Stadt Bern

Präsidialdirektion

Stadtplanungsamt

Insel Areal III
Überbauungsordnung

Geringfügige Änderung

Erläuterungsblatt

Stand 7. Januar 2015

Stadt Bern

Stadtplanungsamt
Zieglerstrasse 62
Postfach 3001 Bern

T 031 321 70 10
F 031 321 70 30
E stadtplanungsamt@bern.ch
www.bern.ch/stadtplanung

Geringfügige Änderung der Überbauungsordnung Insel Areal III

Worum es geht
Die Überbauungsordnung weist gegenüber der vom 24. April 2014 bis 23. Mai 2014 öffentlich aufgelegten Planungsvorlage inklusive Vorschriften Änderungen auf. Es wurden aufgrund von Einspracheverhandlungen und der Beratungen im Stadtrat Anpassungen im Plan und in den Vorschriften zur Überbauungsordnung Insel Areal III vorgenommen. Diese Änderungen sind geringfügig und können im Verfahren nach Artikel 122 der Bauverordnung erfolgen.

Gemeinderat - Anpassungen
Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 15. Oktober 2014 folgende Anpassungen im Plan und in den Vorschriften zur Überbauungsordnung Insel Areal III beschlossen.

Im Überbauungsplan wurden die Baulinien der Baubereich 13, 15 und 16 zurückversetzt, so dass ein gleichmässiger Abstand von mindestens 19 m zur angrenzende Hausfassade der Bauten Jennerweg und Choisystrasse gewahrt bleibt.

Der Baubereich 14 wird aus dem Wirkungsperimeter ausgeschieden, so dass die Quartierplanung Mattenhof weiterhin in diesem Bereich rechtsgültig ist.

In den Vorschriften zur Überbauungsordnung ist Artikel 5 mit Absatz 4 betreffend der Erschliessung der Baubereiche 13, 15 und 17 präzisiert worden. Die Erschliessung dieser Baubereiche für den motorisierten Verkehr (Individualverkehr, Warenanlieferung etc.) erfolgt nicht über den Jennerweg und die Choisystrasse.

Artikel 12 wird mit dem Absatz 4 ergänzt, so dass im südlichen Bereich des Engländerhubels eine Treppenanbindung an den Stadtbachweg sichergestellt ist.

In den Vorschriften wird Artikel 2 Absatz 2 b (neu) hinzugefügt. Der Teilplan West der Überbauungsordnung Mattenhof wird für einen kleinen Teilbereich der Detailerschliessungsstrasse, an die Kreuzung Choisystrasse / Jennerweg angrenzend, aufgehoben.

Stadtrat - Anpassungen
Der Stadtrat hat an seiner Sitzung vom 27. November 2014 weitere Anpassungen in den Vorschriften zur Überbauungsordnung Insel Areal III beschlossen.

Artikel 4 wird mit Absatz 6 (neu) ergänzt. Demnach müssen sich alle Bauten und Infrastrukturanlagen auf dem Inselareal an den Grundsätzen der 2000-Watt-Gesellschaft orientieren.

In Artikel 5 Absatz 2 wird betreffend Motorfahrzeugabstellplätzen und der Erstellung unterirdischer Gemeinschaftsanlagen „soweit möglich“ ersetzt durch „grundsätzlich“.

Der Artikel 5 Absatz 9 wird angepasst und präzisiert die Regelung betreffend Fahrradabstellplätzen in der Nähe der Zugänge, „Fahrradabstellplätze sind in nachfragegerechter Anzahl in der Nähe der Zugänge und mindestens 50 % überdeckt zu erstellen.“

Artikel 6 „Erschliessungsanlagen“ wird mit Absatz 6 (neu) ergänzt, so dass eine Fussweg-Treppe vom Loryplatz zum Inselareal via Engländerhubel zu erstellen ist.

Absatz 5 (neu) wird zu Artikel 7 hinzugefügt. Wonach die Grundeigentümerinnen dauerhaft dazu verpflichtet sind, ein umweltfreundliches und nachhaltiges Mobilitätsmanagement zu betreiben und unter anderem ein Mobilitätskonzept dafür zu erstellen. Des Weiteren sollen für Patienten, Besucher, Beschäftigte und Studierende Massnahmen aufgezeigt werden, damit diese möglichst ohne motorisierten Individualverkehr anreisen.

Betreffend technischer Aufbauten und Solaranlagen wird im Artikel 10 Absatz 2 „hinter der Fassade anzuordnen“ ersetzt durch „dürfen den Dachrand nicht überragen“.

Anpassung im Bereich Engländerhubel

Abbildung 1 (massstabslos)
Situation gemäss Überbaungsordnung, Plan Nr. 1344/10 vom 10.03.2014

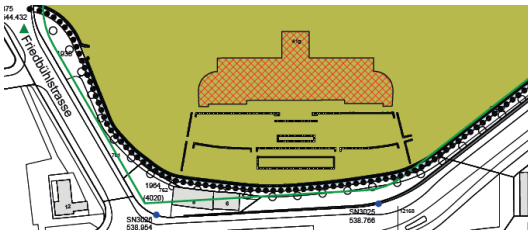
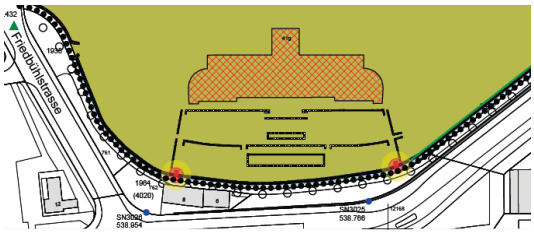


Abbildung 2 (massstabslos)
Situation gemäss Überbaungsordnung, Plan Nr. 1344/10 vom 16.12.2014



Anpassungen Baubereiche 13, 14, 15 und 16

Abbildung 3 (massstabslos)
Situation gemäss Überbaungsordnung, Plan Nr. 1344/10 vom 10.03.2014

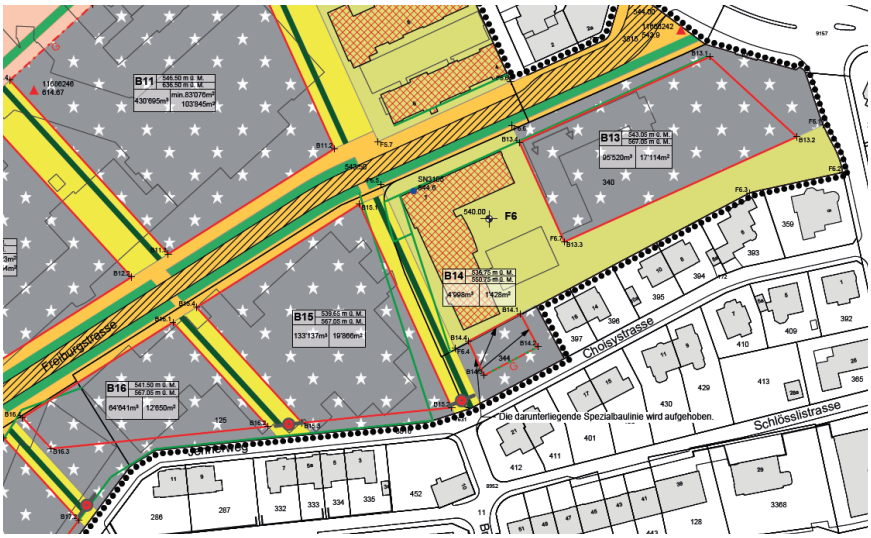
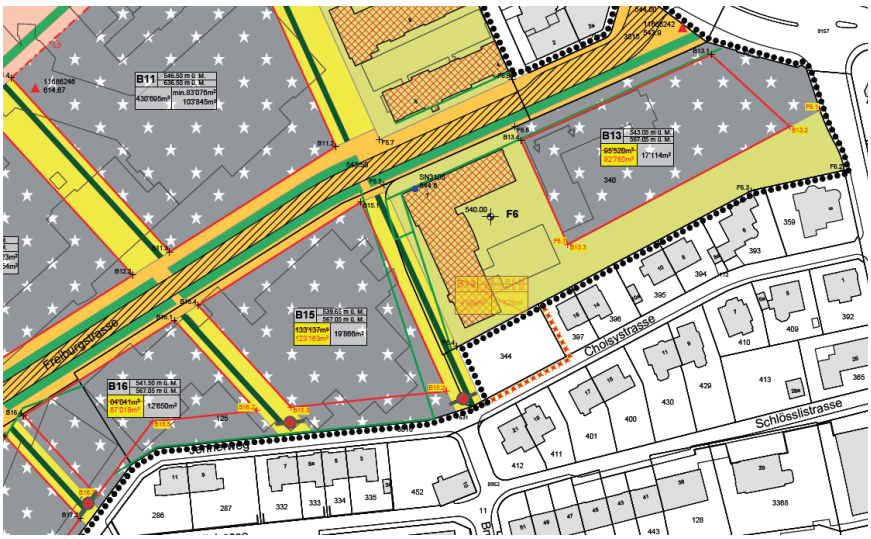


Abbildung 4 (massstabslos)
Situation gemäss Überbaungsordnung, Plan Nr. 1344/10 vom 16.12.2014



Weiteres Vorgehen
Die Überbauungsordnung Insel Areal III, Plan 1344/10 vom 10.03.2014 und deren Änderung, Plan 1344/10 vom 16.12.2014, werden dem Volk am 8. März 2015 zur Abstimmung vorgelegt.

Anhang

Auszug aus dem Protokoll der Stadtratssitzung vom 27. November 2014
Traktandum 9: Überbauungsordnung Insel Areal III (Abstimmungsbotschaft) (PVS: Imthurn / PRD: Tschäppät) 2013.PRD.000058

Noch nicht genehmigt

Stadt Bern
Ratssekretariat
des Stadtrats

Protokoll Nr. 23

Stadtratssitzung
Donnerstag, 27. November 2014, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr
Grossratssaal im Rathaus

	Traktanden	Geschäftsnummer
1.	Kleine Anfrage Christa Ammann (AL): Überbelegung in der NUK Hochfeld: Welche Schritte plant der Gemeinderat? (SUE)	2014.SR.000297
2.	Kleine Anfrage Luzius Theiler (GPB-DA): Subventionierung der Tour de Suisse: Weigert sich der Gemeinderat, den Kürzungsbeschluss des Stadtrates zu respektieren? (SUE)	2014.SR.000299
3.	Kleine Anfrage Ueli Jaisli (SVP): Seltsame Verfahrensabläufe bei der Vernehmlassung zur städtischen Kulturförderung (PRD)	2014.SR.000298
4.	Gebühr für die Entsorgung von Siedlungsabfällen aus dem öffentlichen Raum („Sauberkeits-Rappen"): Ausarbeitung des Gebührenmodells und Anpassungen des Abfallreglements; Erhöhung Projektierungskredit (PVS: Gafner Wasem / TVS: Wyss) *verschoben vom 13.11.2014*	2013.TVS.000014
5.	Postulat Fraktion SVPplus (Simon Glauser, SVP): Keine Rückkehr des „Blauen Bähnli" auf der Linie 6 – der Bus soll bleiben!; Fristverlängerung (TVS: Wyss) *verschoben vom 19.06.2014, 14.08.2014, 28.08.2014, 30.10.2014 und 13.11.2014*	2011.SR.000219
6.	Dringliche Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Manfred Blaser/Rudolf Friedli, SVP): Keine Doppelspurigkeiten in den Planungen! Diese müssen in der Schützenmatte und betr. der 2. Tramachse koordiniert werden!; *Ablehnung/Annahme als Postulat Punkt 1 und 6 und gleichzeitig Prüfungsbericht* (TVS: Wyss) *verschoben vom 18.09.2014, 30.10.2014 und 13.11.2014*	2014.SR.000206
7.	Postulat Fraktion GB/JA! (Aline Trede/Judith Gasser, GB): Kunststoffrecycling in der Stadt Bern; Fristverlängerung (TVS: Wyss) *verschoben vom 19.06.2014, 30.10.2014 und 13.11.2014*	2010.SR.000196
8.	Interfraktionelles Postulat SP/JUSO, GB/JA! (Stefan Jordi, SP/Stéphanie Penher, GB): Kleine Allmend: Keine Blechlawine auf der grünen Wiese!; Fristverlängerung (TVS: Wyss)	2013.SR.000131
9.	Überbauungsordnung Insel Areal III (Abstimmungsbotschaft) (PVS: Imthurn / PRD: Tschäppät)	2013.PRD.000058
10.	Reglement über die politische Partizipation von Ausländerinnen und Ausländern (Partizipationsreglement; PaR) (Abstimmungsbotschaft) (SBK: Jakob / GuB: Tschäppät)	2013.SK.000360

2013.PRD.000058

9 Überbauungsordnung Insel Areal III (Abstimmungsbotschaft)

Gemeinderatsantrag
1. Der Stadtrat beschliesst die Vorlage Überbauungsordnung Insel Areal III.
2. Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit .. Ja- gegen .. Nein-Stimmen bei .. Enthaltungen den folgenden Beschluss zur Annahme:
   Die Stadt Bern erlässt die Überbauungsordnung Insel Areal III mit zugehörigen Vorschriften (Plan Nr. 1344/10 vom 25. September 2014).
3. Der Stadtrat bereinigt und genehmigt die Botschaft an die Gemeinde.

