Quartierorganisationen

Die QLE fordert, bei der weiteren Projektierung des Fern- und Reisebusterminals Neufelds Massnahmen gegen Wildparkieren und für die Velosicherheit zu berücksichtigen. Zudem seien sichere Wartebereiche und Wege sowie die Erreichbarkeit des Terminals zu Randzeiten wichtig. Die QLE erwartet, künftig rechtzeitig in die weitere Projektierung einbezogen zu werden.

Die QUAV4 äussert sich nicht spezifisch zum Fern- und Reisebusterminal Neufeld.

Leiste

Der LUS nimmt keine Stellung zum Fern- und Reisebusterminal Neufeld.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Der SeRa äussert sich nicht spezifisch zum Fern- und Reisebusterminal Neufeld.

Die RKBM erachtet eine zeitnahe Realisierung des Terminals als vorteilhaft.

Fach- und Interessenvertretungen

ASTAG und der Carverband Bern-Solothurn kritisieren die fehlende zeitliche Abstimmung zwischen der Einführung des Reisebusregimes und der Realisierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld. Sie fordern insbesondere ein Zieljahr, ein Übergangsszenario bei Verzögerungen

sowie Klarheit über die Dauer der ersten Etappe. HIV Kanton Bern und KMU Stadt Bern fordern darüber hinaus, die vorgesehenen Massnahmen erst mit der Realisierung des Terminals einzuführen.

Die AWAG beurteilt das heutige Provisorium kritisch und weist darauf hin, dass die vorgesehenen sechs Parkplätze bei einer Nutzung des Terminals als Dauerparkplatz nicht unbegrenzt ausreichen. Der SEV fordert beim Neubau eine geeignete Infrastruktur für das Fahrpersonal, insbesondere Aufenthalts- und Sanitäranlagen.

Inclusion Handicap fordert, die Barrierefreiheit bei der Projektierung zu berücksichtigen und entsprechende Fachpersonen und Organisationen frühzeitig einzubeziehen. Der VVF fordert eine hochwertige Gestaltung mit sicheren Fusswegverbindungen, ausreichend Platz für wartende Gruppen und einer überdachten Wartezone.

VSC und BernCity äussern sich nicht spezifisch zur Ausgestaltung oder Realisierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld.

Gastronomie- und Hotelbetriebe

Der Förderverein Bern Hotels erachtet die Verlagerung der Parkierung aus der Innenstadt grundsätzlich als nachvollziehbar, beurteilt die vorgesehenen sechs Parkplätze im Fern- und Reisebusterminal Neufeld jedoch als ungenügend. Er fordert ausreichende Kapazitäten sowie eine hochwertige und betriebssichere Infrastruktur mit sicheren Manövrierbereichen, überdachtem Wartebereich und Toilettenanlagen.

Die Immobiliengesellschaft Altes Tramdepot AG fordert eine verbindliche Zusicherung zur Realisierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld sowie einen konkreten Zeitplan. Restriktive Massnahmen der ersten Etappe sollen erst eingeführt werden, wenn der Terminal in Betrieb oder dessen Realisierung rechtskräftig gesichert ist.

Öffentliche Transportunternehmen

Bernmobil nimmt keine Stellung zum Fern- und Reisebusterminal Neufeld.

Tourismusorganisationen

Bern Welcome nimmt keine Stellung zum Fern- und Reisebusterminal Neufeld.

Private

Die Privatpersonen nehmen keine Stellung zum Fern- und Reisebusterminal Neufeld.

3.2.8 Weiterführende Themen / Diverses

Politische Parteien (gesamtstädtisch)

Die Mitte fordert eine Regelung für Reisebusse, die Gäste zu Hotels in der Altstadt bringen. Gemeinsam mit den betroffenen Hotels soll dafür eine geeignete Lösung erarbeitet und in das

Reisebuskonzept aufgenommen werden.

EVP, FDP, GB und SP bringen keine weiteren Themen ein.

Anerkannte Quartierorganisationen

Die Quartierorganisationen haben keine weiterführenden Bemerkungen.

Leiste

Der LUS hat keine weiterführenden Bemerkungen.

Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften

Der SeRa und die RKBM haben keine weiterführenden Bemerkungen.

Fach- und Interessenvertretungen

ASTAG und der Carverband Bern-Solothurn fordern, die bestehenden Parkierungskonzepte für besondere Veranstaltungen wie den Zibelemärit, Grosskonzerte oder Sportveranstaltungen in das Reisebuskonzept einzubeziehen. Für solche Veranstaltungen soll ein spezielles Zusatzregime vorgesehen werden, da die regulären Halte- und Parkplätze für Reisebusse teilweise belegt oder anderweitig betroffen sein können.

Die übrigen Fach- und Interessensvertretungen bringen keine weiteren Themen ein.

Gastronomie- und Hotelbetriebe

Der Förderverein Bern Hotel unterstützt die vorgesehenen Sonderregelungen für Veranstaltungen. Für Grossanlässe erachtet er flexible und situativ angepasste Logistiklösungen sowie einen pragmatischen Umgang als wichtig.

Die Immobiliengesellschaft Altes Tramdepot AG bringt keine weiteren Themen ein.

Öffentliche Transportunternehmen

Bernmobil betonen die Bedeutung einer konsequenten Kontrolle der neuen Regelungen. Insbesondere wird gefordert, dass die Gebührenpflicht und Haltezeiten wirksam überwacht sowie das Halten und Ein- bzw. Aussteigenlassen von Reisegästen an Bus- und Tramhaltestellen konsequent unterbunden werden.

Tourismusorganisationen

Bern Welcome betont die Bedeutung einer guten Erreichbarkeit touristischer Attraktionen sowie attraktiver Anreisemöglichkeiten für Reisegruppen. Reisebusse sollen daher nicht eingeschränkt, sondern gezielt gelenkt werden. Als zentral wird eine differenzierte Besuchendenlenkung erachtet: Während Reisegruppen ohne konkreten Aufenthaltszweck auch an Standorten

ausserhalb des Stadtzentrums empfangen werden können, soll für Gruppen mit Reservationen oder klaren Besuchszielen weiterhin ein Ein- und Ausstieg in angemessener Nähe zum Zielort möglich bleiben. Darüber hinaus werden praktikable Lösungen für Langzeit- und Nachtparkierungen sowie die Vermeidung unnötiger Leerfahrten angeregt.

Private

Die Privatpersonen haben keine weiterführenden Bemerkungen.

4. Folgerungen der Vernehmlassung für die weiteren Schritte

Die Eingaben aus der Vernehmlassung wurden geprüft. Aussagen, welche einzelne Inhalte des Reisebuskonzepts als positiv beurteilen, sowie Anliegen oder Vorschläge, die bereits im Reisebuskonzept enthalten sind oder nicht Gegenstand des Reisebuskonzepts sind, da sie durch andere gesetzliche Grundlagen geregelt werden, werden zur Kenntnis genommen.

Bei allen übrigen Anliegen wurde geprüft, ob und in welchem Umfang sie für die weiteren Schritte berücksichtigt werden können. Dabei wird zwischen Anliegen unterschieden, welche berücksichtigt, teilweise berücksichtigt, nicht berücksichtigt oder im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft werden können.

Im Zuge der Vernehmlassung wurden erste positive Gespräche mit der Branche (Carverband Bern-Solothurn) geführt, um deren Anliegen bei der Konkretisierung der ersten Umsetzungsschritte im Rahmen des Möglichen zu berücksichtigen; weitere Gespräche sind geplant.

Nachfolgend sind die wichtigsten Massnahmen, die sich aus der Vernehmlassung ergeben, entsprechend den Themen des Fragebogens erläutert. Gleichzeitig werden die wichtigsten Forderungen aufgeführt, die nicht berücksichtigt werden können. Im Detail wird im Anhang auf die Forderungen und den Umgang damit eingegangen.

4.1 Generell

Die Vernehmlassung hat die grundsätzliche Stossrichtung des Reisebuskonzepts bestätigt. Gleichzeitig haben die Rückmeldungen zu verschiedenen Präzisierungen und Weiterentwicklungen des Regimes geführt. Insbesondere betrifft dies die Themen Barrierefreiheit, Monitoring, Aufenthaltsdauer, Fern- und Reisebusterminals Neufeld sowie die schrittweise Einführung der Massnahmen.

Zur Verbesserung der Datengrundlagen wurden im Mai/Juni 2026 ergänzende Erhebungen zum Reisebusverkehr durchgeführt. Die Ergebnisse sind in die geplanten ersten Schritte eingeflossen und werden auch bei der weiteren Ausgestaltung berücksichtigt. Zudem wird die Wirkung des Gebühren-, Buchungs- und Reservationssystems sowie der Trennung von Halten in der Innenstadt und Parkieren in den Aussenquartieren nach der Einführung laufend beobachtet, ausgewertet und im Sinne einer «lernenden Planung» wo nötig angepasst.

Aufgrund der Rückmeldungen wurde die maximale gebührenfreie Haltezeit für das Ein- und Aussteigen von Reisegruppen von 15 auf 30 Minuten erhöht. Damit wird den betrieblichen Anforderungen sowie den Bedürfnissen von Reisegruppen mit Gepäck oder eingeschränkter Mobilität besser Rechnung getragen.

Die Anforderungen an eine möglichst hindernisfreie und gleichberechtigte Nutzung des Reisebusangebots werden im Hinblick auf die Umsetzung der ersten Etappe (Frühling/Sommer 2027) im Detail analysiert und konkretisiert. Dies betrifft insbesondere die Ausgestaltung des Buchungs- und Reservationssystems sowie die Information und Kommunikation.

Nicht berücksichtigt wird die Forderung, die Einführung des Gebühren-, Buchungs- und Reservationssystems sowie der Trennung von Halten in der Innenstadt und Parkieren in den Aussenquartieren bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals Neufeld aufzuschieben. Angesichts des vorhandenen Handlungsbedarfs und der Möglichkeit, damit wertvolle Erfahrungen sammeln zu können, wird an einer schrittweisen Einführung der Massnahmen vor der Inbetriebnahme des Terminals festgehalten.

4.2 Gebühren und Gebührenreglementanpassung

Die Rückmeldungen aus der Vernehmlassung bestätigen die grundsätzliche Akzeptanz einer neuen Gebührenregelung für den Reisebusverkehr. Gleichzeitig wurde mehrfach gefordert, die Gebührenregelung einfach, nachvollziehbar und an den betrieblichen Bedürfnissen der Reisebusunternehmen auszurichten. Diesen Anliegen wird bei der geplanten Umsetzung Rechnung getragen.

Eine wesentliche Anpassung betrifft die maximale gebührenfreie Haltezeit für das Ein- und Aussteigen von Reisegruppen. Diese wird von 15 auf 30 Minuten erhöht. Damit wird den Bedürfnissen von Reisegruppen mit Gepäck sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität besser Rechnung getragen. Für längere Aufenthalte bleibt eine Tagesgebühr vorgesehen. Gleichzeitig beabsichtigt der Gemeinderat, sich im Gebührenreglement einen Handlungsspielraum zu sichern, um z.B. mehrtägige Aufenthalte gegenüber Tagesaufenthalten finanziell zu begünstigen, und deren höhere lokale Wertschöpfung zu berücksichtigen. Aus diesem Grund werden im Gebührenreglement auch die Begriffe «Halten» und «Parkieren» bewusst nicht verwendet, sondern konsequent der übergeordnete Begriff «Abstellen» eingesetzt. Damit wird eine möglichst offene Regelung geschaffen und dem Gemeinderat der notwendige Handlungsspielraum für die konkrete Ausgestaltung und Weiterentwicklung des Regimes eingeräumt. Diesen Spielraum wird der Gemeinderat auf den Zeitpunkt der Einführung der ersten Etappe hin (Frühling/Sommer 2027) mit einer von ihm zu erlassenden Verordnung konkretisieren.

Das Gebührenmodell wird auf den gleichen Zeitpunkt hin zusammen mit dem Buchungs- und Reservationssystem eingeführt und laufend beobachtet. Die Auswirkungen auf das Reisebusaufkommen sowie die angestrebte Lenkungswirkung werden im Rahmen des Monitorings ausgewertet und bei Bedarf im Sinne einer «lernenden Planung» weiterentwickelt.

Nicht berücksichtigt wird die Forderung, die Einführung der Gebührenregelung bis zur Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals Neufeld aufzuschieben. Es wird daran festgehalten, die Gebühren bereits im Rahmen der ersten Etappe einzuführen und die Wirkung der Massnahmen frühzeitig unter realen Bedingungen zu erproben und das System so laufend zu optimieren.

4.3 Buchungs- und Reservationssystem

Die Vernehmlassung hat die grundsätzliche Unterstützung für die Einführung eines digitalen Buchungs- und Reservationssystems bestätigt. Gleichzeitig wurde mehrfach gefordert, das System möglichst einfach, benutzerfreundlich und praxistauglich auszugestalten. Diese

Anliegen entsprechen der Zielsetzung des Gemeinderats und werden bei der weiteren Konkretisierung des Systems berücksichtigt.

Aufgrund der Rückmeldungen werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit, die Nutzerfreundlichkeit sowie die Bereitstellung relevanter Informationen zu den Halte- und Parkierungsstandorten im Hinblick auf die Umsetzung weiter konkretisiert. Die Informationen sollen für alle Nutzergruppen möglichst niederschwellig zugänglich sein. Zudem wird im Hinblick auf die Einführung geprüft, wie mit ausserordentlichen Situationen (z.B. Stornierung von Buchungen) umgegangen werden kann und welche zusätzlichen standortspezifischen Informationen über die Buchungsplattform bereitgestellt werden sollen.

Die konkrete Ausgestaltung des Systems, die Kommunikation gegenüber den Nutzendengruppen sowie die Einbindung weiterer Funktionen werden im Rahmen der Umsetzungsvorbereitungsarbeiten festgelegt. Dabei wird insbesondere darauf geachtet, dass zusätzliche Anforderungen nicht zu unverhältnismässigem administrativem Aufwand für alle Beteiligten führen.

Die Forderung nach einer Verschiebung des Buchungs- und Reservationssystems bis zur Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals Neufeld wird aus den bereits dargelegten Gründen nicht berücksichtigt.

4.4 Halteplätze und Verlagerung der Parkierung in die Aussenquartiere

Die Vernehmlassung hat die grundsätzliche Stossrichtung bestätigt, das Parkieren von Reisebussen längerfristig aus der Innenstadt in die Aussenquartiere zu verlagern und die Innenstadt primär für das Ein- und Aussteigen von Reisegästen vorzusehen. Der Grundsatz von Reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren wird deshalb beibehalten und im Rahmen der geplanten Umsetzung schrittweise konkretisiert.

Aufgrund der Rückmeldungen sowie ergänzender Erhebungen werden die Standorte jedoch punktuell angepasst. Insbesondere wird der Standort Muristalden in der ersten Etappe vorerst beibehalten; die dort bestehenden Reisebusparkplätze werden jedoch in Reisebushalteplätze umgewandelt. Damit bleibt die touristische Erschliessung des Bärenparks und des Alten Tramdepots gewährleistet, während das Zielbild mit Halten in der Innenstadt und Parkieren in den Aussenquartieren bereits umgesetzt wird.

Ebenfalls berücksichtigt werden die Anliegen hinsichtlich ausreichender Kapazitäten während der Übergangsphase bis zur Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals Neufeld. Zur teilweisen Kompensation wegfallender Parkierungsstandorte werden im Hinblick auf die erste Etappe zusätzliche Standorte am Rand der Innenstadt geprüft beziehungsweise bereitgestellt. Zudem wird die maximale Haltezeit für Ein- und Ausstiegsvorgänge von 15 auf 30 Minuten erhöht, um für kurzfristige Haltevorgänge mehr zeitliche Flexibilität zu schaffen.

Nicht berücksichtigt werden Forderungen nach zusätzlichen öffentlichen Reisebushalteplätzen bei einzelnen Hotels sowie nach einer vollständigen Aufhebung der Halteplätze in der Innenstadt. Öffentliche Reisebushalte- und Reisebusparkplätze dienen der Erschliessung des gesamten Reisebusverkehrs – und nicht bloss von einzelnen Hotelbetrieben. Ihre Standorte werden deshalb im gesamtstädtischen Kontext festgelegt. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit der

Altstadt und weiterer touristischer Destinationen weiterhin gewährleistet bleiben, weshalb auf eine vollständige Aufhebung verzichtet wird. Die Auswirkungen der neuen Standorte und der veränderten Kapazitäten werden nach Einführung des neuen Regimes fortlaufend beobachtet und bei Bedarf angepasst.

4.5 Datengrundlage und Monitoring

Die Vernehmlassung hat die Bedeutung einer fundierten Datengrundlage sowie eines kontinuierlichen Monitorings für die Einführung und Weiterentwicklung des Reisebusregimes unterstrichen. Die entsprechenden Rückmeldungen wurden aufgenommen. Seit Eröffnung der Vernehmlassung wurden bereits erste ergänzende Erhebungen zu den Reisebusbewegungen an den verschiedenen Halte- und Parkierungsstandorten durchgeführt. Die Ergebnisse fliessen in die nächsten Schritte (erste Umsetzungsetappe) ein.

Die Wirkung des neuen Reisebusregimes wird auch nach dessen Einführung systematisch beobachtet und ausgewertet. Dabei werden insbesondere die Nutzung und Auslastung der Halte- und Parkierungsstandorte sowie die Auswirkungen der neuen Regelungen untersucht. Die Erkenntnisse fliessen im Sinne einer «lernenden Planung» in die Weiterentwicklung des Reisebusregimes ein und ermöglichen bei Bedarf Anpassungen des Standortangebots oder der betrieblichen Regelungen.

Im Rahmen der Vernehmlassung wurde zudem vorgeschlagen, das Monitoring auf weitere Themenbereiche auszudehnen (z.B. Durchsetzung des Kabotageverbots, Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten etc.). Dieses Anliegen ist zwar nachvollziehbar. Der Schwerpunkt des Monitorings bleibt jedoch auf der Beobachtung der Reisebusbewegungen, der Standortnutzung sowie der Wirkung der eingeführten Lenkungsmassnahmen. Die zusätzlichen Forderungen würden den Rahmen des geplanten neuen verkehrlichen Regimes sprengen.

4.6 Fern- und Reisebusterminal Neufeld

Die Vernehmlassung hat die zentrale Bedeutung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld für die langfristige Organisation und Lenkung des Reisebusverkehrs in der Stadt Bern bestätigt. Die Rückmeldungen betonen insbesondere die Bedeutung eines leistungsfähigen, gut erreichbaren und attraktiven Terminals sowie einer angemessenen Dimensionierung der künftig verfügbaren Halte- und Parkierungskapazitäten.

Die eingebrachten Hinweise zur Ausgestaltung des Terminals werden im Rahmen des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» weiterbearbeitet. Dies betrifft insbesondere Anforderungen an die Aufenthaltsqualität, die Sicherheit, die Erreichbarkeit, die betriebliche Infrastruktur sowie die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen. Die konkrete Ausgestaltung des Terminals und die definitive Anzahl der Halte- und Parkierungsplätze werden im Rahmen der weiteren Projektierung und der Erarbeitung der Konzeptstudie des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» festgelegt.

Die zwischenzeitlich durchgeführten Erhebungen zum Reisebusverkehr wurden bei der Überprüfung und Weiterentwicklung der Dimensionierung des Fern- und Reisebusterminals bereits

berücksichtigt. Gleichzeitig hat die Vernehmlassung die Bedeutung eines aufwärtskompatiblen Reisebusregimes bestätigt, das schrittweise weiterentwickelt und auf die spätere Inbetriebnahme des Terminals abgestimmt wird.

Nicht berücksichtigt wird aus den bereits dargelegten Gründen die Forderung, die Einführung des Reisebusregimes, des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Gebührenregelung bis zur Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals Neufeld aufzuschieben. Gerade mit Blick auf das künftige neue Terminal ist evident, dass für dessen Dimensionierung und Ausgestaltung vorgängig Erfahrungen im Betrieb gesammelt werden.

4.7 Weiterführende Themen / Diverses

Weiterentwicklung des Reisebusregimes

Im Rahmen der Vernehmlassung wurde angeregt, zusätzliche Anwendungsfälle und Nutzerbedürfnisse im Reisebuskonzept zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere Reisebusse mit verschiedenen Reisegruppen. Die Ausgestaltung des Gebührenmodells und des Buchungs- und Reservationssystems werden im Hinblick auf die erste Umsetzungsetappe diesbezüglich präzisiert und konkretisiert; das geplante Gebührenmodell (Gebührenrahmen auf Reglements-ebene, Präzisierung in einer gemeinderätlichen Verordnung) bietet dazu Raum. Dabei sollen insbesondere die unterschiedlichen Aufenthaltszwecke und Bedürfnisse der Reisegruppen soweit möglich berücksichtigt werden, ohne die angestrebte Entlastung der Innenstadt zu gefährden.

Regelungen für Grossveranstaltungen

Im Rahmen der Vernehmlassung wurde zudem darauf hingewiesen, dass Grossveranstaltungen besondere Anforderungen an die Organisation des Reisebusverkehrs stellen. Als Folge daraus werden die bereits bestehenden Sonderregelungen für Grossveranstaltungen im Hinblick auf die erste Umsetzungsetappe präzisiert und ergänzt. Ziel ist es, auch bei Grossanlässen eine koordinierte Abwicklung des Reisebusverkehrs sicherzustellen und die notwendige Flexibilität für die Veranstaltungsorganisation zu gewährleisten.

Umsetzung und Controlling

Die Vernehmlassung hat verdeutlicht, dass die Wirksamkeit des Reisebuskonzepts wesentlich von der konsequenten Einhaltung und Kontrolle der vorgesehenen Massnahmen abhängt. Aus diesem Grund soll die Einführung der Gebühren, des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Trennung von Reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren von geeigneten Kontrollmassnahmen begleitet werden. Diese werden im Hinblick auf die erste Umsetzungsetappe konkretisiert.

Differenzierte Besuchendenlenkung

Die Wichtigkeit einer differenzierten Besuchendenlenkung wurde mehrfach betont. Künftig sollen deshalb im Rahmen des Möglichen sowohl der Aufenthaltszweck als auch die Aufenthaltsdauer von Reisegruppen bei der Lenkung des Reisebusverkehrs verstärkt berücksichtigt

werden. Gleichzeitig wird am Ziel festgehalten, die Innenstadt vom Reisebusverkehr zu entlasten und die unterschiedlichen Bedürfnisse der Reisegruppen soweit möglich zu berücksichtigen.

Anhang: Eingaben öffentliche Vernehmlassung

Erläuterungen zur Tabelle

Die Eingaben der brieflichen Stellungnahmen werden nach den jeweiligen von den Stellungnahmen betroffenen Artikeln gegliedert. Die Gliederung sieht demnach wie folgt aus:

1. Generell
2. Gebühren und Gebührenreglementanpassung
3. Buchungs- und Reservationssystem
4. Halteplätze und Verlagerung der Parkierung in die Aussenquartiere
5. Datengrundlage und Monitoring
6. Fern- und Reisebusterminal Neufeld
7. Weiterführende Themen

Innerhalb der sieben Teile wurden die Eingaben nach Akteursgruppe gegliedert, wobei die einzelnen Akteurinnen alphabetisch aufgeführt werden:

- Politische Parteien (gesamstädtisch)
- Anerkannte Quartierorganisationen
- Leiste
- Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften
- Fach- und Interessenverbände
- Gastronomie- und Hotelbetriebe
- Öffentliche Transportunternehmungen
- Tourismusorganisation
- Privatpersonen

Erläuterungen zu den Spalten

Spalte 1 – Nr.

Nummerierung der Eingaben Jede einzelne themenspezifische Eingabe wird fortlaufend nummeriert.

Spalte 2 – Absender*in

Absender*in der Eingabe Die mitwirkenden Akteur*innen werden, wo möglich und sinnvoll, abgekürzt referenziert. So wird beispielsweise die Quartierkommission Länggasse-Engelhalbinsel unter dem Absender «QLE» geführt. Die Abkürzungen sind im Verzeichnis der Mitwirkenden aufgeführt.

Spalte 3 – Eingabe

Inhalt der Eingabe Hier wird die jeweilige Eingabe zitiert.

Spalte 4 – Haltung Gemeinderat

Handhabung der Eingabe Jede Eingabe wurde in eine der folgenden vier Antwortkategorien eingeteilt.

WIRD ZUR KENNTNIS GENOMMEN

Aussagen werden zur Kenntnis genommen, wenn:

- einzelne Inhalte des Reisebuskonzeptes als positiv beurteilt werden;
- Anliegen bzw. Vorschläge bereits im Reisebuskonzept bzw. den geplanten Schritten enthalten sind;
- Anliegen bzw. Vorschläge im Rahmen eines anderen Projekts geprüft werden;
- Anliegen bzw. Vorschläge durch Gesetze oder andere Bestimmungen bereits geregelt sind.

WIRD BERÜCKSICHTIGT

Anliegen bzw. Vorschläge werden im neuen Regime berücksichtigt.

WIRD TEILWEISE BERÜCKSICHTIGT

Anliegen bzw. Vorschläge werden im neuen Regime teilweise berücksichtigt.

WIRD NICHT BERÜCKSICHTIGT

Anliegen bzw. Vorschläge werden im neuen Regime nicht berücksichtigt auf. Die Eingabe setzt andere Gewichtungen oder Zielsetzungen und steht damit im Widerspruch zu deren Zielen und Massnahmen des Reisebuskonzeptes.

WIRD IM RAHMEN DER WEITEREN BEARBEITUNG GEPÜRFT

Anliegen bzw. Vorschläge werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung vertieft geprüft. Das Ergebnis dieser Abklärung fliesst in das neue Regime ein.

Spalte 5 – Erläuterungen zur Haltung des Gemeinderats – Umgang mit dem Anliegen

Die Eingaben und Antwortkategorien der Spalte 4 werden **inhaltlich erläutert**.

1. Generell

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Politische Parteien (gesamtstädtisch)				
1	Die Mitte	Im Rahmen des öffentlichen Vernehmlassungsverfahrens zum Reisebuskonzept ist es der Mitte Stadt Bern ein Anliegen, Stellung zu beziehen. [...] Busreisen sind im Vergleich zu Reisen mit dem Privatauto oder dem Flugzeug ökologischer und werden insbesondere von Menschen mit kleinem Reisebudget bevorzugt. Busreisen sind daher eine notwendige Ergänzung des öffentlichen (Fern-)Verkehrs. Reisebusse bringen Besucherinnen und Besucher sowie Touristinnen und Touristen und damit Verdienst und Wertschöpfung in die Stadt Bern. Die Mitte setzt sich aus diesen Gründen für gute Bedingungen für Fern- und Reisebusse in der Stadt Bern ein. [...] Abgesehen von den beiden aufgeführten Forderungen unterstützt die Mitte das Reisebuskonzept, in das auch Erfahrungen aus anderen Reisebusdestinationen eingeflossen sind. Wir erhoffen uns, dass der Busverkehr mit Gruppen, die zum Teil nur eine oder zwei Stunden in Bern verweilen und wenig Wertschöpfung bringen, durch die Umsetzung des vorliegenden Konzepts in geordnete Bahnen gelenkt wird. An gewissen Sommertagen herrscht derzeit im Bereich Bärengraben ein Gedränge, weil sich bis zu zwölf Reisebusse um die wenigen Parkplätze konkurrenzieren. Wir wollen auch verhindern, dass Bern von solchen Gruppen überflutet wird, wie es in anderen Reisebusdestinationen der Fall ist.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme und die Unterstützung des Reisebuskonzepts. Mit der Einführung des neuen Reisebusregimes, der Gebühren und des Buchungs- und Reservationssystem soll der Reisebusverkehr künftig geordnet gelenkt und die Nutzung der Standorte besser gesteuert werden.
2	Die Mitte	[...] Die Mitte setzt sich für gute Bedingungen für Fern- und Reisebusse in der Stadt Bern ein. Sie unterstützt die Stossrichtung des	Wird berücksichtigt.	Der Fern- und Reisebusterminal Neufeld ist ein wichtiger Bestandteil des neuen Reisebusregimes. Dem Stadtrat werden dazu

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		Reisebuskonzepts. Aus der Sicht der Mitte fehlt im Konzept jedoch ein konkreter Zeitplan für den Bau des Fern- und Reisebusterminals Neufeld. Dessen Realisierung ist nach Jahrzehnten des Zuwartens überfällig. [...] Die Situation im improvisierten Fern- und Reisebusterminal im Neufeld ist seit Jahrzehnten inakzeptabel. Sie ist eine schlechte Visitenkarte für unsere schöne Stadt. Der öffentliche Verkehr geniesst in der Stadtbevölkerung und in der städtischen Politik zurecht einen hohen Stellenwert. Umso unverständlicher ist es, dass die Realisierung eines würdigen neuen Fern- und Reisebusterminals immer wieder aufgeschoben wurde. Dies zeugt von wenig Wertschätzung gegenüber den Menschen, die mit dem Bus reisen. Die Mitte fordert deshalb, dass das vorliegende Konzept um einen verbindlichen Zeitplan für die Realisierung des Fern- und Reisebusterminals ergänzt wird.		parallel zum Reisebuskonzept spezifische Vorlagen unterbreitet, aus welchen die für den neuen Terminal geplanten Meilensteine ersichtlich sind.
3	EVP	Wir begrüssen es, dass der Gemeinderat den Handlungsbedarf erkannt hat, die Situation mit dem Car- und Reisebusverkehr um die Altstadt neu zu regeln. Das Konzept mit dem schrittweisen Vorgehen zu einer neuen Regelung leuchtet im Grundsatz ein und macht aus Sicht der EVP Sinn.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Rückmeldung.
4	EVP	In folgenden Punkten sehen wir noch Potenzial oder möchten wir noch mehr Klarheit: - Wie kann die Stadt Bern sicherstellen, dass das separate Ausladen und Parkieren nicht zu erheblichem Mehrverkehr zwischen Stadt und Neufeld führt? - Wie kann die Ausladesituation der Reisebusse so verbessert werden, dass die Personensicherheit und der Verkehrsfluss optimal funktionieren? - Welche Steuerungsmechanismen hat sich der Gemeinderat überlegt, damit die Situation zwischen jedem Schritt zur Umsetzung des Regimes analysiert und verbessert werden kann?	Wird teilweise berücksichtigt.	Der Gemeinderat teilt die Auffassung, dass die Einführung des neuen Reisebusregimes sorgfältig begleitet und die Auswirkungen laufend überprüft werden müssen. Ziel des neuen Regimes ist es, den Reisebusverkehr möglichst effizient abzuwickeln und unnötige Fahrten soweit möglich zu vermeiden. Gleichzeitig soll die Innenstadt vom längerfristigen Parkieren von Reisebussen entlastet werden. Einzelne zusätzliche Fahrten zwischen Halte- und Parkplatz lassen sich dabei nicht vollständig vermeiden. Mit der Einführung des neuen Regimes wird erwartet, dass die Reisebusunternehmen schrittweise auf die neuen Rahmenbedingungen einstellen und ihre Fahrten sowie Aufenthalte entsprechend organisieren. Die bestehenden Reisebushalte- und Reisebusparkplätze wurden im Rahmen der Erarbeitung des Reisebuskonzepts überprüft. Mit

