



**Stadt Bern**  
Präsidialdirektion

Stadtplanungsamt

## Insel Areal III

### Überbauungsordnung

### Mitwirkungsbericht

---

---

---

---

Oktober 2013

---

---

---



## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

### Inhaltsverzeichnis

1.	Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens	01
2.	Durchführung des Verfahrens	03
3.	Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben	03
4.	Inhaltliche Auswertung der Mitwirkungseingaben	10
5.	Anhang	17

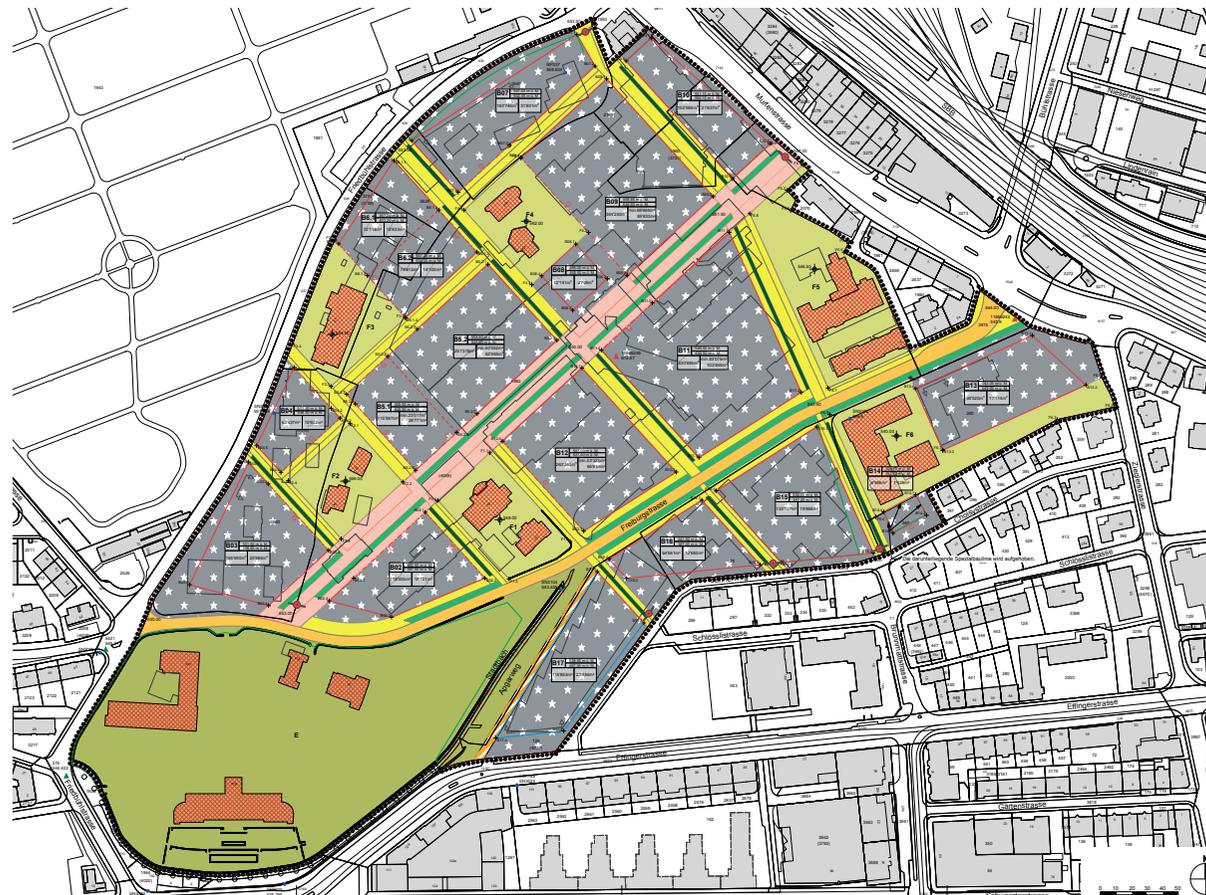
# Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

## 1. Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens

Zur Sicherstellung langfristiger Entwicklungspotenziale auf dem Inselareal ist auf Grundlage vom Masterplan Inselspital Universitätsspital Bern eine Überbauungsordnung erarbeitet worden.

Die Planungsvorlage beinhaltet die Neuordnung der Nutzungszonen (Schutzzone A (SZ A) und Zone für Nutzungen im allgemeinen Interesse) mit zugehörigen Vorschriften.

Das Gesamtmass der Nutzung wird nicht erhöht und neu auf 16 Baubereiche konzentriert. In diesem Rahmen werden die Baulinien angepasst und die Erschliessungsanlage für den motorisierten Individualverkehr sowie für den Langsamverkehr festgelegt. Daneben werden geschützte Gebäude, neue Freiraumanlagen und Pflanzbereiche für Bäume definiert.



Überbauungsplan Insel Areal III, Stand Mai 2013, Mitwirkung

Legende Überbauungsplan	
<b>Festlegungen</b>	
Pferimeter	Wirkungsbereich
Baufelder	Baubereichsbezeichnung, massgebendes Terrain pro Baufeld m ü. M., höchster Punkt der Dachkonstruktion m ü. M., maximale Gebäudevolumen (GV) über Terrain, maximale Geschosfläche (GF)
Baulinie	Baulinie
Gestaltungsbaulinie	Gestaltungsbaulinie
Baulinie aufzuhebend	Baulinie aufzuhebend
Spezialbaulinie aufzuhebend	Spezialbaulinie aufzuhebend
Feldergrenze	Feldergrenze
<b>Nutzungszonen</b>	
Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse D (FD')	Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse D (FD')
Schutzzone A (SZ A)	Schutzzone A (SZ A)
Schutzzone B (SZ B)	Schutzzone B (SZ B)
<b>Erschliessungsanlagen</b>	
Dauersperrung MIV	Dauersperrung MIV
Abschnitt der Ein- und Ausfahrt zu den Abstellplätzen	Abschnitt der Ein- und Ausfahrt zu den Abstellplätzen
Fussweg	Fussweg
Fuss- und Radwegverbindung als Detailschliessung	Fuss- und Radwegverbindung als Detailschliessung
Begegnungsbereich als Detailschliessung	Begegnungsbereich als Detailschliessung
Detailschliessungsstrasse	Detailschliessungsstrasse
Basisschliessungsstrasse	Basisschliessungsstrasse
<b>Baumstandorte</b>	
Pflanzbereich Baumstandorte mittelkronig	Pflanzbereich Baumstandorte mittelkronig
Pflanzbereich Baumstandorte grosskronig	Pflanzbereich Baumstandorte grosskronig
<b>Geschützte Bauten</b>	
Geschützte Gebäude	Geschützte Gebäude
Geschützte Mauer	Geschützte Mauer
<b>Hinweise:</b>	
Koordinatenpunkt	Koordinatenpunkt
Freiflächeniveau, massgebendes Terrain m ü. M.	Freiflächeniveau, massgebendes Terrain m ü. M.
Lagefixpunkt LFP (Hochpunkt)	Lagefixpunkt LFP (Hochpunkt)
Höhefixpunkt HFP	Höhefixpunkt HFP
Baulinie genehmigt	Baulinie genehmigt
Freiräume in Schutzzone A (SZ A)	Freiräume in Schutzzone A (SZ A)
Bereich Engländerhubel	Bereich Engländerhubel
Fussweg entlang Stadtbach	Fussweg entlang Stadtbach
Gewässer (Stadtbach)	Gewässer (Stadtbach)

## Vorschriften zur Überbauungsordnung Insel Areal III

Stand Mai 2013, Mitwirkung

### 1. Abschnitt: Allgemeines

#### Art. 1 Wirkungsbereich

Die Überbauungsordnung gilt für das im Überbauungsplan umrandete Gebiet.

#### Art. 2 Verhältnis zur Grundordnung, anderen Nutzungsplänen und Erlassen

<sup>1</sup> Die Überbauungsordnung Insel Areal III geht der baurechtlichen Grundordnung der Stadt Bern (Bauordnung vom 24. September 2006<sup>1</sup>, Nutzungszonenplan vom 8. Juni 1975<sup>2</sup> und Bauklassenplan vom 6. Dezember 1987<sup>3</sup>) und dem Baumschutzreglement der Stadt Bern<sup>4</sup> vom 7. Juni 1998 in Kraft gesetzt vor, soweit in der Überbauungsordnung davon abweichende Bestimmungen getroffen werden.

<sup>2</sup> Folgender Bebauungsplan und folgende Überbauungsordnungen werden im Wirkungsbereich der Überbauungsordnung Insel Areal III aufgehoben:

- a) der Baulinienplan Kinderspital, Plan Nr. 1048/10 vom 20.11.1970, mit dem abgeänderten Bebauungsplan, Plan Nr. 1048/11 vom 20.11.1970 und den abgeänderten Sonderbauvorschriften vom 20.11.1970
- b) die Überbauungsordnung Insel Areal vom 07.04.1989, Plan Nr. 1211/2, genehmigt am 18.06.1990 und revidiert am 31.08.1998 mit der Überbauungsordnung Insel Areal II, Plan Nr. 1304/1
- c) die Überbauungsordnung Freiburg-, Effingerstrasse, Jennerweg (Frauenspital), vom 02.08.1994, Plan Nr. 1276/1

### 2. Abschnitt: Änderung der Grundordnung

#### Art. 3 Art der Nutzung

<sup>1</sup> Die Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse FD\* Insehsptal ist für Nutzungen der Spitalversorgung, des Universitätsspitals und der Hochschulen im Gesundheitswesen bestimmt.

<sup>2</sup> Zulässig sind ferner die zu den Nutzungen gemäss Absatz 1 betrieblich erforderlichen Büroräumlichkeiten, Forschungs- und Schulungsstätten sowie Campuseinrichtungen.

<sup>3</sup> Dienstleistungen, Ladengeschäfte, Hotellerie, Wohnungen und Gaststätten, die dem Zweck FD\* Insehsptal dienen, sind im Umfang bis zu 10 % der gestützt auf die vorliegende Überbauungsordnung Insel Areal III realisierten Geschossfläche zulässig.

<sup>4</sup> Die SZA dient dem Schutz der Freiräume und der schützenswerten Gebäude. Die SZB dient dem Schutz der historischen Gartenanlage sowie der geschützten Gebäude. Ergänzend gelten die Vorschriften zu den Schutzzonen.

#### Art. 4 Mass der Nutzung

Baulich sind maximal 600 000 m<sup>2</sup> Geschossfläche zulässig, wovon maximal 550 000 m<sup>2</sup> Geschossfläche betrieblich genutzt werden dürfen.

#### Art. 5 Bauweise, Mass der Nutzung, Nutzungsflächentransfer

<sup>1</sup> Es gilt die offene Bauweise.

<sup>2</sup> Es gelten die im Überbauungsplan eingetragenen maximalen Bauvolumen und Geschossflächen pro Baufeld.

<sup>3</sup> Bei den Baufeldern 5, 9, 11 und 12 ist jeweils ein Ausbaugrad von 80% des maximalen Bauvolumens zu realisieren, bevor mit der Bebauung eines weiteren Baufeldes begonnen werden kann.

<sup>4</sup> Eine Nutzungsübertragung zwischen Baufeldern ist bis zu 5 % der Geschossfläche des jeweiligen Baufeldes zulässig. Ausgeschlossen ist eine Übertragung des Bauvolumens.

#### Art. 6 Abstellplätze und Vorfahrten

<sup>1</sup> Motorfahrzeug- und Fahrradabstellplätze, Vorfahrten, Rampen für Einstellhallen, Anlieferungen und Entsorgungen sind innerhalb der Baufelder zu erstellen.

<sup>2</sup> Auf den Baufeldern 3, 7, 13 und 17 sind die Ein- und Ausfahrten zu den Abstellplätzen in den im Überbauungsplan bezeichneten Bereichen anzulegen.

<sup>3</sup> Motorfahrzeugabstellplätze sind soweit möglich in Gemeinschaftsanlagen zu erstellen.

<sup>4</sup> Die erforderlichen Motorfahrzeugabstellplätze sind hauptsächlich in den Baufeldern entlang der Friedbühlstrasse zu erstellen; vor allem im Baufeld 7 und den benachbarten Baufeldern.

<sup>5</sup> Auf dem Baufeld 3 und 17 können maximal je 100 Abstellplätze, in den Baufeldern, die von der Freiburgstrasse erschlossen werden, können insgesamt maximal 400 Abstellplätze, auf dem Baufeld 13 maximal 94 Abstellplätze erstellt werden.

<sup>6</sup> Fahrradabstellplätze sind in der Nähe der Zugänge und mindestens 50 % überdeckt zu erstellen.

### 3. Abschnitt: Ergänzende Vorschriften

#### Art. 7 Erschliessungsanlagen

<sup>1</sup> Es sind die im Überbauungsplan festgelegten Erschliessungsanlagen sowie an den dafür bezeichneten Stellen Sperrern für den motorisierten Individualverkehr zu erstellen.

<sup>2</sup> Die Erschliessungsanlagen werden gleichzeitig mit der Realisierung eines angrenzenden Baufeldes erstellt. Die tangierte Erschliessungsanlage ist, soweit es der Fortschritt weiterer betroffener Baufelder ermöglicht, im Wirkungsbereich fortzuführen.

<sup>3</sup> Bestehende Erschliessungsanlagen können erst aufgehoben werden, wenn ein Ersatz gemäss Überbauungsordnung geschaffen worden ist.

<sup>4</sup> Der Begegnungsbereich als Detailerschliessung dient dem Aufenthalt sowie dem Fuss- und Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr ist nicht gestattet.

#### Art. 8 Umweltverträglichkeit und Kapazitäten Verkehr

<sup>1</sup> Die Verkehrserzeugung und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt sind durch die Grundeigentümer periodisch zu überprüfen. Der Bericht ist der Stadt Bern mindestens alle fünf Jahre und bei der Projektierung der Baufelder 5, 9, 11 oder 12 vorzulegen.

<sup>2</sup> Die Bauherrschaft erbringt für jedes Bauprojekt den Nachweis, dass die erforderlichen technischen Kapazitäten des Strassennetzes vorhanden sind.

#### Art. 9 Baulinien, Baufelder, Baubereiche

<sup>1</sup> In den Baufeldern 5 und 6 ist eine Zusammenlegung der Baubereiche über die Feldergrenzen zu einem Baubereich möglich.

