

Kramgasse 2, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 388 87 87
www.bern-cci.ch

Unser Zeichen tz
Mail hiv-bern@bern-cci.ch

Verkehrsplanung Stadt Bern
Predigergasse 12
3001 Bern

Bern, 30.04.2026

Konzept für ein «Car- und Reisebusregime in der Stadt Bern» (Reisebuskonzept), Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit bestens, zum Konzept für ein «Car- und Reisebusregime in der Stadt Bern» (Reisebuskonzept) eine Stellungnahme abgeben zu können.

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 Parkiermöglichkeiten 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.

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. 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.

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.

Zu einzelnen Aspekten des Konzeptentwurfs erlauben wir uns folgende Anmerkungen:

- 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 Entscheiden erscheinen. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind zeitlich und inhaltlich zwingend mit der Realisierung des Carterminals abzustimmen und sollten erst im Einklang mit dessen effektiver Umsetzung eingeführt werden.
- Die intendierte Lenkungswirkung (vgl. Ziff. 1.3) wird nicht hinreichend begründet und erscheint ohne belastbare Datengrundlage unverhältnismässig. Auf eine solche ist zu verzichten.

- Der in Ziffer 1.3 behauptete Handlungsbedarf wird nicht substantiiert. Es fehlen nachvollziehbare Datengrundlagen, insbesondere quantitative Belege. Dennoch wird dieser – u.E. un belegte – Befund als Ausgangspunkt für weitreichende Massnahmen herangezogen.
- 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 Haltekanten 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.
- 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.
- 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 substantziellen Aussagen. Reiseveranstalter planen ihre Angebote mit erheblichem zeitlichem Vorlauf. Komplexe oder unsichere Zugangssysteme führen dazu, dass Destinationen im internationalen Vergleich gemieden werden.
- 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.

Diese und weitere Punkte verdeutlichen, dass der vorliegende Konzeptentwurf in wesentlichen Teilen unausgereift ist. Er enthält inkonsistente Annahmen, berücksichtigt zentrale Abhängigkeiten ungenügend und lässt entscheidere Fragen offen. Entsprechend ist das Konzept nochmals zu überarbeiten.

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)*

Wir danken im Voraus für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für allfällige Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Handels- und Industrieverein des Kantons Bern

Sektion Bern


Giorgio Albisetti
Präsident


Philip Kohli
Geschäftsführer