

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 II) 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 Schossstrasse 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 Inselspitals 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 verkehrsf flankierende 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 ambitiös. 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