Bern, 15. Oktober 2014

Vorsitzender *Claude Grosjean*: Beim Geschäft Überbauungsordnung Insel Areal III sind die Rednerinnen und Redner gebeten, sich sowohl zur Überbauungsordnung (UeO) als auch zur Abstimmungsbotschaft zu äussern. Die Debatte dazu wird gemeinsam geführt.

Erich Hess (SVP): Die Debatte kann nicht zusammengefasst werden. Zuerst muss der Stadtrat über das Geschäft beraten, erst danach kann er sich zur Abstimmungsbotschaft äussern, in welche die Argumente aus der Stadtratsdebatte zur UeO einfliessen. Es ist theoretisch möglich, dass der Rat wesentliche Änderungen an der UeO beschliesst, die sich auf die Abstimmungsbotschaft auswirken. Dies ist kein Antrag, sondern eine Feststellung. Die Vorgehensweise bei der Beratung ist im GRSR festgeschrieben.

Vorsitzender *Claude Grosjean*: Wir werden die UeO und die Abstimmungsbotschaft separat behandeln. Im ersten Teil der Beratung sind die Rednerinnen und Redner gebeten, auch die Anträge zur UeO zu begründen.

Anträge zu den Vorschriften zur Überbauungsordnung

Antrag Theiler zu Art.1 Ziff.2 (neu)
Die Geltungsdauer der Überbauungsordnung ist auf 15 Jahre befristet. Spätestens drei Jahre vor Ablauf dieser Frist ist die Planung zu überprüfen und allenfalls anzupassen.

Antrag GLP zu Art.4 Ziff.6 (neu)
Die Erstellung und der Betrieb aller Bauten und Infrastrukturanlagen auf dem gesamten Inselareal haben sich an den Grundsätzen der 2000-Watt-Gesellschaft zu orientieren.

Antrag PVS zu Art.5 Ziff.2
Motorfahrzeugabstellplätze sind ~~soweit möglich~~ **grundsätzlich** in unterirdischen Gemeinschaftsanlagen zu erstellen.

Antrag PVS zu Art.5 Ziff.9
Fahrradabstellplätze sind **in nachfragegerechter Anzahl** in der Nähe der Zugänge und mindestens 50 Prozent überdeckt zu erstellen.

Minderheitsantrag PVS zu Art.5 Ziff.10 (neu)
Es sei sicherzustellen, dass die Besucher genügend Parkplätze in Fussdistanz vorfinden. Es sei eine entsprechende massive Erhöhung der Anzahl Parkplätze für Besucher vorzunehmen; die Preise für die Parkplätze dürfen nicht übersetzt sein, es sei die Höhe der Parkgebühren nicht höher als das jeweilige Mittel der Parkhäuser in der Innenstadt zu veranschlagen.

Minderheitsantrag PVS zu Art.5 Ziff.11 (neu)
Die restlichen oberirdisch aufgehobenen Parkplätze sind unterirdisch zu kompensieren und es ist genügend auf diese hinzuweisen.

Antrag SVP zu Art.5 Ziff.11 (neu)
Es sei sicherzustellen, dass auch die Mitarbeiter der Insel über genügend Parkplatze zu angemessenen Preisen verfügen, den Bedürfnissen der Pikett- und Hintergrunddienstleistenden Mitarbeiter sei dabei angemessen Rechnung zu tragen.

Antrag PVS zu Art.6 Ziff.6 (neu)
Es wird eine Fussweg-Treppe vom Loryplatz zum Inselareal via Engländerhubel sichergestellt.

Minderheitsantrag PVS zu Art.7 Ziff.1
Die zulässige Nutzung (…). **Das Fahrtenkontingent entfällt, sobald die entsprechenden kantonalen neuen Bestimmungen in Kraft sind.**

Antrag PVS zu Art.7 Ziff.5 (neu)
Die Grundeigentümerin betreibt ein dauerhaftes Mobilitätsmanagement mit dem Ziel, die Verkehrsmittelwahl aller Nutzergruppen (Patienten, Besucher, Beschäftigte, Studierende) in Richtung umweltfreundlicher, nachhaltiger Verkehrsmittel zu verändern. Ein Mobilitätskonzept zeigt die Massnahmen auf, damit Patienten, Besucher, Beschäftigte, Studierende möglichst ohne MIV anreisen.

Antrag GLP zu Art.7 Ziff.5 (neu)
Die Grundeigentümerin betreibt dauerhaft ein möglichst umweltfreundliches Mobilitätsmanagement.

Antrag PVS zu Art.10 Ziff.2
Technisch bedingte Dachaufbauten, inklusive Solaranlagen, sind in die maximal zulässige Gesamthöhe zu integrieren und ~~hinter der Fassade anzuordnen~~ **dürfen den Dachrand nicht überragen**.

Antrag Theiler zu Art.12 Ziff.2
Die Gartenanlage der Schutzzone SZ B ist bis spätestens ~~2025~~ **2020** nach gartendenkmalpflegerischen Kriterien zu sanieren. **Zonenfremde Nutzungen sind bis zu diesem Zeitpunkt zu beseitigen.**

Antrag Theiler zu Art.13 Ziff.1
~~Ausserhalb der Schutzzone SZ B gilt die Realisierung der Überbauungsordnung Insel Areal III als Bewilligungsgrund im Sinne von Art. 4 Abs. 3 Baumschutzreglement der Stadt Bern.~~

PVS-Referent *Daniel Imthurn* (GLP): Beim Geschäft zur UeO Insel Areal III handelt es sich um eine grosse Sache, wahrscheinlich die grösste, die ich als PVS-Referent je vor dem Rat vertreten habe und in nächster Zeit noch vertreten werde. Ich habe mich dafür eingesetzt, dass uns heute Abend ein Architekturmodell der geplanten Überbauung zur Verfügung gestellt wird. Sie können es in der Eingangshalle betrachten. Ein Ausdruck meiner Präsentation in der PVS und ein Plan „Querschnittsbelastung DTV“, auf die ich in meinem Vortrag Bezug nehme, sind an Sie verteilt worden. Die erste Abbildung meiner Präsentation zeigt die Situation auf dem Inselareal im Jahr 1884. Damals vermittelte das Inselareal einen ganz anderen Eindruck, die einzelnen Spitalgebäude befanden sich in übersichtlicher Anordnung, dazwischen waren Grünflächen. Wie das nächste Bild zeigt, sieht die heutige Situation ganz anders aus: Es

herrscht ein veritables Chaos. Die zahlreichen Alt- und Neubauten befinden sich in keiner überschaubaren Anordnung, was dazu führt, dass man sich auf dem Gelände nicht gut orientieren kann. Dass man sich gut orientieren kann, ist für einen grossen Publikumsbetrieb wie das Inselspital jedoch wichtig. Ausserdem erschwert die chaotische Situation den Spitalbetrieb. Dass die Klinikgebäude weitherum verstreut sind, kompliziert die betriebsinternen Abläufe, die dadurch beeinträchtigt sind. Es ist unabdingbar, dass etwas unternommen wird.

Um die laufende Entwicklung in den Griff zu bekommen und um auf dem Areal eine gewisse Verdichtung zu erzielen, begann man im Jahr 2008 eine angepasste UeO zu formulieren, im Jahr 2010 entstand ein Masterplan, der die Grundlage für die UeO Insel Areal III bildet. Die nächste Abbildung zeigt den Überbauungsplan: Zwischen Murtenstrasse und Engländerhubel verläuft eine zentrale Achse, beidseits davon befinden sich zwischen den bestehenden Gebäuden angeordnete Baufelder. Die Überbauung wird in Etappen, nach dem Prinzip der „Insel-Fruchtfolge“, realisiert: Beim Erstellen der Baukörper wird man schrittweise vorgehen, zumal der jeweilige Baubereich betrieblich ungenutzt bleiben muss. Zudem braucht es freie Flächen, beispielweise zum Lagern von Baumaterialien. Die Planung sieht gewisse Gebiete als naturnahe Freiflächen vor, die über die Bauphase hinaus frei bleiben, um auch einem künftigen Entwicklungspotenzial gerecht werden zu können. Die verschiedenen Baufelder sind relativ gross, die Anordnung der Baumasse auf den einzelnen Flächen ist an Rahmenvorgaben gebunden, die maximalen Dimensionen sind vorgegeben. Die Baumasse funktioniert als sogenannte „Knetmasse“: Die Bauten können in Form ineinander bezogener Gebäudeteile von verschiedener Höhe realisiert werden. Es ist eine Anordnung der Bauten vorgesehen, bei der nicht jeder Teil innerhalb eines Gebäudeblocks die zulässige maximale Gebäudehöhe erreicht.

8

Die Grundstücksfläche beträgt 180'000 m^2. Die aktuelle Geschossfläche der Insel beträgt 262'000 m^2. Bis ins Jahr 2060 soll auf dem Inselareal eine Geschossfläche von 550'000 m^2 entstehen. Die UeO lässt einen Ausbau der Geschossfläche bis 600'000 m^2 zu, wovon 550'000 m^2 betrieblich genutzt werden dürfen. Die Planskizze „Verdichtung und Höhenentwicklung“ verdeutlicht, dass im Zentrum des Areals höhere Gebäude gebaut werden als in den Baubereichen am Rand. Durch den Bau von Hochhäusern – ähnlich noch wie das bestehende Bettenhochhaus – in der Mitte des Areals wird eine Verdichtung erreicht. Da in der benachbarten Umgebung eine normale Bebauung besteht, wird es im äusseren Bereich keine hohen Bauten geben, damit der Eindruck eines sanften Übergangs entsteht. Das ganze Areal ist in drei verschiedene Höhenzonen eingeteilt. Es gibt eine gestaffelte Höhenentwicklung, die höchsten Gebäude befinden sich in der Mitte, wobei die Angaben zur maximalen Gebäudehöhe in den verschiedenen Zonen als potenzielle Grössen zu verstehen sind. Die vier Modellaufnahmen zeigen Varianten der Überbauung. Man kann erkennen, dass innerhalb eines Baubereichs Gebäude in variablen Höhen und unterschiedlichen Anordnungen vorgesehen sind. Die einzelnen Gebäudeelemente sollen sich zu einem organischen Ganzen zusammenfügen.

