



Mobilitätskonzept UeO Insel Areal III

Bern, 13. März 2014, PhL



1	Ausgangslage	3
2	Grundstruktur Überbauungsordnung Insel Areal III	4
2.1	Stadt-Quartier der kurzen Wege	4
2.2	Verkehrskonzept	4
3	Angebote zur Verbesserung ökologischer Verkehrsmittelwahl	4
3.1	Langsamverkehr	4
3.1.1	Fussverkehr	4
3.1.2	Fahrräder	5
3.2	Öffentlicher Verkehr	5
3.2.1	Inselbus, Postauto und weitere Bus- und Tramlinien	5
3.2.2	Übersicht Taktung und Kapazitäten Öffentlicher Verkehr ab Dezember 2015.....	6
3.2.3	Reservation S-Bahn Anschluss	7
3.3	MIV	8
3.3.1	Auto-Abstellplatz Personal.....	8
3.3.2	Auto-Abstellplatz Patienten und Patientinnen/ Besucher und Besucherinnen	8
3.3.3	Fahrberechtigung innerhalb des Insel Areals	8
3.3.4	Fahrten- und Abstellplatzkontingente	9
3.3.5	Weitere Anforderung an die Auto-Abstellplätze auf dem Insel Areal	11
3.4	Notfallzufahrt Sanitätsfahrzeuge.....	11
3.5	Logistik	11
3.5.1	Anlieferung und Entsorgung	11
3.5.2	Interne Warenverteilung.....	11
3.6	Wohnangebot für Personal im Insel Areal oder im unmittelbaren Umfeld.....	11
3.6.1	Innerhalb des Areals	11
3.6.2	In unmittelbarer Nähe des Areals	11
I.	Abbildungsverzeichnis.....	12
II.	Tabellenverzeichnis.....	12



1 Ausgangslage

Das vorliegende Mobilitätskonzept Überbauungsordnung Insel Areal III basiert auf den Vorgaben der Überbauungsordnung Insel Areal III und den dazugehörigen Berichten und ergänzt diese. Insbesondere:

- Überbauungsplan, Überbauungsordnung Insel Areal III, Präsidialdirektion, Stadtplanungsamt, Bern, 10. März 2014
- Überbauungsvorschriften zur Überbauungsordnung Insel Areal III, Präsidialdirektion, Stadtplanungsamt, Bern, 10. März 2014
- Erläuterungsbericht Überbauungsordnung Insel Areal III, Präsidialdirektion, Stadtplanungsamt, Bern, 17. Februar 2014
- Umweltbericht mit Regelwerk zur Überbauungsordnung Insel Areal III, B+S AG, 20. Januar 2014
- Technischer Bericht: Verkehrserzeugung Masterplan Inselareal, Rapp Trans AG, 28. Februar 2014
- Richtplan Veloverkehr, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Stadt Bern, November 2009