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
				dem Buchungs- und Reservationssystem sowie den vorgesehenen Kontrollen sollen die vorhandenen Kapazitäten künftig besser gesteuert und die Nutzung der Standorte geordneter abgewickelt werden. Dadurch können Belegungskonflikte reduziert und die vorhandene Infrastruktur effizienter genutzt werden. Dies trägt dazu bei, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und einen geordneten Verkehrsablauf an den betroffenen Standorten zu unterstützen. Die Einführung des neuen Reisebusregimes erfolgt schrittweise. Die Nutzung und Auslastung der Standorte werden auch nach der Einführung beobachtet und ausgewertet. Die gewonnen Erkenntnisse fliessen in die weiteren Umsetzungsschritte ein, sodass bei Bedarf Anpassungen vorgenommen werden können.
5	FDP	Die FDP begrüsst, dass der Gemeinderat die Parkierung der Reisebusse in Bern neu regeln will. Ein funktionierendes Reisebusregime ist notwendig, um den Verkehr effizient zu steuern. Gleichzeitig muss Bern als Tourismusdestination attraktiv bleiben.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Unterstützung der vorgesehenen Neuordnung des Reisebusverkehrs. Ziel des neuen Regimes ist eine effiziente Steuerung des Reisebusverkehrs unter Berücksichtigung der Anforderungen an eine attraktive Tourismusdestination.
6	FDP	[...] Weiter ist es uns ein Anliegen, dass künftig keine Reisebusse mehr ohne Halt durch die Altstadt fahren. Solche Durchfahrten verursachen Verkehr, ohne den Geschäften einen Mehrwert zu bringen. Gleichzeitig müssen Haltepunkte am Rand bestehen bleiben, damit die Altstadt für Touristen weiterhin gut erreichbar bleibt.	Wird teilweise berücksichtigt.	Mit dem neuen Reisebusregime sollen Fahrten durch die Innenstadt ohne betrieblichen Anlass möglichst vermieden werden. Schon heute ist die reine Durchfahrt durch Fahrverbote mit Zubringerdienst verboten, ausgenommen sind die von Bern Tourismus begleitete Stadtrundfahrten. Ziel des neuen Regimes ist es, den Reisebusverkehr gezielt zu lenken und die vorhandenen Halte- und Parkplätze geordnet zu nutzen. Mit dem Buchungs- und Reservationssystem sowie den vorgesehenen Gebühren werden Anreize geschaffen, unnötige Fahrten und Aufenthalte in der Innenstadt zu reduzieren. Einzelne Fahrten ohne Halt lassen sich jedoch nicht vollständig ausschliessen. Gleichzeitig bleibt die Erreichbarkeit der Altstadt für Reisegruppen gewährleistet. Auch künftig stehen Halteplätze in der Innenstadt

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
				bzw. in Innenstadtnähe zur Verfügung, damit ein geordnetes Ein- und Aussteigen von Reisenden weiterhin möglich bleibt.
7	GB	Das GB und die JA! begrüßen die Ausarbeitung eines Konzepts zum Umgang mit dem Car- und Reisebusverkehr. Die heutige Situation mit Gratisparkplätzen von unterschiedlicher Nutzungsdauer ist unbefriedigend. Reisebusse besetzen wegen ihrer Grösse viel öffentlichen Raum beim Parkieren, deshalb ist es legitim, Parkierungsgebühren zu erheben.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Rückmeldung und Unterstützung des Reisebuskonzepts sowie der vorgesehenen Parkgebühren.
8	SP	Die Stadt Bern mit der Altstadt und weiteren Sehenswürdigkeiten ist ein beliebtes Ziel für Tourist:innen. Auch Sportveranstaltungen und weitere Anlässe führen zahlreiche Menschen nach Bern. Dies ist grundsätzlich erfreulich. Für Gruppenreisen ist der Reisebus/Car ein beliebtes Transportmittel. An Spitzentagen ist das Verkehrsaufkommen beträchtlich. Gerade im Raum Bärenpark (Aargauerstalden, Muristalden) ist die Situation mit den zahlreichen Reisebussen unbefriedigend, unübersichtlich und manchmal auch recht gefährlich. Handlungsbedarf ist gegeben. Deshalb begrüßen und unterstützen wir das vorgeschlagene Reisebuskonzept. Dies umso mehr, als an vielen touristisch interessanten Orten im In- und Ausland Stationierungskonzepte und Parkgebühren üblich sind. Für die Reisebusbranche bringt die Einführung aus unserer Sicht keine Erschwernisse und die Attraktivität der Stadt Bern wird nicht vermindert.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Stellungnahme und die Unterstützung der Zielsetzung des Reisebuskonzepts. Er teilt die Einschätzung, dass die Situation im Bereich Bärengraben an stark frequentierten Tagen unbefriedigend ist und Handlungsbedarf besteht. Das neue Regime trägt diesem Handlungsbedarf mit einer gezielten Lenkung des Reisebusverkehrs sowie einer klaren Trennung von Reisebushalte- und Reisebusparkplätzen Rechnung.
Anerkannte Quartierorganisationen				
9	QLE	Die Delegierten der Quartierkommission Länggasse Engehalbinsel haben gestern 9.2.26 an der Delegiertenversammlung vom Reisebuskonzept Kenntnis genommen. Das Konzept regelt die künftige Parkierung im gesamten Stadtraum. Die QLE Delegierten erachten eine gesamtstädtische Regelung als sinnvoll, nehmen zu den einzelnen Abstellbereichen ausserhalb des Perimeters Stadtteil 2 keine Stellung.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Stellungnahme.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
10	QUAV 4	Die QUAV4 unterstützt die Bestrebungen des Gemeinderats die Parkierung der Reisebusse neu zu regeln. Wir teilen die Ansicht, dass der Reisebusverkehr gegenüber Flugverkehr und privatem motorisierten Autoverkehr als umweltfreundlicher angesehen werden kann. Busse sind meist sehr gut ausgelastet und haben damit eine insgesamt gute Ökobilanz. Da im Neufeld nur ein provisorisches Fern- und Reisebusterminal besteht, dass zu wenig einladend ist, ist es nachvollziehbar, dass Reisebusse möglichst in der Stadt abgestellt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Rückmeldung und grundsätzliche Unterstützung des Reisebuskonzepts.
Leiste				
11	Leist des Untern Stadt Bern (LUS)	Der Leist der Untern Stadt Bern (LUS) begrüsst die Bestrebungen des Gemeinderats, das Reisebusregime in der Stadt Bern neu zu regeln. Eine klare Regelung ist notwendig, um die Verkehrssituation in der Altstadt zu verbessern und gleichzeitig ihre Attraktivität für Touristinnen und Touristen zu sichern.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Rückmeldung.
12	Leist des Untern Stadt Bern (LUS)	Insgesamt ist entscheidend, dass das neue Reisebusregime die besondere Situation der Altstadt berücksichtigt und sowohl zu einer besseren Ordnung des Verkehrs als auch zu guten Rahmenbedingungen für einen funktionierenden und nachhaltigen Tourismus beiträgt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Das Reisebuskonzept verfolgt das Ziel, die besonderen Anforderungen der Altstadt mit den Bedürfnissen eines funktionierenden und nachhaltigen Tourismus in Einklang zu bringen.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften				
13	SeRa	Der SeRa begrüsst die Erstellung eines Konzeptes für Reisebusse in der Stadt Bern. Die aktuelle Situation ist insbesondere an stark frequentierten Tagen an den Hotspot im Perimeter der Altstadt schwierig bis gefährlich. Begrüsst wird insbesondere:	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Stellungnahme und die Unterstützung der Zielsetzung des Reisebuskonzepts. Er teilt die Einschätzung, dass die schrittweise Umsetzung des neuen Regimes sowie die Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld wichtige Voraussetzungen für die künftige Organisation des Reisebusverkehrs darstellen. Das geplante

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		- eine Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit und damit eine erhöhte Aufenthaltsqualität durch Wegfall von unkontrolliertem Parkieren der Reisebusse entlang von Strassen. - eine Entlastung der Innenstadt mit Parkier Möglichkeiten ausserhalb des Zentrums für Reisebusse. - eine Gebührenerhebung und Kontrolle auch an Ein- und Ausstiegsorten (Carhalteplätzen). Der SeRa wünscht sich eine baldmögliche (etappierte) Umsetzung des Konzepts und v.a. auch eine Inbetriebnahme eines neuen und zeitgemässen Fern- und Reisebusterminals Neufeld, damit in der Innenstadt nur noch das Ein- und Ausladen von Reisebusgästen nötig ist.		Regime und der neue Fern- und Reisebusterminal Neufeld sind aufeinander abgestimmt und werden entsprechend weiterverfolgt.
14	SeRa	Der SeRa dankt für die Kenntnisnahme und erwartet zu gegebener Zeit über die weiteren Schritte informiert zu werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	
15	RKBM	Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum Konzept «Car- und Reisebusregime in der Stadt Bern» (Reisebuskonzept). Das Konzept bildet die Grundlage, um ein verträgliches Reisebusaufkommen in der Innenstadt zu ermöglichen und die damit verbundenen Probleme anzugehen. Die Kommission Verkehr unterstützt das Konzept «Car- und Reisebusregime in der Stadt Bern». Es schafft im Zentrum der Region einen klaren Rahmen für den Umgang mit dem Reisebusverkehr und adressiert damit die bestehenden Herausforderungen in der Lenkung.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Stellungnahme und die Unterstützung des Reisebuskonzepts sowie der damit verfolgten Zielsetzung.
16	RKBM	Positiv hervorzuheben ist insbesondere die Kombination aus klar definierten Halte- und Parkierungsregeln, der Einführung eines digitalen Buchungs- und Reservationssystems sowie der Etablierung von Gebühren. Ein zentrales Element bildet die strategische Verlagerung	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Beurteilung des vorgesehenen Reisebusregimes und der damit verfolgten Stossrichtung.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		der Parkierung aus der Innenstadt in periphere Lagen. Die Innenstadt soll künftig primär dem kurzzeitigen Ein- und Aussteigen dienen, während längere Aufenthalte ausserhalb erfolgen, jedoch nach wie vor auf dem Gebiet der Stadt Bern. Diese Stossrichtung ist konsequent und entspricht auch den übergeordneten Zielsetzungen des RGSK 2025: «Der Fern- und Reisebusterminal beim Autobahnan-schluss Neufeld soll ausgebaut werden [...] Dadurch sollen das lo-kale Strassennetz und insbesondere die Innenstadt spürbar vom Carverkehr entlastet werden.»		
Fach- und Interessenverbände				
17	ASTAG	Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG mit über 3'000 Mitgliedern und Partnern im Güter- und Personentransport auf der Strasse, bedankt sich für die Möglichkeit, zum Konzept für ein «Car- und Reisebusregime in der Stadt Bern» (Reisebuskonzept) Stellung nehmen zu können. Die Stellungnahme erfolgt bezugnehmend auf eine breit abgestützte Umfrage unter Schweizer Carunternehmen. Die Rückmeldungen basieren auf praktischen Erfahrungen im tägli-chen Betrieb mit Cars in der Stadt Bern Die Pläne des Stadtrats zu den Carhalte- und Parkplätzen in der Stadt Bern sind für die private Carbranche von zentraler Bedeutung. Die ASTAG Fachgruppe Car sieht derzeit keinen hinreichenden Be-darf, der eine Umsetzung des vorliegenden Reisebuskonzepts recht-fertigen würde. Als Verband und Branche wird zur Kenntnis genommen, dass die Stadt ein gesamtheitliches Regime für den Umgang mit dem Car- und Reisebusverkehr festlegen will. Es geht vor allem um die Entlas-tung von 4 Halte- und Parkmöglichkeiten in der Innenstadt. Für diese Anpassungen ein Buchungs- und Reservationssystem mit Gebühren einzuführen, sehen wir als nicht verhältnismässig an. Die Umsetzung des allfälligen neuen Regimes mit der Verlagerung der Reisebuspar-kierung aus der Innenstadt sowie der massiven Reduzierung der	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme und nimmt die grundsätzliche Beurteilung des Reisebuskonzepts zur Kenntnis. Er hält jedoch an der Einschätzung fest, dass die vorgesehenen Mas-snahmen erforderlich und geeignet sind, um den Reisebusverkehr zu ordnen, unerwünschte Halte- und Parkvorgänge zu reduzieren und die angestrebte Trennung von Halten und Parkieren schritt-weise umzusetzen. Unter Berücksichtigung der von der Reisebus-branche eingebrachten Bedenken wird die Umsetzung jedoch noch konsequenter als ursprünglich vorgesehen etappiert und soll im Sinne einer «lernenden Planung» situationsgerecht an neue Entwicklungen angepasst werden können.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		Parkplätze muss zwingend mit dem Bau des Car-Terminals Bern-Neufeld koordiniert sein.		
18	ASTAG	Mit Blick auf das massive Wachstum des Freizeitverkehrs, beeinflusst vor allem durch die massive Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, macht es ganz grundsätzlich Sinn, die private Carbranche verstärkt in Konzepte der Verkehrsgestaltung einzubeziehen, denn: • Cars fahren überall hin- auch dort, wo es keine Haltestellen von Bahn und Linienbussen gibt. • Dank laufender Modernisierung der Flotten hat sich die Ökobilanz von Cars in den letzten Jahren massiv verbessert. Der Ausstoss an Schadstoffen liegt bei modernen Fahrzeugen der EURO-Normen 5 und 6 bei nahezu Null. • Auch in Bezug auf die CO2-Emissionen gehören Cars erwiesenermassen zu den umweltfreundlichsten Verkehrsmitteln. • Cars eignen sich für alle Fahrgäste, von jung bis alt. Oft wäre Mobilität gar nicht anders möglich. So erfüllen sie nicht zuletzt auch einen sozialen Zweck. • Schliesslich sind Cars sehr sicher unterwegs. Gemäss offiziellen Angaben des Bundes nahm die Zahl der Unfälle in den letzten Jahren stetig ab. Die ganze Branche ist bestrebt, bestmögliche Sicherheit zu gewährleisten- zumal auch eine obligatorische Weiterbildungspflicht (gemäss der Chauffeurzulassungsverordnung CZV) und eine jährliche Fahrzeugkontrolle (MFK) besteht. Cars bündeln eine grosse Anzahl von Fahrgästen und tragen damit zur Reduktion des Individualverkehrs bei. Gleichzeitig leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur lokalen Wertschöpfung, insbesondere in Gastronomie, Detailhandel und Kultur. Eine Verschlechterung der Rahmenbedingungen kann dazu führen, dass wieder vermehrt auf den motorisierten Individualverkehr ausgewichen wird.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung zur Bedeutung des Reisebusverkehrs. Das Reisebuskonzept berücksichtigt die Bedeutung sowie die positiven Aspekte und den Nutzen des Reisebusverkehrs. Die ergänzenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
19	ASTAG	Die Umfrage in der Branche, d.h. unter den Mitgliedern der Fachgruppe Car der ASTAG, zeigt deutlich, dass Bern für viele Schweizer Unternehmen ein regelmässig bis sehr häufig angefahrenes Ziel darstellt. Die Fahrten umfassen Tagesausflüge, Schul- und Vereinsreisen, Bundeshausbesuche sowie touristische Programme. Schweizer Cars übernehmen dabei eine wichtige Zubringerfunktion für den Stadtverkehr und den Tourismus.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass Bern für zahlreiche Schweizer Carunternehmen ein häufig angefahrenes Reiseziel ist. Das Reisebuskonzept trägt dieser Bedeutung Rechnung und verfolgt das Ziel, die Erreichbarkeit der Stadt für Reisebusse auch künftig sicherzustellen sowie den Reisebusverkehr langfristig verträglich zu gestalten.
20	ASTAG	Wir können den Aussagen der Schweizer Branchenvertreter in der von uns initiierten Umfrage entnehmen, dass die heutige Situation grundsätzlich funktioniert. Entsprechend sehen wir keinen unmittelbaren Handlungsbedarf, d.h. der Druck für die Einführung eines aufwändigen Reisebuskonzeptes in der Stadt Bern ist nicht gegeben. Der Vergleich zu den zitierten Städten wie Luzern oder Interlaken, wo die Verkehrssituation eine ganz andere ist, hinkt. Als Verband vertreten wir die Interessen unserer Mitglieder in der gesamten Schweiz und Daniel Gast, Mitglied des Carreiseverbands Bern-Solothurn sowie Marc Dysli, Vizepräsident der Fachgruppe Car der ASTAG, sind in regem Austausch mit der Stadt Bern. Für unsere Mitglieder sind wir an realistischen Möglichkeiten interessiert, die auch in der Praxis umsetzbar sind: zwingend notwendig sind gesicherte Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in Zentrumsnähe, gut erreichbare und fair bepreiste Parkplätze sowie Lösungen, die keine zusätzlichen Leerfahrten verursachen. Die Carbranche zeigt sich kompromissbereit, erwartet jedoch praktikable, verhältnismässige und partnerschaftliche Rahmenbedingungen. Wir vermissen ein klar ausgearbeitetes Konzept mit Angaben zum genauen Zeitplan sowie genau definierter Infrastruktur.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Der Gemeinderat nimmt die Einschätzung der Branche zur Kenntnis, teilt sie jedoch nicht. Er erachtet die vorgesehenen Massnahmen als erforderlich und verhältnismässig. Die Hinweise zu einer praxistauglichen Umsetzung sowie zu Zeitplan und Infrastruktur werden im Rahmen der weiteren Schritte geprüft und konkretisiert. Die Umsetzung soll deshalb noch konsequenter als bisher geplant etappiert sowie unter Einbezug der Branche erfolgen und wo nötig den aktuellen Anforderungen angepasst werden. Dazu laufen bereits Gespräche mit dem Carverband Bern-Solothurn.
21	AWAG	Ziel des Reisebuskonzept Das vorgeschlagene Reisebuskonzept verfolgt im Hinblick auf das geplante Fern- und Reisebusterminal Neufeld eine Entlastung der Innenstadt und soll zu einer Verkehrsberuhigung führen. Damit soll	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Kenntnisnahme und die Rückmeldung zum Reisebuskonzept.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		ein unkoordiniertes Ein- und Aussteigen sowie ein wildes Parkieren namentlich in der Innenstadt vermieden werden, womit die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität verbessert werden sollen.		
22	AWAG	Zu den Zielsetzungen des Reisebuskonzepts Die unter Ziffer 2.2 geschilderten Ziele sollten unseres Erachtens mit dem gewählten zweistufigen Vorgehen erreicht werden können. Insbesondere wird vermieden werden können, dass Reisebusse über längere Zeit (mehr als 15 Minuten) an einem Ort verweilen. Allerdings ist zu bedenken, dass das nach wie vor mögliche Ein- und Aussteigenlassen an Halteplätzen (welche für eine touristische Bewirtung zwingend sind) zahlreiche Leerfahrten hin und von ausserhalb des Stadtzentrums gelegenen Parkplätzen generieren wird, mit den entsprechenden Folgen (Schadstoffausstoss, Lärmemissionen, Befahren von Engstellen mit Auswirkungen auf den übrigen Verkehr, allgemeines Unfallrisiko, etc.). Zudem ist das gesetzlich vorgeschriebene Erfordernis der Ruhezeit für Carchauffeure nicht zu unterlaufen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Zustimmung zu den Zielsetzungen des Reisebuskonzepts. Mit dem neuen Regime sollen zusätzliche Leerfahrten infolge der Verlagerung der Parkierung möglichst vermieden werden. Hierzu stehen auch künftig Reisebusparkplätze an innenstadtnahen sowie gut erschlossenen Standorten zur Verfügung. Das neue Halte- und Parkregime ist darauf ausgerichtet, diese verstärkt zu nutzen und dadurch die Fahrdistanzen zwischen den Halte- und Parkstandorten möglichst kurz zu halten. Die Einhaltung der gesetzlichen Ruhezeiten liegt in der Verantwortung der Reisebusunternehmen bzw. der Chauffeur*innen. Das neue Reisebusregime schafft hierfür geeignete Rahmenbedingungen, indem ausreichend Reisebusparkplätze zur Verfügung stehen und diese je nach betrieblichem Ablauf direkt angefahren werden können. Der Konzeptentwurf wurde hinsichtlich der Haltezeiten und der vorgesehenen Lenkungsmaßnahmen weiter präzisiert. Die gebührenfreie Haltezeit für den Ein- und Ausstieg wird auf 30 Minuten erhöht.
23	AWAG	Zu den Eckwerten des Reisebuskonzepts Eine Umsetzung des Reisebuskonzepts in Etappen erscheint sinnvoll. Die angestrebten Ziele können somit zumindest teilweise erreicht werden, noch ohne dass der geplante Fern- und Reisebusterminal in Betrieb ist. Dass die Systementwicklung mit den vorgesehenen Aufwärtskompatibilitäten mit der AWAG als heutiger Betreiberin des provisorischen Car-Terminals und als vorgesehener Betreiberin	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Zustimmung zur etappierten Umsetzung des Reisebuskonzepts sowie zur vorgesehenen Abstimmung mit dem künftigen Fern- und Reisebusterminal Neufeld. Die Koordination beider Projekte ist gewährleistet und erfolgt im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung. Dazu fanden in der Zwischenzeit bereits erste Gespräche statt.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		des künftigen Fern- und Reisebusterminals abgestimmt werden soll, wird ausdrücklich begrüsst.		
24	Bern City	Wir danken für die Möglichkeit, zum «Reisebuskonzept» Stellung zu nehmen. Als Interessenvertretung der Innenstadtbetriebe setzt sich BernCity für eine gut erreichbare, wirtschaftlich funktionierende und attraktive Innenstadt ein. Der Reisebusverkehr ist dabei ein wichtiger Bestandteil für den Tourismus, den Detailhandel und die Gastronomie. Grundsätzlich anerkennt BernCity den Bedarf einer besseren Organisation des Reisebusverkehrs. Gleichzeitig ist entscheidend, dass die Innenstadt als Zielort weiterhin gut erreichbar bleibt und nicht durch zu restriktive Massnahmen an Attraktivität verliert.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die grundsätzliche Zustimmung zum Reisebuskonzept.
25	Bern City	Bedeutung des Reisebusverkehrs für die Innenstadt Der Reisebusverkehr bringt regelmässig grosse Besuchergruppen in die Stadt Bern, insbesondere in die Altstadt und zu zentralen Sehenswürdigkeiten. Diese Gäste sind für den Detailhandel, die Gastronomie und den Tourismus von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung. Aus Sicht von BernCity ist daher zentral, dass der Reisebusverkehr nicht primär eingeschränkt, sondern gezielt gelenkt und ermöglicht wird. Ein gut organisiertes Regime soll die Ankunft in der Innenstadt vereinfachen und nicht erschweren.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass der Reisebusverkehr für den Tourismus sowie für zahlreiche Betriebe in der Innenstadt von grosser Bedeutung ist. Ziel des neuen Regimes ist es, den Reisebusverkehr nicht zu verhindern, sondern gezielt zu lenken und die Nutzung der vorhandenen Halte- und Parkierungsmöglichkeiten besser zu organisieren. Mit dem Buchungs- und Reservationssystem sowie den vorgesehenen Halte- und Parkierungsmöglichkeiten werden klare und verlässliche Rahmenbedingungen für den Reisebusverkehr geschaffen. Dadurch sollen die Organisation und Abwicklung des Reisebusverkehrs verbessert werden.
26	Bern City	Lenkung statt Verdrängung BernCity unterstützt grundsätzlich eine bessere Steuerung des Reisebusverkehrs mittels Digitalisierung, Reservationssystemen und klarer Strukturierung der Halteplätze. Zentral ist jedoch, dass diese Instrumente der Lenkung dienen und nicht zu einer faktischen Verdrängung aus der Innenstadt führen. Die	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat begrüsst die Unterstützung der vorgesehenen Instrumente zur Steuerung des Reisebusverkehrs. Das Buchungs- und Reservationssystem sowie die vorgesehene Trennung zwischen Reisebushalte- und -parkplätzen dienen der gezielten Lenkung des Reisebusverkehrs. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für Reisegruppen bleibt dabei weiterhin gewährleistet.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		Innenstadt muss weiterhin als Zielraum für Reisebusse attraktiv und praktikabel erreichbar bleiben.		
27	Bern City	Wettbewerbsfähigkeit Im interstädtischen Vergleich zeigt sich, dass Städte mit attraktiven und gut zugänglichen Haltepunkten für Reisebusse stärker von touristischen Frequenzen profitieren. Ein zu restriktives Regime kann dazu führen, dass Reiseveranstalter alternative Destinationen bevorzugen. BernCity weist deshalb darauf hin, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Innenstadt im nationalen Tourismusumfeld erhalten bleiben muss.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass eine gute Erreichbarkeit für Reisegruppen ein wichtiger Standortfaktor für den Tourismus ist.
28	Bern City	Fazit BernCity unterstützt die Zielsetzung eines geordneten und modernen Reisebusregimes. Gleichzeitig ist entscheidend, dass die Innenstadt als zentraler Zielort weiterhin direkt und attraktiv für Reisebusse erreichbar bleibt. Wir bitten die Stadt Bern daher, im weiteren Prozess insbesondere zu berücksichtigen: • Erhalt gut erreichbarer und zentraler Haltemöglichkeiten in der Innenstadt • Sicherstellung der direkten Anbindung zentraler Sehenswürdigkeiten • Ausgewogene Lenkung statt Verdrängung des Reisebusverkehrs • Wettbewerbsfähige und einfache Gebührenstruktur • Berücksichtigung der touristischen Wertschöpfung sowie der Aufenthaltsdauer von Reisegruppen in der Innenstadt Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Unterstützung der Zielsetzung des Reisebuskonzepts. Die genannten Anliegen wurden bei der Erarbeitung des Konzepts berücksichtigt. Das neue Regime verfolgt das Ziel, die Erreichbarkeit der Innenstadt für Reisegruppen weiterhin sicherzustellen und den Reisebusverkehr gezielt zu lenken. Gleichzeitig werden mit dem Buchungs- und Reservationssystem, den vorgesehenen Reisebushalte- und Reisebusparkplätzen sowie einer einheitlichen Gebührenregelung verlässliche Rahmenbedingungen für den Reisebusverkehr geschaffen.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
29	Carverband Bern-Solothurn	Der Carverband Bern-Solothurn bedankt sich für die Möglichkeit, zum Konzept für ein «Car- und Reisebusregime in der Stadt Bern» (Reisebuskonzept) Stellung nehmen zu können. Die Stellungnahme erfolgt bezugnehmend auf eine breit abgestützte Umfrage unter Schweizer Carunternehmen. Die Rückmeldungen basieren auf praktischen Erfahrungen im täglichen Betrieb mit Cars in der Stadt Bern. Die Pläne des Stadtrats zu den Carhalte- und Parkplätzen in der Stadt Bern sind für die private Carbranche von zentraler Bedeutung. Der Carverband Bern-Solothurn sieht derzeit keinen hinreichenden Bedarf, der eine Umsetzung des vorliegenden Reisebuskonzepts rechtfertigen würde. Als Verband und Branche nehmen wir zur Kenntnis, dass die Stadt ein gesamtheitliches Regime für den Umgang mit dem Gar- und Reisebusverkehr festlegen will. Es geht vor allem um die Entlastung von 4 Halte- und Parkmöglichkeiten in der Innenstadt. Für diese Anpassungen ein Buchungs- und Reservationssystem mit Gebühren einzuführen, sehen wir als nicht verhältnismässig an. Die Umsetzung des allfälligen neuen Regimes mit der Verlagerung der Reisebusparkierung aus der Innenstadt sowie der massiven Reduzierung der Parkplätze muss zwingend mit dem Bau des Car Terminals Bern-Neufeld koordiniert sein.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme und nimmt die grundsätzliche Beurteilung des Reisebuskonzepts zur Kenntnis. Er hält jedoch an der Einschätzung fest, dass die vorgesehenen Massnahmen erforderlich und geeignet sind, um den Reisebusverkehr zu ordnen, unerwünschte Halte- und Parkvorgänge zu reduzieren und die angestrebte Trennung von Halten und Parkieren schrittweise umzusetzen. Das neue Fern- und Reisebusterminal Neufeld ist zentraler Bestandteil des Konzepts. Dazu werden dem Stadtrat parallel entsprechende Bau-, Planungs- und Finanzierungsvorlagen unterbreitet.
30	Carverband Bern-Solothurn	1. Verkehrstechnische, ökologische und wirtschaftliche Bedeutung des privaten Cars Mit Blick auf das massive Wachstum des Freizeitverkehrs, beeinflusst vor allem durch die massive Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, macht es ganz grundsätzlich Sinn, die private Carbranche verstärkt in Konzepte der Verkehrsgestaltung einzubeziehen, denn: • Cars fahren überall hin - auch dort, wo es keine Haltestellen von Bahn und Linienbussen gibt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung zur Bedeutung des Reisebusverkehrs. Das neue Regime berücksichtigt die Bedeutung sowie die positiven Aspekte und den Nutzen des Reisebusverkehrs. Die ergänzenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		• Dank laufender Modernisierung der Flotten hat sich die Ökobilanz von Cars in den letzten Jahren massiv verbessert. Der Ausstoss an Schadstoffen liegt bei modernen Fahrzeugen der EURO-Normen 5 und 6 bei nahezu Null. • Auch in Bezug auf die CO2-Emissionen gehören Cars erwiesenermassen zu den umweltfreundlichsten Verkehrsmitteln. • Cars eignen sich für alle Fahrgäste, von jung bis alt. Oft wäre Mobilität gar nicht anders möglich. So erfüllen sie nicht zuletzt auch einen sozialen Zweck. • Schliesslich sind Cars sehr sicher unterwegs. Gemäss offiziellen Angaben des Bundes nahm die Zahl der Unfälle in den letzten Jahren stetig ab. Die ganze Branche ist bestrebt, bestmögliche Sicherheit zu gewährleisten - zumal auch eine obligatorische Weiterbildungspflicht (gemäss der Chauffeurzulassungsverordnung CZV) und eine jährliche Fahrzeugkontrolle (MFK) besteht. Cars bündeln eine grosse Anzahl von Fahrgästen und tragen damit zur Reduktion des Individualverkehrs bei. Gleichzeitig leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur lokalen Wertschöpfung, insbesondere in Gastronomie, Detailhandel und Kultur. Eine Verschlechterung der Rahmenbedingungen kann dazu führen, dass wieder vermehrt auf den motorisierten Individualverkehr ausgewichen wird.		
31	Carverband Bern-Solothurn	2. Bedeutung der Stadt Bern für den Reisebusverkehr Die Umfrage in der Branche, d.h. unter den Mitgliedern der Fachgruppe Car der ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, zeigt deutlich, dass Bern für viele Schweizer Unternehmen ein regelmässig bis sehr häufig angefahrenes Ziel darstellt. Die Fahrten umfassen Tagesausflüge, Schul- und Vereinsreisen, Bundeshausbesuche sowie touristische Programme. Schweizer Cars übernehmen dabei eine wichtige Zubringerfunktion für den Stadtverkehr und den Tourismus.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass Bern für zahlreiche Schweizer Carunternehmen ein häufig angefahrenes Reiseziel ist. Das Reisebuskonzept trägt dieser Bedeutung Rechnung und verfolgt das Ziel, die Erreichbarkeit der Stadt für Reisebusse auch künftig sicherzustellen sowie den Reisebusverkehr langfristig verträglich zu gestalten.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
32	Carverband Bern-Solothurn	Schlussbemerkung Wir können den Aussagen der Schweizer Branchenvertreter in der von uns initiierten Umfrage entnehmen, dass die heutige Situation grundsätzlich funktioniert. Entsprechend sehen wir keinen unmittelbaren Handlungsbedarf, d.h. der Druck für die Einführung eines aufwändigen Reisebuskonzeptes in der Stadt Bern ist nicht gegeben. Der Vergleich zu den zitierten Städten wie Luzern oder Interlaken, wo die Verkehrssituation eine ganz andere ist, hinkt. Als Verband Bern-Solothurn vertreten wir die Interessen unserer Mitglieder und Daniel Gast, Mitglied des Carreiseverbands Bern-Solothurn sowie Marc Dysli, sowohl Mitglied des Carreiseverbands Bern-Solothurn wie auch Vizepräsident der Fachgruppe Car der ASTAG, sind in regem Austausch mit der Stadt Bern. Für unsere Mitglieder sind wir an realistischen Möglichkeiten interessiert, die auch in der Praxis umsetzbar sind: zwingend notwendig sind gesicherte Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in Zentrumsnähe, gut erreichbare und fair bepreiste Parkplätze sowie Lösungen, die keine zusätzlichen Leerfahrten verursachen. Die Carbranche zeigt sich kompromissbereit, erwartet jedoch praktikable, verhältnismässige und partnerschaftliche Rahmenbedingungen. Wir vermissen ein klar ausgearbeitetes Konzept mit Angaben zum genauen Zeitplan sowie genau definierter Infrastruktur. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen bei Rückfragen gerne zu Verfügung.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Der Gemeinderat nimmt die Einschätzung der Branche zur Kenntnis, wonach die heutige Situation grundsätzlich gut funktioniert und kein unmittelbarer Handlungsbedarf gesehen wird. Er erachtet die vorgesehenen Massnahmen jedoch als erforderlich und verhältnismässig. Die Hinweise zu einer praxistauglichen Umsetzung sowie zu Zeitplan und Infrastruktur werden im Rahmen der weiteren Schritte geprüft und konkretisiert. Die Umsetzung soll deshalb noch konsequenter als bisher geplant etappiert sowie unter Einbezug der Branche erfolgen und wo nötig den aktuellen Anforderungen angepasst werden. Dazu laufen bereits Gespräche mit dem Carverband Bern-Solothurn.
33	HIV	An mehreren Stellen wird die Umsetzung des Konzepts in direkte Abhängigkeit zum Ausbau des Carterminals Bern-Neufeld gestellt. Gleichzeitig werden jedoch Etappierungen und Zielsetzungen formuliert, die losgelöst von den hierfür notwendigen politischen Entscheidungen erscheinen. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind zeitlich und inhaltlich zwingend mit der Realisierung des Carterminals	Wird nicht berücksichtigt.	Das neue Fern- und Reisebusterminal ist zentraler Bestandteil des neuen Regimes. Dem Gemeinderat ist wichtig, dass die Einführung der Gebühren, des Buchungs- und Reservationssystem sowie des neuen Reisebusregimes mit Halten in der Innenstadt und Parkieren in den Aussenquartieren zeitnah und in einem ersten Schritt noch losgelöst von der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld erfolgt. Dadurch kann das neue