<sup>2</sup> Bei Fassaden, die an Gestaltungsbaulinien grenzen, ist ein Sockel mit einer Höhe von minimal 18.00 m und maximal 22.50 m in Bezug auf das massgebende Terrain Meter über Meer (m ü. M.) der angrenzenden Schutzzone A auszubilden. Rückspringende Gebäudeteile oberhalb des Sockels sind möglich.

<sup>3</sup> Mit einem Minimum an Abgrabungen und Terrainverschiebungen ist sicherzustellen, dass Erdgeschossniveaus und Eingänge zu den Erschliessungsanlagen und Schutzzonen schwellenlos ausgeführt werden können.

<sup>4</sup> Ausserhalb der Baufelder sind unterirdische Bauten zulässig, wenn die im Überbauungsplan vorgesehen Bepflanzung gewährleistet bleibt.

#### Art. 10 Höhen, Proportion und Schlantheit

<sup>1</sup> In den Baufeldern gelten die im Überbauungsplan eingetragenen höchsten Punkte der Dachkonstruktion in Meter über Meer (m ü. M.).

<sup>2</sup> Werden innerhalb der Baufelder 5, 9, 11 und 12 ein oder mehrere Baukörper mit einer Gesamthöhe von über 60.00 m realisiert, dürfen alle niedrigeren Baukörper die Gesamthöhe von 45.00 m nicht überschreiten.

<sup>3</sup> Für Baukörper mit einer Gesamthöhe von über 60.00 m müssen die Seiten der Grundfläche und die Gesamthöhe ein Proportionsverhältnis von mindestens 1 zu 1.8 zu 1.8 aufweisen.

## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

<sup>4</sup> Werden innerhalb der Baufelder 2, 3, 4, 6, 7 und 10 ein oder mehrere Baukörper mit einer Gesamthöhe von über 36.50 m projektiert, muss die Grundfläche der Baukörper um die Geschossfläche über 36.50 m entsprechend reduziert werden.

### Art. 11 Dachgestaltung

<sup>1</sup> Wo die Dachfläche für Solaranlagen verwendet wird, kann auf die Dachbegrünung verzichtet werden.

<sup>2</sup> Technische Aufbauten, inklusive Solaranlagen, sind in das Gebäudevolumen zu integrieren und hinter der Fassade anzuordnen. Freistehende Aufbauten wie Kamine und Antennen sind mindestens 8 m vom Dachrand nach innen abzusetzen und innerhalb eines Winkels von 15° vom Dachabschluss zurückzusetzen.

### Art. 12 Passerellen

<sup>1</sup> Zwischen Baufeldern sind Passerellenbauten möglich.

<sup>2</sup> Die Anzahl der Passerellen zwischen den Baufeldern ist auf das funktionale Minimum zu beschränken.

<sup>3</sup> Sie dürfen nur als Verkehrsfläche, nicht jedoch als Funktionsfläche dienen.

<sup>4</sup> Die Passerellen müssen als eigenständige architektonische Bauten ablesbar sein und dürfen nicht bündig mit der Aussenkante der Fassade abschliessen.

<sup>5</sup> Horizontal und vertikal dürfen maximal zwei Passerellen direkt aneinandergrenzen. Die Breite der Passerellen ist auf das betrieblich Notwendige zu limitieren.

<sup>6</sup> Das Lichtraumprofil der Erschliessungsanlagen unterhalb von Passerellen darf eine Höhe von 4.50 m nicht unterschreiten. Im Bereich der Freiburgstrasse muss das Lichtraumprofil mindestens 9.00 m betragen.

### Art. 13 Geschützte Bauten und Gartenanlagen

<sup>1</sup> Die im Überbauungsplan als geschützt bezeichnete Gebäude dürfen nicht abgebrochen werden. Im Übrigen ist Artikel 10b Baugesetz vom 9. Juni 1985 anwendbar.

<sup>2</sup> Die Gartenanlage der Schutzzone B ist bis spätestens 2025 nach gartendenkmalpflegerischen Kriterien zu sanieren.

### Art. 14 Bäume und Biodiversität

<sup>1</sup> Ausserhalb der Schutzzone B gilt die Realisierung der Überbauungsordnung Insel Areal III als Bewilligungsgrund im Sinne von Art. 4 Abs. 3 Baumschutzreglement der Stadt Bern.

<sup>2</sup> Für Neupflanzungen von Bäumen gelten unter anderem die im Überbauungsplan festgelegten Baumstandorte. Diese werden als Ersatzstandorte gemäss Art. 5 des Baumschutzreglements der Stadt Bern angerechnet.

<sup>3</sup> Gehölze, die als invasive Neophyten bekannt sind, sind für Neupflanzungen nicht zulässig.

<sup>4</sup> Die grosskronigen Bäume sind in einem Reihenabstand von maximal 10.00 m und einem Achsabstand zur Baulinie von mindestens 6.00 m, und die mittelkronigen Bäume sind in einem Reihenabstand von 6.00 m und einem Achsabstand zur Baulinie von mindestens 4.00 m zu pflanzen. Abweichungen davon für Zu- und Wegfahrten, Eingangsbereiche sowie Passerellen sind gestattet.

<sup>5</sup> Mindestens 15 % der Fläche des Wirkungsbereichs sind im Rahmen jeder Bauetappe als naturnaher Lebensraum auszugestalten.

<sup>6</sup> Die Versiegelung nicht überbauter Flächen ist auf das funktionale Minimum zu beschränken.

### Art. 15 Ver- und Entsorgung

<sup>1</sup> Private Anschlüsse an die öffentliche Ab- und Zuwasserversorgung erfolgen ausschliesslich an den öffentlichen Leitungen in der Friedbühl-, der Murten-, der Freiburgstrasse und dem Jennerweg.

<sup>2</sup> Abwasseranlagen sind gemäss den Normen des Tiefbauamts der Stadt Bern auszuführen. Die Materialisierung und Genehmigung der Linienführung bedarf der Zustimmung des Tiefbauamts der Stadt Bern.

<sup>3</sup> Die Wärmeversorgung hat für alle erstellten Gebäude mittels Anschlüsse an das Fernwärmeverteilernetz oder durch erneuerbare Energien zu erfolgen.

<sup>4</sup> Standorte für Entsorgungsstellen sind innerhalb der Baufelder bereit zu stellen.

### Art. 16 Etappierung innerhalb eines Baufeldes, Etappierung einzelner Baufelder

<sup>1</sup> Bei einer etappenweisen Realisierung der Baufelder sind die wesentlichen Gestaltungsmerkmale, insbesondere Bautypologie, Farbe und Material aufeinander abzustimmen. Diese müssen sich in die Gesamtüberbauung einfügen und werden durch die ersten Bauten bestimmt.

<sup>2</sup> Nach Abbruch des Gebäudebestandes müssen innerhalb eines Jahres mindestens 50 % des Baufeldes naturnah gestaltet sein. Die restliche Fläche kann zwischengenutzt werden. Ausgenommen davon ist Baufeld 12.

### Art. 17 Inkrafttreten

Die Überbauungsordnung tritt am Tag ihrer rechtskräftigen Genehmigung in Kraft.

### Hinweise

Vereinbarungen zwischen der Grundeigentümerschaft und der Stadt Bern:

Zwischen der Grundeigentümerschaft und der Stadt Bern sind am xx.xx.20xx Infrastruktur- und Planungsmehrwertvereinbarungen abgeschlossen worden.

Danach müssen als Voraussetzung für Baubewilligungen SIA-konforme Konkurrenzverfahren pro Baufeld durchgeführt werden. Je Durchführung eines Konkurrenzverfahrens sind die gebaute und geplante Umgebung und Nachbarschaft, sowie die Gestaltung der Freifläche zu berücksichtigen. Das Ergebnis der Konkurrenzverfahren ist für die Realisierung massgebend.

Zusätzlich ist für den westlichen Teil des Engländerhubels bis 2020 ein Parkpfliegewerk zu erstellen, entsprechend dem Parkpfliegewerk vom 15.06.2009 für den östlichen Teil. Die Aussenräume des Engländerhubels sind bis spätestens 2025 gemäss den Vorgaben des Parkpfliegewerks zu sanieren. Bei baulichen Veränderungen in der Schutzzone B ist in Abstimmung mit der Denkmalpflege und der Gartendenkmalpflege ein SIA-konformes Konkurrenzverfahren durchzuführen.

- Ausgleich von Planungsvorteilen gemäss Artikel 142 des kantonalen Baugesetzes
- Finanzierung von Erschliessungsanlagen
- Finanzierung der Ver- und Entsorgungsanlage (Gas, Wasser, Abwasser, Strom, Fernwärme, Telekommunikation)
- Finanzierung und Unterhalt von Grünanlagen (Baumpflanzung, Grünflächen, naturnahe Lebensräume)

<sup>1</sup> NZP; SSSB 721.4

<sup>2</sup> BKP; SSSB 721.31

<sup>3</sup> BO; SSSB 721.1

<sup>4</sup> BSchR; BSG 733.1

### 2. Durchführung des Verfahrens

Der Entwurf der Überbauungsordnung Insel Areal III lag vom 6. Juni 2013 bis am 5. Juli 2013 zur öffentlichen Mitwirkung auf.

Die öffentliche Mitwirkung wurde am 5. Juni 2013 und am 12. Juni 2013 im Stadtanzeiger publiziert.

Die Akten konnten während der Auflagefrist bei der BauStelle, Bundesgasse 38, im Quartierbüro Holligen, Schloßstrasse 87a, in der Eingangshalle Bettenhochhaus, Freiburgstrasse 18 sowie im Internet unter [www.bern.ch/online/mitwirkungen](http://www.bern.ch/online/mitwirkungen) „Überbauungsordnung und Erläuterungsbericht“ eingesehen werden.

Am 14. Februar 2013 veranstaltete die Stadt gemeinsam mit der InseleSpital-Stiftung eine Medienkonferenz über die Zielsetzungen auf dem Inselareal sowie über das zu startende öffentliche Planungsverfahren. Die Quartiermitwirkung des Stadtteil III (QM3) wurde in mehreren Delegierten-Versammlungen seit 2012 über die Planungsaktivitäten informiert. Eine Besichtigung des Modells zur Überbauungsordnung inkl. weitere Auskünfte zu den Mitwirkungsunterlagen fand mit Vertreterinnen und Vertretern der QM3 in der Eingangshalle des Bettenhochhauses an der Freiburgstrasse am 14. Juni 2013 statt.

Während der Auflagefrist konnten schriftlich Einwendungen und Anregungen eingereicht werden.

### 3. Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben

Im Rahmen der Mitwirkungsaufgabe zur Überbauungsordnung (UeO) Insel Areal III wurden 6 Mitwirkungseingaben durch politische Organisationen sowie Verbänden/Institutionen eingereicht:

- 1 SP Stadt Bern, Monbijoustrasse 61, Postfach 1096, 3000 Bern 23
- 2 SP Bern Holligen, 3000 Bern
- 3 Grünes Bündnis, Postfach 6411, 3001 Bern
- 4 FDP. Die Liberalen der Stadt Bern Neuengasse 20, 3011 Bern
- 5 QM3 Quartiermitwirkung Stadtteil 3, Schloßstrasse 87a, 3008 Bern
- 6 VCS, Regionalgruppe Bern, Bollwerk 35, Postfach 8550, 3001 Bern

Es sind keine Mitwirkungseingaben von Privatpersonen oder Firmen eingegangen.

Die Mitwirkungseingaben beziehen sich im Wesentlichen auf folgende Themen:

- Verkehrserschliessung und Parkierung MIV
- Erschliessung Öffentlicher Verkehr
- Einhaltung der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft
- Städtebau und Freiraum

Einige Voten, insbesondere zum öffentlichen Verkehr und zur Anbindung des Lorryplatzes, betreffen entweder übergeordnete Themen und/oder liegen ausserhalb des Planungssperimeters und können daher nicht im Rahmen der UeO geregelt oder gelöst werden. Bei den Stellungnahmen wird dennoch versucht auf diese Themen einzugehen.

Die Mitwirkungseingaben ziehen keine Änderungen der Überbauungsordnung, der zugehörigen Vorschriften oder des Erläuterungsberichtes gegenüber der Mitwirkungsaufgabe nach sich.

## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

### Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben

Thema	Zusammenfassung Anliegen
Planungsvorlage allgemein	Die Planungsvorlage wird grundsätzlich unterstützt. Einzig der VCS äussert sich nicht dazu. Die Planungsvorlage macht gesamthaft einen guten Eindruck. Für eine hinreichende Beurteilung der verkehrs- und umweltbezogener Aspekte fehlt dem VCS der Einblick in die Fachgutachten (Masterplan, Umweltbericht, Technischer Bericht zur Verkehrserzeugung).
Schwellenwerte	Bei Überschreitung des Schwellenwertes wünscht die QM 3 ein Mitwirkungsverfahren des Quartiers
2000-Watt-Gesellschaft	Die Ziele der 2000-Wattgesellschaft sollen bis 2050 umgesetzt werden (GB Bern) Die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft sind pro Baubereich inklusive Abbruch zu definieren (SP Holligen) Die angestrebten Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft können nur durch eine einhergehende massive Senkung des MIV erreicht werden (GB Bern und VCS)
Freiraum	Die Biodiversität wird in Frage gestellt (FDP) Ein Zugang vom Loryplatz her ist vorzusehen (QM3, VCS, SP Bern) Die Öffnung des Stadtbachs bis in den Bereich Murtenstrasse ist zu prüfen (SP Bern)
Städtebau	Die Festlegung von Rochadeflächen und der Konzentration der Baumasse im Zentrum ist eine Einschränkung zu Lasten der langfristigen Flexibilität (FDP) Für die Bracheflächen ist eine Zwischennutzung durch das Quartier zu ermöglichen (QM3)
MIV / Verkehr allgemein	Der Mehrverkehr kann nicht durch das umliegende Strassennetz bewältigt werden / Der MIV ist zu reduzieren (GB Bern, VCS) Die Nutzung steht im Vordergrund: Die Zufahrt zum Spital mit dem Auto muss jederzeit möglich sein (FDP) Der Ausgang Friedbühlstrasse/Schlossstrasse ist zu schliessen (SP Bern) Es ist ein Mobilitätskonzept unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzungen vorzusehen (GB Bern)
ÖV-Erschliessung	Der Inselbus soll bis zum S-Bahn-Bahnhof Ausserholligen verlängert werden (GB Bern, SP Bern) Die S-Bahn-Haltestelle "Bremgartenfriedhof" auf der Höhe der Einmündung der Friedbühlstrasse in die Murtenstrasse ist zu konkretisieren (GB Bern) Als langfristige Option ist die direkte Bahnerschliessung des Insel-Areals zu prüfen (GB Bern) Die S-Bahnstation/RBS-Linie ist nicht vordringlich und macht nur innerhalb eines Gesamtkonzeptes Sinn (FDP) Der Endpunkt des Inselbusses mit Wendeschleife auf dem Inselareal ist zu vermeiden (VCS). Die hintere Länggasse (Friedhof, von Roll Areal etc.) darf nicht vernachlässigt werden (FDP) Vorschlag Shuttle von bestehenden Parkierungsanlagen (VCS)
Parkierung	Es sind genügend und attraktive Parkierungsmöglichkeiten und Vorfahrten zur Verfügung zu stellen (FDP) Der heutige Bestand an Parkplätzen darf nicht überschritten werden (SP Bern, SP Holligen) Die Parkierungsanlagen sind ausschliesslich von der Murtenstrasse und nicht von der Friedbühlstrasse her zu erschliessen (SP Bern) Es fehlt eine übersichtliche Aufstellung der Parkplätze inklusive Gegenüberstellung von ist und Soll (VCS) Allgemeine Fragen zur Parkierung (VCS)

## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

### Zusammenstellung nach übergeordneten und UeO betreffenden Themen

**Betrifft:**  übergeordnete Aspekte / über den Wirkungserperimeter hinaus

Aspekte im Rahmen des Wirkungserperimeters

Thema	Betreff	Zusammenfassung Anliegen	SP Bern	SP Holligen	GB	FDP	VCS	QM3
Planungsvorlage allgemein		Unterstützung der grundsätzlichen Stossrichtung der UeO	x	x	x	x		x
Schwellenwerte		Miteinbezug bei Überschreiten von Schwellenwerten						x
2000-Watt-Gesellschaft		Umsetzen der 2000-Watt-Gesellschaft bis 2050			x			
		Definition der Ziele der 2000 Watt-Gesellschaft pro Baufeld		x				
Freiraum		Forderung eines Zugangs vom Loryplatz her	x				x	x
		Prüfung der Öffnung des Stadtbachs	x					
Städtebau		Rochadeflächen und die Konzentration der Baumasse im Zentrum schränken die langfristige Flexibilität ein				x		
		Ermöglichung einer Zwischennutzung der Bracheflächen durch das Quartier						x
Verkehr allgemein		Der Mehrverkehr kann nicht durch das umliegende Strassennetz bewältigt werden / Der MIV ist zu reduzieren			x		x	
		Schliessen des Ausganges Friedbühlstrasse/Schlossstrasse	x					
		Forderung eines Mobilitätskonzeptes			x			
ÖV-Erschliessung		Verlängerung des Inselbuses bis zum S-Bahn-Bahnhof Ausserholligen	x		x			
		Konkretisierung der S-Bahn-Haltestelle "Bremgartenfriedhof"			x			
		Prüfung einer direkten Bahnerschliessung als langfristige Option			x			
		Der Endpunkt des Inselbusses mit Wendeschleife auf dem Inselareal ist zu vermeiden					x	
		Die S-Bahnstation/RBS-Linie ist nicht vordringlich und macht nur innerhalb eines Gesamtkonzeptes Sinn				x		
		Die hintere Länggasse (Friedhof, von Roll Areal etc.) darf nicht vernachlässigt werden			x			
Parkierung		Verwendung von bestehenden Parkieranlagen (Shuttle)					x	
		Genügend und attraktive Parkierungsmöglichkeiten und Vorfahrten				x		
		Keine Überschreitung des heutigen Parkplatzangebotes	x	x				
		Erschliessung der Parkieranlagen von der Murtenstrasse und nicht von der Friedbühlstrasse her	x					
		Allgemeine Fragen zur Parkierung					x	

#### 4. Mitwirkungseingaben und Stellungnahmen

Der Begriff **Baufeld** wurde nachträglich ersetzt durch den formal korrekten Begriff **Baubereich**.

Eingabe-Nr.	Anliegen Nr.	Name	Thema	Stichwort	Zusammenfassung Anliegen	Stellungnahme
1	1	SP Bern	Allgemein		Die SP Stadt Bern unterstützt grundsätzlich die Planung.	Kenntnisnahme
1	2	SP Bern	Verkehr	Allgemein	Das Verkehrskonzept wird grundsätzlich als tauglich erachtet.	Kenntnisnahme
1	3	SP Bern	Verkehr	Parkierung	Der heutige Bestand an Parkplätzen darf nicht überschritten werden.	In einem Areal mit überwiegenderen Nutzungen für die Gesundheitsversorgung sollte für betroffene Akteure (Patientinnen, deren Begleiter & Besucher, Beschäftigte) ein ausreichendes Angebot an Abstellplätzen vorhanden sein. Die gesetzliche Grundlage legt den Grundbedarf der Abstellplätze nach Art. 53 BauV fest. Die Grundeigentümer und Betreiberinnen des Inselhospitalareal sind darüber hinaus mit den Artikeln 6, 7 und 8 der UeO strengen Rahmenbedingungen unterlegen, die das gesamte Verkehrs- und Parkierungssystem auf dem Areal in seiner langfristigen Entwicklung regulieren.
1	4	SP Bern	Verkehr	Parkierung	Die Parkierungsanlagen müssen ausschliesslich von der Murtenstrasse her erschlossen werden.	Die Anordnung der Parkierung ist so vorgesehen, dass der grösste Teil des MIV via Murtenstrasse zu- und wegfahren wird. Eine ausschliessliche Erschliessung via Murtenstrasse ist nicht zweckmässig.
1	5	SP Bern	Verkehr	Erschliessung MIV	Der Ausgang Friedbühlstrasse/Schlossstrasse ist unbedingt zu schliessen.	Eine komplette Schliessung des Ausgangs Friedbühl-/Schlossstrasse ist nicht zielführend, da die Friedbühlstrasse hauptsächlich der Erschliessung des Quartiers dient. Zusätzlicher Verkehr, der durch die Entwicklung des Inselareals auf der Friedbühlstrasse entstehen wird, wird hauptsächlich über die Murtenstrasse zu- und weggeführt. Auf der südlichen Friedbühlstrasse werden die Auswirkungen relativ gering ausfallen. Bei Bedarf können in Zukunft Verkehrslenkungsmassnahmen ergriffen werden. Sie müssen nicht bereits jetzt in der UeO definiert werden.
1	6	SP Bern	Verkehr	Parkierung	Auf die Ein- und Ausfahrten Friedbühlstrasse ist zu verzichten.	Mit der Beschränkung der Parkierung auf dem Baubereich 3 und der Konzentration auf dem Baubereich 7 wird erreicht, dass der Verkehr auf der südlichen Friedbühlstrasse nur wenig zunehmen wird. Bei Bedarf können in Zukunft Verkehrslenkungsmassnahmen ergriffen werden. Sie müssen nicht bereits jetzt in der UeO definiert werden.

## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

Eingabe-Nr.	Anliegen Nr.	Name	Thema	Stichwort	Zusammenfassung Anliegen	Stellungnahme
1	7	SP Bern	Verkehr	Baustelle	Der zu erwartende Baustellenverkehr ist ausschliesslich über die Murtenstrasse abzuwickeln.	Es ist zweckmässig, den Baustellenverkehr via Murtenstrasse und nördliche Freiburg- und nördliche Friedbühlstrasse abzuwickeln und die Wohngebiete zu schützen. Dies wird jedoch im Baubewilligungsverfahren und nicht in der UeO geregelt und sichergestellt.
1	8	SP Bern	Verkehr	Erschliessung ÖV	Der Inselbus ist bis zum Europaplatz zu verlängern.	Im Rahmen der ZMB (Zweckmässigkeitsbeurteilung der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern) zur mittel- bis längerfristigen ÖV-Erschliessung wird auch diese Frage geprüft werden.
1	9	SP Bern	Verkehr	Erschliessung ÖV	Die Anbindung an die Haltestelle Loryplatz ist zu verbessern.	Die Anbindung an die Haltestelle Loryplatz geht über den Wirkungsbereich der UeO hinaus. Generell ist ein ausgedehntes Erschliessungsangebot vom Loryplatz über die Friedbühlstrasse, Effingerstrasse/Apgarweg für den Langsamverkehr auf das Inselareal vorhanden. Eine zusätzliche und direkte Verbindung vom Loryplatz auf das Stadtbachniveau bis auf den Engländerhubel ist zukünftig nicht ausgeschlossen und möglich. Eine entsprechende Machbarkeitsstudie wird das Stadtplanungsamt ab Herbst 2013 durchführen.
1	10	SP Bern	Verkehr	Vernetzung	Der Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren ist grosses Gewicht beizumessen.	Mit der etappenweisen Realisierung der UeO wird ein neues Erschliessungsnetz im gesamten Inselareal umgesetzt, dessen Qualität speziell in der Aufwertung der Vernetzung mit dem Quartier (z.B. grössere Durchlässigkeit) liegt. Neben der funktionalen Vernetzung ist auch die räumlich qualitative Vernetzung über klar differenzierte Aussenräume und städtebauliche Spielregeln verankert (s.a. UeO Art. 9, 10, 13, 14, 16).
1	11	SP Bern	Verkehr	Fusswegnetz	Das Fusswegnetz ist zu vervollständigen, die bestehenden Wege rund um den Engländerhubel und des Durchgangs zum Loryplatz sind miteinzubeziehen.	Bestehende Erschliessungsanlagen sind gemäss Art. 7 Abs. 3 in der UeO gesichert. Der Durchgang zum Loryplatz liegt ausserhalb des Wirkungsbereichs der UeO. Eine zusätzliche und direkte Verbindung vom Loryplatz auf das Stadtbachniveau bis auf den Engländerhubel ist zukünftig nicht ausgeschlossen und möglich. Eine entsprechende Machbarkeitsstudie wird das Stadtplanungsamt ab Herbst 2013 durchführen.

## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

Eingabe-Nr.	Anliegen Nr.	Name	Thema	Stichwort	Zusammenfassung Anliegen	Stellungnahme
1	12	SP Bern	Freiraum	Stadtbach	Die Öffnung des Stadtbachs bis in den Bereich Murtenstrasse ist zu prüfen.	<p>Der Stadtbach ist gemäss Verfügung vom Tiefbauamt des Kantons Bern vom Untermattweg bis zur Aare kein Gewässer im Sinne von Art. 3 des Wasserbaugesetzes (WBG), sondern bildet einen Bestandteil der Siedlungsentwässerung (Regenabwasserkanal) der Stadt Bern. Allerdings ist die Zielrichtung der Bachentwicklung des Stadtbaches, dass der Bachverlauf (Bahnhof Bern bis Bümpliz) vermehrt sichtbar gemacht werden soll, und, wo es aufgrund der Platzverhältnisse möglich ist, ausgedolt und naturnah ausgestaltet werden soll. Zugang und Zutritt sind zu gewährleisten.</p> <p>In dem Bereich des Inselspitals, in welchem der Stadtbach offen geführt wird, soll der Ist-Zustand erhalten und eine gestalterische und ökologische Aufwertung angestrebt werden.</p> <p>In Bezug auf den weiteren Verlauf soll der Stadtbach unmittelbar vor (und nach) dem Bahndüker sichtbar gemacht werden mit denselben Mitteln wie in der Altstadt. Dies wäre ab Eingang zahnmedizinische Klinik Brunnmattstrasse bis zur Murtenstrasse denkbar.</p> <p>Im Zwischenbereich (nach dem offen geführten Bereich in Richtung Murtenstrasse) ist ein Öffnen des Stadtbaches unzweckmässig, da dieser in der Freiburgstrasse unter, über und parallel zu Infrastrukturanlagen und technischen Versorgungskanälen des Inselspitals in einem Kanal geführt wird. Diese Situation wird auch in Zukunft weiterbestehen.</p>
2	1	SP Holligen	Allgemein		Die SP Holligen unterstützt grundsätzlich die Planung.	Kenntnisnahme
2	2	SP Holligen	Verkehr	Parkierung	Der heutige Bestand an Parkplätzen darf nicht überschritten werden.	s. Antwort auf 1.3 - SP Bern

## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

Eingabe-Nr.	Anliegen Nr.	Name	Thema	Stichwort	Zusammenfassung Anliegen	Stellungnahme
2	3	SP Holligen	Energie/Umwelt	2000-Watt-G	Die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft sind pro Baubereich inklusive Abbruch zu definieren.	Die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft sind umfassend und können nicht allein auf die Baubereiche heruntergebrochen werden. Auch gibt es zurzeit noch keine Richt- und Zielwerte betreffend Erreichung der 2000-Watt-Gesellschaft für die Spitalnutzung. Die in der UeO festgelegten Umweltaforderungen bilden eine gute umweltrechtliche Basis und laufen den Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft nicht zuwider. Das Inselspital steht dafür ein, dass mit der Ressource Energie intelligent umgegangen wird - dies betreffend sämtlicher Bauwerke im ganzen Lebenszyklus (Bestand, Rückbau, Neubau). Die Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft im Gebäudebereich wird von Baubereich zu Baubereich definiert. Als gesetzliche Grundlage sind zurzeit massgebend: seit dem 1. Januar 2012 gilt das revidierte KEnG (Kantonale Energiegesetz). Die Richtlinien MuKEN (Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich) müssen im Rahmen des Baugesuchverfahrens im Kanton Bern erfüllt werden.
3	1	GB Bern	Allgemein		Das Grüne Bündnis unterstützt grundsätzlich die Planung.	Kenntnisnahme
3	2	GB Bern	Verkehr	allgemein	Der Mehrverkehr kann nicht durch das umliegende Strassennetz bewältigt werden er muss über andere Verkehrskanäle abgewickelt werden können.	Art. 8 UeO schreibt vor, dass die erforderlichen Nachweise zu erbringen sind.
3	3	GB Bern	Verkehr	Erschliessung ÖV	Der Inselbus soll möglichst rasch bis zum S-Bahn-Bahnhof Ausserholligen verlängert werden.	Im Rahmen der ZMB zur mittel- bis längerfristigen ÖV-Erschliessung wird auch diese Frage geprüft werden.
3	4	GB Bern	Verkehr	Erschliessung ÖV	Die S-Bahn-Haltestelle "Bremgartenfriedhof" auf der Höhe der Einmündung der Friedbühlstrasse in die Murtenstrasse ist zu konkretisieren.	Im Rahmen der ZMB zur mittel- bis längerfristigen ÖV-Erschliessung wird auch diese Frage geprüft werden.
3	5	GB Bern	Verkehr	Erschliessung ÖV	Als langfristige Option ist die direkte Bahnerschliessung des Insel-Areals zu prüfen.	Im Rahmen der ZMB zur mittel- bis längerfristigen ÖV-Erschliessung wird auch diese Frage geprüft werden.
3	6	GB Bern	Verkehr	Mobilitätskonzept	Es ist ein Mobilitätskonzept unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzungen vorzusehen.	Das Mobilitätskonzept der Insel beinhaltet die finanzielle Beteiligung der Kosten für den Inselbus. Die Zuteilung der Parkplätze für die Mitarbeiter erfolgt zudem gemäss einem Parplatzreglement. Zur Zeit ist kein weiteres Mobilitätskonzept geplant.
3	7	GB Bern	Verkehr	Langsamverkehr	Das Langsamverkehrsnetz für den Fuss- und Veloverkehr des Areals und der Zugangswege sind aufzuwerten.	Mit Realisierung der UeO wird ein neues Erschliessungsnetz im gesamten Inselareal etabliert. Dessen Qualität liegt in der Aufwertung des Langsamverkehrsnetz für den Fuss- und Veloverkehr.
3	8	GB Bern	Verkehr	Langsamverkehr	In der Gebäudeplanung ist eine optimale Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr vorzusehen.	Die Planung und Projektierung jedes einzelnen Baubereiches bedingt einen für den Spitalbetrieb zwingend notwendigen und höchsten Ansprüchen genügenden Standard bzgl. Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr - innerhalb des Baubereiches sowie in Abhängigkeit des bestehenden und zu planenden Kontexts. Im Übrigen gilt Art. 6 Abs. 6 der UeO.

## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

Eingabe-Nr.	Anliegen Nr.	Name	Thema	Stichwort	Zusammenfassung Anliegen	Stellungnahme
3	9	GB Bern	Verkehr	Erschliessung MIV	Kann der MIV nicht gebändigt werden, ist der unerwünschte Durchgangsverkehr mit Sperren zu stoppen.	Die UeO sieht bereits diverse Sperren vor. Ferner werden zukünftigen Parkierungsanlagen so angeordnet, dass entstehender Mehrverkehr hauptsächlich via Murtenstrasse abgewickelt werden wird. Falls in Zukunft trotzdem Durchgangsverkehrsprobleme zu erwarten wären, werden entsprechende Massnahmen ergriffen (s.a. UeO Art. 8).
3	10	GB Bern	Freiraum	allgemein	Das Ziel, die Freiraumstruktur zu ordnen und zu verbessern wird begrüsst. Eine Verbesserung, die auch den umliegenden Quartieren zugute käme, wäre dabei besonders wünschenswert.	Mit der Sicherung des gesamten Engländerhubels in der Schutzzone B wird ein wertvoller Baustein für ein über die Grenzen des Inselareals hinaus gehender Freiraum eingerichtet. Längerfristig wird sich das Areal stark über die Freiräume definieren (Identifikation, Orientierung, in Kombination mit historischen Zeitzeugen, etc.), was dem Quartier ebenfalls zugut kommt.
3	11	GB Bern	Energie/Umwelt	Wärmeerzeugung	Positiv wird bewertet, dass das Inselareal künftig vollständig durch die Fernwärme der KVA beheizt werden soll.	Kenntnisnahme
3	12	GB Bern	Energie/Umwelt	2000-Watt-G	Die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft werden begrüsst. Diese sollen jedoch bis 2050 und nicht erst bis 2060 umgesetzt werden (Energiestrategie 2050 des Bundes).	Die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft sind auf Bundesebene ausschliesslich für die Nutzungen Wohnen, Büro und Schulen ausgelegt. Leider liegen noch keine Richt- und Zielwerte betreffend Erreichung der 2000-Watt-Gesellschaft für die Spitalnutzung vor. Aus diesem Grund hat man die Umsetzung bis spätestens 2060 in Aussicht gestellt. Generell: das Inselspital beabsichtigt eine Pionier-Rolle im Spitalbau zu übernehmen und entsprechende Verantwortung bezüglich intelligentem Ressourcenverbrauch zu tragen.
3	13	GB Bern	Energie/Umwelt	2000-Watt-G	Die angestrebten Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft können nur durch eine einhergehende massive Senkung des MIV erreicht werden.	Basierend auf dem Massnahmenplan zur Luftreinhaltung ist das Insel Areal als verkehrintensives Vorhaben definiert und unterliegt dem Fahrtencontrolling bzw. es wird ein Fahrleistungskredit festgelegt. Wesentliche Änderungen im Fahrtenaufkommen oder Parkplatzbedarf unterliegen zudem der UV-Pflicht.
4	1	FDP	Allgemein		Die FDP Stadt Bern unterstützen grundsätzlich die Planung.	Kenntnisnahme
4	2	FDP	Allgemein	Zielsetzung	Die Bedürfnisse des Spitals und der Patientinnen und deren Angehörige stehen im Vordergrund. So muss die Zufahrt zum Spital mit dem Auto jederzeit frei sein.	Das einwandfreie Funktionieren der Erschliessung eines Spitalareals ist essenziell. Zufahrten auf das Areal sind über die Murten-, Freiburg-, Friedbühl- und Effingerstrasse gesichert. Die Erschliessung der einzelnen Funktionsbereiche sind innerhalb der Baubereiche integriert (s.a. Art. 6 Abs. 1).
4	3	FDP	Städtebau	Rochadeflächen	Die Festlegung von Rochadeflächen ist eine Einschränkung zu Lasten der langfristigen Flexibilität	Das Prinzip der Rochadeflächen dient zur Sicherung langfristiger räumlicher Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Areal. Dies ist auf ausdrücklichen Wunsch der Grundeigentümer (gemäss Masterplan) in die Planung eingeflossen.

## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

Eingabe-Nr.	Anliegen Nr.	Name	Thema	Stichwort	Zusammenfassung Anliegen	Stellungnahme
4	4	FDP	Städtebau	Rochadeflächen	Es wird bezweifelt, ob die Theorie und Terminologie der "Fruchtfolgefleäche" allgemein verstanden wird.	Das Konzept der Fruchtfolgefleäche resultiert aus dem Siegerprojekt des städtebaulichen Projektwettbewerbs. Im Erläuterungsbericht wird das Konzept der "Insel-Fruchtfolgefleäche" detailliert beschrieben (S. 11). Selbstverständlich handelt es sich nicht um die klassische Interpretation der Fruchtfolgefleäche, die aus dem raumplanerischen Fachjargon stammt, sondern um eine zeitgemässe Interpretation eines Rotations-Prinzips, das aus räumlich strategischen Gründen in der UeO verankert wird.
4	5	FDP	Städtebau	Dichte und Höhe	Die offene Verteilung der Baumasse auf dem Baubereich wird unterstützt. Die Vorgabe der Konzentration der Baumasse im Zentrum und Verringerung gegen die Ränder wird jedoch als Einschränkung der langfristigen Flexibilität eingeschätzt.	Hinter der Höhenabstufung steckt ein städtebauliches Konzept. Damit wird der Übergang zu den angrenzenden Nachbarbereichen quatiervtränglich gestaltet und ein massvoller Übergang zu den Rändern gesichert. Eine Einschränkung der Flexibilität ist mit dem baurechtlich gesicherten Gesamtmass der Nutzung nicht nachvollziehbar.
4	6	FDP	Städtebau	Allgemein	Es wird darauf hingewiesen, dass der Bau modularitg um- oder ausgebaut werden könnte.	Kenntnisnahme
4	7	FDP	Freiraum	Allgemein	Die Gesamtkonzeption des Freiraumes wird unterstützt.	Kenntnisnahme
4	8	FDP	Freiraum	Biodiversität	Die Biodiversität wird in Frage gestellt und ist allenfalls ein "nice to have" wenn diese dem Hauptzweck, nämlich dem Bau und der Neuorganisation des Inselareals, nicht im Wege stehen.	Mit den bestehenden Freiflächen ist schon heute Art. 14 Abs. 5 (> 15 %) erfüllt und wird in Zukunft per definitione der Schutzzonen A und B weiterhin gesichert sein.
4	9	FDP	Verkehr	Erschliessung ÖV	Die Erschliessung des Areals durch den Inselbus wird unterstützt, sofern die hintere Länggasse (Friedhof, von Roll Areal etc.) dadurch nicht schlechter erschlossen wird.	Das Konzept Inselbus sieht vor, dass die Linie 101 verdichtet wird. Die erforderlichen Beschlüsse vom Grossen Rat und vom Stadtrat liegen vor. Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich bis 2015.
4	10	FDP	Verkehr	Parkierung	Es sind genügend, nahe gelegene und erschwingliche Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen sowie eine direkte Vorfahrt zu den Notfallaufnahmen vorzusehen.	Die UeO erlaubt dies.
4	11	FDP	Verkehr	Erschliessung ÖV	Die S-Bahnstation/RBS-Linie wird als nicht vordringliches Projekt erachtet und würde nur Sinn machen, wenn es in einem Gesamtkonzept mitberücksichtigt werden könnte.	Im Rahmen der ZMB zur mittel- bis längerfristigen ÖV-Erschliessung wird auch diese Frage geprüft werden.
5	1	QM3	Allgemein		Die Quartiermittlung Stadtteil 3 unterstützt grundsätzlich die Planung.	Kenntnisnahme
5	2	QM3	Allgemein	Zielsetzung	Die Verdichtung wird unterstützt wobei nicht nachvollziehbar ist, mit welchen Inhalten und finanziellen Mitteln eine Verdoppelung der Geschossfläche erreicht werden soll.	Die Sicherstellung notwendiger finanzieller Mittel obliegt den Grundeigentümern/Bauherren.
5	3	QM3	Städtebau	Rochadeflächen	Für die Bracheflächen ist eine Zwischennutzung durch Personen oder Institutionen aus dem Quartier anzubieten, welche bei Bedarf geprüft wird.	Entstehen Brachflächen werden Zwischennutzungspotenziale von den Grundeigentümern in Koordination mit dem Quartier situativ überprüft.
5	4	QM3	Städtebau	Rochadeflächen	Informationen und einen Austausch über die Verwendung und Bewirtschaftung der Bracheflächen sind für die QM3 von Interesse.	

## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

Eingabe-Nr.	Anliegen Nr.	Name	Thema	Stichwort	Zusammenfassung Anliegen	Stellungnahme
5	5	QM3	Allgemein	Schwellenwerte	Bei Überschreitung des Schwellenwertes von 390'000 m <sup>2</sup> Geschossfläche ist ein Mitwirkungsverfahren des Quartiers angezeigt. Die UeO ist durch einen entsprechenden Artikel zu ergänzen.	Die Möglichkeit der Mitwirkung im Planerlassverfahren ist gesetzlich vorgegeben (Art. 58 BauG). Nach Abschluss des vorliegenden Planerlassverfahrens werden Bauprojekte gestützt auf Baubewilligungen realisiert werden können. Weitere Planerlassverfahren sind nicht beabsichtigt. Im Rahmen der Baubewilligungsverfahren besteht ein Mitwirkungsrecht gestützt auf Art. 35 BauG. Die Stadt Bern verfügt über keine Kompetenz eine über Art. 35 BauG hinausgehende Mitwirkung in einer Überbauungsordnung zu verankern. Im Zuge der Gesamtentwicklung der Quartiere Mattenhof und Holligen werden voraussichtlich übergeordnete Infrastrukturprojekte von Kanton und Stadt umgesetzt werden. In diesen Planungsprozessen ist die Beteiligung der QM3 auch gewährleistet.
5	6	QM3	Städtebau	Dichte und Höhe	Die Vorgabe, dass zur Mitte des Areals verdichtet wird und die neu zu planenden Gebäude an den Rändern zu den benachbarten Quartieren an die Höhe der bestehenden Bauten und das Stadtbild angepasst werden wird unterstützt.	Kenntnisnahme
5	7	QM3	Freiraum	Allgemein	Das Freiraumkonzept wird durch die QM3 grundsätzlich unterstützt.	Kenntnisnahme
5	8	QM3	Freiraum	Parkanlagen	Die Zugänge zu den Parkanlagen sind offener zu gestalten, insbesondere ist baldmöglichst ein Zugang vom Loryplatz her vorzusehen.	Die Parkanlage des Engländerhubels ist heute öffentlich zugänglich. Der angesprochene Bereich liegt ausserhalb des Wirkungsbereichs der UeO und kann dementsprechend nicht in die Planungsvorlage aufgenommen werden. Auf Grundlage des Nutzungskonzepts Loryplatz (verabschiedet durch den Gemeinderat, Dezember 2012) wird vom Stadtplanungsamt eine Machbarkeitsstudie ab Herbst 2013 durchgeführt, die mögliche Lösungen bezüglich einer direkten Fussgängerverbindung vom Loryplatz auf den Engländerhubel überprüft. (s.a. 1.9, 1.11, 5.10, 6.3)
5	9	QM3	Verkehr	Erschliessung MIV	Die MIV-Sperrungen werden unterstützt	Kenntnisnahme
5	10	QM3	Verkehr	Langsamverkehr	Die Fussweg-Verbindung über den Engländerhubel bis zum Loryplatz ist in der UeO einzutragen.	s. Antwort auf 5.8
5	11	QM3	Verkehr	Langsamverkehr	Die Fussgängerverbindungen in Richtung der bestehenden Haltestellen sind in der UeO zu markieren und in der Legende zu ergänzen.	Der angesprochene Bereich liegt ausserhalb des Wirkungsbereichs der UeO und kann dementsprechend nicht in die Planungsvorlage aufgenommen werden.
5	12	QM3	Verkehr	Erschliessung MIV	Die Auswirkungen der neu geplanten Wohnungen im Holligenquartier (Mutachstrasse und Warmbächliweg) werden sich auf den Verkehr der Friedbühl- und der Murtenstrasse auswirken. Im Gegenzug wirkt sich der Insel-Verkehr auf diese neuen Wohnquartiere aus. Massnahmen und allfällige Anpassungen müssten schon jetzt getroffen werden damit sich diese Verkehrsströme nicht behindern.	Die Überbauung Warmbächliweg wird zu einem grossen Teil über die Bahnstrasse erschlossen, die Überbauung Mutachstrasse hauptsächlich über die Huberstrasse. Konflikte sind deshalb nicht zu erwarten.
5	13	QM3	Verkehr	Erschliessung ÖV	Der Inselbus und die später geplante Weiterführung bis zur Huberstrasse wird unterstützt.	Kenntnisnahme

## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

Eingabe-Nr.	Anliegen Nr.	Name	Thema	Stichwort	Zusammenfassung Anliegen	Stellungnahme
5	14	QM3	Verkehr	Erschliessung ÖV	Die ÖV-Erschliessung über den südlichen Rand des Areals ist eine wichtige Ergänzung zum Inselbus. Mit dem Inselbus sollten diese Linien nicht konkurrenziert sondern ergänzt werden.	Kenntnisnahme
5	15	QM3	Verkehr	Erschliessung ÖV	Die Tramlinien 7 und 8 sind fälschlicherweise als Linie 13 und 14 (frühere Buslinien) aufgeführt.	Danke für den Hinweis. Wird im Erläuterungsbericht entsprechend korrigiert.
5	16	QM3	Verkehr	Parkierung	Die Konzentration der Parkplätze unterirdisch und für die Besucher auf den nord-östlichen Bereich des Geländes wird unterstützt.	Kenntnisnahme
5	17	QM3	Verkehr	Parkierung	Um den Suchverkehr einzudämmen ist ein einfaches Parkleitungssystem vorzusehen	Die klare Zuweisung der Parkplätze für Personal (Murtenstrasse 10) und die klare Signalisation der Parkplätze und deren Anordnung in den einzelnen Baubereichen sollen den Suchverkehr für Besucher und Patienten eindämmen.
5	18	QM3	Verkehr	Erschliessung MIV	Der Schutz vor Mehrverkehr des Knotens Friedbühlstrasse/Schlossstrasse wird unterstützt. Dazu sind geeignete Steuerungsmassnahmen zu definieren und frühzeitig einzuführen.	Die zukünftigen Parkierungsanlagen werden so angeordnet, dass der Mehrverkehr hauptsächlich via Murtenstrasse abgewickelt werden wird. Falls in Zukunft trotzdem Probleme am Knoten Friedbühl-/Schlossstrasse zu erwarten wären, werden flankierende Massnahmen ergriffen (s.a. UeO Art. 8).
6	1	VCS	Allgemein	Planungsvorlage	Die Unterlage macht gesamthaft einen guten Eindruck. Für eine hinreichende Beurteilung verkehrs- und umweltbezogener Aspekte fehlt jedoch der Einblick in die Fachgutachten (Masterplan, Umweltbericht, Technischer Bericht zur Verkehrserzeugung).	Es ist vorgesehen den technischen Bericht Verkehr und Umweltbericht im Rahmen der öffentlichen Auflage den Aufgagedokumenten beizulegen.
6	2	VCS	Verkehr	Erschliessung ÖV	Die Abb. 27 auf S. 24 ist veraltet, weshalb auch die im Text genannten ÖV-Linien z.T. überholt sind	Danke für den Hinweis. Wird im Erläuterungsbericht entsprechend korrigiert.
6	3	VCS	Verkehr	Erschliessung ÖV	Die Anbindung der ÖV-Station Loryplatz an das nördlich angrenzende Areal (u.a. Loryspital) ist nach wie vor unzureichend. Es ist unverständlich dass der UeO-Wirkungsbereich nicht südwärts ausgedehnt wurde.	Auf Grundlage des Nutzungskonzepts Loryplatz (verabschiedet durch den Gemeinderat, Dezember 2012) wird vom Stadtplanungamt eine Machbarkeitsstudie ab Herbst 2013 durchgeführt, die mögliche Lösungen bezüglich einer direkten Fussgänger Verbindung vom Loryplatz auf den Engländerhubel überprüft. (s.a. 1.9, 1.11, 5.10, 5.8)
6	4	VCS	Verkehr	Erschliessung ÖV	Der Endpunkt des Inselbusses mit Wendeschleufe auf dem Inselareal ist zu vermeiden. Die Postlinie als Ersatz der Aufhebung der Linie 11 wird vermutlich trotz Verstärkung nicht ausreichend sein um den Von Roll-Campus zu versorgen. Schon heute, noch vor vollständiger Inbetriebnahme desselben, sind die Linien 11 und 12 in den Spitzenzeiten überlastet.	Die Stadt plant, auf den Bezug der neuen Wohnungen am Warmbächliweg die Linie 11 bis zum Warmbächliweg zu verlängern. Zur Erschliessung der Uni auf dem Von Roll-Areal soll die Linie 101 bedarfsgerecht verdichtet werden.

## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

Eingabe-Nr.	Anliegen Nr.	Name	Thema	Stichwort	Zusammenfassung Anliegen	Stellungnahme
6	5	VCS	Verkehr	Erschliessung MIV	In den Zielsetzungen fehlt die Berücksichtigung des MIV, u.a. hinsichtlich der Grundsatzposition, denselben reduzieren zu wollen.	Aufgrund der zwingenden Sicherstellung eines einwandfreien und effizienten Erschliessungsangebotes kann der MIV nicht reduziert werden. Ziel ist daher dem Anstieg durch die Verbesserung des ÖV-Angebotes und die Verknappung des Parkierungsangebots - insbesondere für Beschäftigte entgegenzuwirken.
6	6	VCS	Verkehr	Langsamverkehr	Was ist auf S. 17 konkret unter dem "Begegnungsbereich" Murtenstrasse zu verstehen? Unterscheidet sich dieser von dem "zentralen Begegnungsbereich" (S. 19) und wenn ja, in welcher Weise? (Tempo 20, sofern MIV-Beteiligung?)	Der auf S. 17 erläuterte Begriff Begegnungsbereich entspricht dem auf S. 19 aufgeführten Begriff des zentralen Begegnungsbereichs. Das Verkehrskonzept sieht in dieser Zone ausschliesslich Langsamverkehr (Fuss und Velo) vor; der MIV ist in dort untersagt.
6	7	VCS	Verkehr	Langsamverkehr	Die vorgesehenen Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr sind zu begrüssen. Insbesondere der nachfragegerechten Bereitstellung von Veloabstellanlagen nahe den Gebäudezugängen ist hohe Priorität beizumessen.	Kenntnisnahme
6	8	VCS	Verkehr	Erschliessung MIV	Die Friedbühlstrasse, die "auch in Zukunft Verkehr aus dem Quartier aufnehmen (muss)" (S. 23), ist bereits heute sehr schmal und somit hinsichtlich des Nebeneinanders von MIV und LV als konfliktträchtig einzustufen.	Die Friedbühlstrasse liegt ausserhalb des Wirkungsbereichs der UeO und ist in der Tempo 30-Zone eingestuft. Die zugrundeliegende Geometrie der Strasse ist für den Verkehrszuwachs bis zum Szenario 2030 ausreichend. Mindestens auf den Abschnitten mit beidseitiger Parkierung müssen aber die Parkplätze aufgegeben oder verschoben werden. (s.a. Technischer Bericht: Verkehrserzeugung Masterplan Inselspital, Rapp  Trans, 19.04.2013, S. 22)
6	9	VCS	Verkehr	Erschliessung MIV	Der MIV-Erschliessungsstrang der Bülhlstrasse bleibt im Text bedauerlicherweise unberücksichtigt.	Da der Mehrverkehr hauptsächlich via Friedbühlstrasse verkehren wird, sind die Auswirkungen aufgrund der UeO Insel Areal III auf die Bülhlstrasse gering. Allfällige Verkehrsverlagerungen auf die Bülhlstrasse hängen hauptsächlich davon ab, ob die Kapazität auf dem Basisnetz genügend gross sein wird.
6	10	VCS	Verkehr	Parkierung	Es fehlt eine übersichtliche Aufstellung der Parkplätze (PP) je Nutzung und Bauart (Tiefgarage/oberirdisch) inklusive Gegenüberstellung von ist und Soll	Es ist vorgesehen sämtliche Parkplätze unterirdisch, auf den entsprechenden Baubereichen anzuordnen. Die Parkplatzberechnung erfolgt gemäss den gültigen Verordnungen.
6	11	VCS	Verkehr	Parkierung	Worauf beziehen sich die auf S. 2S in Abb. 28 (Schema Parkierungskonzept) angegebenen 400 PPs am nordwestlichen Rand der Darstellung (Inselparking?).	Diese Angabe illustriert den Art. 6 Abs. 5 UeO. Die 400 PP beziehen sich nicht auf das heute existierend Inselparking an der Murtenstrasse 12.
6	12	VCS	Verkehr	Parkierung	Wie muss man sich die "Konzentration" der Abstellplätze im Bereich des Baubereiches 7 vorstellen?	Die UeO erlaubt es, auf dem Baubereich 7 auch den Parkplatzbedarf anderer Baubereiche abzudecken (Art. 6 Abs. 4 UeO).
6	13	VCS	Verkehr	Parkierung	Welche Bedeutung haben in der genannten Abbildung die 3 verschiedenen Pfeilgrössen für die Anbindung innerhalb der Baubereiche?	In der Legende zur Abbildung 28 wird die Bezeichnung der Pfeile korrigiert: Es heisst nicht Anbindung Parking innerhalb der Baubereiche, sondern Zu- und Wegfahrten Baubereiche. Je grösser der Pfeil, desto grösser die Kapazität von Abstellplätzen.
6	14	VCS	Verkehr	Parkierung	Wie wird der im RGSK formulierten Maxime Rechnung getragen, wonach der Parkplatzpreis mit der Attraktivität desselben ansteigen soll?	Die Bewirtschaftung der privaten Parkplätze ist Aufgabe des Grundeigentümers.

## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

Eingabe-Nr.	Anliegen Nr.	Name	Thema	Stichwort	Zusammenfassung Anliegen	Stellungnahme
6	15	VCS	Verkehr	Mobilitätskonzept	Wäre es denkbar, dass die Besucher nicht auch von externen Parkflächen aus den ÖV (z.B. Inselbus) im Sinne einer Art "Shuttle" nutzen können?	Das Inselareal liegt günstig. Es ist nahe am Autobahnanschluss. Der zu- und wegführende Verkehr tangiert fast keine Wohngebiete. Es gibt kaum Areale, die besser geeignet sind. Zudem sind viele der Spitalbesucher auf kurze Fusswege angewiesen. Aus diesem Grund sieht die UeO vor, das erforderliche Parkplatzangebot auf dem Inselareal anzubieten.
6	16	VCS	Verkehr	Parkierung	Es ist nicht ersichtlich, worin der Vorteil liegen soll, lagemässig die Besucher-PPs mit den Mitarbeiter-PPs zu tauschen.	Mit der Zuweisung der Parkplätze für Besucher und Patienten in den einzelnen Baubereichen sollen die Wege für diese kurz gehalten werden.
6	17	VCS	Verkehr	Parkierung	Die Aufhebung der PPs Freiburgstrasse (S. 24 unten) steht im Widerspruch zu der Aussage S. 25 wonach entlang der Freiburgstrasse die Anzahl Parkfelder in der heutigen Grössenordnung beibehalten werden sollen.	Die Aussage auf S. 25 Mitte bezieht sich auf sämtliche Parkplätze im Inselareal, die via Freiburgstrasse erschlossen werden, nicht nur die Parkplätze auf der Fahrbahn (S. 24 unten).
6	18	VCS	Verkehr	Parkierung	Die angebotsorientierte Berücksichtigung des MIV scheint der Maxime der Symptom-, statt der Ursachenbehandlung zu folgen.	Bei einer Spitalnutzung sind die Möglichkeiten einer Reduktion des MIV beschränkt (Schichtarbeit, gehbehinderte Patienten, usw.).
6	19	VCS	Energie/Umwelt	2000-Watt-G	Die Ziele der 2000-Watt- Gesellschaft sind nur durch einhergehende massive Senkung des MIV zu erreichen und nicht durch die alleinige Entflechtung des Langsamverkehrs vom MIV, der Verbesserung der ÖV-Erschliessung, und durch den Neubau von Tiefgaragen.	Aufgrund der zwingenden Sicherstellung eines einwandfreien und effizienten Erschliessungsangebot um der Funktion als Universitätsspital genüge zu leisten, kann der MIV nicht reduziert werden. Durch die Verbesserung des ÖV-Angebotes und die Verknappung des Parkierungsangebots - insbesondere für Beschäftigte - kann dem Anstieg des MIV jedoch entgegengewirkt werden. Die Verbesserungen für den Langsamverkehr durch das neue Erschliessungskonzept machen den Verzicht auf das Auto attraktiver. Das Verhältnis der MIV-Fahrten zu der Nutzfläche des Inselspitals kann künftig deutlich reduziert werden.  Basierend auf dem Massnahmenplan zur Luftreinhaltung ist das Insel Areal als verkehrsintensives Vorhaben definiert und unterliegt dem Fahrtencontrolling bzw. es wird ein Fahrleistungskredit festgelegt. Wesentliche Änderungen im Fahrtenaufkommen oder Parkplatzbedarf unterliegen zudem der UV-Pflicht.

**6. Anhang**

Mitwirkungsbeiträge - Originaldokumente

# Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

**FDP**  
Die Liberalen

FDP.Die Liberalen  
Stadt Bern  
Neuengasse 20  
CH-3011 Bern

T +41 (0)31 320 36 33  
F +41 (0)31 320 36 30

[info@fdp-stadtbern.ch](mailto:info@fdp-stadtbern.ch)  
[www.fdp-stadtbern.ch](http://www.fdp-stadtbern.ch)

Seite 2

Im Folgenden soll auf einzelne Punkte näher eingegangen werden, die für die FDP wichtig sind. Der Einfachheit halber referenzieren wir auf die Nummerierung im Erläuterungsbericht.