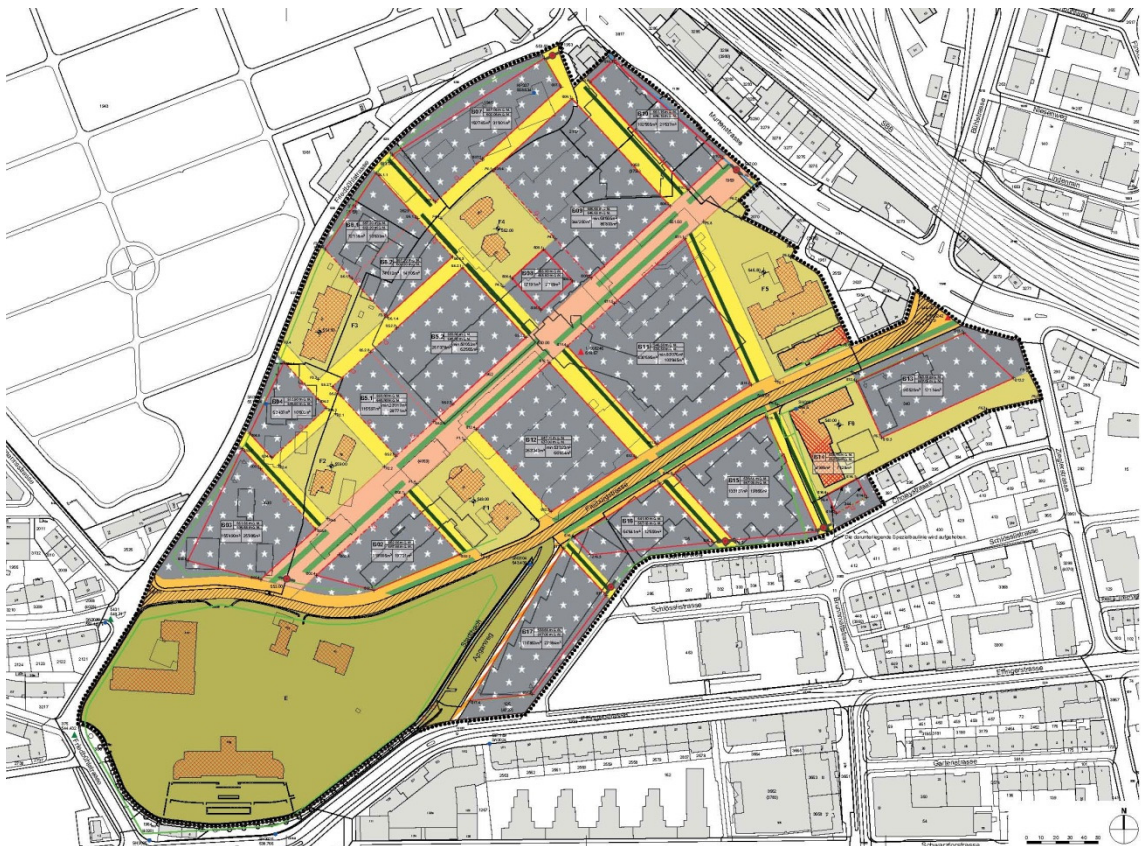


Abb. 1: Überbauungsplan, Überbauungsordnung Insel Areal III, Präsidialdirektion, Stadtplanungsamt, Bern, 10. März 2014



2 Grundstruktur Überbauungsordnung Insel Areal III

2.1 Stadt-Quartier der kurzen Wege

Die Struktur der Erschliessungsachsen, wie sie in der Überbauungsordnung vorgegeben ist, bietet die Möglichkeit ein hoch effizientes Erschliessungsnetz für das Insel Areal aufzubauen. Patienten- und Patientinnen-, Besucher- und Besucherinnen-, Kunden- und Kundinnen- sowie die Logistikströme können damit punktgenau, rasch und ökologisch zu ihrem Ziel geführt werden.

2.2 Verkehrskonzept

Sämtliche Baufelder erhalten eine direkte, oder zumindest eine sehr kurze Anbindung (Langsamverkehr, Inselbus, MIV) an die Basiserschliessungsstrasse Freiburgstrasse sowie über die Strassen im öffentlichen Besitz Friedbühlstrasse und Murtenstrasse. Damit ist das Erschliessungsnetz auf dem Insel Areal ideal an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden.

Über die Detailerschliessungsstrassen (Querstrassen zu Freiburg- und Friedbühlstrasse) sowie über den Begegnungsbereich als Detailerschliessung wird die Feinverteilung abgewickelt. Diese Detailerschliessung ist weitgehend für den MIV gesperrt (Vergl. Abb. 5). Der Begegnungsbereich als Detailerschliessung dient dem Aufenthalt sowie dem Fuss- und Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV) ist nicht gestattet. Die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer werden dadurch voneinander getrennt.

3 Angebote zur Verbesserung ökologischer Verkehrsmittelwahl

3.1 Langsamverkehr

3.1.1 Fussverkehr

Die Einbettung des Stadtquartiers ‚Insel Areal‘ in die umliegenden Stadtquartiere, sowie die Nähe zum öffentlichen Verkehr (Bahn, Bus) bietet das zu Fuss ankommen an. Das Insel Areal ist in ca. 15 Gehminuten vom Hauptbahnhof Bern über den Bubenbergplatz und die Laupenstrasse erreichbar.

Sämtliche Strassen auf dem Insel Areal sind aufgrund der Ausgestaltung (Strassenquerschnitt, in der Regel eine maximale Steigung für alle Strassen und Gehwege: 6%, Trennung der Verkehrsmittel, etc.) sicher und einfach für den Fussverkehr begehbar. Die Eingangssituationen zu den Baubereichen sind einladend, offen und grosszügig auszugestalten.

Die Signaletik wird einheitlich, einfach lesbar und gut sichtbar gestaltet und an den notwendigen Punkten aufgestellt. Die Orientierung fällt damit leicht.



3.1.2 Fahrräder

Im Richtplan Veloverkehr Stadt Bern (sowie im kantonalen Richtplan Veloverkehr) sind im Umfeld des Insel Areals Haupttrouten (Freiburgstrasse/ Apgarweg, Effingerstrasse) und Nebenrouten (Friedbühlstrasse, Brunnmattstrasse, Schösslistrasse) eingetragen. Das Insel Areal ist damit sehr gut in die städtischen und kantonalen Velorouten eingebunden.