Damit die Überbauung des Areals nicht chaotisch wie bisher, sondern geordnet verläuft, wurden verschiedene Qualitätssicherungsprozesse eingerichtet. Es wurde beispielsweise ein städtebaulicher Wettbewerb für das Gesamtareal durchgeführt, aus dem der Masterplan Insel hervorging, welcher als Grundlage für das ausgestellte Modell diente. Zudem vereinbarten Stadt und Insel einen Infrastrukturvertrag, die Stadt konnte ihre Interessen im Rahmen der Verhandlungen einbringen. Auf zweiter Stufe ist ein städtebaulicher Wettbewerb für die Baufelder 5, 9, 11 und 12, wo die höchsten Gebäude entstehen, durchzuführen. Auch beim Gestaltungskonzept für den Freiraum wird es einen Wettbewerb geben. Zu den übrigen Baufeldern wird eine Testplanung durchgeführt. Was die bauliche Gestaltung der Gebäude anbelangt, wird auf der dritten Stufe für jeden Baubereich ein Architekturwettbewerb stattfinden. Im

Sinne der Qualitätssicherung ist eine sich über drei Stufen entwickelnde Abfolge verschiedener Wettbewerbe vorgesehen, damit eine gute und zufriedenstellende Lösung gelingt.
Die UeO ist ein umfangreiches Papier. Zur Erläuterung der wichtigsten inhaltlichen Aspekte: Der Infrastrukturvertrag umfasst auch ein Verkehrskonzept, in dem die Erschliessung des Areals für den Verkehr definiert wird. Das Erschliessungskonzept war bei der Diskussion in der PVS ein wichtiges Thema, über das wir eingehend diskutierten. Das Diagramm zum Erschliessungskonzept zeigt, dass auf der zentralen Achse eine Begegnungszone vorgesehen ist, die dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten bleibt. Die Anbindung an das öV-Netz wird durch die Buslinie Nr. 11 gewährleistet, die um die neue Inselbuslinie erweitert wird, welche zurzeit eingerichtet wird. Die Planung Inselareal beinhaltet eine umfangreiche Konzeption zur Verkehrsleitung. Für den MIV sind verschiedene Zufahrtswege vorgesehen, andere Bereiche bleiben für den MIV gesperrt. Es geht darum, den aus dem Inselareal abfliessenden Verkehr nicht durch die benachbarten Quartiere zu lenken. Aus dem Situationsplan des öV-Netzes ist ersichtlich, wie das bestehende Netz ausgebaut werden soll. Die anhand der aktuellen Kapazitäten erstellten Hochrechnungen haben ergeben, dass das anfallende Verkehrsaufkommen bis ins Jahr 2030 mittels der bestehenden Infrastrukturen bewältigt werden kann, danach wird eine Neubeurteilung erfolgen. Die UeO sieht vor, im Jahr 2030 einen Marschhalt einzulegen, um die Entwicklungen zu beurteilen und weitere festzulegen. Die UeO wird auch dem Umstand gerecht, dass auf dem Areal zahlreiche geschützte Bauwerke existieren, entsprechend werden Baubereiche und Schutzzonen unterschieden. Es wird nicht möglich sein, alle als erhaltenswert eingestuften Gebäude zu bewahren, man wird eine Güterabwägung vornehmen müssen. Der Engländerhubel ist als Freiraumanlage konzipiert, er wird als eine Art Quartierpark angelegt. Im Umfeld von geschützten Altbauten sollen ebenfalls Grünflächen entstehen.
Es fand eine Mitwirkung statt, zu der diverse Postulate eingingen: Beispielsweise wurden ein Mobilitätskonzept und ein Verkehrsleitsystem gefordert. Weitere Forderungen betrafen die Einhaltung der Ziele der 2'000-Watt-Gesellschaft oder den Nutzen für das Quartier. Ich hatte als Mitglied der Quartierkommission an der Ausarbeitung der Vernehmlassungsantwort teil. Auf Seiten des Quartiers ist man mit der Planung für das Inselareal sehr zufrieden. Dank zahlreicher Querverbindungen ist eine gute Durchlässigkeit garantiert, gleichzeitig wird der Durchgangsverkehr via Inselareal in das umliegende Quartier unterbunden. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Quartierstrassen durch Suchverkehr belastet werden.
Zu den Anträgen, die in der PVS behandelt worden sind: Der Antrag PVS zu Artikel 5 Ziffer 2 geht auf unsere Diskussion über die Parkmöglichkeiten für den MIV zurück. Wir sind zur Überzeugung gelangt, dass Motorfahrzeugabstellplätze grundsätzlich in Form unterirdischer Gemeinschaftsanlagen erstellt werden sollen. Es wird auch oberirdische Parkplätze geben, für Leute, die auf direkte Anfahrtsmöglichkeiten angewiesen sind. Der Antrag PVS zu Artikel 5 Ziffer 9 fordert ein nachfragegerechtes Angebot an Fahrradabstellplätzen in der Nähe der Gebäudezugänge, das bedeutet, dass sich das Angebot an die Nachfrage anpassen soll, indem man es schrittweise ausbauen kann. Nach langer Diskussion beschloss die PVS einen Antrag zu Artikel 6 vor, der die Erstellung einer Fussweg-Treppe vom Loryplatz zum Inselspital verlangt. Damit wird die Forderung nach einem direkten Zugang vom Loryplatz zum Inselareal, die von Seiten des Quartiers schon vorher eingebracht worden ist, aufgenommen. Der Antrag fordert ausdrücklich einen Fussweg mit Treppe, keinen Zugang, denn der Begriff Zugang bedeutet, dass dieser behindertengerecht ausgebaut sein müsste. Das würde heissen, dass eine circa 60 m lange Rampe gebaut werden müsste, um die bestehende Mauer zu überwinden. Da die vorhandenen Zugangswege etwa diese Distanz aufweisen, erscheint der notwendige Aufwand für einen direkten Zugang vom Loryplatz nicht gerechtfertigt. Die Lösung mit einer Fussweg-Treppe ist sinnvoll. Zu Artikel 7 Ziffer 5 erarbeitete die PVS einen Antrag, der ein Mobilitätskonzept verlangt. Zu Artikel 10 Ziffer 2 unterbreitet die PVS einen Antrag betreffend die Anordnung technisch bedingter Dachaufbauten, inklusive Solaranlagen.

Die PVS beantragt dem Stadtrat die Zustimmung zur Ueo Insel Areal III.

Alexander Feuz (SVP) für die Kommissionsminderheit: Vorab ist festzuhalten, dass auch die Kommissionsminderheit hinter der Insel steht. Das Inselspital als Universitätsspital ist innerhalb des Kantons Bern und darüber hinaus von grosser Bedeutung. In der Insel werden auch schwere Krankheitsfälle behandelt. Entscheidend ist, dass nicht nur für Besuchende und Patientinnen und Patienten, die für ambulante Behandlungen oder für Untersuchungen durch eine Fachspezialistin oder einen -spezialisten das Inselspital aufsuchen, sondern auch für Mitarbeitende eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen zur Verfügung gestellt wird. In Bezug auf die Parkplätze für das Personal legt die SVP-Fraktion einen separaten Antrag vor, weil diese Forderung in der PVS das erforderliche Quorum nicht erreicht hat. Der Minderheitsantrag PVS zu Artikel 5 Ziffer 10 fordert einen neuen Passus, demgemäss sicherzustellen ist, dass Besucherinnen und Besucher genügend Parkplätze in Fussdistanz vorfinden. Dementsprechend muss die Anzahl der Besucherparkplätze massiv erhöht werden. Die Preise fürs Parkieren dürfen nicht übersetzt sein, die Parkgebühren dürfen nicht höher als das jeweilige Mittel der Gebühren der Parkhäuser in der Innenstadt veranschlagt werden. Parkplätze in Fussdistanz bedeutet, dass es sich nicht um Parkplätze im Neufeld oder in Brünnen handelt, von wo man mit dem Bus oder mit der S-Bahn zum Inselspital fahren muss. Die Besucherinnen und Besucher des Inselspitals reisen aus dem ganzen Kantonsgebiet und aus den benachbarten Kantonen an. Vielleicht muss jemand aus dem Jura ins Inselspital, um sich einer Untersuchung oder einem Eingriff zu unterziehen, der ambulant durchgeführt werden kann. Die Leute sollen innert kurzer Zeit an- und wegfahren können, denn sowohl für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer als auch für Selbstständigerwerbende stellt Zeit einen wesentlichen Faktor dar – Zeit ist Geld. Bei einem riesigen Spitalbetrieb braucht es eine entsprechende Anzahl Parkplätze. Zur Parkplatzgebühr ist festzustellen, dass die Preise im Inselparking komplett übersetzt sind. Weil die Spitalbesucherinnen und -besucher auf Parkmöglichkeiten angewiesen sind, dürfen die Gebühren nicht überhöht sein. Damit sie nicht auf dem hohen Niveau wie zum Beispiel beim Metroparking angesetzt werden, soll man sich am Mittel der Preise der Parkhäuser in der Innenstadt orientieren. Der Minderheitsantrag PVS zu Artikel 7 Ziffer 1 betreffend die zulässige Nutzung fordert, dass das Fahrtenkontingent bei der Insel entfällt, sobald die neuen kantonalen Bestimmungen in Kraft treten. Der Grosse Rat hat beschlossen, dass ab 2016 die Fahrtenkontingente entfallen. Es macht keinen Sinn, wenn die Stadt Bern – sozusagen kurz vor Ladenschluss – versucht, einem grossen Player wie dem Inselspital Fesseln anzulegen. Der Antrag in ursprünglicher Fassung sah eine sofortige Aufhebung des Fahrtenkontingents vor, die aktuelle Formulierung stellt einen Kompromiss dar, den wir im Rahmen der Diskussion in der PVS eingegangen sind. Es wäre nicht vertretbar, dass bei einem zukünftigen Stadtspital, das vielleicht in der Tiefenau entsteht, kein Fahrtenkontingent mehr gelten würde, während das Inselspital einem solchen unterliegt. Es geht um die Gleichstellung: Was an anderen Orten im Kanton gilt, muss auch für die Insel als Spital für den ganzen Kanton gelten. Bitte stimmen Sie den Anträgen der Kommissionsminderheit zu.

10

Philip Kohli (BDP) für die Kommissionsminderheit: Beim Antrag zu Artikel 5 Ziffer 11 geht es darum, die gesunde Mitte zu finden. Ich stellte bei der Diskussion in der Kommission fest, dass die Verkehrsdiskussion zum Inselareal in die Extreme abdriftete. Aus diesem Grund möchte ich den für die Planung Verantwortlichen möglichst viele Freiheiten einräumen, um es beispielsweise zu ermöglichen, die Parkplätze entlang eines ganzen Strassenzugs aufzuheben. Das geht jedoch nicht ohne entsprechende Kompensation – und zwar aus folgenden Gründen: Je weniger Parkplätze auf dem Areal der Insel zur Verfügung stehen, desto mehr fahren die Leute im Quartier umher, um einen gebührenfreien Parkplatz in der blauen Zone zu finden. Zudem ist es ein Politikum – ich verwahre mich gegen die schleichende Aufhebung

von Parkplätzen, die beispielsweise im Rahmen von Überbauungsordnungen geschieht. Ich hoffe auf Ihr Verständnis für mein Anliegen. Hoffentlich können wir diesen fairen Minderheitsantrag gemeinsam in einen Mehrheitsentscheid wenden.