## 2. Zielsetzung (Ziffer 3.2 Erläuterungsbericht)

Die Verdichtung sowie das Regelwerk werden unterstützt. Betreffend der Stärkung des Langsam Verkehrsnetzes – Fuss und Velo möchten wir darauf hinweisen, dass das Inselareal in erster Linie ein Spital und erst in letzter Linie ein „Naherholungsgebiet“ ist. Viele Patienten sowie Angehörige kommen aus der Peripherie und sind auf das Auto angewiesen. Dem sollte genügend Rechnung getragen werden. Es wäre ein falsches Zeichen, wenn ein Zugang zum Spital wegen falsch verstandenen „IG Velo Forderungen“ sowie erzieherischen Massnahmen erschwert würde; schliesslich geht es bei einem Spital um höher gewichtete Interessen, nämlich der Sicherstellung von Leben und Gesundheit. Es versteht sich von selbst, dass die Umgebung angenehm gestaltet werden soll, aber sie muss zwingend auch zweckmässig, d.h. auf die Bedürfnisse des Spitals und der PatientInnen und deren Angehörige abgestimmt sein. So muss die Zufahrt zum Spital mit dem Auto jederzeit frei sein.

## 3. Städtische Dichte und Spielräume (Ziffer 3.4 Erläuterungsbericht)

Eine maximale Geschossfläche von 600'000 m<sup>2</sup> dient als Grundlage für die Überbauungsordnung Insel Areal III. Aufgrund der Rochadefläche soll die betrieblich genutzte Geschossfläche allerdings 550'000 m<sup>2</sup> nicht überschreiten. Diese Selbst einschränkung nimmt in unseren Augen Flexibilität weg und es wäre sehr zu wünschen, wenn bei entsprechender Änderung der Sachlage von dieser Selbst einschränkung Abstand genommen werden könnte. Niemand weiss genau, wie die Welt in 50 Jahren aussehen wird.

Die Schaffung von Rochadeflächen erscheint zumindest in der Theorie sinnvoll. Übersetzt bedeutet es, dass das Inselareal in den nächsten 50 Jahren dauernd irgendwo um- oder rückgebaut wird. Bei der Abstimmungsvorlage muss das dem Stimmbürger offen und klar kommuniziert werden. Das Prinzip mag zwar aus dem landwirtschaftlichen Jargon „Fruchtfolgefläche“ stammen und die Idee dahinter am besten repräsentieren, aber ob das der Stimmbürger versteht, wagen wir zu bezweifeln.

## 4. Städtebau (Ziffer 4.1 Erläuterungsbericht)

Dichte und Höhe: Bei anderen Überbauungen in der Stadt Bern wurde festgestellt, dass die Berner Exekutive zur Verdichtung neigt (Stöckacker Süd) und es ihr auch an Mut fehlt, etwas Visionäres zu schaffen. Eine Konzentrierung der Baumasse im Zentrum (mit guten Zugangsmöglichkeiten sowohl für den Langsam-, aber auch für den MIV) und eine Verringerung gegen die Ränder hin mag zwar Sinn machen und birgt wenig Konfliktpotential, aber auch hier gibt es wiederum eine Selbst einschränkung, die in einer 50 dauernden Planung kontraproduktiv sein könnte. Heute mag diese Idee richtig sein, aber ob sie es in 20 Jahren ist, weiss niemand.

Dass offen gelassen wird, wie die Baumasse auf dem Baufeld anzuordnen ist, unterstützen wir. Das ermöglicht eine grösstmögliche Flexibilität sich an die entsprechenden Bedürfnisse anzupassen. Bei der Ausschreibung könnte auch darauf hingewiesen werden, dass der Bau modularität um- oder ausgebaut werden kann.

## 5. Freiraum (Ziffer 4.2 Erläuterungsbericht)

Vom Grundsatz her wird eine Gesamtkonzeption des Freiraumes unterstützt. Wenig Verständnis haben wir allerdings für die Biodiversität. Diese mag eventuell auf der kleineren

Seite 3

Allmend ihre Berechtigung haben (was wir nicht glauben), aber auf dem Inselareal eher nicht. Das Inselareal steht mitten in einem Quartier und in der Nähe des Bremgartenwalds und ist in erster Linie ein Spital. Die Sicherstellung der Biodiversität, welche in unseren Augen bereits in heutigem Zeitpunkt nicht vorhanden ist, ist allenfalls ein „nice to have“, wenn alle anderen Punkte erfüllt sind, aber darf dem Hauptzweck nämlich dem Bau und der Neuorganisation des Inselareals nicht im Wege stehen. Wie erwähnt, befindet sich eines der grössten Naherholungsgebiete rund 500m entfernt. Welches andere Universitätsspital kann das von sich behaupten?

## 6. Verkehr (Ziffer 4.4 Erläuterungsbericht)

Verkehrskonzept: Vergleiche Bemerkungen in Ziffer 2.

Öffentlicher Verkehr: Neu soll das Areal besser durch den Inselbus erschlossen werden, das macht Sinn. Es darf allerdings nicht sein, dass die hintere Länggasse durch diese Massnahme schlechter erschlossen wird (Friedhof, von Roll Areal etc.). Kadenzmässig müssten gleich viele Fahrten wie bis dato geführt werden ansonsten eine Ausweichen auf den MIV erfolgt. Bessere Erschliessung Insel-Areal Ja, aber die hintere Länggasse darf nicht den Kürzeren ziehen.

Parkierungsanlagen: Eine bessere Erschliessung des Inselareals hilft sicher den MIV einzudämmen, aber wird den MIV nicht vollständig ersetzen. Viele aus der Peripherie Anreisende sind auf ein Fahrzeug angewiesen, weshalb unbedingt genügend Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden müssen. Bitte denken Sie auch daran, dass PatientInnen und ihre Angehörigen je nach Schwere des Falles 24 h pro Tag mit dem Privatwagen anreisen wollen bzw. müssen. Diese Möglichkeit muss vollumfänglich gewährleistet sein; d.h. es braucht eine direkte Vorfahrt zu den Notaufnahmen, eine hinreichende Anzahl nahe gelegener Parkplätze und erschwingliche Parkgebühren.

Visionen S-Bahnstationen/RBS-Linie: Visionen sind erlaubt und regen an. Aufgrund der anderen anstehenden Grossprojekte im Raume Bern (neuer Bahnhof Bern, neuer RBS, Tram Region Bern, zweite Tramachse Innenstadt) erachten wir dieses Projekt nicht als vordringlich, es sei denn es könne in einem Gesamtkonzept mitberücksichtigt werden. Vermutlich müsste diese Anbindung noch andere Vorortsgemeinden mitberücksichtigen ansonsten dies kostenmässig wenig Sinn macht.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Mitwirkung. Für Fragen und weitere Erörterungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
FDP. Die Liberalen Stadt Bern

Christoph Zimmerli, Vizepräsident

Dolores Dana, Mitglied der Parteileitung

Bern,  
5. Juli 2013/DD

Vorab per E-Mail an:  
[stadtplanungsamt@bern.ch](mailto:stadtplanungsamt@bern.ch)

Stadtplanungsamt Bern  
Zieglerstrasse 62  
Postfach  
3001 Bern

**Betreff: Mitwirkung Überbauungsordnung Insel Areal III**

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Stadtplanungsamt Bern lädt die politischen Parteien zur Mitwirkung ein. An dieser Stelle danken wir Ihnen für diese Möglichkeit.

Mit heutiger Eingabe ist die Frist vom 5. Juli 2013 für das Einreichen einer Mitwirkung eingehalten. Die Eingabe erfolgt vorab per E-Mail.

Wenn nachfolgend kritische Bemerkungen angebracht und Ergänzungen vorgeschlagen werden, so soll dies in keiner Weise die geleistete Arbeit schmälern, sondern als konstruktive Kritik verstanden werden.

## 1. Generell

Das Inselspital Bern ist internationales und nationales Aushängeschild der Spitzenmedizin sowie der Forschung. Es ist auch eines der grössten Arbeitgeber in der Region Bern und damit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Die Bedeutung des Inselspitals wird allerdings nicht nur in der Spitzenmedizin sondern aufgrund der Schliessung diverser Regional- und Kleinspitäler auch in anderen medizinischen Bereichen zunehmen. Eine Zentralisierung ist daher absehbar und von der Politik erwünscht.

In diesem Sinne macht eine Überbauungsordnung, welche die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten des Inselspitals ermöglicht, Sinn. Mit den Verfassern des Erläuterungsberichts geht die FDP einig, dass die ursprüngliche Pavillonarchitektur (andere Zeitpoche) des Inselareals sich zu einem unkontrolliert gewachsenen Areal mit räumlich dezentralen Anlagen entwickelt hat. Die dezentralen Anlagen mögen zwar dem spezifischen Zweck, für welche sie gebaut wurden, dienen, aber Synergieeffekte oder effiziente Kommunikation sind kaum zu erreichen. Eine Zentralisierung und Neuordnung des Areals ist daher sinnvoll, um für die kommenden Jahrzehnte gewappnet zu sein. Die Absicht der Überbauungsordnung wird von der FDP unterstützt.

**PLR**  
Les Libéraux-Radicaux

**PLR**  
Liberali

**PLD**  
Ils Libérats



## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht



Postfach 6411 | 3001 Bern | T 031 301 82 09 | F 031 302 88 78 | [info@gbbern.ch](mailto:info@gbbern.ch) | [www.gbbern.ch](http://www.gbbern.ch)  
GB Bern – Sektion der Grünen Kanton Bern

Bern, 03. Juli 2013

Stadtplanungsamt Bern  
Zieglerstrasse 62  
Postfach  
3001 Bern

### Vernehmlassung Überbauungsordnung Insel Areal III

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur vorliegenden Überbauungsordnung Insel Areal III Stellung nehmen zu können. Grundsätzlich halten wir fest, dass das Grüne Bündnis den langfristigen Entwicklungsabsichten nichts entgegenzusetzen hat, zumal diese im Gegensatz zur heutigen Entwicklung einem geordneten und nachhaltigen Gesamtkonzept zugrunde liegen sollen.

Das Inselareal ist eng umgeben von bestehenden Wohnquartieren und weitere Wohnüberbauungen (Holligen/Mutachstrasse, alte KVA am Warmbächliweg, Areal Meinen, u.a.) sind in der Pipeline. Dieser Situation ist entsprechend Beachtung zu schenken. Wir möchten Sie im Folgenden auf die Aspekte hinweisen, die uns zum Schutz der umliegenden (zukünftigen) Wohnquartiere besonders wichtig erscheinen:

Im Erläuterungsbericht S. 2 wird festgehalten, dass der geplante Ausbau des Flächenangebotes zu Mehrverkehr führen werde, der durch das umliegende Strassennetz bewältigt werden müsse. Dies erachten wir als nicht umsetzbar. Bereits heute ist der Knoten Inselplatz stark belastet. An der Bühlstrasse (Stadtteil III) ist eine T-30 Zone vorgesehen. Die Freiburgstrasse wird die Achse des geplanten Inselbuses sein und in ihrer Fortführung in ein Quartier münden, das zu einem grossen Teil autoarm geplant ist. Die Schlossstrasse führt entlang von Wohnquartieren und ist zudem mit dem Tram schon gut ausgelastet. Schliesslich lässt sich die Friedbühlstrasse auch nicht beliebig ausbauen, da sie einen schmalen Strassenquerschnitt aufweist. Die Erwartung, wonach das umliegende Strassennetz den Mehrverkehr bewältigen muss, ist somit wenig realistisch und wohnverträglich. Deshalb ist alles zu unternehmen, damit die Verkehrszunahme über andere Verkehrskanäle abgewickelt wird.

Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr muss vorangetrieben werden. Mit dem Inselbus wird der erste Schritt in diese Richtung unternommen. Seine Streckenführung bietet einen attraktiven und direkten Zugang zum Areal. Der Bus soll möglichst rasch bis zum S-Bahn-Bahnhof Ausserholligen verlängert werden, damit er ein zusätzliches Kundenpotenzial erschliessen kann. Weiter ist die S-Bahn-Haltestelle „Bremgartenfriedhof“ auf der Höhe der Einmündung der Friedbühlstrasse in die Murtenstrasse zu konkretisieren. Diese wurde bereits im Rahmen der Überbauungsordnung Murtenstrasse 10-66 angedacht. Schliesslich ist als eine langfristige Option die direkte Bahnerschliessung des Insel-Areals zu prüfen. Grundsätzlich halten wir fest, dass mit der Zunahme der Nutzfläche auch die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und Massnahmen für den Langsamverkehr Schritt halten müssen.

Nebst einer idealen ÖV-Erschliessung ist auch, unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzungen, die ein Universitätsspital-Areal aufweisen kann, ein betriebliches Mobilitätskonzept vorzusehen. Dieses hat zum Ziel, Verkehrsmittelwahl, Verkehrsaufkommen und Parkierung im gesamten Bereich des Inselareals zu optimieren und positiv zu beeinflussen. Dazu gehört auch die Bewirtschaftung aller bestehenden Parkplätze. Zudem soll das Konzept die bestehenden und geplanten Angebote des öffentlichen Verkehrs aufzeigen: Fusswege, Velo-Angebote, Car-Sharing-Pooling-Angebote, Mobilitätsangebote und -anreize (z.B. ÖV-Abo ist im Arbeitsvertrag inbegriffen), ergänzende Leistungen (z.B. Taxidienst) sowie Mobilitätsinformationen.

Schliesslich muss das Langsamverkehrsnetz für den Fuss- und Veloverkehr im Areal selber aber auch auf den Zugangswegen zum Areal aufgewertet werden. Dazu gehört eine optimale Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr, die bereits in der Gebäudeplanung Einzug erhält, wie beispielsweise attraktive Parkierungsmöglichkeiten, die kurze Wege zum Arbeitsplatz ermöglichen oder die Möglichkeit sich umzuziehen und nach Bedarf zu duschen.

Letztlich sollen alle diese Massnahmen dazu dienen, allfälligen Zusatzverkehr auf den Quartierstrassen zu verhindern und gleichzeitig einen reibungslosen Betrieb auf dem Areal zu ermöglichen. Zeigt sich jedoch, dass der motorisierte Individualverkehr damit nicht zufriedenstellend gebändigt werden kann, müssen zwingend griffige verkehrsfunktionierende Massnahmen zum Schutz der Wohnquartiere umgesetzt werden. Dabei ist nicht davor zu scheuen, mit Sperren den unerwünschten Durchgangsverkehr zu stoppen.

Wir begrüssen das Ziel, mittels klarer Freiraumstruktur das Areal zu ordnen und zu verbessern. Eine Verbesserung, die auch den umliegenden Quartieren zugute käme, wäre dabei besonders wünschenswert.