Sämtliche Strassen im Insel Areal, exkl. dem Eingangsbereich Murtenstrasse zum Begegnungsbereich (Vergl. Abb. 5), sind mit Fahrräder befahrbar. Fahrradabstellplätze sind in der Nähe der Zugänge und mindestens 50% überdeckt zu erstellen. Das Abstellangebot für Velos ist nachfragegerecht innerhalb der Baufelder und nahe den Gebäudezugängen bereitzustellen. Elektroladestationen sind in genügender Anzahl anzubieten. Die Signaletik zu den Fahrradabstellplätzen ist eindeutig und aus Distanz lesbar.

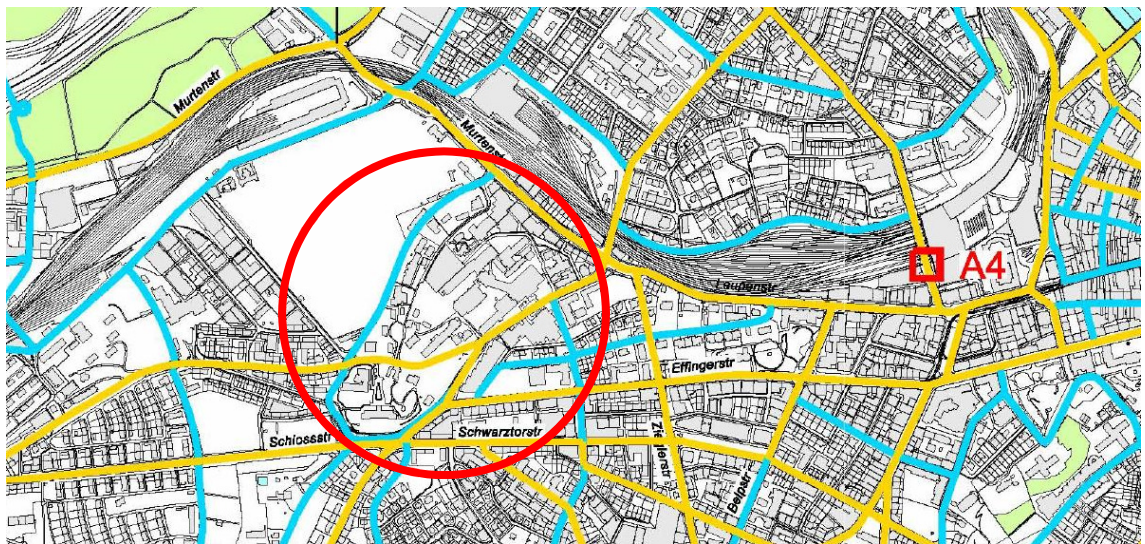


Abb. 2: Auszug Richtplan Veloverkehr Stadt Bern, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, November 2009

3.2 Öffentlicher Verkehr

3.2.1 Inselbus, Postauto und weitere Bus- und Tramlinien

Der Inselbus (Buslinie Nr. 11) bedient ab Dezember 2015 vier neue Haltestellen (1x Inselplatz stadtauswärts, 2x Inselpital, 1x Holligen) auf dem Areal. Dadurch wird das Insel Areal und insbesondere die Baubereiche im Zentrum des Areals direkt an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Das Inselpital beteiligt sich mit ca. CHF 5.5 Mio. (Gesamtprojektkosten ca. CHF 9.7 Mio.) an der Finanzierung der neuen Inselbus-Linie.

Die Haltestellen Inselplatz und Bremgartenfriedhof auf der Murtenstrasse werden weiterhin mit dem Postauto (Buslinie 100 und 101) bedient. Die Baubereiche an der Friedbühlstrasse sind über den Inselbus sowie dem Postauto an der Murtenstrasse ausreichend gut erschlossen.

Der Lory-Platz bietet mit zwei Tramlinien (Nr. 7 + 8) und einer Buslinie (Nr. 17) ein sehr gut



ausgebautes Angebot, das Insel Areal (Lory-Haus und Anna Seiler-Haus) ist in wenigen Gehminuten erreichbar. Die Erreichbarkeit vom Lory-Platz verbessert sich durch die Errichtung neuer Terrassenaufgänge hin zum Lory-Haus.