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		abzustimmen und sollten erst im Einklang mit dessen effektiver Umsetzung eingeführt werden.		Regime unter realen Bedingungen erprobt sowie dessen Wirkung fortlaufend beobachtet und ausgewertet werden. Die gewonnenen Erkenntnisse zur Akzeptanz, zu Verhaltensänderungen und zur Praxistauglichkeit der Massnahme bilden eine Grundlage, um das neue Regime bis zur Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals bei Bedarf weiterzuentwickeln und anzupassen.
34	HIV	[...] Diese und weitere Punkte verdeutlichen, dass der vorliegende Konzeptentwurf in wesentlichen Teilen unausgereift ist. Er enthält inkonsistente Annahmen, berücksichtigt zentrale Abhängigkeiten ungenügend und lässt entscheidungsrelevante Fragen offen. Entsprechend ist das Konzept nochmals zu überarbeiten.	Wird zur Kenntnis genommen.	Bei dem in die öffentliche Vernehmlassung geschickten Konzept handelt es sich um einen Entwurf. Die weiteren Schritte werden unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Vernehmlassung, der Erkenntnisse aus den mittlerweile durchgeführten Monitorings sowie weiterer Abklärungen fortlaufend überarbeitet und weiterentwickelt. Dabei ist im Sinne einer «lernenden Planung» ein konsequent etappiertes Vorgehen geplant.
35	HIV	Wir empfehlen nach dem Gesagten folgende Änderungen: • Keine Einführung vor Inbetriebnahme Carterminal Neufeld • Differenzierte Regelung nach Nutzungsarten • Sicherstellung zentraler Ein-/Ausstiegsorte • Verhältnismässige Gebühren ohne versteckte Lenkungswirkung • Nachweis des tatsächlichen Handlungsbedarfs (Datengrundlage)	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat hat das geplante Regime unter Berücksichtigung der Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung, der mittlerweile durchgeführten Erhebungen sowie weiterer fachlicher Abklärungen weiterentwickelt. Vorgesehen ist eine schrittweise Einführung der neuen Massnahmen. Die Einführung der Gebühren, des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Trennung von Halten in der Innenstadt und Parkieren in den Aussenquartieren erfolgt jedoch bewusst bereits vor der Realisierung des Fern- und Reisebuskonzepts Neufeld, damit die neuen Massnahmen unter realen Bedingungen erprobt und deren Auswirkungen beurteilt werden können. An diesem Vorgehen hält der Gemeinderat fest. Der Gemeinderat will sich mit der Anpassung des Gebührenreglements (Gebührenrahmen) den notwendigen Handlungsspielraum schaffen, um die Gebühren differenziert auszugestalten; dazu wird er auf den Umsetzungsstart hin eine Verordnung erlassen. Zentrale Ein- und Ausstiegsorte bleiben auch mit dem neuen Reisebusregime gewährleistet. Das Halten zum Ein- und Aussteigen bleibt an vorgesehenen Standorten in der Innenstadt möglich,

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
				wodurch die wichtigsten touristischen Sehenswürdigkeiten weiterhin gut erreichbar sind. Das längerfristige Parkieren wird demgegenüber grundsätzlich in die Aussenquartiere verlagert. Für die Reisebusparkgebühr wird im städtischen Gebührenreglement eine formell-gesetzliche Grundlage geschaffen. Diese erlaubt es, das Gebührenmodell mit einer Lenkungswirkung auszugestalten. Seit der Eröffnung der Vernehmlassung wurden mehrere Erhebungen zum Reisebusverkehr durchgeführt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weiteren Schritte ein und bilden die Grundlage für die weitere Ausgestaltung des Reisebusregimes. Die Auswirkungen werden fortlaufend beobachtet und ausgewertet, sodass das Reisebusregime im Sinne einer «lernenden Planung» bei Bedarf weiterentwickelt und angepasst werden kann.
36	KMU	Wir danken für die Gelegenheit, zum Konzept für ein «Car- und Reisebusregime in der Stadt Bern» (Reisebuskonzept) eine Stellungnahme abgeben zu können. Im Grundsatz ist es nachvollziehbar, dass die Stadt ein gesamtheitliches Regime für den Umgang mit dem Car- und Reisebusverkehr sucht. Es scheint dabei jedoch primär um die Absicht zu gehen, die Innenstadt (UNESCO-geschützte Berner Altstadt) von den vier bestehenden Halte- und Parkmöglichkeiten für Cars und Reisebusse möglichst umfassend zu befreien (s. Kapitel 2.2). Dies obschon kaum eine besondere Belastung der Berner Innenstadt vom Car und Reisebusverkehr ausgeht. Dies mittels genereller Einschränkungen zu Lasten aller und geltend für alle Halte- und Parkmöglichkeiten, ohne Differenzierung und ohne echte Prüfung, ob Handlungsbedarf besteht. Im Hinblick aufwachsenden Tourismusverkehr und potenzielle, künftige Mehrbelastungen, die allerdings zuvor zu beziffern wären, kann eine Reduktionsabsicht als vertretbar diskutiert werden. Jedoch sollte dies differenziert erfolgen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme. Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebuskonzepts wurde der ursprüngliche Konzeptansatz weiterentwickelt. Die Einführung der neuen Massnahmen soll noch konsequenter als bisher geplant schrittweise erfolgen. Die Übergangsphase bis zur Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals Neufeld dient im Sinne einer «lernenden Planung» dazu, Erfahrungen zu sammeln und die Auswirkungen der Massnahmen zu beurteilen und wo nötig Anpassungen vorzunehmen. Seit der Eröffnung der Vernehmlassung wurden mehrere Erhebungen zum Reisebusverkehr durchgeführt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weiteren Schritte ein und bilden die Grundlage für die weitere Ausgestaltung des Reisebusregimes. Die Auswirkungen werden fortlaufend beobachtet und ausgewertet, sodass das Reisebusregime im Sinne einer «lernenden Planung» bei Bedarf weiterentwickelt und angepasst werden kann.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
37	KMU	In der Ausgangslage wird eingangs der Reisebusverkehr als umweltfreundlich und flächeneffizient gepriesen. Der kollektive Transport sei per se wünschenswerter als Individualreisen mit Flugzeugen, Mietautos oder Kleinbussen. Cars und Fernbusse werden gar als ergänzendes Angebot zum öffentlichen Verkehr bezeichnet. Festgestellt wird auch, dass insbesondere im Carverkehr die vorhandenen Kapazitäten in der Regel gut genutzt werden, da die Busse meist sehr gut ausgelastet seien und damit eine insgesamt gute Ökobilanz erreicht würde. Weiter richte sich der Fernverkehr zudem häufig an Menschen mit tieferem Einkommen und geringeren Komfortansprüchen. Vor diesem Hintergrund ist die Stossrichtung der Verdrängung des Reisebusverkehrs aus zentraleren Stadtgebieten, wo dessen Nutzung für die Menschen einfach und praktisch wäre, nicht nachzuvollziehen und widersprüchlich. Die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs finden ihre Haltestellen immer an den privilegiertesten Standorten, auch wenn deren Auslastung ausserhalb der Stosszeiten weitaus schlechter und diese damit weniger ökologisch sind. Hier fragt es sich, ob die Verfolgung der eigentlichen Zielsetzungen einer übereilten Lösungsentscheidung zum Opfer gefallen sind. [...]	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat anerkennt, dass der Reisebusverkehr im Vergleich zum Flugverkehr sowie zum motorisierten Individualverkehr hinsichtlich Umwelt- und Flächeneffizienz Vorteile aufweist. Gleichzeitig beanspruchen Reisebusse insbesondere beim Manövrieren und Parkieren vergleichsweise viel Raum, wodurch Nutzungskonflikte entstehen können. Das neue Regime berücksichtigt beide Aspekte und schafft damit die Grundlage für eine Regelung, die sowohl den Vorteilen des Reisebusverkehrs als auch den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum Rechnung trägt.
38	KMU	[...] Diesbezüglich sind unseres Erachtens die Ausgangslage und die Grundhaltung im vorliegenden Konzeptentwurf mangelhaft und mit voreilig gesetzten Prämissen behaftet. Es sollte auch nicht ausschliesslich der Ansatz von Einschränkungen und Verboten verfolgt werden, sondern auch - bzw. vor allem - Lösungen, die auf Anreizsystemen beruhen. Soviel zum Eingang des Dokuments und zum Grundsätzlichen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Ziele in der Innenstadt bleiben für Reisebusse auch künftig erreichbar. Mit dem neuen Reisebusregime können Reisebusse dort künftig während bis zu 30 Minuten (statt wie bisher geplant 15 Minuten) halten. Zudem bleiben Halte- und Parkierungsmöglichkeiten in Zentrumsnähe erhalten und gewährleisten auch künftig eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt. Ergänzend zu den regulatorischen Massnahmen setzt das Reisebuskonzept bewusst auch auf Anreize. Mit dem Fern- und Reisebusterminal Neufeld soll eine auf die Bedürfnisse des Reisebusverkehrs ausgerichtete Infrastruktur für längere Aufenthalte geschaffen werden.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
39	KMU	[...] Dies sind nur einige Punkte, welche verdeutlichen, dass der vorliegende Konzeptentwurf nicht durchdacht ist, unausgeglichene Ideen enthält, Abhängigkeiten und prozessuale Bedingungen verkennt, mehrere Widersprüche aufweist und zu viele inhaltliche Fragen unbehandelt lässt. Die Annahme liegt nahe, dass das Dokument mit wenig Ressourcen in relativ kurzer Zeit erstellt werden musste.	Wird zur Kenntnis genommen.	Das neue Regime wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung fortlaufend weiterentwickelt und konkretisiert. Dabei fliessen sowohl die Rückmeldungen aus der Vernehmlassung als auch die Erkenntnisse aus den durchgeführten Erhebungen und der schrittweisen Einführung der neuen Massnahmen in die weitere Ausgestaltung des Regimes ein.
40	KMU	Letztlich muss zur Form des Dokuments zusammenfassend festgehalten werden: Wir begrüssen grundsätzlich pragmatische Ansätze. Solche müssen jedoch die zentralen Fakten beinhalten und aus diesen logische Schlüsse ableiten, um eine brauchbare Entscheidungsgrundlage darzustellen. Dies ist mit dem vorliegenden Konzeptentwurf leider nicht gelungen, das Dokument ist in der vorliegenden Form keine tragfähige Entscheidungsgrundlage. Wir empfehlen dringend: - Keine Einführung vor Inbetriebnahme Carterminal Neufeld - Differenzierte Regelung nach Nutzungsarten - Sicherstellung zentraler Ein-/Ausstiegsorte - Verhältnismässige Gebühren ohne versteckte Lenkungswirkung - Nachweis des tatsächlichen Handlungsbedarfs (Daten!) Wir danken im Voraus für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme sowie für Ihre Einleitung der anzustellenden Überarbeitung des Reisebuskonzepts und stehen für allfällige Fragen gerne zur Verfügung.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat hat den Konzeptentwurf unter Berücksichtigung der Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung, der mittlerweile durchgeführten Erhebungen sowie weiterer fachlicher Abklärungen weiterentwickelt. Das überarbeitete Vorgehen sieht eine schrittweise Einführung der neuen Massnahmen vor. Die Einführung der Gebühren, des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Trennung von Halten in der Innenstadt und Parkieren in den Aussenquartieren erfolgt indes bewusst bereits vor der Realisierung des Fern- und Reisebuskonzepts Neufeld, damit die neuen Massnahmen im Sinne einer «lernenden Planung» unter realen Bedingungen erprobt, deren Auswirkungen beurteilt und nötigenfalls Anpassungen vorgenommen werden können. Der Gemeinderat will sich mit der Anpassung des Gebührenreglements (Gebührenrahmen) den notwendigen Handlungsspielraum schaffen, um die Gebühren differenziert auszugestalten; dazu wird er auf den Umsetzungsstart hin eine Verordnung erlassen. Zentrale Ein- und Ausstiegsorte bleiben auch mit dem neuen Reisebusregime gewährleistet. Das Halten zum Ein- und Aussteigen bleibt an vorgesehenen Standorten in der Innenstadt möglich, wodurch die wichtigsten touristischen Sehenswürdigkeiten weiterhin gut erreichbar sind. Das längerfristige Parkieren wird demgegenüber grundsätzlich in die Aussenquartiere verlagert. Für die Reisebusparkgebühr wird im städtischen Gebührenreglement eine formell-gesetzliche Grundlage geschaffen. Diese erlaubt

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
				es, das Gebührenmodell mit einer Lenkungswirkung auszugestalten. Seit der Eröffnung der Vernehmlassung wurden mehrere Erhebungen zum Reisebusverkehr durchgeführt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weiteren Schritte ein und bilden die Grundlage für die weitere Ausgestaltung des Reisebusregimes. Die Auswirkungen werden fortlaufend beobachtet und ausgewertet, sodass das Reisebusregime im Sinne einer «lernenden Planung» bei Bedarf weiterentwickelt und angepasst werden kann.
41	SEV	Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zum Reisebuskonzept der Stadt Bern. Gerne nimmt der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, die Möglichkeit zur Stellungnahme wahr. Als Gewerkschaft des Verkehrspersonals setzen wir uns für faire Arbeitsbedingungen und mehr sozialen Schutz im öffentlichen und kollektiven Verkehr ein. Eine Regelung des Car- und Reisebusverkehrs begrüssen wir deshalb. Das Reisebuskonzept und das geplante neue Fern- und Reisebusterminal Neufeld können hier einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Angestellten leisten. In diesem Sinne unterstützen wir das vorliegende Reisebuskonzept. Eine klare Regelung und Koordination der Halte- und Parkplätze mit Hilfe eines zeitgemässen Buchungssystems mit Reservationspflicht, Parkgebühren und die Neugestaltung des Terminals Neufeld bewerten wir positiv. [...]	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Stellungnahme und die Unterstützung des Reisebuskonzepts. Er teilt die Einschätzung, dass klare Regelungen, ein Buchungs- und Reservationssystem sowie der geplante Fern- und Reisebusterminal Neufeld zu einer geordneten Abwicklung des Reisebusverkehrs beitragen. Die vorgesehenen Massnahmen schaffen klare Rahmenbedingungen für den Reisebusverkehr.
42	SEV	Das allein wird aber nicht genügen, um gute Arbeitsbedingungen zu gewährleisten. Aus unserer Sicht muss das Reisebuskonzept deshalb über die vorgesehenen Massnahmen hinausgehen und auch die Einhaltung von orts- und branchenüblichen Arbeitsbedingungen sowie den konsequenten Vollzug des Gesundheitsschutzes einschliessen. Im Folgenden gehen wir ausführlich auf die einzelnen Punkte des Konzepts ein.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat hält fest, dass das Reisebuskonzept die Organisation und Lenkung des Reisebusverkehrs regelt. Fragen zur Einhaltung orts- und branchenüblicher Arbeitsbedingungen sowie zum Gesundheitsschutz sind nicht Gegenstand des verkehrlichen Regimes.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
43	SEV	Car- und Reisebusse sind wichtige Verkehrsträger im internationalen Fernverkehr und im Gelegenheitsverkehr mit ausländischen Tourist:innen. Der internationale Fernbusverkehr bietet kosten günstigen Linienverkehr in Europa. Gemäss der Studie zum internationalen Personenverkehr (Bahn/Bus) der Hochschule Luzern und der KCW GmbH von 2017 lassen sich vier Linienkonzepte unterscheiden: grenzüberschreitender Nahverkehr, Flughafenzubringer, Heimatverkehr und schnelle Direktverbindungen zwischen Metropolen. Der grenzüberschreitende Nahverkehr ist für die Stadt Bern kaum relevant. Im Gelegenheitsverkehr lassen sich Auftrags- und Reiseveranstaltungsgeschäft unterscheiden. Beide sind am Standort Bern vertreten, wobei sich hier der Handlungsbedarf für ein Reisebuskonzept vor allem aus dem Auftragsgeschäft ergibt. Der Car- und Reisebusverkehr in der Innenstadt ist hauptsächlich auf ausländische Touristen auf Europa-Rundreise zurückzuführen. Es ist zu vermuten, dass sowohl der internationale Fernbusverkehr als auch der touristische Gelegenheitsverkehr in den letzten Jahren zugenommen haben. Währenddem ist der nationale Fernbusverkehr nach kurzer Zeit bereits wieder eingestellt worden. Das Beispiel von Eurobus-Swiss Express hat gezeigt, dass der nationale Fernbusverkehr in der Schweiz keine Rolle spielt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme und die Einschätzung.
44	SEV	Sowohl das Geschäftsmodell im internationalen Fernbusverkehr als auch dasjenige im Gelegenheitsverkehr mit ausländischen Touristen basiert auf tiefen Produktionskosten. Insbesondere die tiefen Lohnkosten drücken die Gesamtkosten massiv nach unten, was es erst möglich macht zu diesen tiefen Preisen zu produzieren. Folglich sind die Arbeits- und Lohnbedingungen im Fernbusverkehr notorisch schlecht, wie die Beispiele von Flixbus oder eben auch Eurobus zeigen. Gezielte Kontrollen der Kantonspolizei von Reisebussen bestätigen diese Einschätzungen. Verstösse gegen die Lenk- und Ruhezeit-Vorschriften werden regelmässig festgestellt, ebenso Sicherheitsmängel an Fahrzeugen. Die zuständigen Behörden sind in der Pflicht die Einhaltung der arbeits- und sicherheitsrechtlichen Bestimmungen	Wird nicht berücksichtigt.	Der Gemeinderat hält fest, dass das Reisebusregime die Organisation und Lenkung des Reisebusverkehrs regelt. Fragen zur Einhaltung arbeits- und sicherheitsrechtlicher Bestimmungen sowie zu den Arbeitsbedingungen der Chauffeurinnen und Chauffeurs sind nicht Gegenstand des verkehrlichen Regimes. Mit den vorgesehenen Massnahmen werden Rahmenbedingungen für einen geordneten Reisebusverkehr geschaffen, ohne die Einhaltung der geltenden arbeits- und sicherheitsrechtlichen Vorgaben zu erschweren. Die Anforderungen an den Fern- und Reisebusterminal sind nicht Gegenstand des Reisebuskonzepts und werden im Rahmen des

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		in der Schweiz sicherzustellen, in dem sie Kontrollen durchführen bzw. wenn nötig entsprechende Massnahmen ergreifen. Wir sehen diesbezüglich auch die Stadt Bern in der Verantwortung, präventiv Vorkehrungen zu treffen, um Sozial- und Lohndumping auf Stadtgebiet, wenn immer möglich zu verhindern. Dies gilt ebenso für die Belange des Gesundheitsschutzes und der Betriebssicherheit. Insbesondere Bus- und Carchauffeur:innen sind stärker Gesundheitsrisiken ausgesetzt als andere Berufsgruppen. Verschiedene internationale Studien belegen das. Die Arbeitsbedingungen tragen wesentlich zu den Berufs- und Umweltrisiken bei. Eine angemessene betriebliche Infrastruktur und die konsequente Durchsetzung der Lenk- und Ruhezeiten sind wichtige Faktoren, mit denen die Arbeitsbedingungen wesentlich verbessert werden können. Im Reisebuskonzept der Stadt Bern ist deshalb u. E bei der Bereitstellung von Infrastruktur unbedingt ein Fokus daraufzusetzen, insbesondere beim Neubau des Terminals Neufeld.		entsprechenden Projekts behandelt; insofern wird die Anregung zur Kenntnis genommen. Ziel ist es, im Neufeld einen für alle Beteiligten attraktiven Terminal zu realisieren.
45	SEV	Schliesslich verstehen wir öffentlichen und kollektiven Verkehr als Servicepublic. Sie haben die Funktion als öffentlich organisiertes und finanziertes, demokratisch kontrolliertes Grundangebot flächendeckend, zuverlässig und leistungsfähig Mobilität für alle zu gewährleisten. Ausschliesslich auf Profitorientierung ausgerichtete öffentliche und kollektive Verkehre lehnen wir deshalb aus prinzipiellen Überlegungen ab. Aus unserer Sicht ist es darum entscheidend, dass der im Personenbeförderungsgesetz (PBG) festgeschriebene Konkurrenzschutz für bestellte Angebot in der Schweiz durchgesetzt wird. Das setzt die strikte Einhaltung des Kabotageverbots im grenzüberschreitenden Fernbusverkehr voraus. Aus diesen Gründen erwarten wir von der Stadt Bern, als Eigenerin des Terminals Neufeld und weiteren Halte- und Parkplätzen für Cars und Reisebusse, dass sie die Benützung reglementiert und an Auflagen knüpft. Das vorliegende Reisebuskonzept schafft dafür eine gute Grundlage.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Unterstützung des Reisebuskonzepts. Das neue Regime sieht vor, die Nutzung der städtischen Reisebushalte- und Reisebusparkplätze künftig mittels klarer Regelungen, eines Buchungs- und Reservationssystems sowie entsprechender Nutzungsbedingungen zu steuern. Damit werden die Voraussetzungen für eine geordnete und transparente Nutzung der Infrastruktur geschaffen. Die konkreten Vorgaben für die Nutzung des neu zu schaffenden Terminals werden im dazu laufenden Projekt und mit der dort als Betreiberin vorgesehenen AWAG zu definieren sein; dabei werden selbstverständlich die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten sein.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
46	SEV	Wir anerkennen den Handlungsbedarf den Reisebusverkehr in der Stadt Bern zu reglementieren und zu lenken. Wir begrüßen, dass zukünftig kostendeckende Gebühren erhoben, eine Reservationspflicht gelten und die Reisebusse prioritär ins Terminal Neufeld gelenkt werden sollen. Weiter unterstützen wir den Aufbau eines Monitorings der Reisebusbewegungen und den Aufbau einer Datenerfassung zur Reisebusparkierung. Die strategischen und operativen Ziele, die mit dem Reisebuskonzept erreicht werden sollen, können wir unterstützen. Ebenfalls erscheint uns die angedachte etappierte Umsetzung sinnvoll und folgerichtig zu sein.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Stellungnahme und die Unterstützung des Reisebuskonzepts. Er nimmt zur Kenntnis, dass die vorgesehenen Massnahmen sowie die strategischen und operativen Ziele des Reisebuskonzepts unterstützt werden.
47	SEV	Fern- und Reisebusterminal Neufeld Wie im beiliegenden Schreiben des Gewerkschaftsbundes der Stadt Bern und Umgebung vom 15. Dezember 2022 festgehalten, ist aus gewerkschaftlicher Sicht zentral, dass die Stadt Bern Massnahmen ergreift, um Lohn- und Sozialdumping wirksam zu verhindern. Dazu gehören: • GAV-Pflicht für nationale Fernbuslinien • Konsequente Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten • Durchsetzung des Kapotageverbots • GAV-Unterstellung des Personals des Terminals Neufeld	Wird nicht berücksichtigt.	Der Gemeinderat hält fest, dass die genannten Forderungen gesetzliche und übergeordnete Regelungen sowie deren Vollzug betreffen und nicht Gegenstand des Reisebuskonzepts sind. Die konkreten Vorgaben für die Nutzung des neu zu schaffenden Terminals werden im dazu laufenden Projekt und mit der dort als Betreiberin vorgesehenen AWAG zu definieren sein; dabei werden selbstverständlich die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten sein. Die Projektleitung hat Kenntnis vom Schreiben des Gewerkschaftsbunds vom 15. Dezember 2022.
48	SEV	Der SEV unterstützt das vorliegende Reisebuskonzept, wünscht sich aber eine Ausdehnung auf arbeitsmarktliche Aspekte und den Gesundheitsschutz.	Wird nicht berücksichtigt.	Der Gemeinderat dankt für die Unterstützung des Reisebuskonzepts. Das Konzept regelt die Organisation und Lenkung des Reisebusverkehrs. Arbeitsmarktliche Aspekte sowie Fragen des Gesundheitsschutzes sind nicht Gegenstand des neuen verkehrlichen Regimes. Mit den vorgesehenen Massnahmen werden Rahmenbedingungen für einen geordneten Reisebusverkehr geschaffen, ohne die Einhaltung der geltenden arbeits- und sicherheitsrechtlichen Vorgaben zu erschweren.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
49	VCS	Der VCS Region Bern begrüsst das vorgelegte Konzept. Wir anerkennen den Handlungsbedarf und unterstützen die Zielsetzung sowie die Massnahmen, insbesondere die Reduktion und Verlagerung der Carparkplätze.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Stellungnahme und die Unterstützung des Reisebuskonzepts.
50	Inclusion Handicap	Wir bedanken uns für die Möglichkeit, uns zum Konzept zu äussern. Inclusion Handicap ist der Dachverband der Schweizer Behindertenorganisationen. In dieser Funktion vertritt er die Interessen der 1,9 Millionen Menschen mit Behinderungen in der Schweiz. Er ist gemäss geltendem Bundesrecht berechtigt, gegen Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vorzugehen und Beschwerde einzulegen (Art. 9 BehiG in Verbindung mit Art. 5 BehiV).	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme.
51	Inclusion Handicap	Allgemein Die Schweiz hat sich zur Einhaltung der UNO-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UNO-BRK) verpflichtet sowie das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) erlassen. Diese Rechtsinstrumente verlangen, dass Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen am Leben und der Gesellschaft teilhaben. Die Instrumente verlangen damit die rechtliche und tatsächliche Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (siehe namentlich Art. 4 Abs. 1 lit. f sowie Art. 9 UNO-BRK). Das vorliegende Konzept geht in keiner Weise auf die Anforderungen von Menschen mit Behinderungen resp. auf die Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit ein. Damit die Stadt Bern ihren Verpflichtungen nach Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 UNO-BRK nachkommt, sind Ergänzungen am Konzept zwingend erforderlich. Dabei sind auch Organisationen, welche Menschen mit Behinderungen vertreten, einzubeziehen (siehe Art. 4 Abs. 3 UNO-BRK). Unklar ist, inwieweit die Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen	Wird berücksichtigt.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen bei der Umsetzung des Reisebuskonzepts angemessen berücksichtigt werden müssen. Die gleichberechtigte und diskriminierungsfreie Nutzung von Angeboten ist der Stadt Bern ein wichtiges Anliegen. Das Reisebuskonzept ist ein Betriebs- und Lenkungskonzept und beinhaltet keine baulichen Massnahmen. Die Hinweise werden aufgenommen und fliessen in die weitere Überarbeitung des Konzepts ein. Dabei sollen die Angebote und Prozesse so ausgestaltet werden, dass sie möglichst niederschwellig und hindernisfrei nutzbar sind. Dies betrifft insbesondere die Kommunikation und die Information sowie das Buchungs- und Reservationssystem mit dem Ziel einer möglichst gleichberechtigten Nutzung des Reisebusangebots durch Menschen mit und ohne Behinderung. Die weitere Erarbeitung erfolgt in Abstimmung mit Inclusion Handicap.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		der Stadt Bern beigezogen wurde. Sollte kein Einbezug erfolgt sein, ist dies nachzuholen.		
52	Inclusion Handicap	Inhaltliches Ziel muss es sein, dass das Konzept eine Gleichberechtigung von Menschen mit Behinderungen mit Menschen ohne Behinderungen sicherstellt und Erstere vollumfänglich den angebotenen Busverkehr gleichwertig nutzen können. Das Konzept darf nicht dazu führen, dass Menschen mit Behinderungen Haltestellen nicht erreichen oder nutzen können und/oder Cars respektive Busse, welche Menschen mit Behinderungen befördern, Nachteile erfahren. Es muss für alle Gäste und Transportdienstleistenden gleichermassen attraktiv und unkompliziert sein und darf nicht dazu führen, dass Reisen für Menschen mit Behinderungen nicht mehr angeboten werden, weil namentlich das Buchungssystem dies verunmöglicht oder der Ablauf kompliziert und aufwändig ist. Eine gleichwertige Behandlung aller Reisenden und Transportunternehmen gelingt nur, wenn das vorliegende Konzept Anforderungen konkret und ausdrücklich festhält.	Wird berücksichtigt.	Die Hinweise werden aufgenommen. Das Reisebuskonzept soll so ausgestaltet werden, dass Menschen mit Behinderungen das Reisebusangebot gleichberechtigt nutzen können und keine Benachteiligungen entstehen. Dies betrifft insbesondere die Nutzbarkeit der Haltestellen, die Ausgestaltung des Buchungs- und Reservationssystems sowie die Information und Kommunikation. Die entsprechenden Anforderungen werden im Konzept ergänzt und konkretisiert. Die weitere Erarbeitung erfolgt in Abstimmung mit Inclusion Handicap.
53	Inclusion Handicap	Zu Ziffer 1 Einleitung Wir nehmen zur Kenntnis, dass das Konzept breit zur Anwendung gelangen soll, also sowohl für den konzessionierten Bereich und den bewilligungspflichtigen Fernverkehr wie auch für Dienstleistungen Privater. Dies ist für Inclusion Handicap grundsätzlich unproblematisch, da das Behindertengleichstellungsgesetz alle erwähnten Sachverhalte umfasst. Es ist zu beachten, dass für den konzessionierten respektive bewilligungspflichtigen Bereich umfassende Anforderungen an Haltestellen bestehen, welche erfüllt werden müssen. Gleichzeitig unterliegt auch die Stadt Bern bei	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Gemeinderat anerkennt die Bedeutung der geltenden rechtlichen Anforderungen, insbesondere der Vorgaben des Behindertengleichstellungsrechts, für die Umsetzung des Reisebusregimes.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		sämtlichen Dienstleistungen dem Benachteiligungsverbot (vgl. Art. 7 Abs. 1 i.V.m. Art. 2 Abs. 4 BehiG).		
54	Inclusion Handicap	Zu Ziffer 2 Ziel Die im Konzept beschriebenen Ziele sind verständlich. Jedoch dürfen diese nicht zu Lasten der Rechte von Menschen mit Behinderungen erreicht werden. Dies stellt das aktuelle Konzept insgesamt nicht sicher.	Wird berücksich- tigt.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass die Ziele des Reisebuskonzepts nicht zulasten von Menschen mit Behinderungen erreicht werden dürfen. Die Anliegen von Menschen mit Behinderungen werden bei der Umsetzung des Konzepts berücksichtigt. Ziel ist es, die angestrebte Lenkungswirkung mit einer gleichberechtigten Nutzung des Reisebusangebots zu vereinbaren. Die weitere Erarbeitung erfolgt in Abstimmung mit Inclusion Handicap.
55	Inclusion Handicap	Erste und zweite Etappe Unabhängig von der Umsetzungsstufe sind – wie bereits mehrfach erwähnt – Haltestellen / Parkplätze barrierefrei zu gestalten. Die Mindestanforderungen sind im Konzept zu definieren.	Wird berücksich- tigt.	Die Hinweise werden aufgenommen. Die Anforderungen an eine barrierefreie und gleichberechtigte Nutzung des Reisebusangebots werden bei den weiteren Arbeiten berücksichtigt.
56	Inclusion Handicap	Fazit Das Ziel des Konzeptes ist nachvollziehbar, jedoch berücksichtigen einige Punkte (insbesondere Ausgestaltung der Haltestellen und des Reservationssystems) das Gleichbehandlungsgebot von Menschen mit Behinderungen nicht. Das Konzept ist in mehrfacher Hinsicht zu überarbeiten und zu ergänzen. Unsere Stellungnahme kann dabei lediglich Eckpunkte beleuchten. Barrierefreiheit besteht aus vielen Elementen und wir stehen Ihnen daher für eine allfällige Besprechung oder für die Vermittlung von Kontakten zu weiteren Fachpersonen gerne zur Verfügung.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Hinweise werden aufgenommen. Die Anliegen zur barrierefreien und gleichberechtigten Nutzung des Reisebusangebots fliessen in die geplanten weiteren Schritte ein. Die weitere Erarbeitung erfolgt in Abstimmung mit Inclusion Handicap.
57	VVF	Der Verband Vortritt Fussgänger unterstützt das Ziel der Stadt Bern, den Reisebusverkehr langfristig besser zu organisieren. Aus Sicht der Fussgängerinnen und Fussgänger ist entscheidend, dass Haltepunkte barrierefrei gestaltet sind, dass Fusswege sicher und klar	Wird teilweise be- rücksichtigt.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme und die Unterstützung der Zielsetzung des Reisebuskonzepts. Die Hinweise zur barrierefreien Gestaltung sowie zur sicheren Fusswegführung und Beschilderung werden in den weiteren Schritten im Rahmen des Möglichen aufgenommen. Im Rahmen des neuen Regimes sind