Besonders positiv werten wir, dass die heute noch vereinzelt bestehenden, dezentralen Heizungen mit fossilen Brennstoffen rückgebaut werden und das Inselareal künftig vollständig durch die Fernwärme der KVA beheizt werden soll. Grundsätzlich begrüssen wir auch, dass im Ökologie- und Energiebereich eine ressourcenschonende Arealentwicklung nach den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft gesichert werden soll. Eine Umsetzung der in der 2000-Watt-Gesellschaft definierten Ziele bis ins Jahr 2060 scheint uns aber zu wenig ambitioniert. Wir verweisen diesbezüglich auf die Energiestrategie 2050 des Bundes, die eine raschere Entwicklung vorsieht und fordern den Gemeinderat dazu auf, die Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft bereits bis ins Jahr 2050 anzustreben. Zudem sind die angestrebten Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft nur durch eine einhergehende massive Senkung des MIV zu erreichen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Vorschläge und verbleiben mit freundlichen Grüssen

i.V. Sandra Julius  
Geschäftsführerin des Grünen Bündnis

1

2

# Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht



Quartiere Holligen, Weissenstein, Mattenhof,  
Monbijou, Weissenbühl und Sandrain-Marzili

Stadtplanungsamt  
Herr Mark Werren  
Zieglerstrasse 62  
Postfach  
3001 Bern  
(Versand per Mail)

Bern, 1. Juli 2013

## Stellungnahme QM3: Überbauungsordnung Insel Areal III

Sehr geehrter Herr Werren  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, an der Mitwirkung zur Überbauungsordnung (UeO) Insel Areal teilzunehmen. Wir nehmen dies gerne in Anspruch und vertreten dabei insbesondere die Interessen der Quartierbewohnerinnen und -bewohner rund um das Areal.

Schon heute ist das Inselspital ein wichtiger Arbeitgeber im Stadtteil, es werden über 7000 Mitarbeiter beschäftigt. Das Spital hat regionale, nationale und internationaler Ausstrahlung in den Bereichen Medizin, Wissenschaft und Forschung. Dies hat Auswirkungen auf das Quartier: Personen reisen an und ab, wollen gepflegt werden und benutzen den öffentlichen Raum. Wir begrüssen die Überbauungsordnung, die das Areal strukturiert und das Ziel hat, im Laufe der nächsten 40 Jahre die Durchgängigkeit für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Weiter unterstützen wir die Bemühungen, verdichtet zu bauen und damit andersorts Freiraum zu gewinnen.

Im Folgenden nehmen wir Bezug auf Kapitel aus dem Erläuterungsbericht zur UeO:

### 3. Vorhaben und Ziele

#### 3.4 Städtische Dichte und Spielräume

Wir unterstützen die Vorgabe, dass ein Maximum von 550'000m<sup>2</sup> Geschossfläche betrieblich genutzt werden können, auch wenn für uns heute nicht nachvollziehbar ist, mit welchen Inhalten und (finanziellen) Mitteln eine Verdoppelung der Geschossfläche genutzt und erreicht werden kann. Aus heutiger Sicht sind die politischen und finanziellen Voraussetzungen dafür nicht vorhanden.

Wir regen an, dass für Bracheflächen jeweils auch eine Zwischennutzung durch Personen oder Institutionen aus dem Quartier angeboten und bei Bedarf geprüft wird. Informationen und einen Austausch über die Verwendung und Bewirtschaftung dieser Bracheflächen sind für uns wichtig.

### 3.5 Planungshorizonte und Schwellenwerte

Im Bericht (aber nicht in der UeO selbst) ist ein Schwellenwert von 390'000m<sup>2</sup> Geschossfläche erwähnt. Vor der Überschreitung dieses Wertes sollen Nachweise für Erschliessung, Verkehr und Umwelt erbracht werden. Wir sind der Meinung, dass bei einer Weiterentwicklung über diesen Wert hinaus ein Verfahren mit Mitwirkung des Quartiers angezeigt ist. Die UeO soll mit einem entsprechenden, dieses Verfahren konkretisierenden Artikel ergänzt werden.

#### 4. Konkretisierung der Planung

##### 4.1 Städtebau

Wir unterstützen die Vorgabe, dass zur Mitte des Areals verdichtet wird und die neu zu planenden Gebäude an den Rändern zu den benachbarten Quartieren an die Höhe der bestehenden Bauten und das Stadtbild angepasst werden.

##### 4.2 Freiraum

QM3 ist mit dem Vorhaben, die Aussenräume auf dem Areal aufzuwerten, einverstanden. Gerade für den Engländerhubel sehen wir ein hohes Potenzial für die Nutzung des Grünraumes durch die Quartierbevölkerung. Damit diese Parkanlagen aber auch als öffentlich zu nutzender Park wahrgenommen werden, müssen die Zugänge offener gestaltet werden. Ein Zugang vom Loryplatz her fehlt gänzlich, und es ist uns ein wichtiges Anliegen, dass dafür möglichst bald eine gute Lösung gefunden wird.

##### 4.4 Verkehr

Die MIV-Sperrern im **Verkehrskonzept** unterstützen wir. Wir regen an, in der UeO (bzw. in den ergänzenden Plänen) die Fussweg-Verbindung über den Engländerhubel bis zum Loryplatz -als Verlängerung der Begegnungszone von der Murtenstrasse bis zur Freiburgstrasse- einzutragen. Weiter wünschen wir, dass die Fussgängerverbindungen in Richtung der bestehenden Haltestellen in den UeO markiert und in der Legende ergänzt werden.

Im Verkehrskonzept wird unserer Meinung nach den Wohnbau-Tätigkeiten im Holligenquartier zu wenig Rechnung getragen. So sind in den nächsten 10-15 Jahren an der Mutach-Strasse und auf dem Warmbächliareal zahlreiche neue Wohnungen geplant. Dies wird sich auf den Verkehr auf der Friedbühl- und auf der Murtenstrasse auswirken. Im Gegenzug wirkt sich der Insel-Verkehr auf diese neuen Wohnquartiere aus. Es ist uns wichtig, dass sich diese Verkehrsströme nicht behindern. Massnahmen und allfällige Anpassungen müssten schon jetzt getroffen werden.

**Öffentlicher Verkehr:** Wir unterstützen den Inselbus. Insbesondere die später geplante Weiterführung bis zur Huberstrasse (allenfalls bis S-Bahnstation Ausserholligen) verbessert die öV-Anbindung der oben genannten Neubau-Siedlungen. Diese Verbindung wird damit nicht nur für die Beschäftigten und Besucher des Insel-Areals sondern auch für die Quartierbewohner eine konkrete Aufwertung bedeuten.

Die Erschliessung über den südlichen Rand des Areals durch die Linien 7, 8, 17 und 6 ist eine wichtige Ergänzung zum Inselbus, weil Fusswege zu den südlich gelegenen Gebäuden verkürzt und der Inselbus entlastet werden kann. Aus dem Westen Berns kann das Insel-Areal mit den Linien 7 und 8 ohne Umsteigen erreicht werden. Mit dem Inselbus sollten diese Linien nicht konkurrenziert sondern ergänzt werden. (Anmerkung zum Ergänzungskonzept: Die Traminlinien 7 und 8 sind fälschlicherweise als Linie 13 und 14 (frühere Buslinien) aufgeführt.



**Parkierungskonzept:** Auch wir sind der Meinung, dass ein Spitalbetrieb, der Patienten aus der ganzen Schweiz behandelt, entsprechend MIV produzieren wird und diese Zahlen mit der Entwicklung steigen werden. Darum scheint es uns wichtig, dass ein leistungsfähiges und übersichtliches Park-Konzept angeboten wird. Die Konzentration der Parkplätze unterirdisch und für die Besucher auf den nord-östlichen Bereich des Geländes wird unterstützt. Dazu gehört ein einfaches Parkleitungssystem, dass über die freien Parkplätze informiert. Nur so kann der Parkplatz-Suchverkehr eingedämmt werden, welcher heute das umliegende Quartier stark belastet.

**Entwicklung des Verkehrs:** Der Knoten Friedbühlstrasse/ Schlossmattstrasse soll bei einer allgemeinen Erhöhung der Fahrten auf dem gleichen Niveau gehalten werden wie heute (Abb. 31). Wir unterstützen dies, da die genannte Kreuzung aus unserer Sicht vor Mehrverkehr geschützt werden soll. Damit dieses Ziel auch gelingt, sind geeignete Steuerungsmaßnahmen zu definieren und frühzeitig einzuführen.

Die Stellungnahme wurde an der Delegiertenversammlung vom 01. Juli 2013 mit 15 Ja-Stimmen bei einer Enthaltung verabschiedet.

Freundliche Grüsse

QM3 – Quartiermitwirkung Stadtteil 3  
Daniel Imthurn, Co-Präsident

Claudia Luder, Leiterin Koordinationsstelle



**SP Bern Holligen**  
SP Bern Holligen, 3000 Bern, Postcheck 30-13150-8

EINGANG SPA  
03. JULI 2013

Bern, 2. Juli 2013

### Mitwirkung Überbauungsordnung Insel Areal III

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, zur Überbauungsordnung Insel Areal III Stellung zu nehmen. Das Inselareal ist ein Teil unseres „Sektionsgebietes“.

Wir haben dazu folgende Bemerkungen:

1. Der geplante Verdichtung auf dem Inselareal erachten wir als plausibel und sie entspricht unserer politischen Stossrichtung eines schonenden Umgangs mit den Ressourcen. Der Rückbau der einzelnen Baufelder mit der „Insel-Fruchtfolge“ überzeugt.
2. Städtebaulich überzeugt das Konzept, auch hinsichtlich der geplanten hohen Baukörper im Zentrum des Inselareals. Dass der MIV durch gezieltes Einsetzen von Sperren reduziert werden soll, ist für den Schutz der angrenzenden Wohnquartiere und damit für die SP Holligen unabdingbar.
3. Das Freiraumkonzept ist nachvollziehbar. Mit der geplanten Öffnung des Engländerhubels kann das Quartier Holligen von den geplanten baulichen Veränderungen respektive Erweiterungen auch einen Nutzen ziehen. Dies entspricht unseren langjährigen Bestrebungen, die Grünflächen im Quartier zu erhalten und aufzuwerten (beispielsweise Schlossmatte).
4. Das Verkehrskonzept erachten wir in seinen Grundzügen als richtig. Die Aufwertung des Langsamverkehrs und die Erschliessung durch den neuen Inselbus (Linie 11 durch Inselareal zu KVA-Überbauung) dürfen aber nicht durch den zu grosszügig geplanten Ausbau der Parkierungsmöglichkeiten konterkariert werden. Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten für den MIV bei den einzelnen Baufeldern müssen genügen, um die heutigen und zukünftigen PatientInnen-, BesucherInnen- und Beschäftigtenströme abwickeln zu können. Der Neubau von Hunderten von Parkplätzen (genaue Anzahl konnten wir nicht eruieren) widerspricht den Zielsetzungen, den Langsamverkehr zu stärken und den öffentlichen Verkehr zu fördern. Daher ist Artikel 6 der Überbauungsordnung in den Absätzen 3 bis 5 entsprechend anzupassen, sodass einzig der heutige Bestand an Parkplätzen garantiert wird.
5. Die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft sind für jedes Baufeld zu definieren und dabei ist auch der Energiebedarf für den Abbruch mit einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüssen

Niklaus Olibet, Vorstandsmitglied SP Bern Holligen

# Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht



Stadtplanungsamt Bern  
Zieglerstrasse 62  
Postfach  
3001 Bern

Bern, 2. Juli 2013

## Mitwirkung zur Überbauungsordnung Insel Areal III

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Mitwirkung zur «Überbauungsordnung Insel Areal III» teilzunehmen.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme und hoffen sehr, dass unsere Rückmeldung in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt wird.

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern

Stefan Jordi  
Co-Präsident

Michael Sutter  
Parteisekretär

Sozialdemokratische Partei  
Stadt Bern  
Monbijoustrasse 61  
Postfach 1096 · 3000 Bern 23  
Telefon 031 370 07 90  
Telefax 031 370 07 81  
bern@spbe.ch  
www.spbern.ch

1



## 1 Grundsatz

Die SP Stadt Bern unterstützt die Planung. Sie hat einen sehr langfristigen Zeithorizont und wird der Bedeutung des Inselareals für die Stadt Bern gerecht. Wir begrüssen die geplante Verdichtung und versprechen uns viel von der städtebaulichen Aufwertung des Gebiets. Auch die denkmalschützerischen Aspekte werden von uns unterstützt, ebenso die Vorstellungen bezüglich der Park- und Gartengestaltung. Zu einzelnen Punkten nehmen wir wie folgt Stellung:

## 2 Kritische Punkte

### 2.1 Erschliessung MIV und Parkplätze

Das Verkehrskonzept erachten wir grundsätzlich als tauglich. Die vorgesehene Aufwertung des Langsamverkehrs und die Erschliessung dürfen aber nicht durch den zu grosszügig geplanten Ausbau der Parkierungsmöglichkeiten zunichte gemacht werden. Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten für den MIV bei den einzelnen Baufeldern müssen genügen, um die heutigen und zukünftigen PatientInnen-, BesucherInnen- und Beschäftigtenströme abwickeln zu können. Der Neubau von Hunderten von PP (genaue Anzahl ist nicht festgelegt) widerspricht den eigentlichen Zielsetzungen. Daher ist Artikel 6 der Überbauungsordnung in den Absätzen 3 bis 5 entsprechend anzupassen, sodass der heutige Bestand an PP keinesfalls überschritten wird.

Die Parkierungsanlagen müssen ausschliesslich von der Murtenstrasse her erschlossen werden, der Ausgang Friedbühlstrasse/Schlossstrasse ist unbedingt zu schliessen und auf die Ein- und Ausfahrten Friedbühlstrasse ist zu verzichten.

Auch der zu erwartende Baustellenverkehr ist ausschliesslich über die Murtenstrasse abzuwickeln.

### 2.2 Erschliessung ÖV

Hier sind für uns die Grundlagen etwas dürftig. Mit dem neuen Inselbus, der unserer Meinung nach bis zum Europaplatz verlängert werden muss, um den Anschluss an die S-Bahn sicherzustellen, kann nicht das ganze Verkehrsaufkommen bewältigt werden. Deshalb ist die Anbindung an die Haltestelle Loryplatz zu verbessern.