Abb. 3: Situation OeV Streckenverlauf Inselbus, Verkehrserzeugung Masterplan Inselspital, Technischer Bericht, Rapp|Trans, Basel, 28. Februar 2014

3.2.2 Übersicht Taktung und Kapazitäten Öffentlicher Verkehr ab Dezember 2015

Linie ÖV	Spitzenzeiten	Nebenzeiten	Kapazitäten Spitzen-/ Nebenzeiten	Bemerkungen
Inselbus Nr. 11	5 Min-Takt ¹⁾	7.5 Min-Takt	840/ 560 P/ h ²⁾	Linie Neufeld P+R - Bern Bahnhof - Inselspital - Holligen (- Warmbächli) ¹⁾ Spitzenzeiten: morgens und abends ²⁾ bei ca. 40 Sitz- und ca. 30 Stehplätzen
Postauto 100	--	60 Min-Takt	70/ 70 P/ h ³⁾	Linie Bern Bahnhof - Aarberg ³⁾ bei ca. 40 Sitz- und ca. 30 Stehplätzen
Postauto 101	5 Min-Takt ⁴⁾	10 Min-Takt	840/ 420 P/ h ⁵⁾	Linie Bern Bahnhof - Kapelenring/ Schlossmatt (Hinterkappelen) ⁴⁾ Verdichtungskurs zu Spitzenzeiten zwischen Bahnhof und Güterbahnhof ⁵⁾ bei ca. 40 Sitz- und ca. 30 Stehplätzen

Tab. 1: Übersicht Taktung und Kapazitäten der Buslinien zum Insel Areal



Linie ÖV	Werktage	Samstag	Sonntag + ganze Woche ab 20 Uhr	Bemerkungen
Tram Nr. 7	6 - 7.5 Min-Takt	7.5 - 10 Min-Takt	10 - 15 Min-Takt	Linie Bümpliz - Bern Bahnhof - Ostring
Tram Nr. 8	6 - 7.5 Min-Takt	7.5 - 10 Min-Takt	10 - 15 Min-Takt	Linie Brünnen Westside Bahnhof - Bern Bahnhof - Saali
Bus Nr. 17	7.5 - 10 Min-Takt	10 Min-Takt	10 - 15 Min-Takt	Linie Bern Bahnhof - Köniz Weiermatt

Tab. 2: Übersicht Taktung und Kapazitäten der Bus-/ Tramlinien peripher zum Insel Areal

3.2.3 Reservation S-Bahn Anschluss

Der Baubereich 08 (Vergl. rote Markierung in Abb. 4), welcher zentral an der Detailerschliessung im Begegnungsbereich liegt, ist für einen zukünftigen unterirdischen S-Bahn Anschluss nach 2030 vorgesehen.

