

brünnen zeitung

Die Zeitung für das neue Quartier im Westen Berns
Infrastrukturgenossenschaft Brünnen-Nord ISGB / WESTside /
Tiefbauamt Kanton Bern / Tiefbauamt Stadt Bern / Bernmobil /
BLS / Postautodienste

AZ 3001 Bern

September 2003, Nummer 4, erscheint 2 Mal jährlich, gratis
www.bruennen.ch



Brünnen braucht WESTside

Klaus Baumgartner, der Berner Stäpi, ist dezidiert. Er will in Brünnen möglichst rasch realisieren. Denn schliesslich hat das Volk Ende 1999 klar Ja zur Brünnen-Überbauung gesagt. Wer Wohnen sagt, muss auch WESTside sagen. **SEITE 3**



Attraktive S-Bahn-Linie

Brünnen wird eine eigene S-Bahn-Haltestelle haben. Der Bahnhof kann zusammen mit WESTside in Betrieb gesetzt werden. Für den umstrittenen Niveauübergang an der Brünnenstrasse zeichnen sich Lösungen ab. **SEITE 4**

Standpunkt von CHRISTOPH ERB



In Bern, ja gern!

Die Chance, die sich in Brünnen bietet, wird genutzt oder sie geht vorbei. Wenn es Bern verpasst, werden andere das Potenzial ausschöpfen. 10, 20 oder 50 km weit entfernt. Die Folge: Abwanderung, Verlust von Arbeitsplätzen und Kaufkraft, Bedeutungsverlust, Abstieg. 1421 wurde mit dem Bau des Berner Münsters begonnen. Die Kirche wurde 1596 fertig gestellt. Der 300 Jahre später erbaute Turm ist mit seinen 100 Metern Höhe das Wahrzeichen der Altstadt. Die Menschen, welche die Grundmauern legten, verfügten über einen epochalen Weitblick.

1881 kaufte die englische «Berne-Land-Company Ltd.» der Bürgergemeinde Bern das Kirchenfeld ab. Sie verpflichtete sich, Strassen zu erstellen und eine Hochbrücke zu bauen. Das Kirchenfeld gilt als Muster eines nach einem Gesamtplan entstandenen Quartiers. 1903 gründeten einige Unentwegte die «Kursaal- und Sommerkasino Gesellschaft Schänzli». Daraus entwickelte sich ein erfolgreicher Hotel-, Kongress-, Kultur- und Unterhaltungsbetrieb.

Eines haben die drei Beispiele gemeinsam: Am Anfang standen nicht Zukunftsangst und Krämergeist, sondern Mut, Tatkraft und visionäres Denken. Wenn sich Stänkerer, Schwärmer und Besserwisser treffen, geht es laut und vielleicht manchmal sogar lustig zu und her. Bleibendes sucht man vergeblich.

Interessantes entsteht, wenn der gute Wille vorherrscht, aus Visionen machbare Konzepte zu entwickeln und diese umzusetzen. Weshalb nicht in Bern?

Christoph Erb,
Grossrat, Direktor Berner KMU



Die Baubewilligung für WESTside ist auf dem Tisch. Wann kann mit dem Bau begonnen werden?

FOTO: H.U. TRACHSEL

WESTside überspringt eine wichtige Hürde.

Baubewilligung in erster Instanz mit Auflagen erteilt.

WESTside, der Initialzündler der Brünnen-Gesamtüberbauung, hat einen grossen Schritt nach vorn gemacht: Am 14. August 2003 hat der Regierungstatthalter die Baubewilligung für das weit herum bekannte WESTside-Projekt von Daniel Libeskind erteilt. Mit Auflagen: Das Verkehrs- und Parkplatzregime ist restriktiver ausgefallen. Zur Freude des Quartiers und der Umweltverbände.

Der Berner Regierungstatthalter, Alec von Graffenried, hatte seit Frühjahr 2003 ein Riesendossier zu wälzen: Die Baubewilligungsunterlagen zu WESTside. Und er hat am 14. August 2003 den Medien seinerseits einen Riesenberg an Papier präsentiert: Seinen positiven Baubewilligungsentscheid auf über 200 Seiten zuzüglich einem Stapel weiterer Dossiers und Berichte. Das Fazit ist aber kurz: WESTside hat laut von Graffenried alle Bedingungen erfüllt, die an ein derartig komplexes Baubewilligungsverfahren geknüpft sind und WESTside kann ohne Bedenken gebaut werden.