Fraktionserklärungen

Alexander Feuz (SVP) für die SVP-Fraktion: Unsere Fraktion hat zu wesentlichen Punkten kritische Bemerkungen anzubringen: Der Betrieb des Inselspitals muss funktionieren. Wir stehen voll und ganz hinter der Insel, die im Konkurrenzkampf mit anderen Spitälern bestehen muss. Wir wollen, dass die Besucherinnen und Besucher sowie das Personal nahe der Insel parkieren können. Wir unterstützen die Anträge der Kommissionsminderheit. Die SVP reicht einen Antrag zu Artikel 5 Ziffer 11 ein, der verlangt, dass für die Mitarbeitenden des Inselspitals eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen zu angemessenen Preisen zur Verfügung zu stellen sei. Den Bedürfnissen der Pikett- und Hintergrunddienst leistenden Mitarbeitenden ist Rechnung zu tragen. Öffentliche und private Spitäler befinden sich in einem harten Konkurrenzkampf. Die Insel will sowohl bei der Ärzteschaft als auch bei den Pflegedienstleistenden Spitzenkräfte gewinnen, im Wettbewerb stellt der Arbeitsweg für potenzielle Anwärterinnen und Anwärter bei der Stellensuche einen entscheidenden Faktor dar. Als Universitätsspital kommt der Insel auch eine wichtige Rolle als Ausbildungsspital zu. Bei den Oberärztinnen und -ärzten sowie bei den Assistenzärztinnen und -ärzten herrscht eine grosse Fluktuation. Wer beispielsweise in Kerzers oder in Murten wohnt, kann nicht mit dem öV oder per Velo zur Arbeit kommen, sondern ist auf das Auto angewiesen, zumal die Arbeitszeiten unregelmässig sind. Ausserdem leisten viele Mitarbeitende Pikettdienste und müssen in der Lage sein, auf Abruf innert 25 Minuten vor Ort zu sein. Wer zum Beispiel in der Elfenau wohnt, wird es kaum schaffen, innert so kurzer Frist mit dem öV zum Inselspital zu gelangen. Deswegen braucht es genügend kostengünstige Parkplätze in kurzer Distanz zum Spitalgebäude. Ich bin auf die Argumente der Ratslinken, die immer erklärt, auch der Arbeitsweg gehöre zur Arbeitszeit, gespannt. Wenn Sie sich gegen angemessene Parkmöglichkeiten aussprechen, tragen Sie zur Verlängerung der Arbeitswege jener Leute bei, die an Orten ohne gute öV-Anbindung wohnen. Nicht alle Mitarbeitenden wohnen in Fussdistanz zur Insel. Sie sollten sich für die Bedürfnisse des Personals, das zum grossen Teil zu den Mitgliedern des VPOD zählt, einsetzen. Bei unserem Antrag geht es speziell um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wir stellen einen separaten Antrag zugunsten von Personalparkplätzen, um zu verdeutlichen, dass im Rahmen der UeO ausreichend Parkplätze für Besucherinnen und Besucher sowie für Mitarbeitende sicherzustellen sind. Aus ideologischen Gründen darf man der Insel kein Korsett anlegen. Um die besten Leute für das Inselspital zu gewinnen, muss man ihren Bedürfnissen entgegenkommen, lange Arbeitswege beeinträchtigen das Privat- und Familienleben.
Wir wollen, dass die Stadt Bern ein Zentrum mit wichtiger Funktion von grosser Bedeutung ist. Die Insel ist ein Leuchtturm für die Stadt. Dieser Leuchtturm muss für Patienten, Besuchende und für das Personal erreichbar sein. Es empfiehlt sich, die meisten Parkplätze unterirdisch anzulegen. Wir verspielen eine grosse Chance, wenn wir die Leute vergraulen, indem wir ihnen nicht ausreichende und zudem überteuerte Parkmöglichkeiten zur Verfügung stellen. Wenn Fachkräfte und Patienten in andere Spitäler abwandern, kann die Insel keinen Spitzenplatz – beispielsweise als Herzzentrum – mehr einnehmen. Wie sich die SVP-Fraktion zur gesamten Vorlage stellt, hängt von Ihrer Entscheidung zu unseren Anträgen ab. Ich persönlich stimme einer Vorlage, die Fahrtenkontingente beinhaltet, keinesfalls zu. Andere Mitglieder unserer Fraktion werden noch weitere Punkte einbringen. Die Insel als Leuchtturm muss für alle erreichbar sein. Bitte stimmen Sie unseren Anträgen zu, die im Sinne der guten Erreichbarkeit als zwingend zu erachten sind.

Franziska Grossenbacher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Für einen Chirurgen wäre die Diagnose klar: Das heutige Inselareal ist ein Geschwür, wie ein Gewucher breiten sich die diversen Klinikgebäude auf dem ganzen Areal aus. Die Therapie, die dagegen wirken soll, wird uns in Form der UeO Insel Areal III vorgelegt. Dabei handelt es sich um eine übergeordnete Planung, die dem Inselspital eine langfristige Entwicklung bis ins Jahr 2060 ermöglicht. Mit der UeO schaffen wir die Rahmenbedingungen, damit das Inselspital sich zu einem modernen universitären Campus entwickeln kann. Dass die verschiedenen Einrichtungen, die jetzt ungeordnet über das Areal verstreut sind, logisch angeordnet werden, ist eine der notwendigen Voraussetzungen. Mit rund 8'000 Mitarbeitenden ist das Inselspital der grösste Arbeitgeber in der Stadt und Region Bern. Das Inselspital steht in Konkurrenz zu anderen Unispitälern in der Schweiz. Was Bern auszeichnet, ist die ausgesprochen zentrale Lage des Spitals, die viele Vorteile wie zum Beispiel eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr bringt. Gleichzeitig ist das Inselspital von Wohnquartieren umgeben, was eine besondere Herausforderung darstellt, denn die weitere Entwicklung des Inselspitals muss quartierverträglich sein.
Insgesamt ist unsere Fraktion mit dem geordneten und nachhaltigen Gesamtkonzept einverstanden, wir werden der UeO zustimmen. Folgenden Punkte sind hervorzuheben: Wir begrüssen das in der UeO vorgesehene Freiraumkonzept. Der Engländerhubel wird im Verlauf der nächsten zehn Jahre in eine Parkanlage umgewandelt, was auch dem Quartier einen Mehrwert bringt. Die bestehende Fussgängerverbindung vom Loryplatz zum Engländerhubel erachten wir als ungenügend, die UeO sieht keine Änderung vor, obwohl es einen direkten Zugang vom Loryplatz über den Engländerhubel zum Inselspital braucht. Daher unterstützen wir den Antrag der PVS zu Artikel 6 Ziffer 6. Zum Verkehr: Im Bereich des Inselspitals verkehren heutzutage schon 8'000 Mitarbeitende und jährlich rund 40'000 Patientinnen und Patienten. Wenn die Insel ihr Angebot ausbaut, werden noch mehr Patienten, Mitarbeitende und Besuchende kommen, der Verkehr wird zunehmen. Das Inselareal grenzt an Wohnquartiere an, weitere Wohnüberbauungen in unmittelbarer Umgebung sind geplant, nämlich an der Mutachstrasse, am Wärmbächliweg und auf dem Meinen-Areal. Das Quartier verträgt keinen zusätzlichen Autoverkehr. Die mit dem Ausbau des Inselareals einhergehende Verkehrszunahme muss zwingend über andere Verkehrskanäle abgewickelt werden. Dabei kommt dem öV eine wichtige Rolle zu: Der Inselbus ist ein wichtiges Element, um eine attraktive Anbindung an das bestehende öV-Netz zu gewährleisten. Eine Verlängerung der Inselbuslinie bis nach Ausserholligen und vielleicht eine spätere S-Bahnhaltestelle beim Inselspital sind weitere Projekte im Sinne einer guten öV-Erschliessung. Zentral ist, dass die öV-Erschliessung mit dem Ausbau des Inselspitals Schritt hält. Wer schon einmal versucht hat, auf dem Inselareal das Velo zu parkieren, weiss, wie aussichtslos das ist. Angesichts der heutigen Situation braucht es bei der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr unbedingt Verbesserungen. Weil der Ausbau des öV-Angebots und der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr allein nicht ausreicht, muss das Inselspital ein dauerhaftes Mobilitätsmanagement verfolgen. Das Ziel eines Mobilitätsmanagement liegt darin, die verschiedenen Gruppen von Nutzerinnen und Nutzern, also Mitarbeitende, Patienten, Besuchende und Studierende, dazu zu bewegen, ohne Auto anzureisen. Das Mobilitätskonzept umfasst geeignete Massnahmen zur Erreichung dieses Ziels. Der aktuelle Modal Split weist einen Anteil von Autofahrten zum und vom Inselspital von rund 43 Prozent auf. Mit dem Ausbau des Angebots wird Mehrverkehr generiert. Das Ziel muss sein, den Modal Split zugunsten des umweltverträglichen Verkehrs zu verbessern. Dass diese Forderung kein grüner Wunschtraum und sicherlich auch kein ideologisches Korsett ist, führen zahlreiche Schweizer Spitäler vor: Das Spital Linth, das Spital Limmattal, das Spital Zofingen und das Spital Baden verfügen alle über ein ambitioniertes Mobilitätskonzept. Mit dem besten Beispiel geht das Universitätsspital Genf voran, das ein weites Einzugsgebiet bis in den französischen Raum aufweist. Man wendet dort ein geeignetes Mobilitätsmanagement an, das Erfolge verzeichnet, indem die gravierenden Verkehrsprobleme damit gelöst werden

konnten. Die Zielsetzung, den Aussenraum von parkierten Autos zu befreien, begrüssen wir sehr. Damit dieses Ziel in der UeO explizit abgebildet ist, stimmen wir dem Antrag PVS zu Artikel 5 Ziffer 2 zu. Den weiteren Anträgen der Kommissionsmehrheit zur UeO stimmen wir zu, ebenso dem Antrag der GLP, dass die Grundsätze der 2'000-Watt-Gesellschaft in der UeO zu verankern seien. Die anderen Anträge zur UeO lehnen wir ab.
Wir unterstützen die Anträge der PVS zur Abstimmungsbotschaft. Aus der Botschaft soll hervorgehen, dass die UeO nur eine weitgehende und keine totale Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs vom MIV vorsieht. Dem Antrag Theiler zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Plans auf den Seiten 16 und 17 stimmen wir zu. Die anderen Anträge lehnen wir ab.