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		geführt werden und dass eine verständliche Beschilderung insbesondere in der Altstadt gewährleistet ist. Das geplante Carterminal Neufeld kann einen wichtigen Beitrag leisten, wenn es hochwertig gestaltet wird und über eine überdachte Wartezone verfügt. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen.		allerdings keine baulichen Anpassungen an den bestehenden Reisebushalte- und Reisebusparkplätzen vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld wird im Rahmen des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» erarbeitet. Ziel ist es, im Neufeld einen attraktiven Terminal zu realisieren. Die Hinweise zur Gestaltung des Terminals werden bei der weiteren Projektierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld geprüft.
58	VVF	Das vorliegende Konzept verfolgt das Ziel, den Reisebusverkehr in der Stadt Bern stärker zu bündeln und klare Strukturen für Halte, Parkierung und Verkehrslenkung zu schaffen. Aus Sicht des Fussverkehrs ist dieser Ansatz grundsätzlich sinnvoll. Eine geordnete Organisation des Reisebusverkehrs kann dazu beitragen, Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern. Besonders in stark frequentierten Bereichen der Innenstadt und der Altstadt ist eine klare Regelung wichtig, da sich dort Fussverkehr, touristische Gruppen, Veloverkehr und motorisierter Verkehr auf engem Raum begegnen. Entscheidend ist jedoch, dass die geplanten Massnahmen die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger konsequent berücksichtigen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme und die Unterstützung der Zielsetzung des Reisebuskonzepts. Die Hinweise zu den Bedürfnissen des Fussverkehrs werden zur Kenntnis genommen.
59	VVF	Beschilderung und Orientierung in der Altstadt Ein besonders sensibler Bereich ist die Berner Altstadt. Sie ist ein zentraler touristischer Ort, weist jedoch gleichzeitig enge Gassen und hohe Fussgängerfrequenzen auf. Eine klare Orientierung für Reisegruppen ist deshalb entscheidend, gerade internationale Gäste orientieren sich stark über Wegweiser. Sie hilft Reisegruppen, ihre Ziele zu erreichen, ohne dass sie sich unnötig im engen historischen Stadtraum verteilen. Eine klare Organisation des Reisebusverkehrs	Wird nicht berücksichtigt.	Die Hinweise zur Orientierung und Wegweisung für Reisegruppen wird zur Kenntnis genommen. Das Reisebuskonzept sieht nur eine Signalisation der Reisebushalte- und Reisebusparkplätze an den jeweiligen Standorten vor. Weitergehende Massnahmen zur Orientierung und Wegweisung für Reisegruppen sind nicht vorgesehen.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		kann dazu beitragen, den öffentlichen Raum in der Innenstadt aufzuwerten. Wenn Busse gezielt gelenkt werden und Ein- und Ausstiegsorte gut gestaltet sind, entstehen weniger Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungen des Stadtraums. Für Fussgängerinnen und Fussgänger ist entscheidend, dass zentrale Plätze, Gassen und Wege weiterhin gut nutzbar bleiben und nicht durch unklare Verkehrsstrukturen beeinträchtigt werden. Eine verständliche und möglichst mehrsprachige Beschilderung ist dabei von grosser Bedeutung und kann dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Innenstadt zu verbessern. Ziel sollte sein, dass touristische Nutzung, städtisches Leben und sichere Fusswege in einem ausgewogenen Verhältnis stehen.		
60	VVF	Das Konzept zur Neuorganisation des Reisebusverkehrs in der Stadt Bern stellt einen wichtigen Schritt dar, um touristische Mobilität besser zu steuern. Aus Sicht von Vortritt Fussgänger ist entscheidend, dass bei der Umsetzung insbesondere die Qualität der Fusswege, die Barrierefreiheit der Haltepunkte sowie eine klare Orientierung im Stadtraum berücksichtigt werden. Entscheidend ist, dass Fussgängerinnen und Fussgänger bei der Planung konsequent mitgedacht werden. Mit barrierefreien Ein- und Ausstiegsorten, einer klaren Beschilderung – insbesondere in der Altstadt – sowie einem gut gestalteten Carterminal mit überdachter Wartezone kann das neue Konzept einen positiven Beitrag zur Sicherheit und Aufenthaltsqualität in Bern leisten.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme und die Unterstützung der Zielsetzung des Reisebuskonzepts. Im Rahmen der Umsetzung des neuen Regimes sind keine baulichen Anpassungen an den bestehenden Reisebushalte- und Reisebusparkplätze und auch keine weitergehenden Massnahmen zur Orientierung und Wegweisung für Reisegruppen vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld wird im Rahmen des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» erarbeitet. Ziel ist es, im Neufeld einen attraktiven Terminal zu realisieren. Die Hinweise zur Ausgestaltung des Terminals werden bei der weiteren Projektierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld geprüft.
Gastronomie- und Hotelbetriebe				
61	Förderverein	Der Förderverein Bern Hotels nimmt als direkt betroffener regionaler Branchenverband im Rahmen des öffentlichen Vernehmlassungsverfahrens Stellung zum Reisebuskonzept. Wir danken Ihnen für die	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Stellungnahme. Er teilt die Auffassung, dass Reisebusse für den Tourismus und im Besonderen für den Gruppentourismus eine wichtige Rolle spielen. Das neue Regime verfolgt das Ziel, praxistaugliche

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
	Bern Ho- tels	Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Grundsätzliche Haltung Der Förderverein Bern Hotels unterstützt das Ziel der Stadt Bern, den Reisebusverkehr so zu gestalten, dass Aufenthaltsqualität, Stadtverträglichkeit und touristische Nutzung in einem ausgewogenen Verhältnis stehen. Reisebusse sind für die Hotellerie und den Gruppentourismus ein zentraler Bestandteil der Wertschöpfungskette und müssen weiterhin praxistauglich in die Stadt integriert werden, damit Bern langfristig eine attraktive Gruppenreisedestination bleibt. Entsprechend muss jedes neue Regime praxistauglich, flexibel und auf realen betrieblichen Anforderungen basieren. [...]		Rahmenbedingungen für Reisebusverkehr zu schaffen und dabei die unterschiedlichen Anforderungen an Stadtraum, Verkehr und touristische Nutzung ausgewogen zu berücksichtigen.
62	Förder- verein Bern Ho- tels	Das vorliegende Konzept ist ein wichtiger Schritt zur Neuordnung des Reisebusverkehrs in Bern. In seiner aktuellen Form ist es jedoch aus Sicht der Hotellerie noch nicht ausreichend zukunftsgerichtet. Damit es langfristig erfolgreich ist, braucht es ausreichende Kapazitäten, praxisnahe Umsetzung, Flexibilität und eine verlässliche Datengrundlage. Nur so kann Bern seine Position als attraktive und funktionierende Gruppenreisedestination sichern.	Wird berücksichtigt	Die im Rahmen der Vernehmlassung eingebrachten Hinweise zu Kapazitäten, Praxistauglichkeit, Flexibilität und Datengrundlagen wurden bei der Weiterbearbeitung des neuen Regimes berücksichtigt. Zur Schaffung einer fundierten Datengrundlage wurden ergänzende Erhebungen zu den Reisebusbewegungen durchgeführt. Dabei wurden die Nutzung und Auslastung der einzelnen Standorte sowie die Aufenthaltsdauer der Fahrzeuge erfasst. Die Ergebnisse fliessen in die weitere Ausgestaltung des Regimes sowie in die Planung und Dimensionierung des Fern- und Reisebus- terminals Neufeld ein.
63	Immobi- engesell- schaft Al- tes Tramde- pot AG	Als Immobiliengesellschaft Altes Tramdepot AG sind wir direkt betroffen, da unser Standort im unmittelbaren Umfeld des Bärenparks ein zentraler touristischer Anziehungspunkt für organisierte Reisegruppen darstellt. Wir begrüssen die Absicht des Gemeinderats, erstmals ein gesamtgesellschaftliches Regime für den Car- und Reisebusverkehr zu schaffen. Die Einführung eines digitalen Buchungs- und Reservationssystems sowie angemessener Gebühren zur besseren Lenkung des Reisebusverkehrs unterstützen wir ausdrücklich. Ebenso unterstützen wir die	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Stellungnahme.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		Verlagerung der länger dauernden Parkierung an dezentrale Stand- orte und perspektivisch an den neuen Fern- und Reisebusterminal Neufeld.		
64	Immobili- engesell- schaft Al- tes Tramde- pot AG	Voraussetzung für die Umsetzung des neuen Regimes ist jedoch die verbindliche Zusicherung und zeitnahe Realisierung des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld. Ohne diese zentrale Infrastruktur steht das gesamte Reisebuskonzept unter einem sehr schlechten Stern und wird seine Lenkungswirkung verfehlen. Die Verlagerung von Parkierungsmöglichkeiten aus der Innenstadt kann nur dann ge- lingen, wenn gleichzeitig eine attraktive und funktionale Alternative geschaffen wird.	Wird nicht berück- sichtigt.	Der Fern- und Reisebusterminal Neufeld hat eine zentrale Bedeu- tung für das langfristige Zielbild des Reisebuskonzepts. Mit seiner Inbetriebnahme werden zusätzliche und attraktive Reisebushalte- und Reisebusparkplätze zur Verfügung stehen. Für die Realisie- rung des Terminals hat der Gemeinderat zuhänden des Stadtrats die erforderlichen Bau-, Kredit- und Planungsvorlagen verabschie- det. Gleichzeitig ist es dem Gemeinderat wichtig, die Gebühren, das Buchungs- und Reservationssystem sowie die Trennung von Rei- sebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren bereits vor der Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals Neufeld einzuführen. Dadurch können die neuen Massnahmen im Sinne einer «lernenden Planung» frühzei- tig beurteilt und das Reisebusregime bis zur Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals bei Bedarf weiterentwickelt werden.

Öffentliche Transportunternehmen

65	Bernmobil	Besten Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum Reisebuskonzept der Stadt Bern. BERNMO- BIL unterstützt das Konzept und die definierten strategischen Ziele.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Rückmeldung und die Un- terstützung des Reisebuskonzepts sowie die definierten strategi- schen Ziele.
66	Bernmobil	BERNMOBIL begrüsst es, dass mit der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld die Parkierung der Cars und Reisebusse vorab im neuen Terminal erfolgen soll. BERNMOBIL geht davon aus, dass die Buslinie 11 durch die Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld nicht beeinträchtigt wird.	Wird berücksich- tigt.	Das Anliegen ist im Rahmen der Projektierung, der Realisierung und des Betriebs des Fern- und Reisebusterminals sicherzustel- len.

Tourismusorganisation

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
67	Bern Wel- come	Bern Welcome begrüsst grundsätzlich die Einführung eines klar geregelten Car- und Reisebuskonzepts sowie die geplante Realisierung eines zentralen Fern- und Reisebusterminals. Ein solches Konzept stellt aus unserer Sicht einen wichtigen Schritt dar, um den Reisebusverkehr in Bern künftig klarer zu strukturieren und wirksam zu lenken. Als Destinationsmanagementorganisation verfolgt Bern Welcome das Ziel, den Tourismus in der Stadt Bern qualitätsorientiert, nachhaltig und bevölkerungsverträglich weiterzuentwickeln. Ein klar geregeltes Reisebusregime kann hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten: Es stärkt die Besuchendenlenkung, erhöht die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und schafft gleichzeitig Planungssicherheit für alle beteiligten Akteur:innen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme. Die Einschätzung wird geteilt, dass ein klar geregeltes Reisebusregime einen wichtigen Beitrag zu einer geordneten Lenkung des Reisebusverkehrs, einer verbesserten Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie zu mehr Planungssicherheit für die beteiligten Akteur*innen leisten kann.
68	Bern Wel- come	Nachhaltigkeit und Verkehrslogik berücksichtigen Reisebusse weisen als kollektives Verkehrsmittel im Vergleich zum individuellen motorisierten Verkehr eine relativ gute Umweltbilanz auf. Entscheidend ist deshalb nicht eine generelle Einschränkung dieses Verkehrsträgers, sondern eine gezielte und ausgewogene Lenkung, welche die Interessen der Bevölkerung, der Gäste sowie der touristischen Betriebe in Einklang bringt. Ein gut gesteuertes Reisebusregime kann damit einen aktiven Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Stadt Bern leisten.	Wird berücksichtigt.	Das neue Regime ist nicht auf eine Einschränkung des Reisebusverkehrs ausgerichtet, sondern auf dessen gezielte und ausgewogene Lenkung. Damit sollen die Interessen der Bevölkerung, der Gäste sowie der touristischen Betriebe möglichst ausgewogen berücksichtigt und gleichzeitig ein Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung geleistet werden.
69	Bern Wel- come	Zielbild der zweiten Etappe gezielt gestalten Neben der kurzfristigen Umsetzung ist insbesondere die Ausgestaltung der zweiten Etappe von zentraler Bedeutung. Mit der Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals Neufeld wird ein System angestrebt, bei dem die Parkierung konsequent ausserhalb der Innenstadt erfolgt und der Terminal eine zentrale Rolle in der Steuerung des Reisebusverkehrs übernimmt.	Wird berücksichtigt.	Die Einschätzung wird geteilt, dass dem Fern- und Reisebusterminal Neufeld im Zielbild eine zentrale Rolle für die Organisation und Lenkung des Reisebusverkehrs zukommt. Mit der Verlagerung des Reisebusparkierung an dafür vorgesehene Standorte ausserhalb der Innenstadt und den weiterhin bestehenden Haltemöglichkeiten in der Innenstadt werden die Voraussetzungen für eine differenzierte Besuchendenlenkung geschaffen. Reisegruppen mit einem konkreten Besuchszweck können dabei weiterhin nahe ihrer

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		Diese Entwicklung wird grundsätzlich unterstützt, da sie einen wesentlichen Beitrag zu einer wirksamen Besuchendenlenkung und zur Entlastung der Innenstadt leisten kann. Gleichzeitig ist entscheidend, dass die konkrete Ausgestaltung des Zielbilds weiterhin eine differenzierte Betrachtung der Besuchendenströme ermöglicht. Auch im zukünftigen System sollten Lösungen vorgesehen werden, die es erlauben, Reisegruppen mit einem klar definierten Besuchszweck weiter hin nahe an ihre Zielorte heranzuführen, sofern dies betrieblich sinnvoll und stadtverträglich umsetzbar ist.		Destination herangeführt werden, während gleichzeitig die Innenstadt gezielt entlastet wird.
70	Bern Welcome	Fazit und Ausblick Zusammenfassend unterstützt Bern Welcome das vorliegende Konzept in seiner Grundausrichtung ausdrücklich. Entscheidend für den langfristigen Erfolg wird jedoch sein, dass die konkrete Ausgestaltung – insbesondere im Hinblick auf das Zielbild der zweiten Etappe – konsequent auf eine wirksame Besuchendenlenkung entlang von Wertschöpfung, Aufenthaltsqualität und Verträglichkeit ausgerichtet wird. Bern Welcome versteht sich dabei als aktive Partnerin der Stadt Bern und bringt ihre Expertise aus Destinationsentwicklung, Besuchendenlenkung und nachhaltigem Tourismus gerne weiterhin in den Umsetzungsprozess ein. Unser gemeinsames Ziel sollte es sein, den Reisebusverkehr so zu gestalten, dass er gezielt gesteuert wird und einen klaren Mehrwert für die Stadt Bern schafft – für die Bevölkerung, für die Gäste und für die wirtschaftliche Entwicklung.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Unterstützung des Reisebuskonzepts und begrüsst die Bereitschaft, den weiteren Umsetzungsprozess aktiv zu begleiten. Die Expertise von Bern Welcome wird im Rahmen der weiteren Arbeiten gerne einbezogen.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Private				
71	Privatperson 1	Das Reisebuskonzept für die Stadt Bern ist überfällig und als Steuerzahlerin fragte ich mich oft, wie lange die Stadtregierung dem Chaos in der Altstadt zuschauen und die Kosten auf uns Bewohner:innen abwälzen will. Was in dem Konzept fehlt: die Vans für 8 Pers. bzw. Minibusse für 20 Personen. Ein Beispiel: Letzten Spätsommer, an einem Sonntagmorgen, als gerade der Gottesdienst im Münster fertig war, fuhr ein Van mit arabischen Tourist:innen mit hoher Geschwindigkeit auf den Münsterplatz, direkt zum Eingang des Münsters und parkte vor dem Eingang. Es war eine individuell reisende Gruppe, die gerade vom Flughafen zu kommen schien. Die Gruppe drängte ins Münster, die Besucher:innen des Gottesdienstes kamen kaum heraus. (Wäre so etwas in einem der arabischen Golfstaaten vor der Hauptmoschee der Hauptstadt gerne gesehen? Kaum). Zweites Beispiel: Private Minibusse, die in der Gerechtigkeitsgasse irgendwo anhalten, so dass der Lokalverkehr blockiert wird. Niemand scheint zuständig zu sein, diese Fahrzeuge wegzuschicken. Sind private Reise-Vans und Minibusse von dem Konzept ausgenommen? Falls ja: warum? Falls nein: Bitte im Konzept berücksichtigen.	Wird nicht berücksichtigt.	Der Gemeinderat dankt für das Interesse am Reisebuskonzept und die eingebrachten Hinweise. Das Reisebuskonzept umfasst die Fahrzeugkategorie «Gesellschaftswagen» nach Art. 11 Abs. 2 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS). Danach sind Gesellschaftswagen «schwere Motorwagen zum Personentransport mit mehr als neun Sitzplätzen einschliesslich der Fahrerin oder des Fahrers (Fahrzeugklasse M2 über 3,5 t oder M3)». Die erwähnten Minibusse für 20 Personen fallen somit unter den Geltungsbereich des neuen Regimes. Vans mit 8 Passagieren (9 Sitzplätze einschliesslich der Fahrer*in) gehören hingegen nicht zur Fahrzeugkategorie „Gesellschaftswagen“. Erst Fahrzeuge mit mehr als neuen Sitzplätzen einschliesslich der Fahrer*in fallen unter diese Kategorie. Die geschilderten Vorkommnisse in der Altstadt sind unerfreulich und gemäss geltender Signalisation nicht zulässig. Auf dem ganzen Münsterplatz und ausserhalb der Markierungen in der Gerechtigkeits- und Kramgasse gelten für sämtliche Motorfahrzeuge Halteverbote. Zudem besteht ab dem Casinoplatz in Richtung Müstergasse ein Fahrverbot für Gesellschaftswagen und in der gesamten Unteren Altstadt ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge, ausgenommen Zubringerdienst. Die geschilderten Situationen sind daher nicht auf eine Regelungslücke im Reisebuskonzept zurückzuführen, sondern betreffen den Vollzug der bestehenden Verkehrsregeln. Sie erfordern die polizeiliche Durchsetzung des geltenden Rechts; diese obliegt der Kantonspolizei.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterungen zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
72	Privatper- son 2	Bern soll eine Willkommenskultur pflegen. Nicht nur für Menschen, die per ÖV oder Velo reisen. Neufeld endlich zu einer würdigen Anlaufstelle gestalten, bevor von den Besuchern Geld verlangt wird, die Schützenmatt wieder als ergänzender Auf-/ Abladeort für Gäste einrichten. Das hat sich früher bewährt, das wird noch immer akzeptiert. Ich rede nicht einem öffentlichen freien Parkplatz auf der Schützenmatt das Wort - nur der zeitlich begrenzt Haltemöglichkeit für Cars.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Der Gemeinderat dankt für das Interesse am Reisebuskonzept und die eingebrachten Hinweise. Die Schützenmatte wird heute als innenstadtnaher Standort für das Halten und Parkieren von Reisebussen genutzt. Gleichzeitig bestehen jedoch am Standort unterschiedliche Nutzungsansprüche und hat der Stadtrat eine Vorlage für eine Neugestaltung des Platzes genehmigt, die eine Anpassung bzw. der Verschiebung der heutigen Reisebusnutzung mittel- und langfristig erforderlich machen. Zudem wird die Schützenmatte aufgrund des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern Stadt Bern» ab Baustart (dieser ist zurzeit aufgrund von hängigen Beschwerden offen) während mehrerer Jahre nicht im heutigen Umfang zur Verfügung stehen. Vor diesem Hintergrund kann die Schützenmatte langfristig nicht mehr als Reisebusparkplatz genutzt werden. Eine langfristige Haltemöglichkeit für den kurzzeitigen Ein- und Ausstieg wird bei der Weiterbearbeitung des Zielzustands geprüft. Für wegfallende Kapazitäten werden bis zur Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld alternative Standorte bereitgestellt. Das heutige Provisorium Carterminal Neufeld entspricht nicht den Anforderungen an einen zeitgemässen Fern- und Reisebusterminal. Mit dem geplanten Neubau des Fern- und Reisebusterminals Neufeld soll die Infrastruktur für den Fern- und Reisebusverkehr jedoch nachhaltig verbessert werden. Das neue Reisebusregime wird bereits vor der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld schrittweise eingeführt. Die Auswirkungen der ersten Umsetzungsschritte werden beobachtet und ausgewertet, sodass im Sinne einer «lernenden Planung» bei Bedarf Anpassungen vorgenommen werden können.
73	Privatper- son 3	Eine integrales Reisebuskonzept mit Anpassung der Gebühren auf mindestens marktübliches Preisniveau wird begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Stellungnahme und die Unterstützung des Reisebuskonzepts.

2. Gebühren und Gebührenreglementsanpassung

Nr.	Absen-der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Politische Parteien (gesamtstädtisch)				
74	Die Mitte	Insbesondere unterstützen wir: • die Erhebung von Gebühren.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Unterstützung der Einführung von Gebühren für den Reisebusverkehr.
75	EVP	Auch denken wir, dass ein Gebührenregime zwingend notwendig ist, damit die entstehenden Kosten von den Verursachern getragen werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Stellungnahme.
76	FDP	Werden Reisebusse länger als 15 Minuten abgestellt, ist eine Parkgebühr zu bezahlen und das im Reisebusregime vorgesehene geplante Buchungs- und Reservationssystem konsequent umzusetzen. Die vorgesehene Tagespauschale von CHF 50, die im Rahmen des Buchungs- und Reservationssystems sowohl das Parkieren als auch das einmalige Ein- und Aussteigen an einem definierten Halteort (max. 15 Minuten) ermöglicht, erachten wir als verhältnismässig und unterstützen sie.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Unterstützung der vorgesehenen Gebührenregelung sowie des Buchungs- und Reservationssystems. Im Rahmen der Anpassung des Gebührenreglements (Gebührenrahmen), der Festlegung von Ausführungsbestimmungen in der Verordnung und der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wird die Gebührenstruktur gegenüber dem vernehmlassten Konzeptentwurf weiter differenziert. Im Rahmen der weiteren Schritte wird die zulässige Haltezeit von 15 auf 30 Minuten erhöht. Damit wird den betrieblichen Anforderungen beim Ein- und Aussteigen von Reisegruppen, insbesondere bei grösserem Gepäckaufkommen oder eingeschränkter Mobilität von Reisenden, besser Rechnung getragen.
77	GB	Wir begrüssen die Erhebung von Gebühren für die Parkierung von Car- und Reisebussen. Ebenfalls sinnvoll ist, dass die Bewilligung im Voraus online gebucht werden muss und spontan nur noch im Terminal parkiert werden darf.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Rückmeldung und die Unterstützung des Reisebuskonzepts, der vorgesehenen Parkgebühren sowie des Buchungs- und Reservationssystems.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Anerkannte Quartierorganisationen				
78	QUAV 4	Dort, wo Reisebusse länger als 15 Min abgestellt werden, ist aus Sicht QUAV 4 eine Parkgebühr zu bezahlen und das geplante Buchungs- und Reservationssystem durchzusetzen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Im Rahmen der weiteren Schritte wird die zulässige Haltezeit von 15 auf 30 Minuten erhöht. Damit wird den betrieblichen Anforderungen beim Ein- und Aussteigen von Reisegruppen Rechnung getragen, insbesondere bei grösserem Gepäckaufkommen oder eingeschränkter Mobilität von Reisenden, Rechnung getragen. Das Buchungs- und Reservationssystem sowie die vorgesehenen Kontrollen tragen dazu bei, die Einhaltung der Nutzungsregelungen für die Reisebusparkierung sicherzustellen.
Leiste				
79	LUS	Die vorgesehene Gebührenregelung wird grundsätzlich unterstützt. Die Tagespauschale von CHF 50 wird als angemessen erachtet, sofern das System klar, verlässlich und praktikabel umgesetzt wird.	Wird zur Kenntnis genommen.	Im Rahmen der Anpassung des Gebührenreglements (Gebührenrahmen), der Festlegung von Ausführungsbestimmungen in der Verordnung und der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wird die Gebührenstruktur gegenüber dem vernehmlasssten Konzeptentwurf weiter differenziert.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften				
80		<i>Keine Eingaben</i>		
Fach- und Interessenverbände				
81	ASTAG	Eine grundsätzliche Bereitschaft zur Bezahlung von Parkgebühren ist vorhanden, sofern diese verhältnismässig, transparent und einfach ausgestaltet sind. Insbesondere für kurze Aufenthalte oder reine Ein- und Ausstiege werden hohe oder pauschale Gebühren klar abgelehnt.	Wird berücksichtigt.	Der Gemeinderat begrüsst die grundsätzliche Bereitschaft der Branche zur Entrichtung von Gebühren. Im Rahmen der Anpassung des Gebührenreglements (Gebührenreglement), der Festlegung von Ausführungsbestimmungen in der Verordnung und der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wird

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
				die Gebührenstruktur gegenüber dem vernehmlassten Konzeptentwurf weiter differenziert. Für kurze Haltevorgänge von bis zu 30 Minuten zum Ein- und Aussteigen von Reispassagieren wird vorderhand keine Gebühr erhoben werden. Der Gemeinderat will sich jedoch bei der Anpassung des Gebührenreglements den Rahmen schaffen, die Tarife z.B. nach Art des Abstellens differenzieren zu können, um später bei Bedarf auch Haltevorgänge mit Gebühren belegen zu können.
82	AWAG	Das Halten und Parkieren von Cars und Reisebussen via Buchungssystem und Gebühren pauschale in der Höhe von CHF 50/Tag darf als realistisch angesehen werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Einschätzung des vorgesehenen Buchungssystem und der pauschalen Parkgebühr. Im Rahmen der Anpassung des Gebührenreglements (Gebührenrahmen), der Festlegung von Ausführungsbestimmungen in der Verordnung und der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wird die Gebührenstruktur gegenüber dem vernehmlassten Konzeptentwurf weiter differenziert.
83	AWAG	Die vollständige Umsetzung des Reisebuskonzepts mittels der zweiten Etappe wird den Druck auf die vorhandenen Parkplätze im dannzumal fertiggestellten neuen Fern- und Reisebusterminal erhöhen. Eine Einbindung in das Buchung- und Reservationssystem spätestens auf diesen Zeitpunkt hin ist unerlässlich. Das Pricing hat dahingehend zu erfolgen, dass zwecks Vergünstigung der Parkiertarife für Reisebusse im Fern- und Reisebusterminal nicht die Tarife im Fern- und Reisebusterminal zu senken, sondern die Tarife der übrigen Carparkplätze anzuheben wären, damit der Fern- und Reisebusterminal rentabel betrieben werden kann. Den Ansatz, die übrigen Parkplätze ausserhalb des Terminals im Buchungssystem erst freizugeben, sobald der Terminal ausgebucht ist, begrüßen wir, wird doch so eine möglichst volle Belegung des Terminals angestrebt. Dass auch die Einführung der zweiten Etappe mit der AWAG als Betreiberin des Terminals abgestimmt werden soll, erachten wir als sinnvoll.	Wird teilweise berücksichtigt.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme. Der Fern- und Reisebusterminal Neufeld wird in das künftige Buchung- und Reservationssystem eingebunden. Die betriebliche Abstimmung zwischen dem Reisebusregime und dem Fern- und Reisebusterminals Neufeld erfolgt gemeinsam mit der AWAG. Die Gebühren- und Tarifstruktur wird gemeinsam weiter konkretisiert. Dabei werden sowohl die Zielsetzung des Reisebusregimes als auch die Anforderungen an den Betrieb des Fern- und Reisebusterminals Neufeld berücksichtigt. Bei der Ausgestaltung des Buchung- und Reservationssystems fließen zudem die unterschiedlichen Anforderungen und Zielorte der Reisegruppen ein.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
84	Bern City	Gebühren und Kostenstruktur Die Einführung von Gebühren wird grundsätzlich zur Kenntnis genommen. Dabei ist jedoch wichtig, dass die Kostenstruktur im Vergleich zu anderen Destinationen wettbewerbsfähig bleibt und den touristischen Charakter des Angebots berücksichtigt. Zu hohe oder zu komplexe Gebührenmodelle können dazu führen, dass Gruppenreisen reduziert oder umgeleitet werden.	Wird berücksichtigt.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass die Gebührenstruktur einfach, nachvollziehbar und verhältnismässig ausgestaltet sein soll. Mit der vorgesehenen Anpassung des Gebührenreglements (Gebührenrahmen) und Ausarbeitung einer Verordnung mit Ausführungsbestimmungen wird eine möglichst einfache Gebührenregelung angestrebt. Das Reisebusregime verfolgt dabei weiterhin das Ziel, die Erreichbarkeit der Innenstadt für Reisegruppen sicherzustellen und attraktive Rahmenbedingungen für den Reisebusverkehr zu schaffen.
85	Carverband Bern-Solothurn	7. Gebührenregelung Eine grundsätzliche Bereitschaft zur Bezahlung von Parkgebühren ist vorhanden, sofern diese verhältnismässig, transparent und einfach ausgestaltet sind. Insbesondere für kurze Aufenthalte oder reine Ein- und Ausstiege werden hohe oder pauschale Gebühren klar abgelehnt.	Wird berücksichtigt.	Der Gemeinderat begrüsst die grundsätzliche Bereitschaft der Branche zur Entrichtung von Gebühren. Im Rahmen der Anpassung des Gebührenreglements (Gebührenrahmen), der Festlegung von Ausführungsbestimmungen in der Verordnung und der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wird die Gebührenstruktur gegenüber dem vernehmlasssten Konzeptentwurf weiter differenziert. Für kurze Haltevorgänge von bis zu 30 Minuten zum Ein- und Aussteigen von Reisepassagieren wird vorderhand keine Gebühr erhoben werden. Der Gemeinderat will sich jedoch bei der Anpassung des Gebührenreglements den Rahmen schaffen, die Tarife z.B. nach Art des Abstellens differenzieren zu können, um später bei Bedarf auch Haltevorgänge mit Gebühren belegen zu können.
86	HIV	Kapitel 4 beschränkt sich auf Schätzungen möglicher Gebühreneinnahmen in den verschiedenen Umsetzungsphasen. Eine Darstellung der zu erwartenden Kosten fehlt hingegen vollständig. Dies ist umso problematischer als gleichzeitig von intensiven Kontrollmassnahmen, zusätzlicher Signalisation sowie punktuellen Vor-Ort-Präsenzen die Rede ist, deren finanzieller Aufwand die prognostizierten Einnahmen voraussichtlich deutlich übersteigen dürfte.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung überprüft.	Das geplante Reisebusregime wird bis zur Einführung der Gebühren, des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Trennung von Reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren weiter konkretisiert. Dazu gehören die Konkretisierung der Umsetzungskosten sowie die Aktualisierung der Prognose der zu erwartenden Gebühreneinnahmen. Die mittlerweile durchgeführten Monitorings sowie die weiteren Abklärungen bilden dafür eine wichtige Grundlage. Nach der Einführung der neuen Massnahmen werden deren Auswirkungen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung sowie in das finale Reisebusregime ein.