Es ist indessen kein Geheimnis, dass das Dossier WESTside nicht nur schlank über die Bühne ging. Hauptkritikpunkt bei den im Juni-Juli 2003 behandelten 17 Einsprachen war nicht etwa die moderne und weltbekannte Architektur von Daniel Libeskind, sondern vielmehr die Tatsache, dass ein derartiges Bauprojekt mit täglich Tausenden von Besuchern auch Verkehr anzieht – und damit Emissionen erzeugt.

Verkehrsmodell mit Ökoauflagen

Der Regierungstatthalter hatte insbesondere die Einwände der Um-

weltverbände stark zu gewichten. Diese verfolgen die neue Methode für die Berechnung von Parkplatz- und Zufahrtenkapazitäten mit kritischen Blicken. Das sogenannte Fahrtenmodell berechnet die zulässigen Verkehrsbelastungen nicht mehr aufgrund starrer Kriterien wie der Nutzungsfläche etc., sondern in einer dynamischen und differenzierten Berechnung der in der Realität möglichen Fahrten. Im Rahmen der Einspracheverhandlungen wurde denn über die Zahl der zugelassenen Fahrten und Parkplätze auch gefeilscht. Die Erwägungen des Statthalters sind

Fortsetzung auf Seite 2

Wohnungsbau parallel zum WESTside.

In Brünnen werden bald auch Wohnungen gebaut.

Brünnen ist vor allem auch eine Wohnüberbauung. In hoher städtebaulicher Qualität soll hier gebaut werden. Ein erstes Baufeld erhält demnächst die Baubewilligung. Für zwei weitere ist der Architekturwettbewerb kurz vor dem Abschluss.

Entscheidend ist der Startschuss für WESTside vor allem auch für das Wohnen in Brünnen. Dereinst – nach der kompletten Fertigstellung im Jahr 2015 – werden in Brünnen rund 2500 Personen wohnen. Gemäss Planung können die ersten Baufelder zeitgleich mit WESTside bezogen werden: Für das Baufeld 6 – angrenzend an den Holenacker – ist das Baubewilligungsverfahren ebenso im Gang. Im Gegensatz zu WESTside ist für die hier geplanten 70 Wohneinheiten kaum mit Einsprachen und Beschwerden zu rechnen, so dass man im Laufe von 2004 mit Bauen beginnen kann.



Blick vom künftigen Standort der S-Bahn-Haltestelle über die Wohnbaufelder von Brünnen Richtung Gäbelbach-Holenacker. Die Wohnquartiere werden harmonisch ineinander übergehen. BILD: DOCUMENTA NATURA

Für zwei weitere Baufelder – die Nummern 8 und 9, südlich anschliessend ans Baufeld 6 – läuft momentan der Architekturwettbewerb, an dem sich über 60 Teams angemeldet hatten. Beide Baufelder weisen mit einer Ausnutzungsziffer von 1,2 eine vergleichsweise hohe Dichte aus. Hier werden also in hoher Bauqualität und im Sinne des haushälterischen Umgangs mit Boden rund 60 Wohnungen gebaut. Bauherrschaft ist die FAMBAU, welche als grosse gemeinnützige Wohnbaugenossenschaft bereits heute, im Raum Bümpliz-Bethlehem ein vielfältiges Wohnungsangebot von über 2600 Einheiten vom Studio bis zur 6-Zimmer-Wohnung sowie über 1900 Park- und Autoeinstellplätze verfügt. Die FAMBAU will auf den Baufeldern 8 und 9 einen Mix von 4,5- und 5,5-Zimmer-Wohnungen bereitstellen. Wohnungen, die vor allem auch für Familien mit Kindern attraktiv sein werden.

Mitte November wird die Jury über das Siegerprojekt entscheiden und dieses dann der Öffentlichkeit auch

vorstellen. Damit wird es möglich, dass man innerhalb der nächsten Monate eine weitere Tranche an Brünnen-Wohnbauten ins Baubewilligungsverfahren geben kann.

Für den Verkauf des Wohnbaulandes der Stadt Bern warten die interessierten Investoren ebenfalls ungeduldig auf das Startsignal für WESTside. Diese Landflächen machen über 40 Prozent des gesamten Wohnbaulandes in Brünnen aus. Demnach kommt ihnen eine sehr wichtige Funktion zu. Das macht die Tatsachen noch deutlicher: Solange WESTside nicht gebaut werden kann, gibt es für weitere Investoren keinen Anlass, sich konkret für den Wohnungsbau zu engagieren. Denn für den Wohnungsbau muss die Autobahn überdeckt sein. Ein Unternehmen wiederum, das bis zum Gesamt-Abschluss auch 3 Jahre lang dauert (vergleiche BrünnenZeitung Nr. 3, download unter www.brueennen.ch).