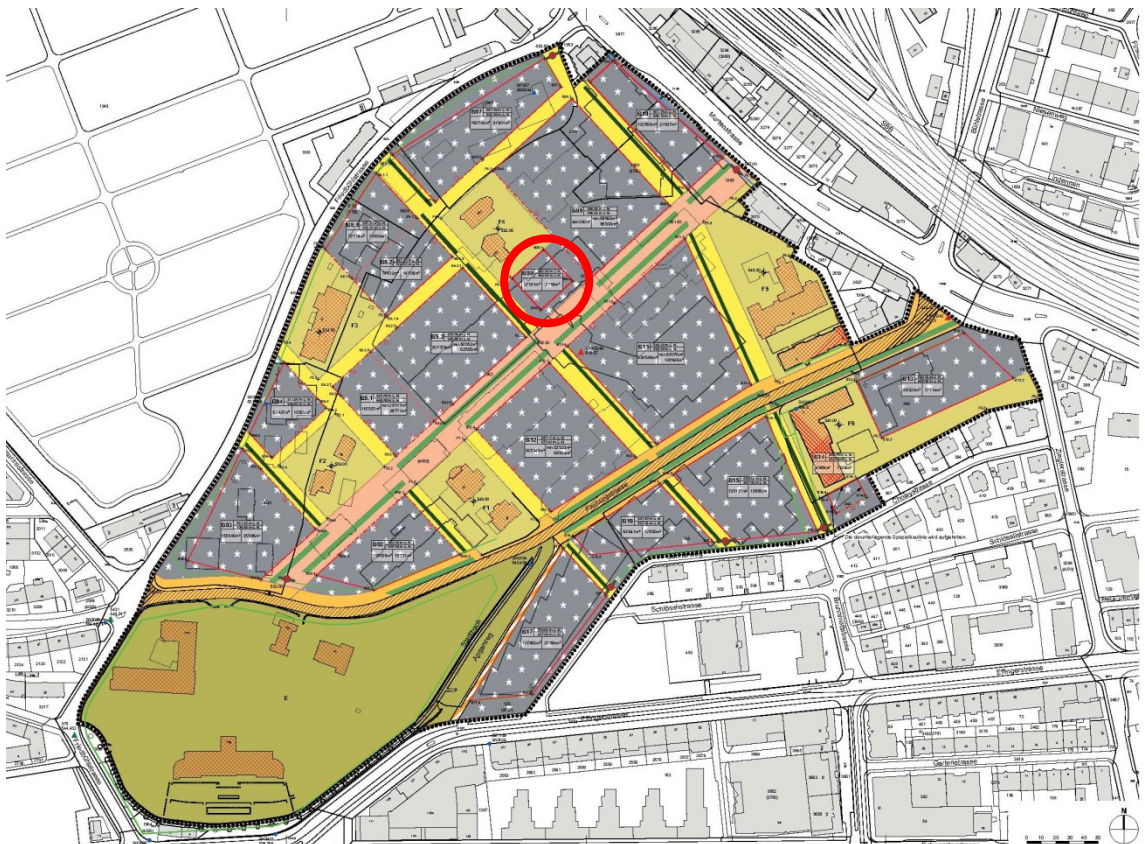


Abb. 4: Baubereich 08 als mögliche S-Bahn Station, Überbauungsplan, Überbauungsordnung Insel Areal III, Präsidialdirektion, Stadtplanungsamt, Bern, 10. März 2014



3.3 MIV

Mit Inkrafttreten der Überbauungsordnung Insel Areal III wird ein neues Parkplatzregime eingeführt. Patienten und Patientinnen sowie Besucher und Besucherinnen nutzen die zentralen Parkierungsanlagen innerhalb des Insel Areals, während dem Personal das bestehende Insel-Parking zugewiesen wird.

3.3.1 Auto-Abstellplatz Personal

Dem Personal wird bis zum Szenario 2030 das heute bestehende Insel-Parking zugewiesen. Die Personalparkplätze auf dem Areal werden aufgehoben. Die Tarife für die Personalparkplätze sind zu bestimmen. Ein entsprechendes Vergaberegime, unter anderem nach folgenden Kriterien, ist einzuführen:

- Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen mit Gehbehinderung/ eingeschränkter Mobilität
- Zeitlicher Arbeitsbeginn und/ oder Arbeitsende (Nachtschichten)
- Notfallpersonal
- Distanz Arbeitsweg
- Hierarchie in der Organisation

3.3.2 Auto-Abstellplatz Patienten und Patientinnen/ Besucher und Besucherinnen

Den Patienten und Patientinnen sowie Besucher und Besucherinnen werden im Zuge der Neubauten unterirdische Abstellplätze innerhalb der Baubereiche angeboten, damit erreichen diese ihr Ziel zukünftig in kürzester Gehdistanz.

3.3.3 Fahrberechtigung innerhalb des Insel Areals

Die Fahrberechtigungen innerhalb des Insel Areals folgt dem Verkehrskonzept im Erläuterungsbericht zur Überbauungsordnung Insel Areal III.

Im Wesentlichen gelten folgende Festlegungen:

- Grundsätzlich gilt im Insel Areal die Tempo-30-Zone, respektive Tempo-20-Begegnungszone in Bereichen der Haupteingänge.
- Die Freiburgstrasse wird mit einem Fahrverbot versehen, mit den Ausnahmen ‚Linienbus‘, ‚Fahrräder und Motorfahrräder‘ und ‚Zubringerdienst‘ gestattet. Zusätzlich werden künstliche Engpässe zur Verkehrsberuhigung vorgesehen.
- Die Detailerschliessungsstrassen werden weitgehend mit einem Fahrverbot mit den Ausnahmen ‚Fahrräder und Motorfahrräder‘ und ‚Zubringerdienst‘ gestattet versehen. Anlieferungen sind bis auf wenige Ausnahmen möglich (Vergl. Abb. 5).
- Der Begegnungsbereich als Detailerschliessungsstrasse ist für den MIV gesperrt (Vergl. Abb. 5).
- Sämtliche Strassen (Basiserschliessungsstrasse, Detailerschliessungsstrassen, Begegnungsbereich als Detailerschliessungsstrasse) sind für Rettungsfahrzeuge befahrbar.