Nr.	Absen-der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
87	HIV	Aus Sicht der Unterzeichnenden erscheint es sinnvoll, allfällige Reduktionsmassnahmen primär auf jene Car- und Reisebusverkehre auszurichten, die lediglich sehr kurze Aufenthalte generieren und nur eine geringe resp. gar keine lokale Wertschöpfung entfalten.	Wird teilweise berücksichtigt.	Das Gebührenmodell sieht für Aufenthalte von mehr als 30 Minuten grundsätzlich eine einheitliche Tagesgebühr von Fr. 50.00 vor. Ob der Tagesansatz zu einem späteren Zeitpunkt allenfalls erhöht werden soll, ist gestützt auf die gemachten Erfahrungen dannzumal zu entscheiden. Für kurze Haltevorgänge von bis zu 30 Minuten zum Ein- und Aussteigen von Reispassagieren wird vorderhand keine Gebühr erhoben werden. Der Gemeinderat will sich jedoch bei der Anpassung des Gebührenreglements den Rahmen schaffen, die Tarife z.B. nach Art des Abstellens differenzieren zu können, um später bei Bedarf auch Haltevorgänge mit Gebühren belegen zu können. Nach der Einführung der Gebühren, des neuen Reisebusregimes sowie dem Buchungs- und Reservationssystems wird die Wirkung des Gebührenmodells laufend beobachtet und ausgewertet. Bei Bedarf kann das Gebührenmodell gestützt auf die gewonnenen Erkenntnisse weiterentwickelt werden.
88	HIV	Auffallend ist, dass das Konzept ausschliesslich Einschränkungen und Verbote vorsieht. Es wird beliebt gemacht, das Konzept nochmals im Lichte von Lösungen, welche bestmöglich auf Anreizsystemen beruhen, zu überarbeiten. Ein differenziertes Preismodell (z.B. nach Aufenthaltsdauer, Tageszeit oder Wertschöpfungskategorie) wäre zu prüfen und dem von Ihnen skizzierten, pauschalen restriktiven Ansatz vorzuziehen.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung überprüft.	Der Gemeinderat will sich bei der Anpassung des Gebührenreglements den Rahmen schaffen, die Tarife z.B. nach Art des Abstellens, für mehrtägige Aufenthalte oder in unterschiedlichen Zonen in einer Verordnung differenzieren zu können. Nach der Einführung der Gebühren, des neuen Reisebusregimes sowie dem Buchungs- und Reservationssystems wird die Wirkung des Gebührenmodells laufend beobachtet und ausgewertet. Bei Bedarf kann das Gebührenmodell gestützt auf die gewonnenen Erkenntnisse weiterentwickelt werden.
89	KMU	Zu den einzelnen Punkten im Konzeptentwurf: Eine Gebührenerhebung kann grundsätzlich gerechtfertigt sein. Jedoch haben Gebühren dem Äquivalenz- und dem	Wird nicht berücksichtigt.	Der Einwand zur Lenkungswirkung hält einer rechtlichen Überprüfung nicht stand; die Stadt Bern ist ohne weiteres befugt, eine Reisebus-Parkierungsgebühr zu schaffen, welche auch eine gewisse Lenkungswirkung erzielt.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		Kostendeckungsprinzip zu folgen. Eine Lenkungswirkung (Ziff. 1.3) ist rechtlich untersagt, diese ist Lenkungsabgaben vorenthalten.		
90	KMU	Zu den einzelnen Punkten im Konzeptentwurf: Mit Kapitel 4 sollen die finanziellen Aspekte aufgezeigt werden. Zu finden sind hier Schätzungen von möglichen Gebühreneinnahmen in den zwei Etappen der Umsetzung. Kein Wort wird über die mit dem Projekt verbundenen Auslagen verloren. Und dies obwohl über «konsequente Kontrollen» der Kantonspolizei, zahlreiche Signalisationen an sog. «Hotspots» und selbst über «Patrouillen vor Ort» bei den Hotspots sinniert wird, was mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die geplanten Gebühreneinnahmen mehrfach überschreiten dürfte.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung überprüft.	Das Reisebusregime wird bis zur Einführung der Gebühren, des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Trennung von Reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren weiter konkretisiert. Dazu gehören die Konkretisierung der Umsetzungskosten sowie die Aktualisierung der Prognose der zu erwartenden Gebühreneinnahmen. Die mittlerweile durchgeführten Monitorings sowie die weiteren Abklärungen bilden dafür eine wichtige Grundlage. Nach der Einführung der Massnahmen werden deren Auswirkungen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.
Gastronomie- und Hotelbetriebe				
91	Förderverein Bern Hotels	Unklar bleibt gemäss Gebührenabschnitt, ob reine Ein- und Ausstiege kostenpflichtig sein sollen. Diese Frage ist für Reiseveranstalter wirtschaftlich relevant. Es sollte sorgfältig geprüft werden, ob kurze Haltevorgänge gebührenfrei bleiben oder differenziert geregelt werden können, um die Attraktivität der Destination nicht zu beeinträchtigen.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Für kurze Haltevorgänge von bis zu 30 Minuten zum Ein- und Aussteigen von Reisspassagieren vorderhand keine Gebühr erhoben werden. Der Gemeinderat will sich jedoch bei der Anpassung des Gebührenreglements den Rahmen schaffen, die Tarife nach Art des Abstellens differenzieren zu können, um später bei Bedarf auch Haltevorgänge mit Gebühren zu belegen.
92	Immobilien-gesellschaft Altes Tramdepot AG	Als zentrales Element zur Steuerung und Lenkung des Reisebusverkehrs in der Stadt Bern ist ein Gebühren-, Buchungs- und Reservationssystem vorgesehen. Es sieht vor, dass Reisebusse gegen eine Gebühr Park- und Halteplätze im Voraus buchen müssen. Parkieren ohne Vorreservation soll künftig nur noch im Terminal Neufeld möglich sein. Auch in diesem Fall ist eine Gebühr zu entrichten. Diesen Ansatz finden wir richtig und zielführend. Dadurch kann eine Lenkungswirkung erzielt werden, die wildes Parkieren, unkoordiniertes Ein- und	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Beurteilung der vorgesehenen Massnahmen. Im Rahmen der Anpassung des Gebührenreglements (Gebührenrahmen), der Festlegung von Ausführungsbestimmungen in der Verordnung und der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wird die Gebührenstruktur gegenüber dem vernehmlasssten Konzeptentwurf weiter differenziert.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		Aussteigen lassen und unnötiger Suchverkehr verhindert. Auf diese Weise kann Störungen und Behinderungen des öV in der Innenstadt vorgebeugt werden, was die Verträglichkeit mit dem sonstigen Stadtleben ebenfalls erhöht. Ausserdem ermöglicht die Registrierung Zugriff auf Informationen zu den Reisebussen, was die behördliche Kontrolltätigkeit erleichtern kann. Dass für die Benützung von Halte- und Parkplätzen neu zeitgemässe und kostendeckende Gebühren erhoben werden, halten wir für angemessen. Es ist richtig, wenn die Stadt Bern die Kosten zumindest teilweise an die profitorientierten Reisebusunternehmen weitergibt. Wie hoch die Gebühr bemessen sein muss, um sowohl als Lenkungsinstrumente zu funktionieren als auch kostendeckend zu sein, können wir nicht beurteilen. Für uns stellt sich hinsichtlich der Gebührenhöhe die Frage, ob damit nicht auch beeinflusst werden könnte, was für Reisebusunternehmen die Stadt Bern anfahren. Wenn es gelänge auf diese Weise Dumpingangebote fernzuhalten, würden wir das ausdrücklich begrüßen. Bei der Festlegung der Gebührenhöhe sollten deshalb auch solche Aspekte einbezogen werden. Zumal damit die Verkehrssicherheit erhöht und die Dienstleistungsqualität verbessert wird.		

Öffentliche Transportunternehmungen

93 *Keine Eingaben.*

Tourismusorganisation

94	Bern Welcome	Gebühren als Lenkungsinstrument gezielt einsetzen Die vorgesehene Tagesgebühr von CHF 50.00 kann grundsätzlich ein geeignetes Instrument zur Steuerung des Reisebusverkehrs darstellen. Aus Sicht von Bern Welcome sollte jedoch geprüft werden, ob für mehrtägige Aufenthalte mit nachweislicher lokaler Wertschöpfung – beispielsweise bei Hotelübernachtungen – differenzierte Regelungen sinnvoll sein könnten. Ziel sollte es sein, qualitativ hochwertige	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Im Rahmen der Anpassung des Gebührenreglements (Gebührenrahmen), der Festlegung von Ausführungsbestimmungen in der Verordnung und der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wird die Gebührenstruktur gegenüber dem vernehmlasssten Konzeptentwurf weiter differenziert.
----	--------------	---	---	--

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		Aufenthalte gezielt zu fördern und längere Verweildauern zu unterstützen, anstatt diese indirekt zu benachteiligen.		
Private				
95	Privatperson 3	Für Cars / Reisebusse im Gelegenheitsverkehr gemäss Unterkapitel 1.1(2) sollten je Car-/ Reisebus-Fahrgast die Gebühren um ein ÖV-Einzelbillett 2. Klasse für die Libero-Zonen 100/101 (Stadt Bern) erhöht werden, um individuellen Abbringerverkehr / Zubringerverkehr auf den ÖV zu verlagern. Zur Entlastung des Stadtbereichs von Carhalteplätzen / Reisebushalteplätzen mittels ÖV-Nutzung sollten auf Anfrage alternativ ÖV-Gruppen Tageskarten 2. Klasse für die Libero-Zonen 100/101 (Stadt Bern) gemäss Bestimmungen des Libero-Tarifverbunds (statt den ÖV-Einzelbilletten) bestellbar sein.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Im Rahmen der Anpassung des Gebührenreglements (Gebührenrahmen), der Festlegung von Ausführungsbestimmungen in der Verordnung und der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wird die Gebührenstruktur gegenüber dem vernehmlasssten Konzeptentwurf weiter differenziert. Die Auswirkungen und die Lenkungswirkung des Gebührenmodells werden fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein. Dabei können auch weiterführende Ansätze zur Unterstützung der angestrebten Verlagerung des Reisebusverkehrs geprüft werden.

3. Buchungs- und Reservationssystem

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Politische Parteien (gesamtstädtisch)				
96	Die Mitte	Insbesondere unterstützen wir: die Reservationspflicht und das Online-Buchungssystem.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Unterstützung der Reservationspflicht sowie des Buchungs- und Reservationssystems.
97	GB	Eine App sollte möglichst barrierefrei konzipiert sein.	Wird berücksichtigt.	Der Gemeinderat dankt für den Hinweis. Das Buchungs- und Reservationssystem soll möglichst niederschwellig, barrierefrei und für alle Nutzer*innen zugänglich ausgestaltet werden.
Anerkannte Quartierorganisationen				
98		<i>Keine Eingaben.</i>		
Leiste				
99	LUS	Der LUS unterstützt die Einführung klar definierter Halte- und Parkzonen sowie eines verbindlichen digitalen Buchungs- und Reservationssystems. Diese Massnahmen sind geeignet, den Verkehr gezielt zu lenken und gleichzeitig eine geordnete und verlässliche Erschliessung für den Tourismus sicherzustellen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die positive Stellungnahme.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften				
100		<i>Keine Eingaben.</i>		
Fach- und Interessenverbände				
101	AWAG	Entwicklung, Betrieb und Pflege eines elektronischen Buchungs- und Reservationssystems mit Gebührenpauschale und den erforderlichen Schnittstellen sind in technischer und finanzieller Hinsicht mit gewissen	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für den Hinweis. Die Entwicklung des Buchungs- und Reservationssystems sowie die Umsetzung der

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		Risiken verbunden, was nicht zu unterschätzen ist, insbesondere können dabei aufgrund der systemimmanenten Komplexität zeitliche Verzögerungen entstehen.		erforderlichen Schnittstellen erfolgen schrittweise und unter Berücksichtigung der technischen, betrieblichen und finanziellen Anforderungen.
102	AWAG	Hingegen beinhaltet das in der ersten Etappe vorgesehene Parkieren ohne Vorreservation im Fern- und Reisebusterminal Neufeld gewisse Risiken: da u.a. im Rahmen des Projektes ZBBS, der Gestaltung der Schützenmatte, beim Bärenpark, etc., zahlreiche Carparkplätze aufgehoben und an der Schüttestrasse bzw. beim Bahnhof Wankdorf lediglich teilersetzt werden sollen, wird die Attraktivität der Parkplätze im Carterminal Bern markant gesteigert. Da diese je doch in der ersten Etappe noch nicht in das Buchungs- und Reservationssystem aufgenommen werden sollen, werden dort möglicherweise bei den lediglich 6 Parkplätzen gewisse Kapazitätsengpässe entstehen, denen in geeigneter Weise zu begegnen ist. Durch die AWAG sind zudem die heute relativ günstigen Parkergebühren zu überprüfen bzw. anzuheben, um einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen.	Wird teilweise berücksichtigt.	Im Rahmen der Weiterbearbeitung wurde das geplante Reisebusregime weiterentwickelt. Für die im Bereich Schützenmatte wegfallenden Reisebusparkplätze wird ein Teilersatz geprüft; dessen konkrete Ausgestaltung wird derzeit erarbeitet. Der Standort Muristalden bleibt vorerst als Reisebushalteplatz erhalten. Auch für die während der Bauphase des Fern- und Reisebusterminals Neufeld wegfallenden Parkplätze ist eine Ersatzlösung vorgesehen. Mit der Überarbeitung des Reisebusregimes, wird die erste Etappe, bestehend aus der Einführung der Gebührenregelung, des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Trennung von Halten in der Innenstadt und Parkieren ausserhalb der Innenstadt, konkretisiert. Es ist vorgesehen, den Fern- und Reisebusterminal Neufeld bereits in der ersten Etappe in das Buchungs- und Reservationssystem aufzunehmen. Die Auswirkungen des Reisebusregimes werden ab dessen Einführung laufend evaluiert.
103	HIV	Ein Anmelde- und Reservierungssystem könnte grundsätzlich ein geeignetes Instrument zur Steuerung der Nutzung darstellen. Es fehlt jedoch vollständig an einer konkreten Ausgestaltung. Insbesondere bleibt offen, wie betroffene Transportunternehmen über ein solches System informiert werden sollen. Selbst das Kapitel zur Kommunikation (Ziff. 3.5) enthält hierzu keine substanziellen Aussagen. Reiseveranstalter planen ihre Angebote mit erheblichem zeitlichem Vorlauf. Komplexe oder unsichere Zugangssysteme führen dazu, dass Destinationen im internationalen Vergleich gemieden werden.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung überprüft.	Die konkrete Ausgestaltung des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Kommunikation und Information der betroffenen Anspruchsgruppen wird im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes konkretisiert.
104	KMU	Zu einzelnen Punkten im Konzeptentwurf: Ein Anmelde- und Reservierungssystem wäre wohl ein probates Werkzeug, um die Nutzung der Halte- und Parkstellen zu	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung überprüft.	Die konkrete Ausgestaltung des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Kommunikation und Information der betroffenen

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		organisieren. Diesbezüglich fehlt allerdings jede konkrete Konzeption. Wie die Car- und Reisebusorganisationen auf ein solches aufmerksam gemacht werden sollen, ist selbst in Ziffer 3.5, welche eigens der Kommunikation gewidmet ist, nicht behandelt. Wie sollen Betroffene von der Existenz der proklamierten Webseite Kenntnis erlangen? Dafür wird die Notwendigkeit eines responsiven Designs der Webseite erwähnt, eine wohl auf der Grundkonzeptebene kaum stufengerechte und allzu konkrete, wenn auch triviale Forderung.		Anspruchsgruppen wird im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes konkretisiert.
105	SEV	Sicherheit, Gesundheit, Arbeitsbedingungen Für Chauffeur:innen gelten die gesetzlichen Bestimmungen der Lenk- und Ruhezeit gemäss der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeiten der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV1, Chauffeurverordnung). Ausländische Chauffeur:innen unterliegen zudem den im Entsendegesetz (EntsG) festgelegten flankierenden Massnahmen. Das heisst für die Arbeitstätigkeit in der Schweiz gelten die orts- und branchenüblichen Lohn- und Arbeitsbedingungen. Im Falle von Linienverkehr wie im internationalen Fernbusverkehr sind die Chauffeur:innen ausserdem dem Melde- oder Bewilligungsverfahren unterstellt. Der touristische Gelegenheitsverkehr hingegen ist ausgenommen. SEM und SECO haben 2017 ein entsprechendes Rundschreiben verfasst. Für die Kontrolle der arbeitsmarktlichen Kontrollen sind die kantonalen tripartiten Kommissionen zuständig. Im Kanton Bern sind das die kantonale Arbeitsmarktkommission (KAMKO) bzw. die Arbeitsmarktkontrolle Bern (AMKBE). Die Einführung des Buchungs- und Reservationssystems bietet die Gelegenheit die Kontrollen wesentlich zu erleichtern, in dem bei der Registrierung nicht nur das Kennzeichen eingegeben muss, sondern auch weitere Angaben zur Person, zum Meldeverfahren und den Lohn- und Arbeitsbedingungen. Zusätzlich könnte von den Reisebusunternehmen eine Bestätigung verlangt werden, dass sie die orts- und branchenüblichen Arbeitsbedingungen kennen und einhalten. Den zuständigen Behörden könnte dann Zugang auf diese Angaben	Wird nicht berücksichtigt.	Der Gemeinderat hält fest, dass das Reisebusregime die Organisation und Lenkung des Reisebusverkehrs sowie die Bereitstellung eines Buchungs- und Reservationssystems für die Nutzung der Reisebushalte- und Reisebusparkplätze regelt. Fragen zur Einhaltung arbeits- und sicherheitsrechtlicher Bestimmungen sowie zu den Arbeitsbedingungen der Chauffeurinnen und Chauffeurs sind nicht Gegenstand des Reisebusregimes. Das Buchungs- und Reservationssystem dient der Organisation und Steuerung der Nutzung der Reisebushalte- und Reisebusparkplätze. Die vom SEV vorgeschlagenen zusätzlichen Anforderungen zur Kontrolle arbeitsmarktlicher Vorgaben gehen über die Zielsetzung des Reisebusregimes hinaus und werden daher nicht berücksichtigt.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		gewährt werden. Die Stadt Bern soll also die Buchung und Reservation eines Halte- und/oder Parkplatzes an Bedingungen zur Einhaltung der orts- und branchenüblichen Arbeitsbedingungen knüpfen.		
106	SEV	Anträge - Angaben zu Melde- oder Bewilligungsverfahren Buchung und Reservation von Halte- und/oder Parkplätzen soll an die Einhaltung des EntsG geknüpft werden. So sollen die TU die Einhaltung der orts- und branchenüblichen Arbeitsbedingungen schriftlich bestätigen und allfällige Angaben zu Melde- oder Bewilligungsverfahren bekanntgeben.	Wird nicht berücksichtigt.	Der Gemeinderat hält fest, dass das Buchungs- und Reservationssystem der Organisation und Steuerung der Nutzung der Reisebus-halte- und Reisebusparkplätze dient. Fragen zur Einhaltung arbeitsrechtlicher Bestimmungen, des Entsendegesetzes sowie der damit verbundenen Melde- und Bewilligungsverfahren sind nicht Gegenstand des Reisebusregimes. Die beantragte Verknüpfung des Buchungs- und Reservationssystems mit entsprechenden Nachweisen wird daher nicht berücksichtigt.
107	SEV	Anträge – Austausch und Zusammenarbeit mit tripartiter Kommission Die Stadt Bern soll der tripartiten Kommission Zugang zu den Daten des Buchungs- und Reservationssystems gewähren.	Wird nicht berücksichtigt.	Der Gemeinderat hält fest, dass das Buchungs- und Reservationssystem der Organisation und Steuerung der Nutzung der Reisebus-halte- und Reisebusparkplätze dient. Für den Vollzug arbeitsrechtlicher Bestimmungen erforderliche Daten sind nicht Bestandteil des Buchungs- und Reservationssystems. Der beantragte Zugang der tripartiten Kommission zu den Daten des Buchungs- und Reservationssystems wird daher nicht berücksichtigt.
108	Inclusion Handicap	• Signalisation/Kundeninformation: Diese muss barrierefrei gestaltet und für sämtliche Menschen les-, erkenn- und nutzbar sein. Somit sind namentlich akustisch übermittelte Informationen zwingend gleichzeitig, gleichwertig und örtlich nahe in Schriftform oder Visualisierung zu übermitteln. Auch müssen visuell übermittelte Informationen für Menschen mit Sehbehinderungen zugänglich gemacht werden (akustisch und/oder taktil). Sofern ein bedienter Infopoint vorhanden ist, ist eine hindernisfreie Kommunikation sicherzustellen, insbesondere auch mit gehörlosen Menschen.	Wird teilweise berücksichtigt.	Die Hinweise werden aufgenommen. Die Kommunikation und Information sowie das Buchungs- und Reservationssystem sollen möglichst niederschwellig, barrierefrei und für alle Nutzer*innen zugänglich ausgestaltet werden. Die entsprechenden Anforderungen werden im Reisebusregime ergänzt. Wie diese Anforderungen konkret umgesetzt werden können, wird im Rahmen der Umsetzung geprüft. Mit Inclusion Handicap ist abgesprochen, dass nicht bei jedem Halte- und Parkplatz vor Ort eine barrierefreie Kundeninformation umgesetzt wird.
109	Inclusion Handicap	• Haltemöglichkeiten bei unvorhergesehenen Ereignissen: Das Konzept lässt diese Frage vollständig offen. Bei Reisegruppen mit Menschen mit Behinderungen ist es möglich, dass ein Ausflug vorzeitig unterbrochen	Wird berücksichtigt.	Die Hinweise werden aufgenommen. Die konkrete Ausgestaltung des Buchungs- und Reservationssystems erfolgt im Rahmen der Umsetzung. Informationen und Vorgehensweisen zu ausserordentlichen

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		werden muss, weil ein Gast oder eine Begleitperson erkrankt und der Ausflug infolge nicht mehr genügender Betreuungsmöglichkeiten für alle abgebrochen werden muss. Das Konzept muss Auskunft geben, wo die Transportunternehmen in diesen Fällen ausserordentlich und ohne eine Busse zu befürchten halten dürfen respektive an wen sie sich wenden können.		Situationen und unvorhergesehenen Ereignisse werden auf der Buchungsplattform beziehungsweise den dazugehörigen Informationsseiten kommuniziert werden können.
110	Inclusion Handicap	Neben den Anforderungen an die Haltestellen sind auch weitere Punkte klar zu definieren, wie: • Geografische Angaben und weitere Informationen: Es ist unerlässlich, dass die geografischen Angaben von Ein- und Aussteigeorten über Webseiten klar und deutlich sowie barrierefrei ersichtlich sind. Dies hat bereits die Stadt Bern sicherzustellen und entsprechende Informationen zugänglich zu publizieren. Gleiches gilt für Zusatzinformationen über die Umgebung wie das Vorhandensein barrierefrei nutzbarer Toiletten oder (Langzeit)Parkplätze für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen. Wünschenswert wäre es, wenn die Verpflichtung zur Information des Endkunden in den Nutzungsbedingungen des Reservationssystems aufgenommen wird.	Wird berücksichtigt.	Die Hinweise werden aufgenommen. Im Rahmen des Buchungs- und Reservationssystems werden die relevanten Informationen zu den Reisebushalte- und Reisebusparkplätzen sowie deren Nutzung bereitgestellt. Die Informationen sollen möglichst niederschwellig, barrierefrei und für alle Nutzer*innen zugänglich sein. Die konkreten Informationsinhalte und Funktionalitäten der Buchungsplattform werden im Rahmen der Umsetzung festgelegt. Dabei wird geprüft, welche zusätzlichen Informationen über die Standorte und deren Umfeld zur Verfügung gestellt werden können.
111	Inclusion Handicap	• Reservationssystem: Ungenügend ist die vorgesehene Lösung vor allem in Bezug auf die buchbaren Slots. 15 Minuten genügen in keiner Weise, dass Menschen mit Behinderungen (insbesondere bei Mobilitätseinschränkungen) den Bus verlassen oder besteigen können! Das Buchungs- und Reservationssystem ist diesbezüglich zwingend zu überarbeiten, andernfalls liegt eine unzulässige indirekte Diskriminierung vor. Bei der Überarbeitung wird zu berücksichtigen sein, dass der Zwang einer Buchung von zwei Slots nacheinander keine genügende Lösung darstellen würde, da dies stets voraussetzen würde, dass überhaupt zwei Slots nacheinander frei sind. Im Übrigen hätte dies eine unzulässige finanzielle	Wird berücksichtigt.	Die Hinweise werden aufgenommen. Die im Konzeptentwurf vorgesehene maximale Haltezeit von 15 Minuten für Haltevorgänge zum Ein- und Aussteigen wird im Reisebusregime auf 30 Minuten erhöht. Für reine Haltevorgänge ist keine Reservation vorgesehen. Die Gebührenstruktur gilt für alle Nutzergruppen und Transportunternehmen gleichermassen. Die konkrete Ausgestaltung des Buchungs- und Reservationssystems erfolgt im Rahmen der Umsetzung. Die Anforderungen an eine möglichst barrierefreie und gleichberechtigte Nutzung werden dabei berücksichtigt. Der Hinweis, ergänzende Informationen zur Hindernisfreiheit und Eignung einzelner Standorte bereitzustellen, wurde

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		Ungleichbehandlung zu Ungunsten der entsprechenden Transportunternehmen zur Folge. Das Reservationssystem muss Auskunft über relevante Themen der barrierefreien Nutzung geben (Höhe Haltekante, Fläche für Ein- und Ausstieg, barrierefrei nutzbare Toiletten etc.). Sind einzelne Haltepunkte besonders barrierefrei, müssen diese prioritär für entsprechende Fahrten gebucht werden können. Insgesamt ist das System so auszugestalten, dass Unternehmen, welche einen Transport von Menschen mit Behinderungen anbieten, gegenüber anderen Transportunternehmen nicht benachteiligt sind (auch nicht betreffend Gebühren). Das System muss für alle Fahrten und alle Transportunternehmen gleichermassen attraktiv sein.		aufgenommen. Welche standortspezifischen Informationen im Rahmen der Buchungsplattform zur Verfügung gestellt werden können, wird im Rahmen der Umsetzung geprüft und später bei Bedarf angepasst.

Gastronomie- und Hotelbetriebe

112	Förderverein Bern Hotels	Das geplante digitale Buchungssystem wird ausdrücklich begrüsst. Ein solches Instrument kann die Planbarkeit verbessern und den Suchverkehr reduzieren. Entscheidend ist jedoch, dass der Zugang niederschwellig gestaltet wird. Internationale Reiseveranstalter benötigen eine einfache, intuitive Lösung mit klarer Kommunikation und minimalem administrativem Aufwand. Das System darf keine zusätzliche Eintrittshürde darstellen.	Wird berücksichtigt.	Der Gemeinderat dankt für die positive Stellungnahme. Er teilt die Einschätzung, dass das Buchungs- und Reservationssystem möglichst einfach, benutzerfreundlich und praxistauglich ausgestaltet werden soll. Die konkrete Ausgestaltung des Systems wird in der weiteren Projektbearbeitung konkretisiert. Dabei wird darauf geachtet, den administrativen Aufwand für die Nutzenden möglichst gering zu halten und einen niederschweligen Zugang sicherzustellen. Die Hinweise zur Benutzerfreundlichkeit sowie zu den Anforderungen internationaler Reiseveranstalter werden bei der weiteren Ausarbeitung berücksichtigt.
-----	-----------------------------	--	----------------------	---

Öffentliche Transportunternehmen

113	keine Eingaben.
-----	-----------------

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Tourismusorganisation				
114	Bern Wel- come	Im Hinblick auf das geplante Buchungs- und Reservationssystem er- achten wir es als wichtig, dass dieses ausreichend flexibel ausgestaltet wird, um auf unterschiedliche Nachfrageformen reagieren zu können. Insbesondere sollte geprüft werden, inwiefern die Priorisierung des Ter- minals Neufeld mit einer wertschöpfungsorientierten Steuerung kombi- niert werden kann. Aus Sicht von Bern Welcome liegt hier ein wesentlicher Hebel, um die langfristige Entwicklung des Reisebusverkehrs nicht nur verkehrlich, sondern auch qualitativ im Sinne der Stadt Bern zu steuern.	Wird im Rahmen der weiteren Bear- beitung geprüft.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass dem Buchungs- und Reservationssystem eine wichtige Rolle bei der Steuerung des Rei- sebusverkehrs zukommt. Es schafft die Voraussetzungen für eine ge- ordnete Bewirtschaftung der Reisebusstandorte und unterstützt die Lenkung des Reisebusverkehrs entsprechend den Zielsetzungen des Reisebusregimes. Das System soll bewusst einfach, intuitiv und nie- derschwellig ausgestaltet werden. Die Ausgestaltung orientiert sich deshalb an einer möglichst einfachen und praktikablen Anwendung für die Reisebusunternehmen.
Private				
115		<i>Keine Eingaben.</i>		

4. Halteplätze und Verlagerung der Parkierung in die Aussenquartiere

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Politische Parteien (gesamtstädtisch)				
116	Die Mitte	Insbesondere unterstützen wir: den Ersatz der Parkfelder in der Innenstadt durch Haltestellen	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Unterstützung der vorgesehenen Umwandlung der Reisebusparkplätze in der Innenstadt in Reisebushalteplätze.
117	EVP	Wir begrüßen es, dass die Carparkplätze im Stadtzentrum in zwei Schritten alle in Carhalteplätze umgewandelt werden sollen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Unterstützung der vorgesehenen Umwandlung der Reisebusparkplätze in der Innenstadt in Reisebushalteplätze.
118	FDP	Da im Neufeld lediglich ein provisorisches und wenig einladendes Fern- und Reisebusterminal vorhanden ist, erscheint es verständlich, dass Reisebusse bevorzugt innerhalb der Stadt abgestellt werden. In der Folge kommt es am Muristalden in der Hochsaison immer wieder zu Verkehrskonflikten, insbesondere beim Ein- und Aussteigen der Gäste, mit den Bussen von Bernmobil und weiteren Verkehrsteilnehmenden, etwa durch blockierte Fahrspuren. So teilen wir die Ansicht, dass feste Halte- und Parkzonen sowie eine digitale Reservation sinnvoll sind. Sie reduzieren Suchverkehr und verhindern Nutzungskonflikte im Strassenraum zwischen Reisebussen, dem öffentlichen Verkehr, dem Individualverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr, insbesondere aufgrund eingeschränkter Sichtverhältnisse und gefährlicher Manöver.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Einschätzung wird geteilt, dass klare Halte- und Parkierungsregelungen sowie das Buchungs- und Reservationssystem dazu beitragen, Nutzungskonflikte zu reduzieren und den Reisebusverkehr geordnet abzuwickeln.
119	FDP	Auch sind wir der Meinung, dass das heutige Aussteigenlassen an der Laubeggstrasse beim Rosengarten ungeeignet ist und eine Verlegung in den Kopfbereich der Papiermühlestrasse zu prüfen ist, da dort ein sicheres Ein- und Aussteigen möglich ist und der Weg für die Gäste zum Rosengarten dennoch nicht weit ist.	Wird berücksichtigt.	Mit dem Projekt Tram Ostermundigen wird der Standort Laubeggstrasse aufgehoben werden. Als Ersatz sind Reisebusparkplätze auf dem Parkplatz im Kopfbereich der Papiermühlestrasse vorgesehen.
120	GB	Wir anerkennen, dass der Reisebusverkehr eine vergleichsweise gute Ökobilanz hat und teilweise den Flugverkehr ersetzt. Gleichzeitig sind wir	Wird berücksichtigt.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme. Mit dem Reisebusregime wird die Reisebusparkierung aus der Innenstadt in die