13

Michael Sutter (SP) für die SP-Fraktion: Wir behandeln hier ein Mammut-Projekt, bei dem es um nicht weniger als 600'000 m^2 Geschossfläche und einen Zeithorizont von 45 Jahren geht. Wir tragen eine sehr grosse Verantwortung, die Auswirkungen unseres Entscheids betreffen die nachfolgenden Generationen. Als wichtige Arbeitgeberin und als medizinische und universitäre Institution mit internationaler Ausstrahlung ist das Inselspital ein nicht zu unterschätzender Standortfaktor. Daher ist es keinesfalls unsere Absicht, der Insel ein Korsett anzulegen, wie mein Vorredner behauptete. Die SP-Fraktion unterstützt den Masterplan und die UeO Insel Areal III im Grundsatz. Das chaotisch anmutende Gelände aufzuräumen, um ihm eine architektonisch einheitliche Struktur zu verleihen, ist ein überfälliges Projekt. Eine Verdichtung auf dem Areal zu realisieren, ist ebenso begrüssenswert wie notwendig. Der gewählte planerische Ansatz ist richtig. In Anbetracht des langen Zeitraums, den die UeO abdeckt, macht es keinen Sinn, jetzt schon detailliert festzulegen, wie die einzelnen Baubereiche konkret bebaut werden. Die Festlegung der maximalen Dimensionen der Bauten und die Abstufung der Gebäudehöhen sind interessante und unterstützenswerte Ansätze. Um die angestrebte Verdichtung umzusetzen, ist es unabdingbar, im Zentrum des Geländes in die Höhe zu bauen. Die geplanten Grünanlagen rund um die denkmalgeschützten Gebäude und die Parkanlage, die auf dem Areal entstehen, versprechen eine Aufwertung des Geländes für Mitarbeitende, Patientinnen und Patienten, Besuchende und Anwohnende. Im Bereich des Verkehrs begrüssen wir die teilweise Entflechtung der Verkehrsströme und die Idee eines zentralen, quer durch das Areal führenden Boulevards für den Langsamverkehr. Die Option eines direkten S-Bahnanschlusses erachten wir als grosse Chance, die es in Zukunft unbedingt zu nutzen gilt. Aus unserer Sicht liegen die Schwachpunkte der UeO im Verkehrsbereich. Sie betreffen in erster Linie die Freiburgstrasse, wo heute bereits erhebliche Nutzungskonflikte zwischen MIV und Fuss- und Veloverkehr bestehen. Durch den innert Jahresfrist hinzukommenden Inselbus wird sich der Konflikt noch verschärfen. Daher ist es für uns nicht nachvollziehbar, dass die Erschliessung von bis zu 400 neuen Parkplätzen ausgerechnet über die Freiburgstrasse führen soll. Über die Freiburgstrasse verläuft eine der Hauptrouten des städtischen Velonetzes, die vom Loryplatz zur Länggasse führt und stark genutzt wird. Wir würden es vorziehen, dass nicht mehrere hundert zusätzliche Parkplätze über die Freiburgstrasse erschlossen werden. Wir verzichten auf einen Antrag, weil die zukünftige Nutzung einzelner Baubereiche allenfalls die Erstellung von Parkplätzen in unmittelbarer Gebäudenähe nach sich zieht. Wir werden diesen Punkt im Zusammenhang mit den konkreten Bauprojekten genau beobachten. Eine unterirdische Konzentration der Parkflächen am Rande des Areals, im Bereich der Murtenstrasse, muss bei der weiteren Planung als Option geprüft werden. Auch wenn von Seiten der Autolobby im Stadtrat das Gegenteil befürchtet und behauptet wird, ist in der UeO keine maximale Anzahl von Parkplätzen festgelegt. Die Grösse der Parkplatzfläche ist abhängig von der zukünftigen Geschossfläche und von den in den einzelnen Baubereichen angesiedelten Nutzungen, sie richtet sich nach den kantonalen gesetzlichen Vorgaben. Es liegt kein Antrag zur Beschränkung der Anzahl Parkplätze vor – das hat seine Richtigkeit, zumal weder die künftige Gesamtfläche noch die Nutzung des Areals heute vorausgenommen werden können.

Es gibt Spitalbesuchende, die auf ein Auto angewiesen sind, weil sie vielleicht nicht gut zu Fuss sind. Aufgrund der unregelmässigen Arbeitszeiten braucht es auch Parkplätze für das Personal. Fest steht jedoch, dass keine Parkplätze auf Vorrat geschaffen werden dürfen, wodurch ein Anreiz geschaffen würde, mit dem Auto zum Inselspital zu fahren – oder gar eine Park-and-Ride-Anlage nach Art des Westside-Zentrums entstünde. Studierende und Mitarbeitende, ambulante Patientinnen und Patienten sowie Besucherinnen und Besucher sollen vor allem mit dem Velo oder per öV anreisen. Die Verkehrsbelastung im umliegenden Quartier ist bereits sehr hoch, die Kapazitäten der Zubringerachsen sind beschränkt. Die Fahrtenbeschränkung ist einer der wichtigsten Punkte innerhalb der UeO. Sie muss im Rahmen eines Mobilitätskonzepts mit wirksamen und verbindlichen Massnahmen unbedingt umgesetzt werden. Die Anbindung des Loryplatzes für den Fussverkehr ist zu verbessern.
Wir stimmen der Vorlage zu, weil wir darin grosses Potenzial für den universitären und medizinischen Standort Bern erkennen. Zu den Anträgen: Die Minderheitsanträge der PVS sowie den Antrag der SVP, die auf dem Inselareal geradezu ein MIV- und Parkplatz-Eldorado schaffen wollen, lehnen wir dezidiert ab. Es soll genug Parkplätze geben, aber es braucht keine massive Erhöhung der Parkflächen auf Vorrat, wie im Antrag der Kommissionsminderheit explizit gefordert wird. Es wäre falsch, die Beschränkung der Fahrtenzahl aufzuheben, es sei denn, man wolle ein absolutes Verkehrschaos herbeiführen. Der Antrag auf Kompensation der aufgehobenen oberirdischen Parkplätze ist überflüssig, weil in Zukunft sowieso mehr und nicht weniger Parkplätze auf dem Inselareal entstehen. Den Anträgen der PVS stimmen wir zu. Im Vortrag des Gemeinderats und in der Abstimmungsbotschaft steht, dass die Parkplätze unterirdisch konzentriert werden, dies ist auch in der UeO festzuhalten. Da die Formulierung in Artikel 5 Ziffer 9, Motorfahrzeugabstellplätze seien „soweit möglich“ in Form unterirdischer Parkanlagen zu erstellen, einen zu grossen Spielraum offen lässt, unterstützen wir den Antrag der PVS, welcher der in der Abstimmungsbotschaft geschilderten Zielsetzung besser entspricht. Veloparkplätze sind auf dem Inselareal heutzutage Mangelware – man findet mehr Schilder, die darauf hinweisen, dass ausserhalb der markierten Felder abgestellte Velos abtransportiert werden, als Abstellplätze. Das muss in Zukunft anders werden. Eine attraktive Fusswegverbindung vom Loryplatz über den Engländerhubel zum Inselareal ist für uns zwingend, denn dort soll eine Parkanlage entstehen, die für alle offensteht. Zwingend ist auch die Anbindung des Areals an drei weitere öV-Linien zwecks Entlastung des Inselbusses. Ein Mobilitätskonzept ist im Zusammenhang mit einem derart grossen und vielgenutzten Areal eine weitere zwingende Voraussetzung. Es reicht jedoch nicht aus, wenn darin nur festgehalten wird, wie die einzelnen Baubereiche für die verschiedenen Verkehrsträger erschlossen werden sollen. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts sind geeignete Massnahmen festzulegen, um alle Nutzergruppen dazu anzuhalten, möglichst umweltfreundliche und nachhaltige Verkehrsmittel zu benutzen, wodurch der Anteil des MIV am Modal Split substanziell reduziert werden kann. Den Gegenantrag der GLP zum PVS-Antrag betreffend Artikel 7 Ziffer 5 finden wir allzu schwammig, deshalb lehnen wir ihn ab. Obwohl wir den Antrag der GLP zu Artikel 4 Ziffer 9 in der neuen Fassung nicht in der PVS oder in der Fraktion besprechen konnten, werden wir ihm zustimmen, weil wir die Zielsetzung der 2'000-Watt-Gesellschaft teilen. Den Antrag von Luzius Theiler zu Artikel 1 Ziffer 2 halten wir für überflüssig. Bei Bauprojekten dieser Grössenordnung braucht es eine gewisse Rechtssicherheit und einen langfristigen Planungshorizont, zudem kann die UeO innerhalb ihrer Geltungsdauer nötigenfalls angepasst werden. Beim Antrag zu Artikel 12 Ziffer 2 haben wir unsere Zweifel, dass es sinnvoll wäre, fixe Terminvorgaben in der UeO festzuschreiben. Was Luzius Theiler mit dem Streichungsantrag zu Artikel 13 Ziffer 1 bezweckt, hat sich mir bisher nicht erschlossen.

Philip Kohli (BDP) für die Fraktion BDP/CVP: Es gibt vielleicht vier bis fünf Leute, die dieses Geschäft vollumfänglich überblicken, ich selbst gehöre nicht dazu. Dass er auch nicht zum

besagten Kreis gehört, beweist der SP-Sprecher, indem er sich in seiner Rede einzig auf den Verkehr bezieht. Bei diesem Leuchtturm-Projekt geht es um sehr viel mehr. Bei der Diskussion innerhalb unserer Fraktion war ein Punkt klar: Auf dem Inselareal muss etwas geschehen. Der Kommissionssprecher hat die Vorlage sehr gut vorgestellt. Um seine Worte zu wiederholen: Auf dem Inselareal herrscht ein riesiges Chaos. Die einzelnen Abteilungen des Inselspitals sind über das ganze Gelände verstreut, da fragt sich, wie ein geordneter respektive effizienter Spitalbetrieb überhaupt aufrechterhalten bleiben kann. Die Insel muss national wie auch international konkurrenzfähig bleiben, schliesslich ist sie die grösste Arbeitgeberin in der Stadt Bern. Wir stellen mit Erstaunen fest, dass in der Planungsvorlage bereits auf den Meter genau festgelegt ist, welche Höhe die Bauten in den verschiedenen Bereichen maximal erreichen dürfen. Wir vertrauen auf die Kompetenz der Planerinnen und Planer, dass dies für das Projekt keine zusätzliche Einschränkung bedeutet. Bern braucht die Insel und aus diesem Grund empfiehlt die Fraktion BDP/CVP die Annahme der UeO.
Ich kommentiere hier nur die Anträge zu Artikel 7 Ziffer 5 (neu), die ich als besonders heikel erachte: Es liegt allein an der Insel, sich auf freiwilliger Basis für ein Mobilitätskonzept zu entscheiden. Man kann einer privaten Betreiberin keine solchen Vorschriften auferlegen. Ihren Anträgen zufolge ist es anscheinend doch möglich – es bleibt aber die Frage, ob man das tatsächlich will. Ich sehe schon, wie man sich in den Fraktionen, die diese Forderung eingebracht haben, die Hände reibt, in der Meinung, da habe man etwas ganz Schlaues ausgeheckt. Aber gerade jene, die sich beständig für mehr Freiheiten und weniger Vorschriften stark machen, sollten einsehen, dass die Insel ein privates Unternehmen ist und ihren Grundsätzen treu bleiben.