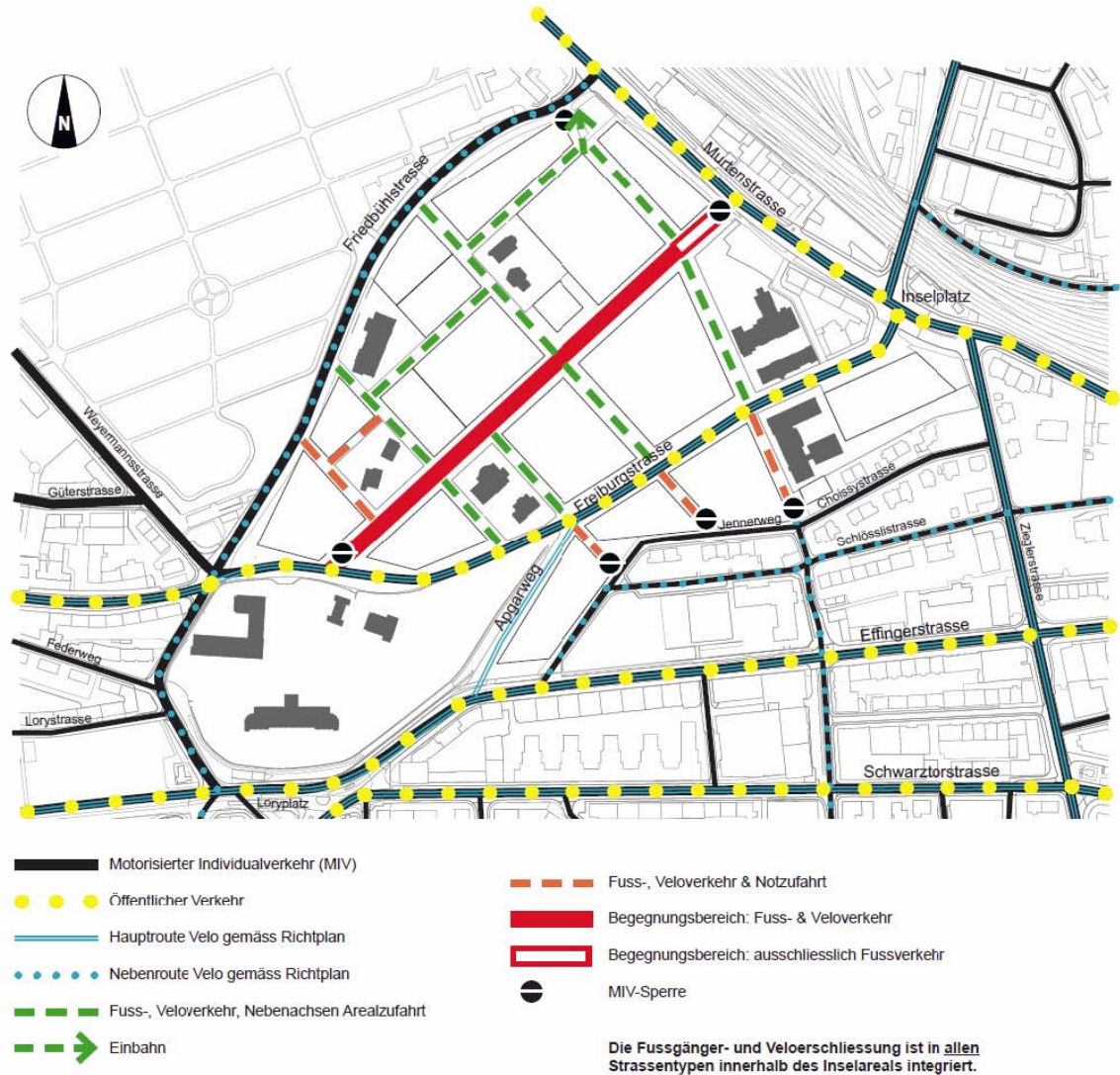


Abb. 5: Diagramm Erschliessungskonzept, Erläuterungsbericht, Überbauungsordnung Insel Areal III, Präsidialdirektion, Stadtplanungsamt, Bern, 17. Februar 2014

3.3.4 Fahrten- und Abstellplatzkontingente

Grundsätzlich befinden sich alle Ein- und Ausfahrten der neuen Parkieranlagen an der Freiburgstrasse, an der Friedbühlstrasse oder am übergeordneten Strassennetz (Murten-, Effingerstrasse). Zur Vermeidung von Mehrverkehr auf dem bereits heute stark belasteten Inselknoten wird die Anzahl Parkfelder mit Ausfahrt über die Freiburgstrasse in der heutigen Grössenordnung beibehalten.

Die Fahrten- und Abstellplatzkontingente bis 2030 sind in der Überbauungsordnung Insel Areal III festgelegt. Die Einhaltung der Kontingente ist durch ein Fahrten-Controlling zu überwachen.