Mehr zu den Wohnbaufeldern 8 und 9 der FAMBAU unter www.fam-bau.ch

Fortsetzung von Seite 1

ein Kompromiss, mit dem fast alle leben können: Je 3000 tägliche Zu- und Wegfahrten (total also 6000) von Motorfahrzeugen sollen ab der Autobahn A1 ins WESTside toleriert werden, die 1400 Parkplätze dürfen also im Durchschnitt pro Tag nur gut zweimal belegt sein. Die Bauherrschaft wird zudem verpflichtet, die Parkplätze zu bewirtschaften (sprich mit Gebühren zu belegen) und im Falle des Überschreitens weitere flankierende Massnahmen zu treffen.

Bauherrschaft will jetzt vorwärts machen

Trotz dieser Auflagen freuen sich die Bauherrschaft von WESTside und die städtischen Behörden. «Mit seinem Entscheid bestätigt der Regie-

rungsstatthalter, dass wir WESTside im Laufe der Projektierung in Bezug auf seine Qualität noch optimiert haben», freut sich WESTside-Projektleiter Martin Schläppi. WESTside erfülle damit alle gesetzlichen und planerischen Vorgaben, auch jene «strengen Auflagen und Bedingungen der Behörden», welche die Umwelt betreffen. Man habe seitens Bauherrschaft versucht, so weit als möglich den Anliegen der Nachbarn und der Umweltschützer entgegenzukommen. Schläppi zählt die Massnahmen auf: «Zum Beispiel den verstärkten Lärmschutz, das Benutzungsverbot der Parkplätze zu Ruhezeiten, das übergeordnete Parkleitsystem, die rigorose Parkplatzbewirtschaftung und die Begleitung des Fahrtencontrollings

mit einer neutralen Begleitgruppe mit Sanktionsmassnahmen bei Überschreitung der bewilligten Fahrtenzahl». Die Bauherrschaft sei auch bereit, ihren Beitrag zur Förderung und zum Einbezug von WESTside ins Netz des öffentlichen Verkehrs zu leisten, unterstreicht Schläppi.

WESTside-Schiff noch mit kleinem Segel

Für die Leute des WESTside ist deshalb – trotz angekündigter Beschwerden – klar: Man will WESTside realisieren, weil man mit diesem Entscheid des Regierungstatthalters noch sicherer ist, hier ein innovatives und qualitativ hochstehendes Projekt in die Tat umzusetzen. Schläppi ist unmissverständlich: «Wir haben bis-

her über 30 Millionen Franken in die Planung von WESTside investiert, weitere 30 Millionen in den Kauf des Geländes. Wir wollen realisieren und werden alle uns zur Verfügung stehenden Rechtsmittel ausschöpfen, sollte dies notwendig sein.»

Schläppi erklärt das weitere Vorgehen. «Unsere Vorarbeiten in WESTside laufen plangemäss weiter. Vergleichen wir das Projekt doch mit einem grossen Segelschiff: Im Moment sind wir zum Auslaufen bereit, fahren mit relativ kleinem Segel und Motor in Richtung Hafenausfahrt. Die Mannschaft ist bereit, aber nur einige legen im Moment aktiv Hand an. Das wird sich nach Ablauf der Beschwerdefrist, sobald wir die Segel voll setzen, ändern. Immer voraus-

gesetzt, es treffen keine weiteren Beschwerden ein.»

WESTside ist nicht ein Einzelprojekt, sondern steht in einem sehr engen Zusammenhang zu der Gesamtüberbauung in Brünnen. Entgegen der Meinung einiger WESTside-Kritiker, können ohne WESTside weder die Autobahnüberbauung noch die anderen flankierenden Massnahmen im Gebiet Brünnen realisiert werden. Und die Wohnüberbauung schon gar nicht. Aus diesem Grund haben sich sowohl die städtischen, als auch die kantonalen Behörden sehr positiv zum WESTside-Entscheid des Regierungstatthalters geäussert (siehe Artikel zur Reaktion von Stadtpräsident Baumgartner, Seite 3, nebenan).



Der Regierungstatthalter, Alec von Graffenried, erläutert den Medienschaffenden seine Bedingungen für die WESTside-Bewilligung.