Marco Pfister (GLP) für die GLP-Fraktion: Wir werden der UeO und den meisten Anträgen der Kommissionsmehrheit zustimmen. Bitte entschuldigen Sie, dass wir unseren Antrag zu Artikel 4 Ziffer 6 in abgeänderter Form erst spät einreichen konnten. Zur Begründung unserer Anträge: Unser erster Antrag bezieht sich auf die Grundsätze der 2'000-Watt-Gesellschaft. Zu diesem Ziel bekannte der Stadtrat sich schon vor vier Jahren. Warum dies ein wichtiges Ziel ist, muss ich an dieser Stelle nicht erklären. Ich weise lediglich darauf hin, dass der Energieverbrauch in unserer Gesellschaft massiv über der Nachhaltigkeitsgrenze liegt und wir vom Ziel der 2'000-Watt-Gesellschaft noch weit entfernt sind. Um die Zielvorgabe, die wir uns selbst gesetzt haben, zu erreichen, darf man diese Grundsätze nicht in einer Schublade ablegen, sondern muss sie auf jedes Projekt anwenden. Wie die Erfahrung zeigt, wird dann, wenn es um die konkrete Umsetzung geht, versucht, sich um die nötigen Massnahmen zu drücken und nach Ausreden zu suchen. Das ist auch im Falle des vorliegenden Projekts geschehen, indem man das Argument einbrachte, zur 2'000-Watt-Gesellschaft gebe es keine Richtlinien in Bezug auf Spitäler. Das Prinzip der 2'000-Watt-Gesellschaft ist keine genaue Wissenschaft. Es ist nicht definiert, welche Bereiche des gesellschaftlichen Lebens wie viel des zukünftigen Energiebedarfs beanspruchen dürfen. Allgemein akzeptierte Richtlinien existieren lediglich in Bezug auf wenige Gebäudetypen. Das sollte uns jedoch nicht daran hindern, unser Bestes zu geben. Ebenso wenig soll es uns daran hindern, die Herausforderung, unseren Energieverbrauch so gering wie möglich zu halten, anzunehmen. In einer anderen Schweizer Stadt wurden solche Zielvorgaben erfolgreich implementiert. Die Stadt Bern und das Inselspital wären nicht die ersten, die sich am Prinzip der 2'000-Watt-Gesellschaft orientieren, mit unserem abgeänderten Antrag verlangen wir nicht mehr und nicht weniger. Wir setzen damit ein Zeichen, um die Planerinnen und Planer einmal mehr darauf hinzuweisen, worauf besonderes Augenmerk zu richten ist und an welchen Grundsätzen sie sich orientieren sollen. In diesem Sinne sollte man keine Szenarien entwickeln, die von einem steigenden Energieverbrauch ausgehen, vielmehr ist alles daran zu setzen, den Energieverbrauch zu minimieren. Unser zweiter Antrag ist ein Gegenvorschlag zum Antrag der PVS zu Artikel 7 Ziffer 5: Wir finden es

nicht sinnvoll, einer Grundeigentümerin einen Erziehungsauftrag bezüglich der Verkehrsmittelwahl ihrer Nutzergruppen zu erteilen, wie die Kommission vorschlägt. Zudem sind wir der Auffassung, dass nicht jede Art von MIV gleich schlecht ist, ein motorisiertes Elektrovelo ist nicht so umweltschädlich wie ein SUV. Wir schlagen einen Wortlaut vor, der gleichermassen zielführend ist wie der Kommissionsantrag, aber eine angemessene Formulierung aufweist.

Pascal Rub (FDP) für die FDP-Fraktion: Anhand der bisherigen Beiträge in dieser Debatte könnte man meinen, hier entstehe ein neuer Europa-Park. An das Inselspital werden Maximalforderungen in Bezug auf die Mobilität gestellt. Auf dem Inselareal will man alles denkbar Böse verwirklichen und dagegen müssen wir uns wehren – so tönt es hier. Das Inselspital wird als Sorgenkind, das Nachhilfeunterricht in Sachen Umweltschutz benötigt, dargestellt. Aber das Gegenteil ist der Fall: Die Insel ist eine Musterschülerin. Sie übernimmt einen Teil der Kosten für eine neue Buslinie mit mehreren Haltestellen auf dem Areal. In die vorliegende Planungsvorlage wurden Sperrzonen und Boulevards für den Langsamverkehr eingearbeitet, es existieren ein Mobilitätskonzept und ein Verkehrsleitkonzept. Die Quartiermitwirkung hat gezeigt, dass man auf Seiten des Quartiers mit dem Projekt einverstanden ist. Bei dieser Vorlage handelt es sich um einen guten Kompromiss, der Resultat eingehender Verhandlungen ist. Der rot-grüne Stadtpräsident und die rot-grüne Mehrheit des Gemeinderats haben in unserem Namen eine gute Kompromisslösung ausgehandelt. Trotzdem sehen sich einige Fraktionen im Stadtrat bemüssigt, daran Verbesserungen anzubringen. Da wird mittels einem Schuss aus der Hüfte versucht, sich ein Denkmal zu setzen, um die Idee mit der 2'000-Watt-Gesellschaft für sich reklamieren zu können. Oder es wird verlangt, eine Fussweg-Treppe zu bauen. Das ist eindeutig die falsche Flughöhe. Ich hoffe, dass der Stadtpräsident uns etwas über den Verlauf der Verhandlungen und über das Zustandekommen des vorliegenden Kompromisses erklären kann. Wir sind der Meinung, dass sehr viele und wichtige Aspekte in die Planung eingeflossen ist. Wir halten das Projekt in der vom Gemeinderat vorgelegten Form für ein gutes Projekt, obwohl es kein Projekt nach unseren Wünschen, sondern eine Kompromisslösung darstellt. Wir stehen hinter dem vom Gemeinderat ausgehandelten Kompromiss, wir denken, dass die bestmögliche Lösung gefunden wurde, sowohl für das Spital als auch für die Stadt. Zurück zum Thema Europa-Park: Niemand geht freiwillig ins Inselspital. Wir sprechen nicht von Vergnügungsfahrten, die die Leute zum Spass unternehmen. Im Inselspital arbeiten Leute, die Schichtarbeit und Pikettdienste leisten und den Individualverkehr nutzen. Wer dazu in der Lage und gewillt ist, nutzt sowieso den öV. Mit der neuen und verbesserten Buslinie und mit einem allfälligen späteren direkten S-Bahn-Anschluss wird vieles im Sinne einer guten öV-Anbindung unternommen. Es ist nicht nötig, die Vorlage zusätzlich zu belasten – einzig aus dem Grund, weil man die Möglichkeit dazu hat. Vertrauen Sie auf den Stadtpräsidenten, der aus Ihren eigenen Reihen stammt, und vertrauen Sie auf den Gemeinderat, dass sie gute Arbeit geleistet haben. Und vertrauen Sie auf das Inselspital, das als grösste Berner Arbeitgeberin medizinische Höchstleistungen erbringt und für Bern ein wichtiger Standortfaktor und ein Vorzeigeprojekt ist – gemäss Ihren eigenen Worten, denen Sie Glauben schenken sollten. Bitte stimmen Sie der Planungsvorlage des Gemeinderats zu, wie es die FDP-Fraktion tut.

Michael Steiner (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Es geht um eine UeO, also ein raumplanerisches Planungsinstrument, das sich nicht als Vehikel eignet, um Verkehrspolitik zu betreiben, insbesondere keine dogmatische Verkehrspolitik. Die Diskussion um mehr oder weniger Parkplätze ist langweilig. Es geht darum, mit dem Chaos auf dem Inselareal aufzuräumen. Unsere Fraktion steht hinter dieser Vorlage. Wir haben grosses Vertrauen, dass die Insel kein Interesse daran hat, eine Park and Ride-Anlage zu eröffnen. Wir denken, dass das Inselspital klugerweise auf eine moderne urbane Mobilität setzt, die vor allem auf den öV und den Lang-

samverkehr abstellt und den MIV soweit als möglich einschränkt. Ich kann mich den Erörterungen des SP-Sprechers zu den verschiedenen Anträgen anschliessen. Unsere Fraktion wird dem Antrag der GLP zur 2'000-Watt-Gesellschaft, der in ursprünglicher Form gar nicht umsetzbar wäre, in der abgeänderten Form zustimmen. In Bezug auf ein Mobilitätskonzept lehnen wir den Antrag der GLP ab und unterstützen den Antrag der PVS.

Einzelvoten

Luzius Theiler (GPB-DA): In dieser Vorlage ist viel von Energie, Ökologie und Nachhaltigkeit die Rede. Zudem bringt die GLP noch die 2'000-Watt-Gesellschaft ins Spiel. Ich kann es schon gar nicht mehr hören. Das gigantische Insel-Projekt ist von der Struktur her wenig ökologisch. Ein nachhaltiges Projekt wäre viel kleiner und würde nicht so viel Verkehr erzeugen und so viele medizinische Leistungen in Bern zentralisieren. Man würde es nicht darauf anlegen, dass die Insel als spitzenmedizinisches Zentrum aus geschäftlichen Gründen Luxuspatientinnen und -patienten aus der ganzen Welt nach Bern holt. Man würde sich bescheidener geben und den anderen Regionen einen grösseren Anteil an der Spitalversorgung überlassen. Das soll nicht heissen, dass es in Bern kein Universitätsspital für Spitzenmedizin braucht. Aber die Konzentration, die auf dem Inselareal stattfinden soll, ist in keiner Weise ökologisch oder nachhaltig und wird auch nicht besser, indem man in der UeO festschreibt, der Spitalbetrieb solle sich an den Grundsätzen der 2'000-Watt-Gesellschaft orientieren. Ebenso wenig nachhaltig ist das Prinzip mit dem schönen Namen „Insel-Fruchtfolge“: Das tönt nach einer Dreifelderwirtschaft und weckt romantische Erinnerungen an eine bäuerliche Vergangenheit, als man es sich noch leisten konnte, einen Drittel der Bodenfläche brachliegen zu lassen, damit der Boden sich erholt. Durch den Begriff der Fruchtfolge soll der Eindruck entstehen, dass bei der Inselspitalplanung ein ressourcenschonendes Verfahren zur Anwendung gelangt. In Wirklichkeit geht es darum, dass man einem Neubau eine Lebensdauer von rund 40 Jahren einräumt, danach wird er abgerissen und durch ein neues Gebäude ersetzt. Damit der Betrieb weitergeführt werden kann, müssen gewisse Bereiche als sogenannte Rochadeflächen frei bleiben. Ökologisch zu bauen bedeutet, die festen Strukturen im Hinblick auf eine Lebensdauer von 100 Jahren zu bauen und sie so einzurichten, dass man die Nutzung alle paar Jahrzehnte den Anforderungen entsprechend ändern kann. Auf diese Weise würde man weniger graue Energie verbrauchen und die Umgebung wesentlich weniger belasten. Wenn innerhalb des Inselareals andauernd Gebäude abgerissen und durch neue ersetzt werden – das nennt sich Neuaufbau – werden die Wegtransporte des Abrissmaterials und die Anlieferungen des Baumaterials für die Neubauten sowohl den Spitalbetrieb als auch die Quartiere in nächster Umgebung belasten. Wie das funktionieren soll, steht in den Sternen. Dementsprechend wird eingeräumt, man könne die Auswirkungen der Bebauung des Inselareals höchstens für die kommenden 15 Jahre abschätzen.
Darin liegt ein wesentlicher Punkt: Die Vorlage zur UeO ist auf einen Horizont bis ins Jahr 2060 angelegt. Auf Seite 3 wird jedoch offen zugegeben, bezüglich der Entwicklung der Verkehrserzeugung liessen sich „kaum verbindliche Aussagen nach 2030 treffen“. Das entspricht Erfahrungswerten, wonach der Horizont für eine Planung höchstens 15 Jahre beträgt. Artikel 15 Ziffer 1 des Raumplanungsgesetzes sieht einen Planungshorizont von 15 Jahren vor. Darum stelle ich den Antrag, die Gültigkeit der UeO auf 15 Jahre zu begrenzen. Spätestens drei Jahre vor Ablauf dieser Frist soll die Planung überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Niemand weiss, was nach 2030 geschieht. Vielleicht ändern sich die Meinungen bezüglich der Konzentration fundamental, vielleicht sieht die Medizin bis dahin ganz anders aus, vielleicht können wir dann einen grossen Teil der Behandlungen mittels Handy vornehmen – um es in einer überspitzten Utopie auszudrücken – und müssen gar nicht mehr ins Spital. Es ist abenteuerlich, einen derart langfristigen Planungshorizont anzulegen, der viele Unsicher-