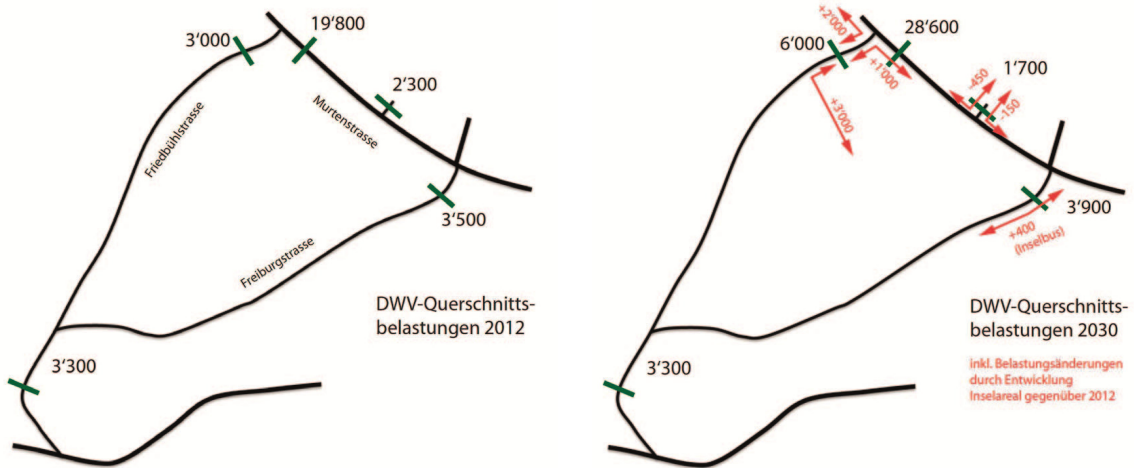


Abb. 6: Querschnittsbelastung des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs (DWV) IST-Zustand (260'000 m² GF) + Planzustand 390'000 m² GF (Szenario 2030), Erläuterungsbericht, Überbauungsordnung Insel Areal III, Präsidialdirektion, Stadtplanungsamt, Bern, 17. Februar 2014

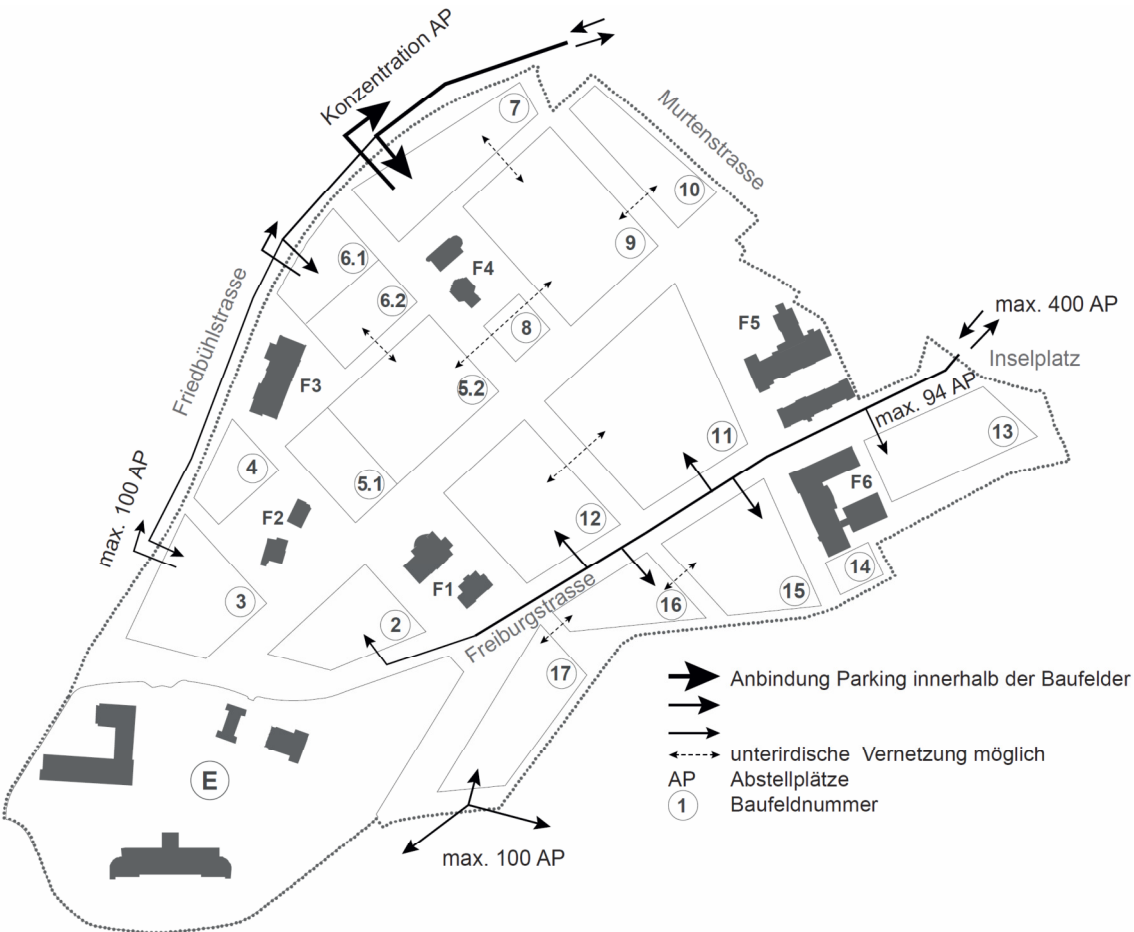


Abb. 7: Schema Parkplatzkonzept, Erläuterungsbericht, Überbauungsordnung Insel Areal III, Präsidialdirektion, Stadtplanungsamt, Bern, 17. Februar 2014