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		überzeugt, dass sich Bern in erster Linie auf den öffentlichen und den Langsamverkehr ausrichten soll – aus ökologischen Gründen und aus Gründen der Lebensqualität. Aus diesem Grund schlagen wir vor, die vorgesehenen Halteplätze in der Altstadt zu reduzieren.		Aussenquartiere verlagert. Gleichzeitig wird die Anzahl der Halteplätze in der Innenstadt reduziert. Das Anliegen wird mit dem Reisebusregime umgesetzt.
121	GB	3.2.2 Laut Konzept sollen, mit drei Ausnahmen am Rand, in der Innenstadt nur noch Carhalteplätze zur Verfügung gestellt werden. Wir stellen uns die Frage, ob die Carhalte- und Parkplätze mit online-Buchungssystem nicht zu einem höheren Verkehrsaufkommen führen. Die Busse müssen gleichwohl zum Parkplatz und wieder wegfahren, der Verkehr in der Innenstadt wird so nicht reduziert. Durch das Buchungssystem können die Halteplätze maximal ausgenutzt werden, was zu mehr Carfahrten, welche die Halteplätze ansteuern, führen kann. Wir beantragen deshalb eine Streichung sämtlicher Parkplätze und Halteplätze im UNESCO Perimeter.	Wird nicht berücksichtigt.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme. Er teilt das Anliegen, die Innenstadt vom Reisebusverkehr zu entlasten und unnötige zusätzliche Fahrten möglichst zu vermeiden. Mit dem Reisebusregime wird die Reisebusparkierung aus der Innenstadt in die Aussenquartiere verlagert. Das kurzzeitige Halten zum Ein- und Aussteigen von Reisegästen bleibt an den dafür vorgesehenen Standorten weiterhin möglich. Gleichzeitig sollen die Parkgebühren und das Buchungs- und Reservationssystem eine geordnete und bedarfsgerechte Nutzung der Reisebushalte- und Reisebusparkplätze unterstützen. Die vollständige Aufhebung sämtlicher Halteplätze im UNESCO-Perimeter bzw. in der Innenstadt wird nicht vorgesehen. Die Innenstadt bleibt ein wichtiges Reiseziel für Reisegruppen. Die verbleibenden Halteplätze dienen dem Ein- und Aussteigen von Reisegästen und ermöglichen eine geordnete Abwicklung dieser Vorgänge. Gleichzeitig tragen sie den unterschiedlichen Bedürfnissen der Nutzenden und den Anforderungen an eine möglichst hindernisfreie Erschliessung Rechnung.
122	GB	Neue Carhalteplätze im Wankdorf begrüssen wir, der Reiseverkehr sollte möglichst dezentral geregelt werden und nicht die Innenstadt belasten.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme. Er teilt das Anliegen, die Innenstadt von Reisebusverkehr zu entlasten. Mit dem Reisebusregime wird die Reisebusparkierung verstärkt in die Aussenquartiere verlagert und das Angebot an Standorten ausserhalb der Innstadt ausgebaut.
123	GB	Zweite Etappe 3.3.1 In der Innenstadt sollten weder Ein- noch Ausladeplätze bestehen. Ziel sollte es sein, den Busverkehr über die gut erreichbaren Aussenplätze	Wird nicht berücksichtigt.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme. Er teilt das Anliegen, die Innenstadt von Reisebusverkehr zu entlasten und zusätzliche Fahrten möglichst zu vermeiden. Mit dem Reisebusregime wird die Reisebusparkierung aus der Innenstadt in die Aussenquartiere

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		wie das Neufeld und Wankdorf zu leiten. Diese Terminals sind gut durch den ÖV mit der Innenstadt verbunden und ermöglichen einen einfachen Zugang in die Innenstadt.		verlagert. Das kurzzeitige Halten zum Ein- und Aussteigen von Reisegästen bleibt an den dafür vorgesehenen Standorten weiterhin möglich. Die vollständige Aufhebung sämtlicher Halteplätze im UNESCO-Perimeter bzw. in der Innenstadt wird hingegen nicht vorgesehen. Die Innenstadt bleibt ein wichtiges Reiseziel für Reisegruppen. Die verbleibenden Halteplätze dienen dem Ein- und Aussteigen von Reisegästen und ermöglichen eine geordnete Abwicklung dieser Vorgänge. Gleichzeitig tragen sie den unterschiedlichen Bedürfnissen der Nutzenden sowie den Anforderungen an eine möglichst hindernisfreie Erschliessung Rechnung.
124	SP	Wir erachten die Unterscheidung nach Halte- und Parkplätzen für Reisebusse als zweckmässig. Auch können wir die vorgeschlagenen Standorte für die Etappe 1 nachvollziehen, ebenso die Argumente für die etappierte Umsetzung generell.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Unterstützung der vorgesehenen Unterscheidung zwischen Reisebushalte- und Reisebusparkplätzen sowie der Etappierung des Reisebusregimes.
125	SP	Folgende Aspekte sind aus unserer Sicht wichtig: Die Reduktion der Carparkplätze auf der Schützenmatte ist aus unserer Sicht dringlich mit Blick auf die notwendige Aufwertung dieses Areals.	Wird zur Kenntnis genommen.	Das Reisebusregime sieht vor, die Reisebusparkierung auf der Schützenmatte zu reduzieren und trägt damit den unterschiedlichen Nutzungsansprüche auf der Schützenmatte Rechnung. Eine Haltemöglichkeit für den kurzzeitigen Ein- und Ausstieg von Reisegästen bleibt voraussichtlich weiterhin bestehen.
126	SP	Die Carparkplätze an den Standorten Zentrum Paul Klee, Pulverweg/Zikadenweg und Mingerstrasse sind soweit nachvollziehbar. Gleiches gilt für den Max-Dätwiler-Platz. Mit geeigneten Massnahmen ist sicherzustellen, dass die umliegenden Wohngebiete nicht mit Mehr- oder Suchverkehr belastet werden.	Wird berücksichtigt.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass Mehr- und Suchverkehr in angrenzenden Wohngebieten möglichst vermieden werden soll. Das vorgesehene Buchungs- und Reservationssystem trägt dazu bei, Suchverkehr zu vermeiden, indem Reisebusse die verfügbaren Standorte gezielt anfahren können.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Anerkannte Quartierorganisationen				
127	QUAV 4	Im Stadtteil 4 besteht mit Ausnahme des Aargauer- und Muristalden, wo es häufig zu Konflikten mit ein- und aussteigenden Personen und den Bussen von BernMobil kommt, keine grösseren Probleme. Das Aussteigenlassen an der Laubeggstrasse beim Rosengarten finden wir jedoch nur suboptimal (von 19 Ja waren 5 Delegierte gegen das Parkverbot). Es ist unseren Gästen durchaus zumutbar einige Schritte zu Fuss zu gehen. Dementsprechend schlagen wir vor, diese Ausstiegsstelle aufzuheben und in den Kopfbereich der Papiermühlestrasse zu verlegen. Ort ist ein gefahrloses Ein- und Aussteigen möglich und der Weg zum Rosengarten ist trotzdem nicht weit.	Wird berücksichtigt.	Der Gemeinderat nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Für den Standort Laubeggstrasse beim Rosengarten ist im Zusammenhang mit dem Projekt Tram Ostermundigen vorgesehen, dannzumal die heutigen Reisebusparkplätze aufzuheben und auf den Parkplatz im Kopfbereich der Papiermühlestrasse zu verlegen.
Leiste				
128	LUS	Ein zentrales Anliegen ist, dass Reisebusse künftig nicht mehr ohne Halt durch die Altstadt fahren. Solche Durchfahrten belasten die engen Gassen unnötig, ohne einen Mehrwert für das lokale Gewerbe zu schaffen, und sind deshalb zu unterbinden. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass die Altstadt für Touristinnen und Touristen weiterhin gut erreichbar bleibt. Die Altstadt ist auf den Tourismus angewiesen und trägt als UNESCO-Weltkulturerbe eine besondere Verantwortung im Umgang mit ihrem historischen Stadtraum. Haltepunkte am Rand der Altstadt sind daher beizubehalten und so auszugestalten, dass ein sicheres und geordnetes Ein- und Aussteigen möglich ist.	Wird teilweise berücksichtigt.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass unnötige Reisebusfahrten durch die Altstadt nach Möglichkeit vermieden werden sollten. Mit dem Reisebusregime wird deshalb eine gezielte Lenkung des Reisebusverkehrs angestrebt. Insbesondere sollen Fahrten reduziert werden, die weder dem Ein- und Ausstieg von Reisenden noch einem anderen betrieblich begründeten Zweck in der Innenstadt dienen. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit der Altstadt für Reisegruppen weiterhin gewährleistet bleiben. Entsprechend werden auch künftig Haltemöglichkeiten in der Altstadt und in Altstadtnähe für kurzzeitige Haltevorgänge zur Verfügung stehen.
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften				
129		Keine Eingaben.		

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Fach- und Interessenverbände				
130	ASTAG	Ein- und Aussteigmöglichkeiten in Zentrumsnähe Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zur Altstadt, zum Bahnhof sowie zum Bundeshaus erachten wir und eine klare Mehrheit unserer Mitglieder als zwingend notwendig. Reine Ein- und Ausstiegszonen ohne begleitende Parkmöglichkeiten sind lediglich für sehr kurze Aufenthalte praktikabel. In vielen Fällen begleiten Chauffeure die Gruppen auch ausserhalb des Fahrzeugs oder übernehmen organisatorische Aufgaben. Anhalteplätze in Bahnhofsnähe sind vorab aus einer lokalen Perspektive wichtig, da Fahrgäste aus Bern und Umgebung von dort aus mit Carunternehmen zu Ein- und Mehrtagesfahrten starten. Je nach Mobilität der Reisenden, ist es beschwerlich, mehrere 100 Meter mit Gepäck zur Haltestelle des Cars zu gelangen. Auch für Schulen, Vereine und lokale Reisegruppen sind Ein- und Ausstiegsplätze in Bahnhofsnähe ideal als Ausgangsort. Diese haben bei mehrtägigen Reisen entsprechend Gepäck oder Sportausrüstung dabei, welches nicht quer durch die Stadt getragen werden kann	Wird teilweise berücksichtigt.	Auch künftig stehen ausreichend Reisebushalteplätze für den kurzzeitigen Ein- und Ausstieg in Bahnhofs- und Innenstadtnähe zur Verfügung. Dadurch bleibt der Ein- und Ausstieg für lokale Reisegruppen, Schulen und Vereine weiterhin gewährleistet. (Zusätzliche) Reisebusparkplätze in unmittelbarer Bahnhofsnähe sind hingegen nicht vorgesehen. Das Reisebusregime sieht eine Trennung von Halten in der Innenstadt und Parkieren in den Aussenquartieren vor. Das reduzierte Angebot an bahnhofsnahen Parkplätzen ist als Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals Neufeld vorgesehen und dient unter anderem dazu, den Wegfall der Reisebusparkierung auf der Schützenmatte teilweise zu kompensieren.
131	ASTAG	Parkierung ausserhalb des Zentrums Eine Verlagerung der Parkierung in Randgebiete beurteilen wir nur unter klar definierten Voraussetzungen als zumutbar. Dazu zählen insbesondere eine kurze Distanz zum Zentrum, eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie die Verfügbarkeit von sanitären Anlagen und Verpflegungsmöglichkeiten für Chauffeure. Im vorliegenden Reisebuskonzept werden diese für die Branche relevanten Punkte nur vage umschrieben oder sind erst in einer zweiten Etappe (nach Inbetriebnahme des Car-Terminals Bern-Neufeld) geplant; zusätzliche Leerfahrten stufen wir als verkehrsbezogen und ökologisch nachteilig ein.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die vorgesehenen Reisebusparkplätze ausserhalb des Zentrums verfügen über eine gute verkehrliche Erschliessung. Der heutige Carterminal Neufeld sowie der künftige Fern- und Reisebusterminal Neufeld sind direkt an das Nationalstrassennetz angebunden und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen. Es besteht eine direkte Verbindung zum Stadtzentrum durch die Bus-Linie 11 sowie weitere Verbindungen des öffentlichen Verkehrs. Zudem steht das Parkhaus P+R Neufeld zur Verfügung. Der heutige Carterminal Neufeld verfügt derzeit nur über eine einfache Infrastruktur. Mit dem Neubau des Fern- und Reisebusterminals soll die Standortqualität deutlich verbessert werden. Die detaillierte Ausgestaltung des Terminals erfolgt im Rahmen der weiteren

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
				Planung des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld». Dabei werden die Bedürfnisse der Branche soweit möglich berücksichtigt.
132	ASTAG	Aufenthaltsdauer und betriebliche Flexibilität Die Aufenthaltsdauer der Cars variiert stark; sie reicht von kurzen Stopps unter einer Stunde bis zu Aufhalten von mehreren Stunden. Wir bitten in diesem Zusammenhang, die Verschiedenartigkeit der Benutzer der Ein- und Aussteigeplätze resp. Parkplätze genau zu beachten und entsprechen die Bedürfnisse abzuleiten: ausländische Gruppen mit kurzem Stopover in Bern (Besichtigung z.B. Bärengaben), Schweizer Gruppe mit Ausflug nach Bern, Schweizer Gruppe mit Ein- und Ausstieg in Bern. Einheitliche oder starre Lösungen werden dieser betrieblichen Realität nicht gerecht. Erforderlich sind flexible Halte- und Parkierungsmöglichkeiten, welche unterschiedliche Nutzungsdauern und -arten berücksichtigen und die Tätigkeiten der lokalen Carunternehmen nicht benachteiligen	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Das Reisebusregime sieht eine differenzierte Ausgestaltung der Halte- und Parkierungsmöglichkeiten sowie der Gebührenstruktur vor. Dadurch werden unterschiedliche Aufenthaltsdauern sowie verschiedene Nutzungsbedürfnisse berücksichtigt. Die Details sind zu prüfen. Nach der Einführung des neuen Reisebusregimes werden dessen Auswirkungen fortlaufend beobachtet und anhand der vorgesehenen Erhebungen ausgewertet. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Konkretisierung und Weiterentwicklung der Halte- und Parkierungsmöglichkeiten sowie der Gebührenstruktur ein.
133	Bern City	Zugang zur Innenstadt und Haltemöglichkeiten Das Konzept sieht vor, den Reisebusverkehr künftig stark in Richtung des neuen Terminals Neufeld zu verlagern und die Innenstadt vor allem auf Kurzhalte zu beschränken. BernCity erachtet es als wichtig, dass ausreichend und gut gelegene Haltemöglichkeiten in der Innenstadt erhalten bleiben. Für viele Reisegruppen ist ein direkter Zugang zu den zentralen Sehenswürdigkeiten entscheidend für die Aufenthaltsqualität und die wirtschaftliche Wirkung des Besuchs. Gleichzeitig kann eine Parkierung der Reisebusse ausserhalb der Innenstadt – beispielsweise beim Terminal Neufeld – auch Vorteile bieten. Wenn Reisebusse nach dem Aussteigen der Gäste ausserhalb der Innenstadt parkieren, bleibt der Bus während des Aufenthalts nicht unmittelbar verfügbar. Dadurch nutzen Reisegruppen ihre Zeit in der Innenstadt oft intensiver und verweilen länger vor Ort.	Wird berücksichtigt.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass attraktive und gut erreichbare Ein- und Ausstiegsorte eine wichtige Voraussetzung für die Erreichbarkeit der Innenstadt und ihrer touristischen Ziele darstellen. Das Reisebusregime sieht deshalb auch künftig Reisebushalteplätze in der Innenstadt sowie in der Nähe der Innenstadt vor. Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurden Erhebungen zu den Reisebusbewegungen sowie zur Auslastung der bestehenden Reisebushalte- und Reisebusparkplätze durchgeführt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein. Die Nutzung und Auslastung der Standorte werden nach der Einführung des Reisebusregimes weiterhin beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die Weiterentwicklung des Reisebusregimes ein, sodass bei Bedarf Anpassungen vorgenommen werden können.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		Eine längere Aufenthaltsdauer führt erfahrungsgemäss zu zusätzlichen Besuchen in Geschäften, Restaurants oder touristischen Einrichtungen und stärkt damit die touristische Wertschöpfung in der Innenstadt. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass attraktive und gut erreichbare Ein- und Ausstiegsorte bestehen bleiben.		
134	Carverband Bern-So- lothurm	3. Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in Zentrumsnähe Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zur Altstadt, zum Bahnhof sowie zum Bundeshaus erachten wir und eine klare Mehrheit unserer Mitglieder als zwingend notwendig. Reine Ein- und Ausstiegsszonen ohne begleitende Parkmöglichkeiten sind lediglich für sehr kurze Aufenthalte praktikabel. In vielen Fällen begleiten Chauffeure die Gruppen auch ausserhalb des Fahrzeugs oder übernehmen organisatorische Aufgaben. Anhalteplätze in Bahnhofsnähe sind vorab aus einer lokalen Perspektive wichtig, da Fahrgäste aus Bern und Umgebung von dort aus mit Carunternehmen zu Ein- und Mehrtagesfahrten starten. Je nach Mobilität der Reisenden, ist es beschwerlich, mehrere 100 Meter mit Gepäck zur Haltestelle des Cars zu gelangen. Auch für Schulen, Vereine und lokale Reisegruppen sind Ein- und Ausstiegsplätze in Bahnhofsnähe ideal als Ausgangsort. Diese haben bei mehrtägigen Reisen entsprechend Gepäck oder Sportausrüstung dabei, welches nicht quer durch die Stadt getragen werden kann.	Wird teilweise berücksichtigt.	Auch künftig stehen ausreichend Reisebushalteplätze für den kurzzeitigen Ein- und Ausstieg in Bahnhofs- und Innenstadtnähe zur Verfügung. Dadurch bleibt der Ein- und Ausstieg für lokale Reisegruppen, Schulen und Vereine weiterhin gewährleistet. (Zusätzliche) Reisebusparkplätze in unmittelbarer Bahnhofsnähe sind hingegen nicht vorgesehen. Das Reisebusregime sieht eine Trennung von Halten in der Innenstadt und Parkieren in den Aussenquartieren vor. Das reduzierte Angebot an bahnhofsnahen Parkplätzen ist als Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals Neufeld vorgesehen und dient unter anderem dazu, den Wegfall der Reisebusparkierung auf der Schützenmatte teilweise zu kompensieren.
135	Carverband Bern-So- lothurm	4. Parkierung ausserhalb des Zentrums Eine Verlagerung der Parkierung in Randgebiete beurteilen wir nur unter klar definierten Voraussetzungen als zumutbar. Dazu zählen insbesondere eine kurze Distanz zum Zentrum, eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie die Verfügbarkeit von sanitären Anlagen und Verpflegungsmöglichkeiten für Chauffeure. Im vorliegenden Reisebuskonzept werden diese für die Branche relevanten Punkte nur vage umschrieben oder sind erst in einer zweiten Etappe (nach Inbetriebnahme des Car-Terminals Bern-Neufeld) geplant; zusätzliche Leerfahrten stufen wir als verkehrsbezogen und ökologisch nachteilig ein.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die vorgesehenen Reisebusparkplätze ausserhalb des Zentrums verfügen über eine gute verkehrliche Erschliessung. Der heutige Carterminal Neufeld sowie der künftige Fern- und Reisebusterminal Neufeld sind direkt an das Nationalstrassennetz angebunden und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen. Es besteht eine direkte Verbindung zum Stadtzentrum durch die Bus-Linie 11 sowie weitere Verbindungen des öffentlichen Verkehrs. Zudem steht das Parkhaus P+R Neufeld zur Verfügung. Der heutige Carterminal Neufeld verfügt derzeit nur über eine einfache Infrastruktur. Mit dem Neubau des Fern- und Reisebusterminals

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
				soll die Standortqualität deutlich verbessert werden. Die detaillierte Ausgestaltung des Terminals erfolgt im Rahmen der weiteren Planung des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld». Dabei werden die Bedürfnisse der Branche soweit möglich berücksichtigt.
136	Carverband Bern-So- lothur	6. Aufenthaltsdauer und betriebliche Flexibilität Die Aufenthaltsdauer der Cars variiert stark; sie reicht von kurzen Stopps unter einer Stunde bis zu Aufenthalten von mehreren Stunden. Wir bitten in diesem Zusammenhang, die Verschiedenartigkeit der Benutzer der Ein- und Aussteigeplätze resp. Parkplätze genau zu beachten und entsprechen die Bedürfnisse abzuleiten: ausländische Gruppen mit kurzem Stopover in Bern (Besichtigung Z.B. Bärengaben), Schweizer Gruppe mit Ausflug nach Bern, Schweizer Gruppe mit Ein- und Ausstieg in Bern. Einheitliche oder starre Lösungen werden dieser betrieblichen Realität nicht gerecht. Erforderlich sind flexible Halte- und Parkierungsmöglichkeiten, welche unterschiedliche Nutzungsdauern und -arten berücksichtigen und die Tätigkeiten der lokalen Carunternehmen nicht benachteiligen.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Das Reisebusregime sieht eine differenzierte Ausgestaltung der Halte- und Parkierungsmöglichkeiten sowie der Gebührenstruktur vor. Dadurch werden unterschiedliche Aufenthaltsdauern sowie verschiedene Nutzungsbedürfnisse berücksichtigt. Nach der Einführung des neuen Reisebusregimes werden dessen Auswirkungen fortlaufend beobachtet und anhand der vorgesehenen Erhebungen ausgewertet. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Konkretisierung und Weiterentwicklung der Halte- und Parkierungsmöglichkeiten sowie der Gebührenstruktur ein.
137	HIV	Nicht nachvollziehbar ist hingegen die vorgesehene Aufhebung der Parkierungsmöglichkeiten auf der Schützenmatte. Gerade aufgrund ihrer Lage ist keine besondere Beeinträchtigung des übrigen Verkehrs (im Konzept als «Nutzungskonflikte» bezeichnet) ersichtlich, welche eine solche Massnahme rechtfertigen würde.	Wird nicht berücksichtigt.	Auf der Schützenmatte bestehen verschiedene übergeordnete Nutzungsansprüche und Gemeinde- und Stadtrat haben mehrfach zum Ausdruck gebracht, dass die dortige Parkierung aufgehoben werden soll. Deshalb ist eine Anpassung der heutigen Reisebusnutzung für den Gemeinderat gesetzt. Zudem wird die Schützenmatte aufgrund des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern Stadt Bern» während mehrerer Jahre nicht zur Verfügung stehen. Im Rahmen der Auswertung der Vernehmlassung wurde geprüft, wie die wegfallenden Reisebusparkplätze während der Übergangsphase teilweise kompensiert werden können. Nach der Einführung des neuen Reisebusregimes werden die Auswirkungen der Übergangslösung fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein, so dass bei Bedarf Anpassungen vorgenommen werden können.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
138	HIV	In Ziffer 3.2.2 ist vorgesehen, vier Parkplätze am Muristalden ersatzlos aufzuheben. Als Begründung wird auf die Umwandlung von fünf Parkplätzen am Aargauerstalden in Haltekannten verwiesen. Daraus wird eine angebliche Verhältnismässigkeit abgeleitet. Diese bleibt jedoch unbegründet: Es wird weder dargelegt, weshalb die Massnahme erforderlich sein soll, noch welche konkreten Interessen gegeneinander abzuwägen sind oder weshalb mildere Mittel nicht in Betracht gezogen wurden.	Wird teilweise berücksichtigt.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurde entschieden, den Standort Muristalden in der Anfangsphase der ersten Etappe, vorerst beizubehalten. Dabei werden die bestehenden Reisebusparkplätze am Standort Muristalden in Reisebushalteplätze umgewandelt. Damit wird das Zielbild mit Halten in der Innenstadt und Parkieren in den Aussenquartieren umgesetzt, während vorerst auf weitergehende Anpassungen des bestehenden Standortangebots verzichtet wird. Nach der Einführung der neuen Massnahmen werden deren Auswirkungen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.
139	HIV	Gemäss Ziffer 3.2.3 sollen in einer ersten Umsetzungsphase noch rund neun Halteplätze sowie 26 Parkplätze zur Verfügung stehen, während für den Ist-Zustand von 46 Parkplätzen ausgegangen wird. Diese erhebliche Reduktion erfolgt ohne erkennbare Nachfrageanalyse. Entweder besteht aktuell kein ausgewiesener Handlungsbedarf, oder die geplante erste Etappe wird zu Engpässen führen und genau jene unerwünschten Zustände (wildes Parkieren, unkoordinierte Haltevorgänge) verstärken, die gemäss Konzept vermieden werden sollen.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Mit den in Zeile 139 beschriebenen Anpassungen umfasst das Standortangebot neu vorübergehend 32 Reisebusparkplätze einschliesslich des Carterminals Neufeld (Provisorium) sowie 13 Reisebushalteplätze. Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurden mehrere Erhebungen zum Reisebusverkehr durchgeführt. Die Ergebnisse werden im überarbeiteten Reisebusregime berücksichtigt. Auch nach der Einführung der neuen Massnahmen werden deren Auswirkungen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.
140	KMU	Aus wirtschaftlicher Sicht wäre eine Reduktion des Car- und Reisebusverkehrs auf Kurzaufenthalter zu fokussieren, welche viele Gäste für wenige Minuten möglichst nahe ans Stadtzentrum führen, jedoch für die Stadt kaum Wertschöpfung bewirken und verhältnismässig viel Fahrzeugbewegungen in geringer Zeit bedeuten. Sodann sind nicht alle Halte- und Parkmöglichkeiten an Standorten allokiert, auf welchen eine besondere Flächennutzungskonkurrenz herrscht. So wird insbesondere der gesamte Raum auf der Schützenmatte spärlich genutzt, besonders	Wird nicht berücksichtigt.	Auf der Schützenmatte bestehen verschiedene übergeordnete Nutzungsansprüche und Gemeinde- und Stadtrat haben mehrfach zum Ausdruck gebracht, dass die dortige Parkierung aufgehoben werden soll. Deshalb ist eine Anpassung der heutigen Reisebusnutzung für den Gemeinderat gesetzt. Zudem wird die Schützenmatte aufgrund des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern Stadt Bern» während mehrerer Jahre nicht zur Verfügung stehen.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		der nördliche Teil ist wenig attraktiv. Dort stehen heute den Car- und Reisebussen sechs Parkplätze zur Verfügung. Wenn reduziert werden soll, dann an Stellen, an welchen eine Reduktion für andere Nutzer einen Mehrwert bedeutet. Dies ist auf der Schützenmatte nicht gegeben.		Im Rahmen der Auswertung der Vernehmlassung wurde geprüft, wie die wegfallenden Reisebusparkplätze während der Übergangsphase teilweise kompensiert werden können. Nach der Einführung des neuen Reisebusregimes werden die Auswirkungen der Übergangslösung fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein, so dass bei Bedarf Anpassungen vorgenommen werden können.
141	KMU	Soll das ökologische Angebot der Car- und Reisebusse gefördert werden, wären Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zur Altstadt, zum Bahnhof sowie zum Bundeshaus wohl zwingend notwendig. Reine Ein- und Ausstiegsszonen ohne begleitende Parkmöglichkeiten sind lediglich für sehr kurze Aufenthalte praktikabel und wie bereits erwähnt, aus wirtschaftlicher Sicht nicht zu fördern.	Wird nicht berücksichtigt.	Die Innenstadt bleibt für Reisebusse auch künftig uneingeschränkt zugänglich. In der Innenstadt können Reisebusse bis zu 30 Minuten halten. Für längere Aufenthalte stehen weiterhin Reisebusparkplätze in den Aussenquartieren zur Verfügung. Die Auswirkungen dieser Trennung von Reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren werden nach der Einführung der neuen Massnahmen fortlaufend beobachtet und ausgewertet.
142	KMU	Zu einzelnen Punkten im Konzeptentwurf: - In Ziffer 3.2.2 wird dargelegt, dass die vier Parkplätze am Muristalden ersatzlos aufgehoben werden sollen. «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.» Eine Massnahme ist verhältnismässig, wenn diese erforderlich, geeignet und verhältnismässig im engeren Sinne ist. Wozu ist die Reduktion erforderlich? Welche Rechtsgüter sind hier gegeneinander abzuwägen? Welches Ziel soll erreicht werden, das allenfalls mit einem anderen milderen Mittel auch erreicht werden könnte? [...]	Wird berücksichtigt.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurde entschieden, den Standort Muristalden in der Anfangsphase der ersten Etappe vorerst beizubehalten. Dabei werden die bestehenden Reisebusparkplätze am Standort Muristalden in Reisebushalteplätze umgewandelt. Damit wird das Zielbild mit Halten in der Innenstadt und Parkieren in den Aussenquartieren umgesetzt, während vorerst auf weitergehende Anpassungen des bestehenden Standortangebots verzichtet wird. Nach der Einführung der neuen Massnahmen werden deren Auswirkungen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
143	KMU	Zu einzelnen Punkten im Konzeptentwurf In der ersten Umsetzungsphase sollen den Car- und Reisebussen noch rund 9 Halteplätze sowie 26 Parkplätze zur Verfügung stehen (Ziff. 3.2.3). Für die heutige Situation wird von 46 Parkplätzen gesprochen (Ziff. 1.1). Diese Reduktion wird fernab jeglicher Nachfrageanalyse festgelegt. Entweder weist die heutige Situation keinen Handlungsbedarf auf oder die erste Etappe wird zum Kollaps und zu vermehrtem, gemäss Absichtserklärung zu vermeidendem «wildem Parkieren» oder «unkoordiniertem Ein- und Aussteigen lassen» (Ziff. 1.3) führen.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurde das Standortangebot angepasst. Neu sind vorübergehend 32 Reisebusparkplätze einschliesslich des Carterminals Neufeld (Provisorium) sowie 13 Reisebushalteplätze vorgesehen. Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurden mehrere Erhebungen zum Reisebusverkehr durchgeführt. Die Ergebnisse werden im überarbeiteten Reisebusregime berücksichtigt. Auch nach der Einführung der neuen Massnahmen werden deren Auswirkungen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.
144	VCS	Wir empfehlen, mit der Reduktion und Verlagerung der Carparkplätze prioritär dort zu beginnen, wo Carparkplätze heute ein Hindernis für den Veloverkehr resp. für die Velo-Infrastruktur darstellen. Als Beispiel sei hier die Laubeggstrasse auf Höhe Rosengarten genannt: Die beiden Carparkplätze verhindern einen durchgehenden Velostreifen, was den Grundsätzen der Veloplanung zuwiderläuft (Durchgängigkeit der Veloinfrastruktur). Ein Vorgehen der Stadt, das den Veloverkehr konsequent mitdenkt, kann die Ziele des Reisebuskonzepts erreichen und gleichzeitig unmittelbare Verbesserungen für den Veloverkehr schaffen.	Wird teilweise berücksichtigt.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass die Anliegen des Reisebusverkehrs und des Veloverkehrs sorgfältig gegeneinander abzuwägen sind. Für den Standort Laubeggstrasse beim Rosengarten ist im Zusammenhang mit dem Projekt Tram Ostermundigen vorgesehen, dann und nur dann die heutigen Reisebusparkplätze aufzuheben und auf den Parkplatz im Kopfbereich der Papiermühlestrasse zu verlegen. Die Auswirkungen des Reisebusregimes werden auch nach dessen Einführung beobachtet und ausgewertet. Weitergehende Anpassungen der Standorte sowie zusätzliche Verbesserungen zugunsten des Veloverkehrs bleiben im Rahmen zukünftiger Überprüfungen möglich.
145	Inclusion Handicap	Zu Ziffer 3 Eckwerte des Reisebuskonzepts Erste Etappe In einer ersten Etappe soll unter anderem geprüft werden, ob im Raum Bahnhof Wankdorf Plätze geschaffen werden können. Welche Prüfkriterien hierfür zur Anwendung gelangen sollen, bleibt vollständig offen. Eine Ergänzung des Konzeptes ist insoweit notwendig, als auch neue respektive zusätzliche Plätze so ausgewählt und ausgestaltet werden müssen,	Wird berücksichtigt.	Die Hinweise werden aufgenommen. Bei der Prüfung neuer Standorte werden unterschiedliche Anforderungen berücksichtigt. Dazu gehören neben betrieblichen und verkehrlichen Aspekten auch die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen und die Anforderungen an eine gleichberechtigte Nutzung. Die konkrete Lage der vorgesehenen Reisebusparkplätze wird im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes weiter geprüft.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		dass Menschen mit Behinderungen sie gleichwertig mit Menschen ohne Behinderungen nutzen können.		
146	Inclusion Handicap	• Anforderungen an Haltestellen: Generell sind die im Behindertengleichstellungsgesetz respektive den entsprechenden Verordnungen, Regelwerken und Merkblättern festgehaltenen Anforderungen an Haltestellen und an den öffentlichen Raum im Sinne eines Minimums zu erfüllen. Dies ist auch in Hinblick auf ein effizientes Ein- und Aussteigen von Bedeutung. Es ist sicherzustellen, dass die Haltestellen über genügend Fläche verfügen, sodass Hebebühnen und weitere Einstiegshilfen vor Ort sicher verwendet werden können. Gleichzeitig ist genügend Aufenthaltsfläche für Menschen mit Rollstuhl/Rollator und Sitzfläche für Menschen mit Gehbehinderungen sicherzustellen. Die Anforderungen einer lückenlosen Führungskette sind zu berücksichtigen. Die Haltestellen sind insgesamt zwingend so auszuwählen und zu gestalten, dass sie für Menschen mit Behinderungen gleichwertig erreichbar und nutzbar sind. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass Fahrten mit Menschen mit Behinderungen sowie die entsprechenden Transportunternehmen gegenüber anderen Fahrten und Transportunternehmen nicht benachteiligt sind. Das Konzept und dessen Anwendung darf nicht dazu führen, dass (Ausflugs)Ziele für Menschen mit Behinderungen respektive für entsprechende Transportunternehmen schwieriger zu erreichen sind oder längere Wege bewältigt werden müssen (siehe auch die Bemerkungen unten zum Reservationssystem).	Wird berücksichtigt.	Die Hinweise werden aufgenommen. Die gleichberechtigte Nutzung des Reisebusangebots durch Menschen mit und ohne Behinderungen ist der Stadt Bern ein wichtiges Anliegen. Das Reisebusregime ist jedoch primär ein Betriebs- und Lenkungskonzept und beinhaltet keine baulichen Massnahmen an bestehenden Reisebushalte- und Reisebusparkplätzen. Bei der Standortwahl neuer Reisebusparkplätze im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes werden unterschiedliche Anforderungen berücksichtigt. Dazu gehören auch die Anforderungen an eine barrierefreie und gleichberechtigte Nutzung. Ziel ist es, die angestrebte Lenkungswirkung mit einer gleichberechtigten Nutzung des Reisebusangebots zu vereinbaren und Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu vermeiden.
147	VVF	Das Konzept sieht vor, dass Reisebusse ihre Gäste an definierten Punkten in der Innenstadt aussteigen lassen und anschliessend ausserhalb parkieren. Dieses Modell kann grundsätzlich funktionieren, sofern die Ein- und Ausstiegsorte sorgfältig gestaltet werden. Ein- und Ausstiegsorte für Reisebusse müssen konsequent barrierefrei gestaltet sein und	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme und die Unterstützung der im Reisebusregime vorgesehenen Organisation des Reisebusverkehrs. Im Rahmen des Reisebusregimes sind keine baulichen Anpassungen an den bestehenden Reisebushalte- und Reisebusparkplätze vorgesehen. Bei der Realisierung neuer oder der Anpassung