### 2.3 Quartierentwicklung

Die «Insel» ist bereits heute ein sehr eigenständiges Quartier. Mit einer Geschossfläche von bis zu 600'000 m<sup>2</sup> (Wankdorfcity = 90'000 m<sup>2</sup>) entsteht hier für Berner Verhältnisse ein sehr grosses und sehr dichtes Quartier. Wir erwarten, dass der Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren ein grosses Gewicht beigemessen wird.

### 2.4 Fusswegenetz

Wir stellen fest, dass das Fusswegenetz unvollständig ist und entsprechend vervollständigt werden sollte. Die bestehenden Wege rund um den «Engländerhubel» und der Durchgang zum Loryplatz sollten als Teil der Parkgestaltung miteinbezogen werden.

### 2.5 Stadtbach

Die Planung eröffnet die Chance, den Stadtbach auf einer weiteren Strecke zu öffnen und so den PatientInnen, BesucherInnen und Mitarbeitenden ein Naturelement näher zu bringen. Wir verlangen deshalb, dass diese Öffnung bis in den Bereich Murtenstrasse vertieft geprüft wird.

2

# Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
ATE Association transports et environnement  
ATA Associazione traffico e ambiente



VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
ATE Association transports et environnement  
ATA Associazione traffico e ambiente



Stadtplanungsamt Bern  
Zieglerstrasse 62  
Postfach  
3001 Bern

Bern, 3. Juli 2013

## Mitwirkung UeO Insel Areal III

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne äussern wir uns zur UeO Insel Areal III wie folgt:

### Allgemeines

Gesamthaft macht die Unterlage einen guten Eindruck. Alle wesentlichen städtebaulichen Aspekte wurden umfassend behandelt. Die Darstellung der Bedeutung des Areals, nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund seiner historischen Entwicklung, ist anschaulich und gut nachvollziehbar dokumentiert.

Für eine hinreichende Beurteilung verkehrs- und umweltbezogener Aspekte der Planung fehlt der Einblick in die an diversen Stellen zitierten zugehörigen Fachgutachten: Masterplan, Umweltbericht, Technischer Bericht zur Verkehrserzeugung. Aus diesem Grund lassen sich, an diversen Stellen aufgestellte Postulate<sup>1</sup> auch nicht in geeigneter Weise bewerten.

### ÖV-Erschliessung

Die Abb. 27 auf S. 24 ist veraltet, weshalb auch die im Text genannten ÖV-Linien z.T. überholt sind: die Brunnmatt-Station ist heute als Station "Kaufmännischer Verband" deklariert. Die ehemaligen Buslinien 13 und 14 verkehren seit dem 12.12.2010 als Tramlinien 7 und 8.

<sup>1</sup> S. 13: „In den erarbeiteten Studien (...) wurde ermittelt, ab welcher bebauten Dichte (...) flankierende Massnahmen notwendig sind. Die Planungsvorlage stellt sicher, dass bei Erreichen dieser Schwellenwerte Massnahmen ergriffen (...) werden müssen“.  
S. 27: „Eine längerfristige Planung über den Schwellenwert von 390'000 m<sup>2</sup> GF hinaus bedingt einen Ausbau der Erschliessung (...) und weitere zu evaluierende flankierende Massnahmen.“  
S. 30: „Mit der Einhaltung der im Umweltbericht beschriebenen Massnahmen und Umsetzung von geeigneten Ersatzmassnahmen kann eine umweltgerechte Realisierung der Überbauungsordnung gewährleistet werden.“

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Regionalgruppe Bern  
Bollwerk 35, Postfach 8550, 3001 Bern  
Tel. 031 318 54 40  
www.vcs-rgbern.ch, regionbern@vcs-be.ch

Generell ist die Anbindung der ÖV-Station Loryplatz an das nördlich angrenzende Areal (u.a. Loryspital) nach wie vor unzureichend. Diese Station wird von 3 ÖV-Linien angefahren und für das sich perspektivisch nach Süden hin ausdehnende Inselareal immer interessanter. Vor diesem Hintergrund erscheint es unter Einbezug der Möglichkeiten, die die Schutzzonenausweisung SZ B hier bietet (vgl. S. 21 - Engländerhubel), unverständlich, dass der UeO-Wirkungsbereich nicht südwärts ausgedehnt wurde. Hierdurch hätte man auch der mangelnden Durchlässigkeit dieser "bastionartigen" Anlage in gebührender Masse planerische Aufmerksamkeit schenken können.<sup>2</sup>

Der Endpunkt des Inselbusses mit Wendeschleife auf dem Inselareal ist zu vermeiden. Die Einführung dieser neuen Linie eröffnet vielmehr die Chance, die Entwicklungen im Bereich der Wohnbauungen Warmbächliweg (ehemalige KVA) und Mutachstrasse im Sinne einer ÖV-Optimierung dieser Gebiete mit einzubeziehen.<sup>3</sup>

Hinsichtlich der Aufhebung der Linie 11 zugunsten des Inselbusses wird nach Auffassung des VCS übersehen, dass die Postlinie inkl. Verstärkung vermutlich nicht ausreichend den Von Roll-Campus versorgen kann. Schon heute, noch vor vollständiger Inbetriebnahme desselben, sind die Linien 11 und 12 in den Spitzenzeiten überlastet.

### MIV und LV

In den Zielsetzungen auf S. 9 („Nachhaltigkeitsschritte“) fehlt die Berücksichtigung des MIV, u.a. hinsichtlich der Grundsatzposition, denselben reduzieren zu wollen.

Was ist auf S. 17 konkret unter dem „Begegnungsbereich“ Murtenstrasse zu verstehen? Unterscheidet sich dieser von dem „zentralen Begegnungsbereich“ (S. 19) und wenn ja, in welcher Weise? (Tempo 20, sofern MIV-Beteiligung?)

Die vorgesehenen Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr sind zu begrüssen. Insbesondere der nachfragegerechten Bereitstellung von Veloabstellanlagen nahe den Gebäudezugängen ist hohe Priorität beizumessen.

Die Friedbühlstrasse, die „auch in Zukunft Verkehr aus dem Quartier aufnehmen (muss)“ (S. 23), ist bereits heute sehr schmal und somit hinsichtlich des Nebeneinanders von MIV und LV als konfliktträchtig einzustufen.

Auf der Bühlstrasse, als wichtige nordsüdliche Verbindung zum Inselparking (Quellverkehr aus Richtung Länggasse) und der Funktion nach dem Übergangnetz zuzuordnen, ist – so wie im "Massnahmenplan MIV Stadtteil II" der städtischen Dienststelle für Verkehrsplanung vorgesehen – Tempo-30 umzusetzen. Dieser MIV-Erschliessungsstrang bleibt im Text bedauerlicherweise unberücksichtigt, obwohl in Kap. 2.3, Seite 4 postuliert wird, dass der MIV in Zukunft „auf Basisstrassen im Stadtteilzentrum reduziert und noch konsequenter von belasteten Quartierzellen ferngehalten werden“ soll. Es stellt sich allerdings die Frage, ob es hier lediglich um die Zellen des unmittelbar betroffenen Insel/Holligen-Quartiers gehen soll.

<sup>2</sup> Grundsätzlich ist es begrüssenswert, dass sich das Stadtplanungsamt – wie auf S. 21 dargelegt – im Herbst 2013 dieser Frage annehmen will. Bis dahin sind allerdings die MIV-bezogenen Weichenstellungen (Möglichkeiten für TG-Erstellung; Linienführung Inselbus) vollzogen und nur noch auf umständlichem Verfahrensweg wieder im Sinne der grundsätzlich ja gewünschten MIV-Vermeidung modifizierbar.

<sup>3</sup> vgl. S. 4: „Die Planung neuer Wohnsiedlungen und Umnutzungen von Arealen (...) machen den Stadtteil 3 zu einem sehr dynamischen Stadtraum, der in Zukunft einen bemerkenswerten Wandlungsprozess erwartet.“

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Regionalgruppe Bern  
Bollwerk 35, Postfach 8550, 3001 Bern  
Tel. 031 318 54 40  
www.vcs-rgbern.ch, regionbern@vcs-be.ch

## Überbauungsordnung Insel Areal III | Mitwirkungsbericht

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
ATE Association transports et environnement  
ATA Associazione traffico e ambiente



### Parkierung

Es fehlt leider eine übersichtliche Aufstellung der Parkplätze (PP) je Nutzung und Bauart (Tiefgarage/oberirdisch) inklusive Gegenüberstellung von Ist und Soll, weshalb die gesamte Parkierungssituation heute und in Zukunft nur bedingt nachvollziehbar ist. Worauf beziehen sich bspw. die auf S. 25 in Abb. 28 (Schema Parkierungskonzept) angegebenen 400 PPs am nordwestlichen Rand der Darstellung (Inselparking?). Wie muss man sich die „Konzentration“ der Abstellplätze im Bereich des Baufeldes 7 vorstellen? Welche Bedeutung haben in der genannten Abbildung die 3 verschiedenen Pfeilgrößen für die Anbindung innerhalb der Baufelder?

Zum Thema Parkplatzbewirtschaftung (S. 24): Wie wird der im RGSK formulierten Maxime Rechnung getragen, wonach der Parkplatzpreis mit der Attraktivität desselben ansteigen soll?

S. 24 unten: Wäre es denkbar, dass die Besucher nicht auch von externen Parkflächen aus den ÖV (z.B. Inselbus) im Sinne einer Art "Shuttle" nutzen können? Hierdurch könnten zusätzliche Tiefgaragen (oder oberirdische PPs?) für Besucher im Zentrum vermieden werden, während diese künftig auch so „ihr Ziel in kürzerer Gehdistanz erreichen“ könnten<sup>5</sup>.

Die Aufhebung der PPs Freiburgstrasse (S. 24 unten) ist im Grundsatz zu begrüßen, steht aber offenbar im Widerspruch zu der Aussage S. 25: „Zur Vermeidung von Mehrverkehr auf dem bereits heute stark belasteten Inselknoten wird zudem entlang der Freiburgstrasse die Anzahl Parkfelder in der heutigen Grössenordnung beibehalten“?

S. 25: Neu sind 3 Tiefgaragen (TG)<sup>6</sup> zzgl. Kurzzeitparkplatz-TG (bei Baufeldern 11/12) und zzgl. Kurzzeit-PPs auf Baufeldern (oberirdisch/unterirdisch?) geplant. Die angebotsorientierte Berücksichtigung des MIV scheint trotz der wohlmeinenden Absichten (s.o.) wie gehabt der Maxime der Symptom-, statt der Ursachenbehandlung zu folgen.

### Energie und Umwelt

Die auf S. 28 formulierten ehrgeizigen Ziele bzgl. des angestrebten Zustands einer sog. "2000-Watt-Gesellschaft" sind nur durch einhergehende massive Senkung des MIV zu erreichen! Der SIA Effizienzpfad Energie (Merkblatt SIA 2040), als konsolidiertes Instrument zur Planung von 2000-Watt-kompatiblen Gebäuden, setzt beispielsweise folgendes voraus:

⇒ Der personenbezogene Flächenbedarf für Wohnen, Büro und Schulen bleibt konstant.

⇒ Die täglich zurückgelegten Fahrdistanzen mit Personenkraftwagen bleiben bis 2050 ebenfalls konstant. Diese Betrachtung wird auf Seite 28 unten dann auch indirekt bestätigt: „insbesondere die Zunahme des Verkehrsaufkommens wird in den Fachbereichen Luft und Lärm Massnahmen zur Reduktion der Belastung hervorrufen.“

Dies wird sicher nicht durch die alleinige „Entflechtung des LV vom MIV“ (S.23) und die Verbesserung der ÖV-Erschliessung erreicht. Wir bezweifeln infolgedessen, dass dem zitierten Postulat durch den Neubau von Tiefgaragen zugunsten des prognostizierten Anstiegs des MIV perspektivisch Rechnung

<sup>4</sup> Warum innerhalb der Baufelder; Es geht doch um die Anbindung zwischen Verkehrsfläche und jeweiligem Baufeld?

<sup>5</sup> Ungeachtet der Verlagerung der PPs in den Untergrund, ist i.Ü. nicht ganz ersichtlich, worin der Vorteil liegen soll, lärm-mässig die Besucher-PPs mit den Mitarbeiter-PPs zu "tauschen"? Im Gegensatz zu länger verbleibenden Mitarbeiter-Fahrzeugen, bringt der stetige An- und Abfahrverkehr der Besucher aller Voraussicht nach erheblich mehr Unruhe in das Areal.

<sup>6</sup> 1 TG auf Baufeld 3 mit 100 PPs, 1 TG auf Baufeld 13 mit 94 PPs; für die 3. TG (im Bereich Baufeld 7?) fehlt die PP-Angabe, wemgleich hier von einer „Konzentration der AP“ ausgegangen wird.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Regionalgruppe Bern  
Bollwerk 35, Postfach 8550, 3001 Bern  
Tel. 031 318 54 40  
www.vcs-rgbern.ch, regionbern@vcs-be.ch

getragen werden kann. Vgl. hierzu auch S. 12: „Insbesondere muss die Überbauungsordnung Regelungen für den Umgang mit heute noch nicht absehbaren Entwicklungen (insbesondere Verkehr und Umwelt) enthalten.“

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Regionalgruppe Bern

Jochen Faber

Geschäftsführer i.A.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
ATE Association transports et environnement  
ATA Associazione traffico e ambiente



VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Regionalgruppe Bern  
Bollwerk 35, Postfach 8550, 3001 Bern  
Tel. 031 318 54 40  
www.vcs-rgbern.ch, regionbern@vcs-be.ch

#### **Stadt Bern**

Stadtplanungsamt  
Zieglerstrasse 62  
Postfach 3001 Bern

T 031 321 70 10

F 031 321 70 30

E [stadtplanungsamt@bern.ch](mailto:stadtplanungsamt@bern.ch)

[www.bern.ch/stadtplanung](http://www.bern.ch/stadtplanung)

#### **Impressum**

##### **Leitung**

Jeanette Beck, SPA

Hansjürg Eggimann, Inselspital

Karin Gerber, Basler & Hofmann

Alicia Germann, AGG

Frank Kessler, Basler & Hofmann

##### **Plan & Grafik**

Marius Stadler, SPA

Jeanette Beck, SPA

Bern Oktober 2013