heiten für das umliegende Quartier und für die Bevölkerung bringt. Es bedeutet kein Misstrauensvotum gegenüber dem Inselspital, den Planungshorizont bis 2030 zu begrenzen und eine Überprüfung vorzusehen. Mein Antrag zu Artikel 12 Ziffer 2 fordert eine weitere zeitliche Begrenzung: Die Planungsvorlage hat auch erfreuliche Seiten, beispielsweise eine bessere Strukturierung und Gliederung der Spitalanlage oder die vorgesehenen Grünanlagen, insbesondere das Projekt zur Wiederherstellung einer parkähnlichen Gartenanlage rund um den Engländerhubel, wo sich seit Jahr und Tag ein illegaler Parkplatz befindet. Ich sehe nicht ein, wieso mit deren Realisierung bis ins Jahr 2025 zugewartet werden soll. Die Sanierung nach „gartendenkmalpflegerischen Kriterien" soll innerhalb einer Frist von fünf Jahren umgesetzt werden. Zudem ist in der UeO ausdrücklich festzuhalten, dass zonenfremde Nutzungen bis zu diesem Zeitpunkt zu beseitigen sind. Ein Versprechen, das schon öfters abgegeben, jedoch nie eingehalten worden ist. Der Streichungsantrag zu Artikel 13, Ziffer 1 beruht auf der Tatsache, dass das städtische Baumschutzreglement mit der UeO für das ganze Inselareal ausser Kraft gesetzt werden soll. Wenn irgendwo ein Gebäude errichten wird, haben die Bäume nichts zu melden. Dieser Passus ist zu streichen, um kein Präjudiz zu schaffen. Ansonsten könnte man im Rahmen einer Bauordnungsrevision für die ganze Stadt festlegen, die Realisierung von Neubauten gehe vor dem Baumschutzreglement, das dadurch aufgehoben wäre.
Zur Abstimmungsbotschaft stelle ich zwei Anträge: Zum einen soll eine Auflistung der schützenswerten Bauten, die erhalten bleiben oder abgerissen werden, in die Botschaft aufgenommen werden, denn ein Drittel der schützenswerten Gebäude wird abgerissen. Zum anderen fordere ich, dass man den Stimmberechtigten in der Abstimmungsbotschaft einen gut lesbaren Plan vorlegt. Ich werde abwarten, wie die Beschlüsse zur UeO ausfallen und dann entscheiden, wie ich bei der Schlussabstimmung abstimme.

Hans Ulrich Gränicher (SVP): Aus der Debatte geht hervor, dass es hier um einen Masterplan für die Entwicklung des Inselareals geht. Die UeO zeigt auf, wo Hochbauten konzentriert werden und wo Freiräume entstehen, beispielsweise soll der Engländerhubel in diesem Sinne aufgewertet werden. Durch dieses Gebiet fliesst auch der Stadtbach. Interessanterweise hat sich die Kommission nicht mit dem Stadtbach auseinandergesetzt. Der Berner Stadtbach ist ein Gewässer von historischer Bedeutung für die Stadt. Er ist unbedingt zu erhalten, kommt aber bei der Inselplanung zu kurz. Der Stadtbach kommt vom Areal Warmbächliweg, fliesst um den Engländerhubel und entlang dem Apgarweg in die Freiburgstrasse und unterquert anschliessend das Inselareal und das Gelände der SBB. Leider verschwindet der Stadtbach in der Freiburgstrasse. Dieses öffentliche Gewässer ist in der UeO vergessen gegangen. Er wird weder in Artikel 12 mit dem Titel „Geschützte Bauten und Gartenanlagen" noch in Artikel 13 unter dem Thema „Bäume und Biodiversität" erwähnt. Mir ist es ein grosses Anliegen, dass dem Stadtbach bei der weiteren Bearbeitung der an sich guten UeO ein gebührender Stellenwert eingeräumt wird. Das bedeutet, dass man im Rahmen des Freiraumkonzepts auf dieses Gewässer Rücksicht nimmt. Ich denke, hinsichtlich der Vorgaben der Gewässerschutzgesetzgebung, beispielsweise in Bezug auf die Gewässerabstände, hat die Stadt Bern noch ein Problem zu lösen. Ich stelle keinen Antrag, fordere die Planungsverantwortlichen jedoch auf, sich im Rahmen des Freiraumkonzepts Gedanken zu machen, wie man den Stadtbach ans Tageslicht holen oder zumindest sichtbar machen, also visualisieren kann. Es geht darum, dass auch nachfolgende Generationen – die Planung reicht ja weit in die Zukunft hinein – wissen, wo der Stadtbach einmal verlief. Man kann nicht nur über Bäume, den Langsamverkehr oder zu viele beziehungsweise zu wenige Autoparkplätze reden – da ist noch mehr, wir tragen eine viel grössere Verantwortung. Ich bitte den Stadtpräsidenten, mein Votum zur Kenntnis zu nehmen und mein Anliegen als Auftrag an die zuständigen Mitarbeitenden und an die Planerinnen und Planern weiterzuleiten. Man darf den Stadtbach nicht vergessen und muss ihm den gebührenden Stellenwert beimessen.

Alexander Feuz (SVP): Franziska Grossenbacher hat die Spitäler Baden, Linth und Zofingen als gute Beispiele angeführt. Das sind Regionalspitäler, mit denen wir uns nicht vergleichen wollen. Zum Thema Mobilitätskonzept: Es geht darum, für die Arbeitnehmenden, die aus dem Grossraum Bern zur Arbeit anreisen, gute und schnelle Zugangswege zu schaffen. Wegen der unregelmässigen Arbeitszeiten in einem Spital sind viele Mitarbeitende auf ein Auto angewiesen. Viele Personen, die das Inselspital besuchen, sind nicht gut zu Fuss, weil sie beispielsweise einen Beinbruch erlitten oder sich einer Huft- oder Rückenoperation unterziehen mussten. Sie sind auf eine direkte Zufahrt und einen Parkplatz in knapper Distanz zum Eingang der Klinik angewiesen. Zur 2'000-Watt-Gesellschaft: Falls ich jemals in der Insel auf der Intensivstation liege, wäre es mir sehr wichtig, dass der Spitalbetrieb funktioniert. Es kann ja nicht sein, dass sich jemand auf einem Velogenerator abstrampeln muss, damit die Herz-Lungen-Maschine läuft. Das Hauptziel liegt darin, dass der Spitalbetrieb gut funktioniert, demgegenüber muss die Ideologie zurückstehen.
Zu den Anträgen: Weil wir den Antrag zu Artikel 1 Ziffer 2 von Luzius Theiler zweckmässig finden, stimmt die SVP-Fraktion dem mehrheitlich zu. Den Antrag zu Art. 12 Ziffer 12 lehnen wir ab. Ein grosser Teil unserer Fraktion stimmt dem Streichungsantrag zu Artikel 13 Ziffer 1 von Luzius Theiler zu. Der Antrag der GLP zu Artikel 4 Ziffer 9 ist höchstwahrscheinlich rechtlich nicht umsetzbar, auch nicht in abgeänderter Form. Ich erwarte vom Stadtpräsidenten eine Erklärung, ob ein solcher Passus in der UeO rechtlich überhaupt zulässig ist. Zum Mobilitätskonzept: Es kann nicht sein, dass man einer privaten Betreiberin ein schikanöses Korsett anlegt. Man kann sie nicht dazu verpflichten, ein teures Ingenieurbüro mit einem derartigen Konzept zu beauftragen, insbesondere auch, weil die Fahrtenkontingente im Jahr 2016 sowieso entfallen. Wir lehnen die betreffenden Anträge ab.

Jacqueline Gafner Wasem (FDP): Es ist bedauerlich, dass derart wichtige Geschäfte so traktandiert werden, dass die Sitzungsdauer nicht mehr ausreicht, um sie zu behandeln oder sich die Reihen schon gelichtet haben, wenn wir mit einiger Verspätung doch noch zur Beschlussfassung gelangen. Ich möchte als Einzelrednerin auf drei der vorliegenden Anträge eingehen: Beim Antrag der GLP zu Artikel 4 Ziffer 6 bin ich mir fast sicher, dass eine derartige Vorschrift nicht Gegenstand einer UeO sein kann. Ein solcher Passus hat in einer Planungsvorlage nichts verloren und wäre rechtlich anfechtbar. Die Kommissionsminderheit hat einen Antrag zu Artikel 7 Ziffer 1 eingereicht, den ich kommentieren will: In der vom Gemeinderat vorgelegten Fassung der Vorschriften zur UeO lautet besagter Artikel: „Die zulässige Nutzung wird bis 31. 12. 2030 durch ein Fahrtenkontingent von maximal 8'400 Fahrten pro Tag (DTV durchschnittlich je 4'200 Zu-/4'200 Wegfahrten über 365 Tage) beschränkt.“ Hier soll ein Fahrtenkontingent mit einer Gültigkeit bis ins Jahr 2030 eingeführt werden. Seit ein paar Wochen ist bekannt, dass der Kanton erwägt, das System der Fahrtenkontingente aufzuheben, was voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2016 geschehen soll. Mit dem Minderheitsantrag PVS soll sichergestellt werden, dass die entsprechende Bestimmung in der UeO entfällt, wenn die kantonalen Vorschriften aufgehoben werden. Es ist nämlich nicht so, dass dieser Passus automatisch entfallen würde, es bräuchte dazu eine städtische Abstimmung. Bei den im Stadtrat herrschenden Mehrheitsverhältnissen kann man sich denken, dass ein Antrag auf Anpassung der UeO Insel Areal III an die kantonale Regelung die Stadtratsdebatte nicht überleben würde. Zum letzten Punkt: Wie Philip Kohli erörtert hat, will man per Antrag die Grundeigentümerin, die Insel Stiftung, dazu verpflichten, ein dauerhaftes Mobilitätsmanagement zu pflegen. Ich bin der Auffassung, das ist juristisch nicht zulässig. Ich empfehle die Ablehnung der betreffenden Anträge der PVS und der GLP.