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		ausreichend Platz bieten. Viele Reisegruppen bestehen aus älteren Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität. Breite, hindernisfreie Gehbereiche, abgesenkte Randsteine und sichere Quermöglichkeiten sind deshalb zentral. Auch für Personen mit Kinderwagen oder Gepäck müssen ausreichend Platz und sichere Bewegungsräume vorhanden sein.		bestehender Standorte werden die Anforderungen an eine hindernisfreie und sichere Ausgestaltung im Rahmen der jeweiligen Projekte berücksichtigt.
148	VVF	Ein zentrales Element des Konzepts ist die gezielte Lenkung des Reisebusverkehrs. Aus Sicht des Fussverkehrs ist wichtig, dass diese Lenkung auch die Wege der Fussgängerinnen und Fussgänger berücksichtigt. Insbesondere im Umfeld von Haltepunkten sollten Fusswege klar geführt und möglichst frei von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden gehalten werden. Breite Gehbereiche, sichere Übergänge sowie eine klare Trennung der Verkehrsflächen tragen wesentlich zur Sicherheit bei. Im Umfeld von Reisebushaltpunkten entstehen häufig Situationen, in denen sich Fussverkehr und Veloverkehr kreuzen. Wenn grössere Reisegruppen gleichzeitig aussteigen, kann dies zu unübersichtlichen Situationen führen. Es ist deshalb wichtig, dass das neue Konzept berücksichtigt, dass Velorouten und Fussbereiche klar voneinander getrennt oder eindeutig signalisiert werden. Wo dies nicht möglich ist, braucht es klare Markierungen, Geschwindigkeitsreduktionen oder räumliche Lösungen, die den sicheren Aufenthalt von Fussgängerinnen und Fussgängern gewährleisten.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme. Mit der geordneten Organisation und Lenkung des Reisebusverkehrs verfolgt das Reisebusregime das Ziel, Nutzungskonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern. Die Bedürfnisse des Fussverkehrs werden dabei im Rahmen der jeweiligen Projekte berücksichtigt.
Gastronomie- und Hotelbetriebe				
149	Förderverein Bern Hotels	Erreichbarkeit und bestehende Infrastruktur Aus Sicht der Hotellerie ist entscheidend, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Hotels gewährleistet bleibt, bestehende Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten nicht reduziert werden und das Angebot an Halteplätzen nicht abgebaut wird. Eine vorschnelle Verknappung der Infrastruktur würde nicht nur betriebliche Abläufe erschweren, sondern auch die Attraktivität Berns als Gruppenreisedestination beeinträchtigen. Ziel muss ein System sein, das Verkehrslenkung ermöglicht, ohne	Wird teilweise berücksichtigt.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt, der Hotels sowie weiterer touristischer Destinationen für Reisegruppen weiterhin gewährleistet bleiben muss. Entsprechend werden auch künftig zentrale Haltemöglichkeiten für den kurzzeitigen Ein- und Ausstieg zur Verfügung stehen. Mit dem Reisebusregime wird gleichzeitig das Ziel verfolgt, die Innenstadt vom längerfristigen Parkieren von Reisebussen zu entlasten. Zu diesem Zweck ist vorgesehen, die Reisebusparkierung künftig

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		funktionierende Strukturen zu schwächen. Gerade Gruppenreisende sind auf kurze, planbare Wege angewiesen, insbesondere bei Gepäck oder eingeschränkter Mobilität. Der Erhalt der bestehenden Infrastruktur ist deshalb nicht nur eine betriebliche Notwendigkeit, sondern trägt auch zu einer geordneten Verkehrslenkung und zur Sicherung der touristischen Wettbewerbsfähigkeit bei.		verstärkt in die Aussenquartiere zu verlagern. Die Haltemöglichkeiten für den kurzzeitigen Ein- und Ausstieg in der Innenstadt bleiben grundsätzlich erhalten. Gleichzeitig wird das Angebot an Reisebusparkplätzen an einzelnen Standorten reduziert beziehungsweise zugunsten von Haltemöglichkeiten neu organisiert. Der Fern- und Reisebusterminal Neufeld soll dabei künftig eine wichtige Funktion für die Abwicklung des Reisebusverkehrs übernehmen. Aufgrund seiner guten Erschliessung und Anbindung an die Innenstadt sollen künftig jene Fahrten verstärkt über den Terminal abgewickelt werden, bei denen eine direkte Zufahrt in die Innenstadt nicht zwingend erforderlich ist. Die touristischen Destinationen der Innenstadt bleiben dank der guten Anbindung des Terminals weiterhin gut erreichbar. Hotels mit eigenen Vorfahrts- und Haltemöglichkeiten können auch künftig direkt für den Ein- und Ausstieg von Hotelgästen angefahren werden. Die Verlagerung der Reisebusparkierung in die Aussenquartiere betrifft das längerfristige Parkieren und nicht das kurzzeitige Halten bei Hotels und touristischen Unterkünften.
150	Förderver- ein Bern Hotels	Dezentrale Parkierung im Raum Wankdorf Zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten im Raum Wankdorf sind aus Sicht der Hotellerie nicht optional, sondern dringend notwendig. Der Raum Wankdorf ist ein bedeutender Veranstaltungs- und Hotelstandort. Dezentrale Parkierungsmöglichkeiten entlasten das Neufeld, verkürzen Wege für Reisegruppen und erhöhen die betriebliche Flexibilität. Diese Infrastruktur sollte verbindlich in das Gesamtsystem integriert werden. Eine starke Konzentration auf einen einzelnen Terminal birgt das Risiko eingeschränkter Wahlmöglichkeiten. Gruppengrössen, Ankunftszeiten und saisonale Belastungen variieren stark. Das System muss deshalb echte Alternativen und Reservekapazitäten bieten.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass für ein funktionierendes Reisebusregime ausreichend Parkierungsangebote ausserhalb der Innenstadt zur Verfügung stehen müssen. Das künftige System stützt sich deshalb nicht ausschliesslich auf den Fern- und Reisebusterminal Neufeld. Auch künftig stehen verschiedene Parkierungsstandorte in den Aussenquartieren zur Verfügung, um den unterschiedlichen Anforderungen von Reisegruppen und Zielorten innerhalb der Stadt Rechnung zu tragen. Der Fern- und Reisebusterminal Neufeld soll dabei eine wichtige Funktion innerhalb des Gesamtsystems übernehmen. Gleichzeitig sollen die vorhandenen Kapazitäten der übrigen Standorte weiterhin genutzt und die Nachfrage möglichst bedarfsgerecht auf die verschiedenen Standorte verteilt werden.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
				Im Raum Wankdorf sind zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten vorgesehen. Aufgrund der guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, der guten Anbindung an die Innenstadt / das Zentrum sowie der Nähe zu bedeutenden Veranstaltungs- und Freizeiteinrichtungen wie der Bernexpo oder dem Stadion Wankdorf kann der Standort das bestehende Angebot sinnvoll ergänzen. Die konkrete Ausgestaltung und Realisierbarkeit sind im Rahmen der weiteren Umsetzung zu klären. Dabei wird insbesondere geprüft, ob der Standort die erforderlichen betrieblichen und verkehrlichen Anforderungen erfüllt und keine wesentlichen Nutzungskonflikte, insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr, entstehen.
151	Förderverein Bern Hotels	Bestehende Standorte und Schützenmatte Die im Konzept vorgesehene Reduktion bestehender Halte und Parkmöglichkeiten, insbesondere im Umfeld der Innenstadt und der Schützenmatte, wird kritisch beurteilt. Diese Standorte erfüllen heute eine wichtige Entlastungsfunktion. Aus Sicht der Hotellerie sollten bestehende Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten grundsätzlich beibehalten werden, bis belastbare Praxiserfahrungen vorliegen. Eine vorschnelle Angebotsverknappung gefährdet einen reibungslosen Gästewechsel. Die Schützenmatte ist strategisch ein wichtiger Bestandteil des heutigen Systems. Eine vollständige oder weitgehende Aufhebung würde die Flexibilität stark reduzieren. Der Standort sollte als Reserve und Ergänzung in das Gesamtkonzept integriert bleiben.	Wird teilweise berücksichtigt.	Auf der Schützenmatte bestehen verschiedene übergeordnete Nutzungsansprüche und Gemeinde- und Stadtrat haben mehrfach zum Ausdruck gebracht, dass die dortige Parkierung aufgehoben werden soll. Deshalb ist eine Anpassung der heutigen Reisebusnutzung für den Gemeinderat gesetzt. Zudem wird die Schützenmatte aufgrund des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern Stadt Bern» während mehrerer Jahre nicht zur Verfügung stehen. Im Rahmen der Auswertung der Vernehmlassung wurde geprüft, wie die wegfallenden Reisebusparkplätze während der Übergangsphase teilweise kompensiert werden können. Nach der Einführung des neuen Reisebusregimes werden die Auswirkungen der Übergangslösung fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein, so dass bei Bedarf Anpassungen vorgenommen werden können.
152	Immobilien-gesellschaft Altes	Stellungnahme zu den geplanten Massnahmen am Aargauerstalden/Muristalden Das Konzept sieht vor:	Wird berücksichtigt.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurde entschieden, den Standort Muristalden vorerst beizubehalten. Die bestehenden Reisebusparkplätze am Standort Muristalden werden am Anfang der ersten Etappe in Reisebushalteplätze umgewandelt. Damit wird das Zielbild mit Halten in der Innenstadt und Parkieren in den

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
	Tramde- pot AG	- Umwandlung der fünf Parkplätze am Aargauerstalden in reine Halteplätze mit maximal 15 Minuten Haltezeit - Ersatzlose Aufhebung der vier Parkplätze am Muristalden Damit wird die Kapazität zwar formal verdichtet, faktisch aber verknappt. Aus unserer Sicht entsteht dadurch keine ausreichende, klar geregelte Infrastruktur für geordnete Bring- und Holvorgänge im direkten Umfeld des Alten Tramdepots und des Bärenparks. Für die wirtschaftliche Tragfähigkeit unseres Betriebs sind funktionierende Ein- und Ausstiegsplätze im unmittelbaren Umfeld unerlässlich, um: - älteren Menschen, mobilitätseingeschränkten Personen und Reisegruppen einen sicheren und zumutbaren Zugang zu ermöglichen - die Aufenthaltsdauer im öffentlichen Raum beim Ein-/Aussteigen kurz zu halten und Konflikte mit Fuss- und Veloverkehr zu minimieren - spontane Witterungs- und Sicherheitssituationen (Regen, Hitze, Dämmerung) angemessen bewältigen zu können - die Attraktivität des Standorts für Reiseveranstalter und damit die touristische Wertschöpfung im Mattequartier zu erhalten Reisebusse können nicht auf weiter entfernte Standorte verwiesen werden, wenn die Gäste das Alte Tramdepot besuchen, ohne dass vor Ort ein geordneter Ein- und Ausstieg möglich ist.		Aussenquartieren umgesetzt, während vorerst auf weitergehende Anpassungen des bestehenden Standortangebots verzichtet wird. Nach der Einführung der neuen Massnahmen werden deren Auswirkungen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.
153	Immobilien- engesell- schaft Al- tes Tramde- pot AG	Zudem ist für den Gastronomiebetrieb im Alten Tramdepot eine garantierte Anlieferungsfläche betriebsnotwendig. Bereits heute stellt die Anlieferung eine erhebliche Herausforderung dar – die geplante Aufhebung der Parkplätze am Muristalden würde diese Situation weiter verschärfen, anstatt sie zu lösen. Wir fordern daher:	Wird berücksichtigt.	Die betriebliche Anlieferung des Alten Tramdepots wird auch künftig gewährleistet. Die konkrete Ausgestaltung der Anlieferung wird im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes und der Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen konkretisiert. Dabei wird geprüft, ob und in welchem Umfang Optimierungsmöglichkeiten bestehen.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		• Eine garantierte, klar markierte Anlieferungsfläche für den Gastronomiebetrieb im Umfeld des Alten Tramdepots • Die Sicherstellung der Nutzbarkeit: Umsetzung von Massnahmen, damit die Anlieferungsfläche im Notfall und bei Bedarf tatsächlich genutzt werden kann und nicht durch parkierte Fahrzeuge blockiert wird • Die Integration dieser Anlieferungsfläche in das neue Regime, so dass Lieferfahrzeuge des Gastronomiebetriebs unabhängig vom allgemeinen Reisebusregime Zugang haben Das vorliegende Reisebuskonzept bietet die Chance, diese seit langem bestehende Herausforderung endlich zu lösen. Diese Chance darf nicht verpasst werden – insbesondere nicht durch eine ersatzlose Aufhebung von Flächen, die heute zumindest teilweise für Anlieferungen genutzt werden können.		
154	Immobilien- gesellschaft Altes Tramdepot AG	Das Reisebuskonzept betont, dass Bern weiterhin eine attraktive Reisebusdestination bleiben und der Reisebusverkehr so gesteuert werden soll, dass Stadtleben, UNESCO-Perimeter und Tourismus im Gleichgewicht sind. Ohne ausreichende Ein- und Ausstiegsplätze im Bereich Bärenpark/Altes Tramdepot wird dieses Ziel verfehlt, da eine wichtige touristische Infrastruktur faktisch nicht mehr angemessen angefahren werden kann.	Wird berücksichtigt.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurde entschieden, den Standort Muristalden vorerst beizubehalten. Mit der Einführung der Gebühren, des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Trennung von Reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren werden die bestehenden Reisebusparkplätze am Standort Muristalden in Reisebushalteplätze umgewandelt. Dadurch bleibt die Erschliessung des Bereichs Bärenpark/Altes Tramdepot auch künftig gewährleistet.
155	Immobilien- gesellschaft Altes Tramdepot AG	Fazit und Anträge Zusammenfassend stellt die Immobilien-gesellschaft Altes Tramdepot AG folgende Anträge: • Prüfung Erweiterung bzw. dauerhafte Sicherung der Ein- und Ausstiegsplätzen im Umfeld des Alten Tramdepots (Aargauerstalden/Muristalden/Bärenpark)	Wird berücksichtigt.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurde entschieden, den Standort Muristalden vorerst beizubehalten. Die bestehenden Reisebusparkplätze am Standort Muristalden werden am Anfang der ersten Etappe in Reisebushalteplätze umgewandelt. Dadurch bleibt die Erschliessung des Bereichs Bärenpark/Altes Tramdepot auch künftig gewährleistet.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
156	Immobilien- gesell- schaft Al- tes Tramde- pot AG	Zusammenfassend stellt die Immobiliengesellschaft Altes Tramdepot AG folgende Anträge: • Garantierte Anlieferungsfläche: Für den Gastronomiebetrieb im Alten Tramdepot ist eine garantierte, klar markierte Anlieferungsfläche im Umfeld des Gebäudes vorzusehen. Deren Nutzbarkeit muss mit Massnahmen sichergestellt werden, damit sie im Bedarfsfall tatsächlich für Anlieferungen zur Verfügung steht und nicht durch andere Fahrzeuge blockiert wird. Die ersatzlose Aufhebung der Parkplätze am Muristalden darf nicht erfolgen, ohne dass diese betriebsnotwendige Anlieferungsfläche gesichert ist. • Integration der Anlieferungsfläche in das neue Regime, so dass Lieferfahrzeuge des Gastronomiebetriebs unabhängig vom allgemeinen Reisebusregime Zugang haben.	Wird berücksichtigt.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurde entschieden, den Standort Muristalden vorerst beizubehalten. Die bestehenden Reisebusparkplätze am Standort Muristalden werden am Anfang der ersten Umsetzungsstufe in Reisebushalteplätze umgewandelt. Dadurch bleibt die Erschliessung des Bereichs Bärenpark/Altes Tramdepot auch künftig gewährleistet.
157	Immobilien- gesell- schaft Al- tes Tramde- pot AG	Zusammenfassend stellt die Immobiliengesellschaft Altes Tramdepot AG folgende Anträge: • Angemessene Haltezeiten: Die maximal zulässige Haltezeit ist so auszugestalten, dass realistische Bring- und Holvorgänge von Gruppen (inkl. zahlender Vorgänge wie Billet- oder Gastroorganisation) möglich bleiben, ohne den Verkehrsfluss zu blockieren	Wird berücksichtigt.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurde entschieden, die maximal zulässige Haltezeit auf 30 Minuten zu erhöhen. Damit wird den unterschiedlichen Anforderungen beim Ein- und Ausstieg von Reisegruppen, insbesondere von grösseren Gruppen, Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie Reisegruppen mit umfangreichem Gepäck, Rechnung getragen.
Öffentliche Transportunternehmen				
158	Bernmobil	BERNMOBIL begrüsst es, dass die vier Parkplätze am Muristalden ersatzlos aufgehoben werden. Dadurch entfällt die Störung und Behinderung der Buslinie 12 durch zu- und weggehende sowie manövrierende Reisebusse am Muristalden. Werden die Carparkplätze in normale Parkplätze umgewandelt oder wie wird die freiwerdende Fläche genutzt?	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurde entschieden, den Standort Muristalden vorerst beizubehalten. Mit der Einführung der Gebühren, des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Trennung von Reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren werden die bestehenden Reisebusparkplätze am Standort Muristalden in Reisebushalteplätze umgewandelt. Damit wird das Zielbild mit Halten in der Innenstadt und Parkieren in den Aussenquartieren umgesetzt, während

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
				vorerst auf weitergehende Anpassungen des bestehenden Standortangebots und eine anderweitige Nutzung der Fläche verzichtet wird. Nach der Einführung der neuen Massnahmen werden deren Auswirkungen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.
159	Bernmobil	Auf dem Max-Daetwyler-Platz beim Bahnhof Wankdorf bestehen für die Tramlinie 9 und die Buslinien 20 und 28 Haltestellen (insgesamt vier Haltekannten) und der Platz dient als Wendeschleife. Die drei Linien warten hier ihre Endaufenthaltszeit ab. Die 4. Haltekannte dient dem Betrieb bei Störfällen und beim Transport von Eishockey- oder Fussballfans. Die Gleisanlagen (Stammstrecke Tramlinie 9) sind im Eigentum von BERNMOBIL. Die Zufahrtswege und -geleise zur Wendeschleife und die Geleise der Wendeschleife müssen freigehalten und die vier Haltekannten jederzeit bedienbar sein sowie die Aufenthaltszeit abgewartet werden können. BERNMOBIL muss frühzeitig in die Prüfung einbezogen werden, unter welchen Bedingungen auf dem Max-Daetwyler-Platz bis zu zwei Reisebusparkplätze realisiert werden können. Sollte es zu einer konkreten Ausführungsplanung kommen, muss BERNMOBIL ebenfalls beigezogen werden.	Wird berücksichtigt.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurde eine Machbarkeitsprüfung für mögliche Reisebusparkplätze am Standort Max-Daetwyler-Platz durchgeführt. Die vertiefte Prüfung sowie die konkrete Ausgestaltung erfolgen im Rahmen der weiterführenden Planung. Bernmobil wird dabei frühzeitig einbezogen. Die betrieblichen Anforderungen des öffentlichen Verkehrs bilden eine wesentliche Rahmenbedingung und sind bei der weiteren Planung und einer allfälligen Ausführungsplanung einzuhalten.
160	Bernmobil	BERNMOBIL begrüsst es sehr, dass in der Innenstadt nur noch das Ein- und Ausladen von Reisebusgästen ermöglicht wird. Damit werden Störungen und Behinderungen der öffentlichen Tram- und Buslinien in der Innenstadt durch manövrierende Reisebusse merklich abnehmen. Betroffen davon ist heute hauptsächlich die Buslinie 12.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat Bern dankt für die positive Beurteilung der vorgesehenen Trennung von Reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren.

Tourismusorganisation

161 Keine Eingaben.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Private				
162	Privatperson 3	Ausserhalb des Stadtteils I ist bei allen Hotels mit Carverkehr (Richtwert für Probephase zum Beispiel: im Jahresdurchschnitt mindestens einmal monatlich) im fussläufigen Bereich von maximal 300 m mindestens je ein Carhalteplatz / Reisebushalteplatz vorzuhalten, um auch die Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs zwingend zu erfüllen, was in der Vernehmlassung nicht ausreichend erkennbar ist.	Wird nicht berücksichtigt.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurde entschieden, das bestehende Standortangebot in einer ersten Etappe bewusst nur punktuell anzupassen. Im Vordergrund steht dabei zunächst die Trennung von Reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren. Zusätzliche öffentliche Reisebushalteplätze bei einzelnen Hotels sind daher nicht vorgesehen.
163	Privatperson 3	Innerhalb des Stadtteils I (Altstadt) sind Carhalteplätze / Reisebushalteplätze zu minimieren dank der sehr hohen ÖV-Netzabdeckung mit kurzen fussläufigen Distanzen zu sehr regelmässig bedienten ÖV-Haltestellen.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Mit der Trennung von Reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren wird das Zielbild bereits schrittweise umgesetzt. Das Angebot an Reisebushalteplätze in der Innenstadt wird dabei auf das für einen geordneten Ein- und Ausstieg notwendige Mass beschränkt. Nach der Einführung der neuen Massnahmen werden deren Auswirkungen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein. Gestützt darauf können bei Bedarf weitere Anpassungen des Standortangebots im Sinne des Zielbilds vorgenommen werden.
164	Privatperson 3	Carparkplätze / Reisebusparkplätze sind an geeigneten Stellen zu positionieren.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Standorte der Reisebusparkplätze werden unter Berücksichtigung der Zielsetzung des Reisebusregimes sowie der örtlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen festgelegt. Bei Bedarf werden diese im Rahmen der weiteren Überarbeitung angepasst.

5. Datengrundlage und Monitoring

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Politische Parteien (gesamtstädtisch)				
165	GB	Ein Monitoring ist wichtig, da momentan noch keine Daten vorhanden sind über die aktuellen Zahlen. Nur so können weitere Massnahmen, sinnvoll umgesetzt werden.	Wird berücksichtigt.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass eine fundierte Datengrundlage für die Beurteilung des Reisebusverkehrs und die Ausgestaltung des Reisebusregimes erforderlich ist. Aus diesem Grund wurden zwischenzeitlich Erhebungen zu den Reisebusbewegungen an sämtlichen Halte- und Parkierungsstandorten durchgeführt. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein. Auch nach Einführung des Reisebusregimes sollen Nachfrage und Auslastung der Standorte weiterhin beobachtet werden. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen bei Bedarf in die Weiterentwicklung des Reisebusregimes ein.
166	SP	Wir beantragen ein eng begleitetes Monitoring und eine Sanktionierung von Reisebusunternehmen, die sich nach Einführung nicht an die neue Regelung halten.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass die Einführung des Reisebusregimes eng begleitet werden soll. Die Auswirkungen des Reisebusregimes werden fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die Weiterentwicklung des Reisebusregimes ein. Die Einhaltung der geltenden Regelungen wird kontrolliert. Bei Verstössen kommen die bestehenden rechtlichen Instrumente zur Anwendung.
Anerkannte Quartierorganisationen				
167		Keine Eingaben.		
Leiste				
168		Keine Eingaben.		

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften				
169		Keine Eingaben.		
Fach- und Interessenverbände				
170	AWAG	Hingegen hat sich gezeigt, dass die Stadt Bern über keine Erfahrungszahlen betreffend der derzeitigen Car- und Reisebusbewegungen in der Stadt Bern verfügt. Um dieses Potential auszuloten, sollten derartige Erhebungen durchgeführt werden – denn mit der Anzahl jener Bewegungen können einerseits die künftige Kapazität, sowie andererseits auch die finanzielle Tragbarkeit des Fern- und Reisebusterminals festgelegt werden.	Wird berücksichtigt.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurden mehrere Erhebungen zum Reisebusverkehr durchgeführt. Die Ergebnisse fliessen in die Überarbeitung des Reisebusregimes ein. Sie bilden zudem eine wichtige Grundlage für die weitere Planung und Dimensionierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld. Auch nach der Einführung der neuen Massnahmen werden deren Auswirkungen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen laufend in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.
171	AWAG	Das vorgesehene Monitoring mit systematischer Datenerhebung wird ausdrücklich begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die zustimmende Rückmeldung zum vorgesehenen Monitoring wird zur Kenntnis genommen.
172	AWAG	Zum Finanziellen Wir teilen die Meinung, dass die Ausgangslage zur Erhebung der Einnahmen aufgrund der fehlenden Daten zum Reisebusaufkommen unklar ist und empfehlen, eine entsprechende Erhebung durchzuführen. Auf den aktuellen Bus-Parkplätzen wäre eine einfache Zählung während der Spitzenmonate Juli/August sicher sinnvoll. Soweit auf die Daten der heutigen Bewegungen auf dem provisorischen Car-Terminal abgestellt werden soll, sei vermerkt, dass diese bereits den zuständigen Stellen der Stadt Bern übermittelt worden sind.	Wird berücksichtigt.	Der Gemeinderat dankt für die Zurverfügungstellung der Daten zu den heutigen Bewegungen auf dem provisorischen Carterminal Neufeld. Diese fliessen zusammen mit den zwischenzeitlich durchgeführten Erhebungen zum Reisebusverkehr in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein (vgl. Antwort Stellungnahme Nr. 170). Sie bilden eine wichtige Grundlage für die Planung und Dimensionierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld. Auch nach der Einführung der neuen Massnahmen werden deren Auswirkungen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen laufend in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
173	HIV	Im Grundsatz wird anerkannt und begrüsst, dass die Stadt Bern mit vorliegendem Konzept ein einheitliches resp. gesamtheitliches Regime für den Umgang mit dem Car- und Reisebusverkehr vorlegt. Das Konzept scheint vordergründig — aber teilweise ohne Not — die Innenstadt von zahlreichen Halte- und Parkierrmöglichkeiten befreien zu wollen. Eine detaillierte Analyse wird entsprechend vermisst. Zu erwähnen und berücksichtigen ist insbesondere, dass im interurbanen Wettbewerb um internationale Reisegruppen ein funktionierender Zugang für Reisebusse ein Standortfaktor darstellt.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme. Zwischenzeitlich wurde der Reisebusverkehr mehrfach mittels Monitorings erhoben. Die Daten werden derzeit ausgewertet und fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein. Mit der Einführung des neuen Reisebusregimes, der Gebühren und des Buchungs- und Reservationssystems wird die Trennung zwischen Reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen ausserhalb der Innenstadt umgesetzt. Die Entwicklung des Reisebusverkehrs wird laufend beobachtet und ausgewertet. Die daraus gewonnen Erkenntnisse und Schlussfolgerungen fliessen in die Überarbeitung des Reisebusregimes ein.
174	HIV	Die intendierte Lenkungswirkung (vgl. Ziff. 1.3) wird nicht hinreichend begründet und erscheint ohne belastbare Datengrundlage unverhältnismässig. Auf eine solche ist zu verzichten.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurden mehrere Erhebungen zum Reisebusverkehr durchgeführt. Die Ergebnisse fliessen in die Überarbeitung des Reisebusregimes ein. Auch nach der Einführung der neuen Massnahmen werden deren Auswirkungen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen laufend in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.
175	HIV	Der in Ziffer 1.3 behauptete Handlungsbedarf wird nicht substantiiert. Es fehlen nachvollziehbare Datengrundlagen, insbesondere quantitative Belege. Dennoch wird dieser — u.E. unbelegte — Befund als Ausgangspunkt für weitreichende Massnahmen herangezogen.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurden mehrere Erhebungen zum Reisebusverkehr durchgeführt. Dabei wurden die einzelnen Standorte, darunter auch der Aargauerstalden und Muristalden, gesondert ausgewertet. Die Ergebnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein. Nach der Einführung der Gebühren, des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Trennung von reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren werden die Auswirkungen der neuen Massnahmen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
176	KMU	Zu einzelnen Punkten im Konzeptentwurf Der angebliche Handlungsbedarf (Ziff. 1.3) ist in keiner Art belegt (keine Zahlen) und wird als Ursache für notwendige Massnahmen in der Folge ohne Grundlage vorausgesetzt.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurden mehrere Erhebungen zum Reisebusverkehr durchgeführt. Dabei wurden die einzelnen Standorte, darunter auch der Aargauerstalden und Muristalden, gesondert ausgewertet. Die Ergebnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein. Nach der Einführung der Gebühren, des Buchungs- und Reservations-systems sowie der Trennung von reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren werden die Auswirkungen der neuen Massnahmen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.
177	SEV	Anträge – Dauerhaftes Monitoring Es soll ein dauerhaftes Monitoring etabliert werden, dass sich nicht nur auf Reisebusbewegungen und -parkierung beschränkt, sondern ebenfalls Informationen zu Lohn- und Arbeitsbedingungen und der Kontroll-tätigkeit der zuständigen Behörden erfasst. So kann die Grundlage für risikobasierte Kontrollen geschaffen werden. Die Stadt Bern soll nicht nur über die Reisebusse Bescheid wissen, sondern auch über die Arbeitsbedingungen und die einzelnen Reisebusunternehmen.	Wird nicht berücksichtig.	Der Gemeinderat hält fest, dass das Monitoring der Beobachtung der Reisebusbewegungen und der Reisebusparkierung dient. Informationen zu Lohn- und Arbeitsbedingungen sowie zu einzelnen Reisebusunternehmen zur Unterstützung arbeitsmarktlicher Kontrollen sind nicht Bestandteil des Monitorings. Der beantragte Ausbau des Monitorings wird daher nicht berücksichtigt.
Gastronomie- und Hotelbetriebe				
178	Förderver- ein Bern Hotels	Es ist vorgesehen, Bewegungen insbesondere im Bereich Neufeld auszuwerten. Diese Datenbasis ist aus unserer Sicht nicht repräsentativ für das tatsächliche Reisebusaufkommen in der Innenstadt. Für fundierte Steuerungsentscheide braucht es Erhebungen an repräsentativen Tagen, die auch innerstädtische Haltepunkte einbeziehen und saisonale Unterschiede berücksichtigen. Ohne eine belastbare Datengrundlage besteht die Gefahr von langfristigen Fehlentscheiden.	Wird berücksichtigt.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass eine fundierte Datengrundlage für die Beurteilung des Reisebusverkehrs und die Ausgestaltung des Reisebusregimes erforderlich ist. Aus diesem Grund wurden zwischenzeitlich Erhebungen zu den Reisebusbewegungen an sämtlichen Reisebusstandorten durchgeführt. Die Erhebungen wurden an unterschiedlichen Tagen und unter verschiedenen Nachfragesituationen durchgeführt. Dabei wurden sämtliche Reisebusstandorte berücksichtigt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse liefern eine belastbare Grundlage zur Beurteilung der

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
				Nachfrage- und Auslastungssituation und fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein. Auch nach Einführung des Reisebusregimes werden Nachfrage und Auslastung der Standorte weiterhin beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die Weiterentwicklung des Reisebusregimes ein, sodass bei Bedarf Anpassungen vorgenommen werden können.
179	Immobilien- engesell- schaft Al- tes Tramde- pot AG	Zusammenfassend stellt die Immobiliengesellschaft Altes Tramdepot AG folgende Anträge: Im Rahmen des vorgesehenen Monitorings sind die Auswirkungen der Massnahmen im Bereich Bärenpark/Altes Tramdepot gesondert zu erfassen (Auslastung der Halteplätze, Ausweichbewegungen, allenfalls wildes Halten) und die Regelungen bei Bedarf anzupassen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurden mehrere Erhebungen zum Reisebusverkehr durchgeführt. Dabei wurden die einzelnen Standorte, darunter auch der Aargauerstalden und Muristalden, gesondert ausgewertet. Die Ergebnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein. Nach der Einführung der Gebühren, des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Trennung von reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren werden die Auswirkungen der neuen Massnahmen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.
Öffentliche Transportunternehmen				
180		<i>Keine Eingaben.</i>		
Tourismusorganisation				
181		<i>Keine Eingaben.</i>		
Private				
182	Privatper- son 3	Analysen der Verkehrsnachfrage betr. Verkehrsquelle, Verkehrsziel, Verkehrszweck, Verkehrsmittelwahl sind der Vernehmlassung nicht zu	Wird berücksich- tigt.	Im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes wurden mehrere Erhebungen zum Reisebusverkehr durchgeführt. Die

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		entnehmen; dies wäre als Anlage für allfällige Abwägungen und Bedarfseinschätzungen hilfreich.		Ergebnisse bilden eine wichtige Grundlage für die weitere Konkretisierung des Reisebusregimes und werden für die Überarbeitung des Regimes berücksichtigt. Nach der Einführung der neuen Massnahmen werden deren Auswirkungen fortlaufend beobachtet und ausgewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.