- 3.3.5 Weitere Anforderung an die Auto-Abstellplätze auf dem Insel Areal
- Je nach Nutzung sind Drop-Off Zonen und IV-Abstellplätze innerhalb der Baufelder anzubieten.
 - Das Angebot wird mit einer zu definierenden Anzahl Elektroladestationen ergänzt.
 - Die Abstellplätze sind zu bewirtschaften (gebührenpflichtige Kurzzeit-Abstellplätze).
 - Ein Parkleitsystem ist einzurichten.
- 3.4 Notfallzufahrt Sanitätsfahrzeuge
- Neue Notfallstationen sind möglichst direkt an der Friedbühl- und/ oder an der Freiburgstrasse anzuordnen. In der Nähe der Notfallstationen sollen Kurzzeitparkplätze für Patienten und Patientinnen sowie Besucher und Besucherinnen entstehen.
- 3.5 Logistik
- 3.5.1 Anlieferung und Entsorgung
- Die Anlieferung erfolgt grundsätzlich von aussen über die Murtenstrasse in die Freiburgstrasse oder in die Friedbühlstrasse zu jedem Baufeld und zurück. Abfälle werden fachgerecht entsorgt.
- 3.5.2 Interne Warenverteilung
- Die zentralen Anlieferungsstellen sind mit direkter Anbindung an das unterirdische Versorgungsnetz auszustatten. Die Personen- und Warenströme sind voneinander zu trennen. Die unterirdischen Logistiktunnels befinden sich unter dem Begegnungsbereich und der Querachsen.
- 3.6 Wohnangebot für Personal im Insel Areal oder im unmittelbaren Umfeld
- 3.6.1 Innerhalb des Areal
- Dienstleistungen, Ladengeschäfte, Hotellerie, Wohnungen und Gaststätten, die dem Zweck FD* Inselspital (Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse D) dienen, sind im Umfang bis zu 10% der gestützt auf die Überbauungsordnung Insel Areal III realisierten Geschossfläche zulässig.
- 3.6.2 In unmittelbarer Nähe des Areal
- Des Weiteren ist das Inselspital bestrebt, Wohnungen im direkten Umfeld für das Personal anzubieten. Diese werden den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen vermietet und ermöglichen den Arbeitsweg auf ein absolutes Minimum zu reduzieren. Der Langsamverkehr wird dadurch weiter gefördert.



I. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Überbauungsplan, Überbauungsordnung Insel Areal III, Präsidialdirektion, Stadtplanungsamt, Bern, 10. März 2014	3
Abb. 2: Auszug Richtplan Veloverkehr Stadt Bern, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, November 2009	5
Abb. 3: Situation OeV Streckenverlauf Inselbus, Verkehrserzeugung Masterplan Inselfspital, Technischer Bericht, Rapp Trans, Basel, 28. Februar 2014	6
Abb. 4: Baubereich 08 als mögliche S-Bahn Station, Überbauungsplan, Überbauungsordnung Insel Areal III, Präsidialdirektion, Stadtplanungsamt, Bern, 10. März 2014.....	7
Abb. 5: Diagramm Erschliessungskonzept, Erläuterungsbericht, Überbauungsordnung Insel Areal III, Präsidialdirektion, Stadtplanungsamt, Bern, 17. Februar 2014.....	9
Abb. 6: Querschnittsbelastung des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs (DWV) IST-Zustand (260'000 m ² GF) + Planzustand 390'000 m ² GF (Szenario 2030), Erläuterungsbericht, Überbauungsordnung Insel Areal III, Präsidialdirektion, Stadtplanungsamt, Bern, 17. Februar 2014.....	10
Abb. 7: Schema Parkplatzkonzept, Erläuterungsbericht, Überbauungsordnung Insel Areal III, Präsidialdirektion, Stadtplanungsamt, Bern, 17. Februar 2014.....	10

II. Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Übersicht Taktung und Kapazitäten der Buslinien zum Insel Areal.....	6
Tab. 2: Übersicht Taktung und Kapazitäten der Bus-/ Tramlinien peripher zum Insel Areal.....	7