Stadtpräsident *Alexander Tschäppät*: Bei dieser Vorlage handelt es sich um eine der wichtigsten und bedeutendsten Planungen, die in dieser Stadt in den letzten Jahren realisiert worden sind oder in den nächsten Jahren realisiert werden. Die im Jahr 1354 gegründete Insel ist heute ein medizinisches Kompetenz-, Hochtechnologie-, und Wissenszentrum. Das Inselspital entfaltet eine nationale und internationale Ausstrahlung in Wissenschaft und Forschung. Mit über 8'000 Mitarbeitenden ist die Insel eine der grössten, wenn nicht die grösste Arbeitgeberin in Bern. Die Insel ist chaotisch gewachsen, sie ist räumlich und organisatorisch aufgesplittert. Die Sprecherin von GB/JA! hat den gar harten Begriff „Geschwür" verwendet – wenn man überhaupt von einem „Geschwür" sprechen will, sollte man erwähnen, dass es sich um eines von der gutartigen Sorte handelt. Die aktuelle Situation auf dem Inselareal verlangt nach einer Erneuerung. Das Inselspital muss sich räumlich und betrieblich entwickeln können. Es braucht eine räumliche Neuordnung, um dringende Verbesserungsmassnahmen bezüglich ineffizienter Betriebsprozesse zu treffen. Wir wollen den Medizinalstandort Bern langfristig stärken und den Patientinnen und Patienten in Zukunft eine noch bessere Versorgung bieten. Es geht auch darum, Arbeitsplätze zu sichern. Wir müssen die erforderlichen räumlichen Voraussetzungen schaffen, um auf die rasanten und teilweise unvorhersehbaren Entwicklungen und die sich verändernden Bedürfnisse in der Medizin rasch reagieren zu können, um im nationalen und internationalen Spital-Kontext wettbewerbsfähig zu bleiben. Die räumliche Neuordnung braucht es auch, um den medizinischen Ausbildungsstandort Bern zukunftsfähig zu machen. Die Masterplanung Insel gewährleistet eine nachhaltige Entwicklung, indem sie sicherstellt, dass ein geordnetes Wachstum vonstattengehen kann. Sie stellt strenge und verbindliche Regeln auf und erlaubt gleichzeitig die nötige Flexibilität, daraus resultiert eine strukturelle Verlässlichkeit. Die UeO führt zu einer umweltgerechten Realisierung der Vorhaben aus dem Masterplan. Sie umfasst auch die Gesamtkonzeption für einen Universitätscampus. Bern wird seinen Campus noch vor Zürich oder Basel realisieren können, denn in diesen beiden Städten befindet man sich bezüglich der Ideen für einen Campus im Medizinalbereich noch im Planungsstadium. Die Planungsvorlage bietet der Stadt Bern die Möglichkeit, ein Zeichen zu setzen, das sich in gesellschaftlicher, ökologischer und ökonomischer Hinsicht schweizweit als vorbildlich herausstellen wird. Demnach bin ich erfreut über die mehrheitlich zustimmende Meinung im Stadtrat, die alle Fraktionen vereint, mit Ausnahme der Parkplatzfraktion. Sie haben die Bedeutung dieser Planung erkannt und als vorbildliche Planung honoriert. Ich danke an dieser Stelle namentlich den Personen, die massgeblich zum Gelingen der Masterplanung beigetragen haben: Ich danke dem Leiter Arealplanung Inselspital Bern, Hansjürg Eggimann, Jeanette Beck vom Stadtplanungsamt Bern und Peter Tschanz, Generalsekretär PRD, für die gute Arbeit im Rahmen der Masterplanung Insel. Das Resultat, das wir zur Abstimmung vorlegen, kann sich zeigen lassen.
Zu den Anträgen: Wir können uns den Anträgen der Kommissionsmehrheit PVS anschliessen. Wir können uns auch mit dem Antrag der GLP anfreunden, dass man sich an den Grundsätzen der 2'000-Watt-Gesellschaft orientieren soll. Damit können wir leben. Somit ist die Frage nach der Zulässigkeit beantwortet: „Orientieren" kann man sich immer, das ist kein Problem. Jede anderslautende Formulierung wäre problematisch, zumal die betreffenden Normen im Spitalbereich nicht einfach handhabbar und weitgehend noch unbekannt sind. Der Antrag zu Artikel 1 Ziffer 2, laut dem die Geltungsdauer der UeO auf 15 Jahre zu befristen sei, widerspricht dem System der Überbauungsordnungen grundsätzlich, die an sich unbefristet sind, jedoch ständig überprüft werden und an veränderte Verhältnisse angepasst werden können. Es ist eine zeitliche Barriere beziehungsweise Staffelung vorgesehen, indem der Kanton die Planung vor dem 31. Dezember 2030 noch einmal auf Herz und Nieren überprüfen wird. Bitte lehnen Sie den Antrag von Luzius Theiler ab. Die gleiche Empfehlung gilt für die Anträge zu den Parkplätzen. Zur Diskussion über das Fahrtenkontingent: Es macht keinen Sinn, zu beantragen, dass die Fahrtenkontingente entfallen, bevor der Kanton sie abgeschafft hat. Sie kön-

nen diesen Punkt einbringen, wenn es so weit ist. An gewissen Orten sind Fahrtenkontingente sinnvoll, insbesondere im Fall eines riesigen Spitalbetriebs und universitären Ausbildungsstätte wie der Insel, die sich inmitten eines Wohnquartiers befindet. Es macht Sinn, dafür zu sorgen, dass Leute, die aus arbeitstechnischen oder gesundheitlichen Gründen darauf angewiesen sind, mit dem Auto anreisen können, ohne dass zusätzliche Anreize für den Autoverkehr geschaffen werden. Man tut besser daran, den öV auszubauen – wenn das gelingt, entsteht der richtige Verkehrsmix. Ich kann Ihnen versichern, dass die Direktion der Insel im Sinne der betrieblichen Effizienz kein Interesse daran hat, beim Inselareal möglichst viel Autoverkehr zu generieren. Der Streichungsantrag zu Artikel 13, Ziffer 1 von Luzius Theiler ist abzulehnen, weil gewisse Erweiterungen dadurch verhindert würden. Gemäss städtischem Baumschutzreglement ist das Fällen von Bäumen zulässig, sofern es notwendig ist und ein entsprechender Ersatz geschaffen wird. Diese vernünftige Regelung würde durch die Streichung eliminiert. Ich verzichte auf Kommentare zu den weiteren Anträgen. Ich möchte dem Stadtrat danken, wenn er ein klares Zeichen zugunsten der Annahme der UeO Insel Areal III setzt. Bei diesem Projekt handelt es sich um einen Meilenstein, nicht nur für das Inselspital, sondern auch im Sinne einer Stadtentwicklung, die sich auf moderne ökologische und ökonomische Grundsätze besinnt.

Vorsitzender *Claude Grosjean*: Was die Wortmeldungen nach den Gemeinderatserklärungen betrifft, sind Sie grundsätzlich gebeten, sich nur zu Wort zu melden, wenn Sie zur Stellungnahme aufgefordert oder persönlich angegriffen worden sind. Darin besteht die reglementarische Grundlage. Mit anderen Kommentaren sollte man sich zurückhalten.

Pascal Rub (FDP): Hier geschieht ein Skandal! Die meisten von Ihnen haben wahrscheinlich nicht gemerkt, dass der Stadtpräsident, den ich dazu aufgefordert hatte, sich für die gemeinderätliche Vorlage einzusetzen, dieser Aufforderung mit keinem Wort nachkam. Er redete in schönen Worten über die Insel, verzichtete jedoch darauf, die Planungsvorlage gegen die Anträge der PVS oder der GLP zu verteidigen. Hier geschieht folgendes: Zuerst hat der SP-Stadtpräsident mit der Insel Stiftung eine Vorlage ausgearbeitet, die der SP-Stadtrat Michael Sutter, anlässlich der Behandlung in der PVS, anschliessend verschlimmbessert hat, der Stadtrat hilft ihm dabei. Diese Vorgehensweise ist nicht ehrlich. Ich kann jeden verstehen, der Rahmenbedingungen ausserhalb der Stadt zu schaffen sucht. Ich hätte grosse Lust, der Insel zu empfehlen, sich an Biel oder Burgdorf zu wenden, wo man sie gerne aufnimmt und unterstützt. Dort werden keine politischen Spielchen dieser Art getrieben, die sich allein der Arroganz der Macht in dieser Stadt verdanken. Selbstverständlich freue ich mich, wenn das Inselspital in Bern bleibt und weiterhin in diese Stadt investiert. Ich denke, wir werden die bittere Pille schlucken müssen, aber es ist ein Skandal!

Jacqueline Gafner Wasem (FDP): Ich kann mich den Worten meines Vorredners anschliessen. Ich finde es langsam eine Zumutung, mit welcher Saloppheit der Stadtpräsident im Parlament auftritt: Aussagen wie „Damit können wir leben“, „Das ist kein Problem“, oder die Aufforderung, dass die Kommissionsminderheit ihren Antrag einbringen solle, sobald es so weit sei, sind Beispiele dafür. Das ist aber nicht der Grund, weswegen ich mich zu Wort melde, es geht mir um den Antrag der GLP: Die GLP brachte den Antrag zu Artikel 4, Ziffer 6 in ursprünglicher Fassung in die Kommission ein, die darüber beschlossen hat. Im Nachhinein fanden anscheinend weitere Gespräche mit der Verwaltung statt, worauf man heute dem Stadtrat eine entschärfte Version dieses Antrags präsentiert. Die Antwort des Stadtpräsidenten, es sei juristisch kein Problem, wenn es heisse, dass man sich an den Grundsätzen der 2'000-Watt-Gesellschaft „orientieren“ solle, hat mit der Frage, ob eine solche Auflage Gegenstand einer UeO mit entsprechenden Vorschriften sein könne, überhaupt nichts zu tun. Mei-

nes Wissens ist der Stadtpräsident Jurist. Aus dem Munde eines Juristen sind derartige Bemerkungen gegenüber dem Parlament eine Frechheit. Sie sind Ausdruck einer Saloppheit, die ich noch nirgendwo anders als in Bern erlebt habe.

Daniel Imthurn (GLP): Folgende Richtigstellungen: Die zumeist von Seiten der SP eingebrachten Anträge, die in der PVS eine Mehrheit fanden, wurden in Anwesenheit des Verwaltungsratspräsidenten der Inselspital-Stiftung behandelt, ohne auf dessen Ablehnung zu stossen. Ich sehe nicht ein, warum die FDP eine Vorgehensweise moniert, die den normalen Abläufen folgt. Zudem stelle ich fest, dass der GLP-Antrag bezüglich der 2'000-Watt-Gesellschaft bei der Beratung in der PVS nicht vorlag. Die PVS hatte in Form einer Mitwirkungsvorlage über das Anliegen diskutiert, aber nicht über diesen Antrag.

Beschluss

1. Der Stadtrat lehnt den Antrag Theiler zu Artikel 1 Ziffer 2 (neu) ab (1 Ja, 63 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 023*
2. Der Stadtrat stimmt dem Antrag Fraktion GLP zu Artikel 4 Ziffer 6 (neu) zu (45 Ja, 22 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 024*
3. Der Stadtrat stimmt dem Antrag PVS zu Artikel 5 Ziffer 2 zu (41 Ja, 24 Nein). *Abst.Nr. 0025*
4. Der Stadtrat stimmt dem Antrag PVS zu Artikel 5 Ziffer 9 zu (40 Ja, 28 Nein). *Abst.Nr. 026*
5. Der Stadtrat lehnt den Antrag der Kommissionsminderheit PVS zu Artikel 5 Ziffer 10 (neu) ab (20 Ja, 46 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 027*
6. Der Stadtrat lehnt den Antrag der Kommissionsminderheit PVS zu Artikel 5 Ziffer 11 (neu) ab (19 Ja, 48 Nein). *Abst.Nr. 028*
7. Der Stadtrat lehnt den Antrag Fraktion SVP zu Artikel 5 Ziffer 11 (neu) ab (19 Ja, 48 Nein). *Abst.Nr. 029*
8. Der Stadtrat stimmt dem Antrag PVS zu Artikel 6 Ziffer 6 (neu) zu (51 Ja, 14 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 030*
9. Der Stadtrat lehnt den Antrag der Kommissionsminderheit PVS zu Artikel 7 Ziffer 1 ab (21 Ja, 47 Nein). *Abst.Nr. 031*
10. In der Gegenüberstellung obsiegt der Antrag PVS zu Artikel 7 Ziffer 5 (neu) dem Antrag Fraktion GLP zu Artikel 7 Ziffer 5 (neu) (39 Ja, 27 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 033*
11. Der Stadtrat stimmt dem Antrag PVS zu Artikel 7 Ziffer 5 (neu) zu (38 Ja, 29 Nein). *Abst.Nr. 034*
12. Der Stadtrat stimmt dem Antrag PVS zu Artikel 10 Ziffer 2 zu (51 Ja, 16 Nein). *Abst.Nr. 035*
13. Der Stadtrat lehnt den Antrag Theiler zu Artikel 12 Ziffer 2 ab (2 Ja, 62 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 036*
14. Der Stadtrat lehnt den Streichungsantrag Theiler zu Artikel 13 Ziffer 1 ab (8 Ja, 55 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 037*
15. Der Stadtrat stimmt der bereinigten Überbauungsordnung Insel Areal III zu (55 Ja, 10 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 038*