6. Fern- und Reisebusterminal Neufeld

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Politische Parteien (gesamtstädtisch)				
183	Die Mitte	Insbesondere unterstützen wir: die Aufwärtskompatibilität im Hinblick auf die Realisierung des Busterminals Neufeld.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Unterstützung der aufwärtskompatiblen Weiterentwicklung des Reisebusregimes im Hinblick auf den Fern- und Reisebusterminal Neufeld.
184	GB	Eine Konzentration auf das Terminal erscheint sinnvoll. Auch das Ziel, dass das Terminal von den Car- und Reisebusunternehmen favorisiert wird, indem preisliche Anreize und klare Regelungen steuern, wann ausserhalb des Terminals parkiert werden darf, unterstützen wir.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme. Die Zustimmung zur Stärkung des Fern- und Reisebusterminals sowie zur Lenkung des Reisebusverkehrs durch geeignete Rahmenbedingungen wird zur Kenntnis genommen.
185	GB	Laut Konzept sollten mehr Parkplätze im Terminal zur Verfügung stehen. Im Text und der Karte werden 6 Parkplätze und 8 Halteplätze erwähnt. Da aber bereits 6 Parkplätze bestehen, würde das keinen Ausbau der Kapazitäten bedeuten.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme. Mit dem Fern- und Reisebusterminal ist gegenüber der heutigen Situation eine deutliche Aufwertung des Standorts vorgesehen. Neben der vorgesehenen Erweiterung des Angebots um zusätzliche Halteplätze, trägt insbesondere der Ersatzneubau zu einer Attraktivitätssteigerung des Terminals bei. Die konkrete Ausgestaltung des Terminals sowie die definitive Anzahl der Halte- und Parkplätze werden im Rahmen der weiteren Planung des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» und der damit verbundenen Erarbeitung des Betriebsregimes festgelegt.
Anerkannte Quartierorganisationen				
186	QLE	Hingegen nimmt die QLE zum Punkt 3.3 im Konzept Stellung. Im Neufeld soll der lang geplante Fern- und Reisebusterminal nun doch noch umgesetzt werden. Wie der Medienmitteilung zu entnehmen ist,	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Hinweise zur Ausgestaltung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld werden zur Kenntnis genommen. Die konkrete Ausgestaltung des Terminals wird im Rahmen des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» erarbeitet. Die Anliegen hinsichtlich Sicherheit, Erreichbarkeit und Wegbeziehungen sowie der Wunsch nach einer

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		wird ein entsprechender Planungskredit in der 2. Hälfte 2026 angestrebt. Auch wenn die Ausgestaltung des Terminals selber nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung ist, möchten wir doch nochmals auf unsere Eingabe vom 10. Dezember 2020 verweisen (vgl. Beilage als PDF). Wie bereits vor 5 Jahren gilt deshalb weiterhin, dass dem Parkierungsverkehr bzw. dem Wildparkieren und der Velosicherheit besonderen Augenmerk zu schenken ist. Leider wurden wir als Quartierkommission, entgegen dem Usus der Stadt Bern, vom Stadtplanungsamt damals weder über das Verfahren vorgehend informiert noch ins Verfahren einbezogen, wie es den Quartierkommissionen eigentlich zustehen würde. Deshalb konnten wir weitere wichtige Punkte auch nicht vorgehend in die Planung des Terminals einbringen. Dazu gehören viele Punkte, die auch an der Delegiertenversammlung vom 9. Feb. 2026 wieder zur Sprache gekommen sind: - Sicherheit für Reisenden und insbesondere Frauen vor Ort - warme und angstfreie Wartebereiche; - übersichtliche Wegbeziehungen bzw. sichere /angstfreie Wege ins Quartier vom tiefergelegenen Terminal aus; - Massnahmen hinsichtlich der Erreichbarkeit frühmorgens oder spät in der Nacht bzw. entsprechende Angebote (Nachtbusse etc.) für Reisende, die eben gerade nicht mit dem Taxi anreisen können. Wir erwarten, dass wir in der weiteren Projektierung des Car- und Reisebusterminals künftig rechtzeitig einbezogen bzw. quartierspezifische Anliegen auch berücksichtigt werden. Diesen Anspruch lassen Sie gerne den zuständigen Stellen zukommen.		frühzeitigen Einbindung der Quartierkommission werden der zuständigen Projektleitung des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» zur Berücksichtigung weitergeleitet.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Leiste				
187		<i>Keine Eingaben.</i>		
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften				
188	RKBM	Aus regionaler Sicht ist eine zeitnahe Realisierung des neuen Fern- und Reisebusterminals Neufeld vorteilhaft. Insgesamt leistet das Konzept einen wichtigen Beitrag zu einem zweckmässiger organisierten, verträglicheren Reisebusverkehr.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Zustimmung zum Reisebusregime und zur vorgesehenen Weiterentwicklung des Fern- und Reisebusterminals wird zur Kenntnis genommen.
Fach- und Interessenverbände				
189	ASTAG	Zeitachse Reisebuskonzept Wir sehen hier eine grosse zeitliche Lücke zwischen Anspruch und Realität. Das Konzept spricht mehrfach von „kurzfristiger Einführung“ des Regimes, d.h. per Anfang 2027. Der Begriff „kurzfristig“ ist irreführend. Für Branche und Vollzug entsteht eine Erwartung, die der politische Prozess realistisch nicht erfüllt: Die Finanzierung und Genehmigung des neuen Carterminals Bern-Neufeld werden erwähnt, aber nicht mit dem Reisebuskonzept synchronisiert. Es fehlt ein Zieljahr, ein Übergangsszenario bei Verzögerungen der Erstellung des Carterminals, respektive eine klare Aussage, wie lange die erste Etappe nach Einführung des neuen Systems real bestehen bleibt.	Wird teilweise berücksichtigt.	Der Gemeinderat hält am vorgesehenen Vorgehen fest, das Reisebusregime bereits vor der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Reisebusterminals einzuführen. Die erste Etappe dient dazu, das neue System unter realen Betriebsbedingungen zu erproben, Erkenntnisse für dessen Weiterentwicklung zu gewinnen und bis zur Inbetriebnahme des Terminals ein funktionierendes und erprobtes System bereitzustellen. Für die Umsetzung der ersten Etappe wurde die Machbarkeit von Ersatzstandorten für einen Teil der wegfallenden Reisebusparkplätzen geprüft. Derzeit werden die konkreten Standorte definiert. Parallel dazu werden für die Bauphase des neuen Fern- und Reisebusterminals Übergangslösungen für den Fern- und Reisebusverkehr erarbeitet. Sowohl die Ersatzstandorte als auch die Übergangslösungen werden unter Berücksichtigungen möglicher Verzögerungen des Terminalprojekts geplant.
190	AWAG	Haltung und Rolle der AWAG Die Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG) ist Eigentümerin der Parkieranlagen Metro-Garage am Waisenhausplatz, Park &	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Diesbezügliche Gespräche mit der AWAG laufen.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		Ride Neufeld und Messeparking Bernexpo im Wankdorf. Metro-Garage und Bernexpo-Parking sind an zwei externe Betriebsgesellschaften vermietet, währenddessen das Park & Ride Neufeld durch die AWAG selber bewirtschaftet wird. Diese Bewirtschaftung ist im Jahr 2024 zusätzlich um die Betriebsführung des bestehenden, unmittelbar neben dem Park & Ride gelegenen provisorischen Car-Terminals im Neufeld ergänzt worden. Das bestehende Provisorium des Car-Terminals kann nicht als Visitenkarte Berns für Ankünfte aus dem In- und Ausland betrachtet werden – ein Neubau mit zeitgemässer Infrastruktur wird derzeit entwickelt, wobei noch gewisse politische Hürden zu nehmen sind. Damit wäre nach Vollendung der geplanten Bauarbeiten und der Inbetriebnahme (ca. 2031) ein idealer Ankunfts-, Abfahrts- und Parkierungsort für Reisebussen am Stadtrand vorhanden. Da die AWAG bereits den Betrieb des heutigen Car-Terminals aufrechterhält, wäre der Schritt hin zu einem Betrieb des geplanten Fern- und Reisebusterminals relativ klein, da Synergieeffekte genutzt werden können. Somit hat der Verwaltungsrat der AWAG wiederholt bekräftigt, den Betrieb des neuen Fern- und Reisebusterminals durch die AWAG führen zu lassen. Die Stadt entwickelt derzeit ein diesbezügliches Betriebskonzept.		
191	AWAG	Hinweise zu den derzeitigen Fahrzeugbewegungen auf dem Car-Terminal Für das geplante Konzept ist derzeit von folgenden Annahmen aufgrund des heutigen Betriebs auszugehen: Kurzparker: ca. 2'500 Bewegungen pro Jahr, Aufenthaltsdauer durchschnittlich ca. 15-20 Minuten, teilweise auch deutlich kürzer; als Bedarf sind primär Haltekannten zum Ein- und Aus steigenlassen vorhanden. Dauermieter: ca. 10'000 Bewegungen pro Jahr, Aufenthaltsdauer zu ca. 75% 15-30 Minuten und auch deutlich längere Aufenthalte; als Bedarf für kurze Aufenthalte sind analog den Kurzparkern Haltekannten	Wird berücksichtigt.	Der Fern- und Reisebusterminal Neufeld ist sowohl für kurzfristige Haltevorgänge als auch für das Parkieren von Reisebussen vorgesehen. Ergänzend stehen auch künftig weitere Reisebusparkierungsstandorte zur Verfügung. Die konkrete Ausgestaltung des Buchungs- und Reservierungssystems wird im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes erarbeitet. Die Dimensionierung des Terminals wird im Rahmen der weiteren Planung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Monitoring überprüft und bei Bedarf angepasst.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		vorzusehen, als Bedarf für längere Aufenthalte sind Parkplätze bereit- zustellen (ggf. mit vorgängigem Aufenthalt an einer Haltekante zum Ein- und Aussteigenlassen). Ob das Fern- und Reisebusterminal tagsüber als Dauerparkplatz ge- nutzt werden soll, ist somit zu klären, wobei ein Buchungs- und Reser- vationssystem wohl zwingend wäre. Bejahendenfalls dürften diesbe- zügliche Platzverhältnisse (geplant sind 6 Parkplätze) jedoch nicht als unbegrenzt betrachtet werden, womit die Software andere Parkplätze anzubieten hätte. [...]		
192	Carver- band Bern-Solo- thurn	8. Zeitachse Reisebuskonzept Wir sehen hier eine grosse zeitliche Lücke zwischen Anspruch und Re- alität. Das Konzept spricht mehrfach von „kurzfristiger Einführung“ des Regimes, d.h. per Anfang 2027. Der Begriff „kurzfristig“ ist irreführend. Für Branche und Vollzug entsteht eine Erwartung, die der politische Prozess realistisch nicht erfüllt: Die Finanzierung und Genehmigung des neuen Carterminals Bern-Neufeld werden erwähnt, aber nicht mit dem Reisebuskonzept synchronisiert. Es fehlt ein Zieljahr, ein Über- gangsszenario bei Verzögerungen der Erstellung des Carterminals, respektive eine klare Aussage, wie lange die erste Etappe nach Einfüh- rung des neuen Systems real bestehen bleibt.	Wird teilweise be- rücksichtigt.	Der Gemeinderat hält am vorgesehenen Vorgehen fest, das Reise- busregime bereits vor der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Rei- sebusterminals einzuführen. Die erste Etappe dient dazu, das neue System unter realen Betriebsbedingungen zu erproben, Erkenntnisse für dessen Weiterentwicklung zu gewinnen und bis zur Inbetrieb- nahme des Terminals ein funktionierendes und erprobtes System be- reitzustellen. Für die Umsetzung der ersten Etappe wurde die Machbarkeit von Er- satzstandorten für einen Teil der wegfallenden Reisebusparkplätzen geprüft. Derzeit werden die konkreten Standorte definiert. Parallel dazu werden für die Bauphase des neuen Fern- und Reisebustermi- nals Übergangslösungen für den Fern- und Reisebusverkehr erarbei- tet. Sowohl die Ersatzstandorte als auch die Übergangslösungen werden unter Berücksichtigungen möglicher Verzögerungen des Ter- minalprojekts geplant.
193	KMU	Zu einzelnen Punkten im Konzeptentwurf: Mehrfach wird die Abhängigkeit der Konzeptumsetzung mit dem Ausbau des Carterminals Bern-Neufeld ins Feld geführt. In der Etap- pierung und den unrealistischen Zielen zur Erwirkung von politisch zu fällenden Entscheidungen werden Massnahmen empfohlen, die jeglicher Koordination mit der Realisierung des Carterminals	Wird nicht berück- sichtigt.	Der Gemeinderat hat entschieden, die Einführung der Gebühren, des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Trennung von Reise- bushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren bereits vor der Realisierung des Fern- und Reise- busterminals Neufeld umzusetzen. Dadurch kann das neue Reise- busregime unter realen Bedingungen erprobt sowie dessen Wirkung fortlaufend beobachtet und ausgewertet werden. Die gewonnenen

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		entbehren. Die Massnahmen sind mit der Terminierung derselben zu orchestrieren und erst mit dieser einzuführen.		Erkenntnisse bilden die Grundlage, um das Reisebusregime bis zur Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals Neufeld bei Bedarf weiterzuentwickeln und anzupassen.
194	SEV	Zudem ist beim Neubau des Terminals grossen Wert darauf zu legen, eine optimale betriebliche Infrastruktur anzubieten. Dazu zählen sowohl Pausenräume mit Verpflegungs- und Schlafmöglichkeiten sowie Sanitäranlagen für die Chauffeur:innen als auch die nötigen Anlagen zur Wartung der Reisebusse wie bspw. WC-Entleerungsanlagen. Gesundheitsschutz und Verkehrssicherheit können mit der optimalen betrieblichen Infrastruktur aktiv gefördert werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat hält fest, dass die konkrete Ausgestaltung des Fern- und Reisebusterminals nicht Gegenstand des Reisebusregimes ist. Die Anforderungen an die betriebliche Infrastruktur des Terminals werden im Rahmen des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» behandelt. Über die konkrete Ausgestaltung wird im Zuge der weiteren Projektierung entschieden.
195	Inclusion Handicap	Soweit sich in der Nähe öffentliche WC-Anlagen befinden, ist sicherzustellen, dass auch barrierefrei nutzbare Toiletten bestehen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Bereitstellung und Ausgestaltung öffentlicher WC-Anlagen ist nicht Gegenstand des Reisebusregimes. Im Rahmen des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» wird dem Anliegen der Hindernisfreiheit Rechnung getragen. Die bestehenden öffentlichen WC-Anlagen im Umfeld der Reisebusstandorte sind bereits hindernisfrei zugänglich.
196	Inclusion Handicap	Zweite Etappe Bei einem neuen Terminal sind zusätzliche Punkte und Vorgaben zu berücksichtigen. Diese sind im Rahmen des Bauprojekts rechtzeitig zu bestimmen und zu erarbeiten. Fachpersonen für hindernisfreie Architektur und Organisationen, welche die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen vertreten, sind frühzeitig einzubeziehen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die konkrete Ausgestaltung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld wird im Rahmen des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» erarbeitet. Der Hinweis, Fachpersonen für hindernisfreie Architektur sowie Organisationen, welche die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen vertreten, frühzeitig einzubeziehen, wird der zuständigen Projektleitung des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» zur Berücksichtigung weitergeleitet.
197	VVF	Das geplante Carterminal Neufeld ist ein wichtiger Bestandteil des Konzepts. Aus Sicht des Fussverkehrs ist entscheidend, dass der Standort hochwertig gestaltet wird. Dazu gehören sichere Fusswegverbindungen, eine übersichtliche Raumgestaltung sowie ausreichend Platz für wartende Gruppen. Besonders wichtig ist eine überdachte Wartezone,	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat dankt für die Stellungnahme. Die konkrete Ausgestaltung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld wird im Rahmen des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» erarbeitet. Die eingebrachten Hinweise zur Ausgestaltung des Terminals werden bei

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		die Schutz vor Wetter bietet und ein geordnetes und angenehmes War- ten ermöglicht.		der weiteren Projektierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld geprüft.
Gastronomie- und Hotelbetriebe				
198	Förderver- ein Bern Hotels	Das Szenario, Reisegruppen in der Innenstadt auszuladen und aus- serhalb zu parkieren, ist grundsätzlich nachvollziehbar. Damit dieses Modell im Alltag funktioniert, braucht es jedoch ausreichende Kapazitä- ten und eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Die aktuell vorgese- hene Kapazität von sechs Parkplätzen ist aus heutiger Sicht ungenü- gend, da saisonale Spitzen, parallele Ankünfte und internationale Grup- penreisen rasch zu Engpässen führen können. Zusätzlich braucht der Terminal eine hochwertige und betriebssichere Ausgestaltung mit sau- ber geteilter Fläche, sicheren Manövrierebenen, einem überdachten Wartebereich sowie funktionierenden Toilettenanlagen. Ohne diese Mindeststandards ist ein professioneller und verlässlicher Betrieb nicht gewährleistet. Der Ausbau durch den privaten Betreiber muss unter klarer Aufsicht erfolgen, damit diese Standards gewährleistet werden.	Wird teilweise be- rücksichtigt.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass der Fern- und Reise- busterminal Neufeld über eine qualitativ hochwertige und betriebs- taugliche Infrastruktur verfügen muss. Nur wenn der Standort den An- forderungen der Reisebusunternehmen und Reisegruppen entspricht, kann er die ihm zugedachte Funktion innerhalb des Reisebusregimes erfüllen und zu einer Verlagerung der Reisebusparkierung aus der In- nenstadt beitragen. Die Dimensionierung des Fern- und Reisebusterminals Neufeld wird im Rahmen der weiteren Überarbeitung des Reisebusregimes auf Basis der durchgeführten Erhebungen überprüft und weiter konkreti- siert. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fliessen in weitere Bear- beitung des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» ein. Da- bei ist zu berücksichtigen, dass der Terminal lediglich einen Bestand- teil des künftigen Parkierungsangebots für Reisebusse bildet. Die konkrete Ausgestaltung des Terminals sowie die Anforderungen an Infrastruktur und Betrieb sind Gegenstand des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld». Die AWAG wurde als künftige Be- treiberin bei der Erarbeitung des Betriebsregimes einbezogen. Die im Rahmen der Vernehmlassung eingebrachten Hinweise fliessen in die weitere Bearbeitung dieses Projekts ein.
199	Immobili- engesell- schaft Al- tes Tramdepot AG	Fazit und Anträge Zusammenfassend stellt die Immobiliengesellschaft Altes Tramdepot AG folgende Anträge: • Verbindliche Zusicherung und Umsetzung Terminal Neufeld: Der Gemeinderat muss verbindlich zusichern, dass der neue Fern- und Reisebusterminal Neufeld realisiert wird und ein konkreter,	Wird nicht berück- sichtigt.	Der Fern- und Reisebusterminal Neufeld ist für das langfristige Ziel- bild des Reisebusregimes von zentraler Bedeutung. Dessen Realisie- rung setzt jedoch die Zustimmung des Stadtrats sowie der Stimmbe- rechtigten voraus und kann deshalb zum heutigen Zeitpunkt nicht verbindlich zugesichert werden. Dem Gemeinderat ist es wichtig, die Gebühren, das Buchungs- und Reservationssystem sowie die Trennung von Reisebushaltestellen in

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		realistischer Zeitplan für dessen Umsetzung vorgelegt wird. Die Einführung des restriktiven Regimes in der Innenstadt darf nicht erfolgen, bevor diese zentrale Infrastruktur in Betrieb genommen ist. Ohne diese Zusicherung ist das gesamte Reisebuskonzept nicht tragfähig. Etappierung nur mit Terminal: Die restriktiven Massnahmen der ersten Etappe (Aufhebung von Parkplätzen, Einführung von Gebühren) dürfen erst dann in Kraft treten, wenn entweder das Terminal Neufeld bereits in Betrieb ist oder dessen Realisierung durch Stadt- und Gemeinderatsbeschlüsse rechtskräftig gesichert ist.		der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren bereits vor der Inbetriebnahme des Fern- und Reisebusterminals Neufeld einzuführen. Dadurch können die neuen Massnahmen unter realen Bedingungen erprobt sowie deren Auswirkungen fortlaufend beobachtet und ausgewertet werden. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Überarbeitung des Reisebusregimes ein.
Öffentliche Transportunternehmen				
200		Keine Eingaben.		
Tourismusorganisation				
201		Keine Eingaben.		
Private				
202		Keine Eingaben.		

7. Weiterführende Themen / Diverses

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
Politische Parteien (gesamtstädtisch)				
203	Die Mitte	Zudem fordert die Mitte die Aufnahme einer guten Regelung für Busse mit Hotelgästen ins Konzept. Die Mitte vermisst im Konzept Ausführungen zu Bussen, die Gäste zu Hotels in der Altstadt fahren und verlangt dafür eine sinnvolle Regelung. In Zusammenarbeit mit den betroffenen Hotels muss dafür eine gute Lösung erarbeitet und ins Konzept integriert werden.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Der künftige Umgang mit Reisebussen mit Hotelgästen wird in Hinblick auf die Einführung der Gebühren, des Buchungs- und Reservationssystems sowie des neuen Reisebusregimes geprüft und soweit möglich und sinnvoll umgesetzt.
Anerkannte Quartierorganisationen				
204		<i>Keine Eingaben.</i>		
Leiste				
205		<i>Keine Eingaben.</i>		
Gemeinwesen und andere öffentliche Körperschaften				
206		<i>Keine Eingaben.</i>		
Fach- und Interessenverbände				
207	ASTAG	Parkierung während Veranstaltungen Die bereits heute geltenden gesonderten Parkierungskonzepte während speziellen Veranstaltungen wie z.B. Zibelemärit, Grosskonzerte, Eishockey- und Fussballspiele etc. müssen zwingend ins angedachte Reisebuskonzept miteinbezogen werden. Es ist davon auszugehen, dass die für die Cars zur Verfügung stehenden Halte- und Parkplätze	Wird berücksichtigt.	Für Grossveranstaltungen bestehen bereits heute besondere Regelungen. Diese soll auch unter dem neuen Regime gelten.

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
		während solchen Veranstaltungen tangiert oder belegt werden. Hier muss deshalb ein spezielles Zusatzregime gelten, auf das die Behörden bei der Organisation und Koordination solcher Veranstaltungen zugreifen können.		
208	Carverband Bern-Solothurn	Parkierung während Veranstaltungen Die bereits heute geltenden gesonderten Parkierungskonzepte während speziellen Veranstaltungen wie Z.B. Zibelemärit, Grosskonzerte, Eishockey- und Fussballspiele etc. müssen zwingend ins angedachte Reisebuskonzept miteinbezogen werden. Es ist davon auszugehen, dass die für die Cars zur Verfügung stehenden Halte- und Parkplätze während solchen Veranstaltungen tangiert oder belegt werden. Hier muss deshalb ein spezielles Zusatzregime gelten, auf das die Behörden bei der Organisation und Koordination solcher Veranstaltungen zugreifen können.	Wird berücksichtigt.	Für Grossveranstaltungen bestehen bereits heute besondere Regelungen. Diese soll auch unter dem neuen Regime gelten.
Gastronomie- und Hotelbetriebe				
209	Förderverein ein Bern Hotels	Veranstaltungen Die Sonderregelungen im Rahmen von Veranstaltungen werden ausdrücklich unterstützt. Grossanlässe erfordern flexible, situativ angepasste Logistiklösungen. Hier ist ein pragmatischer Umgang entscheidend.	Wird berücksichtigt.	Für Grossveranstaltungen bestehen bereits heute besondere Regelungen. Diese soll auch unter dem neuen Regime gelten.
Öffentliche Transportunternehmen				
210	Bernmobil	BERNMOBIL erachtet es ebenfalls als wichtig, dass das Entrichten der Gebühr und das Einhalten der maximalen Haltezeit von Beginn an konsequent kontrolliert werden. Das Anhalten sowie Ein- und Ausladen der Reisebusgäste an Bus- oder Tramhaltestellen muss unbedingt und zu jeder Zeit unterbunden werden. Dies ist die Voraussetzung für einen funktionierenden ÖV-Betrieb in der Stadt Bern.	Wird berücksichtigt.	Die Einführung der Gebühren, des Buchungs- und Reservationssystems sowie der Trennung von Reisebushalteplätzen in der Innenstadt und Reisebusparkplätzen in den Aussenquartieren wird von einer konsequenten Kontrolle begleitet. Das Halten sowie das Ein- und Aussteigenlassen von Reisegästen an Bus- und Tramhaltestellen ist unzulässig. Im Rahmen der Einführung der neuen Massnahmen ist

Nr.	Absen- der*in	Eingabe	Haltung Gemeinderat	Erläuterung zur Haltung / Umgang mit dem Anliegen
				sicherzustellen, dass es zu keiner Verlagerung auf Bus- und Tram- haltestellen kommt.
Tourismusorganisation				
211	Bern Wel- come	Besuchendenlenkung als zentrales Steuerungsinstrument Positiv hervorzuheben ist insbesondere der Ansatz, den Car- und Reisebusverkehr künftig stärker zu steuern und die heute teilweise ungeordnete Situation zu entschärfen. Damit wird Bern auch im internationalen Vergleich als professionell organisierte Stadt positioniert. Aus Sicht von Bern Welcome ist eine differenzierte Steuerung der Gästegruppen zentral. Reisegruppen ohne klar definierten Aufenthaltszweck in der Innenstadt können sinnvoll ausserhalb des Stadtzentrums aussteigen, beispielsweise an Standorten wie dem Neufeld oder im Bereich BERNEXPO. Dadurch lässt sich insbesondere der kurzzeitige Stopover-Tourismus besser kanalisieren und die Belastung der Innenstadt gezielt reduzieren. Gleichzeitig ist es wichtig, dass Reisegruppen mit einem konkreten Besuchszweck – etwa mit bestätigten Reservationen in Museen, Restaurants, Hotels oder anderen touristischen Einrichtungen – weiterhin die Möglichkeit haben, in angemessener Nähe zu ihrem Ziel ein- und aussteigen. Diese Differenzierung ist zentral für eine wirksame Besuchendenlenkung: Sie ermöglicht es, wert schöpfungsstärkere Aufenthalte gezielt zu fördern, die lokale Wirtschaft zu stärken und gleichzeitig die Anzahl kurzzeitiger Stopover-Aufenthalte zu reduzieren.	Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.	Der Gemeinderat dankt für die positive Stellungnahme. Er teilt die Einschätzung, dass eine differenzierte Besuchendenlenkung ein zentrales Element des Reisebusregimes darstellt. Das Reisebusregime verfolgt das Ziel, Reisegruppen entsprechend ihrem Aufenthaltszweck und ihrer Aufenthaltsdauer gezielt zu lenken. Reisegruppen mit einem konkreten Besuchszweck (bspw. bestätigte Reservationen in Museen, Restaurants oder Hotels) sollen weiterhin in angemessener Nähe zu ihrer Destination ein- und aussteigen können, während gleichzeitig die Innenstadt gezielt entlastet wird. Darüber hinaus wird geprüft, ob die Gebührenregelung durch zusätzliche Anreize ergänzt werden kann, um wertschöpfungsstarke Aufenthalte gezielt zu fördern.

212	Bern Welcome	Pragmatische Lösungen für Parkierung und Betrieb Bezüglich der Parkierung von Car- und Reisebussen, insbesondere bei Übernachtungsgästen, erachten wir es als sinnvoll, bestehende Infrastruktur möglichst effizient zu nutzen. Für Nachtparkierungen könnten weiterhin geeignete Standorte in gut erreichbaren Lagen am Rand der Innenstadt berücksichtigt werden. Dadurch lassen sich unnötige Leerfahrten reduzieren, betriebliche Abläufe vereinfachen und gleichzeitig praktikable Lösungen für Chauffeur:innen schaffen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung, dass für längere Aufenthalte und Nachtparkierungen attraktive und praktikable Lösungen erforderlich sind. Das Reisebusregime sieht vor, die vorhandene Infrastruktur für die Reisebusparkierung möglichst effizient zu nutzen und die Parkierung auf geeignete Standorte in den Aussenquartieren zu konzentrieren. Dadurch stehen auch künftig ausreichend Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Die meisten Standorte sind gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. Mit dem Neubau des Fern- und Reisebusterminals Neufeld entsteht anstelle des heutigen Provisoriums ein zeitgemässer und attraktiver Standort für Reisebusunternehmen sowie Chauffeur*innen. Neben der verkehrlich günstigen Lage werden die Infrastruktur und die Aufenthaltsqualität für Chauffeur*innen deutlich verbessert. Darüber hinaus wird im Rahmen des Projekts «Fern- und Reisebusterminal Neufeld» geprüft, ob zusätzliche Angebote für Chauffeur*innen geschaffen werden können. Dadurch können betriebliche Abläufe optimiert und unnötige Leerfahrten möglichst vermieden werden.
-----	--------------	---	-----------------------------	--

Private

213 *Keine Eingaben.*