BILD: H.U. TRACHSEL



WESTside-Projektleiter Martin Schläppi freut sich: «Wir machen jetzt in Brünnen vorwärts».

BILD: H.U. TRACHSEL

«Von der WESTside-Baubewilligung ist alles abhängig!»

Stadtpräsident Klaus Baumgartner will in Brünnen Taten sehen.

Die städtischen und kantonalen Behörden sind froh um den WESTside-Entscheid für die Baubewilligung. Denn sie haben als Ziel die Gesamtüberbauung von Brünnen, wie sie das Volk Ende 1999 in Auftrag gegeben hat. Und es ist klar: Ohne WESTside geht in Brünnen gar nichts!

«Ich freue mich sehr darüber, dass jetzt die Baubewilligung für WESTside auf dem Tisch ist. Denn unsere Stadt und der ganze Wirtschaftsraum des Kantons Bern warten auf den Startschuss in Brünnen». Das ist der deutliche Kommentar von Stadtpräsident Klaus Baumgartner zum Baubewilligungsentscheid des Regierungstatthalters.

An der Medienorientierung vom 14. August 2003 redete der Stadtpräsident denn auch Klartext, was er von unnötigen Beschwerden hält, die das WESTside grundsätzlich verhindern wollen. Er habe zwar grosses Verständnis für Befürchtungen der Bevölkerung, die Überbauung könnte zuviel Verkehr und Emissionen bringen. Im Rahmen der Einspracheverhandlungen hätten sich aber sowohl die meisten Einsprecher, als auch die kompetenten Umweltverbände mit der Bauherrschaft über weitere Massnahmen gegen zuviel Verkehr einigen können. Die Qualität von WESTside sei damit zu Recht nochmals verbessert worden.

Weniger Verständnis hat der Stadtpräsident aber dafür, wenn einfach des Verhinderns wegen weiterhin Opposition kommt. Denn man habe jetzt nicht nur eine über lange Jahre gereifte Planung vor sich, sondern auch einen positiven Volksentscheid:



Klaus Baumgartner, Stadtpräsident, steht den Medien zu Brünnen Red und Antwort. Seine Botschaft: «Wir wollen in Brünnen jetzt realisieren, was wir geplant haben.»

BILD: H.U. TRACHSEL

Die grosse Mehrheit der Bevölkerung habe Ende 1999 ganz klar Ja zur Überbauung gesagt, und zwar inklusive WESTside. «Das sind jetzt schon fast vier Jahre her und da kann man als Stadtpräsident schon ungeduldig werden», unterstrich Baumgartner.

Infrastruktur und flankierende Massnahmen

Baumgartner zeigte auch auf, dass alle anderen Vorarbeiten in Brünnen auf guten Wegen sind und informierte über den Stand der Dinge:

- Die Vorbereitungsarbeiten zur **Überdeckung der Autobahn A1** sind so weit fortgeschritten, dass man bei positiven Signalen sofort mit den Arbeiten beginnen kann. Idealerweise wäre das noch in diesem Herbst, damit die WESTside-Grundsteinlegung dann im 2004 wirklich stattfindet.
- Die Massnahmen für den **Lärmschutz entlang der Murtenstrasse** und die Neukonzeption für die Murtenstrasse als Innerortsstrasse können umgesetzt werden. Für

dieses Vorhaben liegt ein genehmigter Strassenplan, der als Baubewilligung gilt, vor.

- Auch die übrigen **Infrastrukturprojekte** und die flankierenden Massnahmen zur Überbauung Brünnen (Lärmsschutzmassnahmen, Umfahrung Niederbottigen usw.) sind in den jeweiligen Bewilligungsverfahren weit fortgeschritten.
- Im Bereich **öffentlicher Verkehr** werden einerseits mit den September-Beschlüssen des Stadtrats

von Bern und des Grossen Rats die Entscheide für das Projekt «Tram Bern West» gefällt. Hier ist mit Baubeginn im Frühjahr 2004 zu rechnen.

- Auch die Projektarbeiten für die **S-Bahn-Haltestelle Brünnen** sind voll im Gange. Die Baubewilligung dafür liegt vor. Für den Doppelspurausbau der S-Bahn im Abschnitt Bümpliz Nord – Niederbottigen ist die Fertigstellung der Plangenehmigungsvorlage in Arbeit (vgl. dazu auch Seite 4).

BrünnenPEOPLE

Weltweiter Erfolg für **Daniel Libeskind**: Der WESTside-Architekt hat zusammen mit anderen prämierten Architekten die Chance, in New York ein neues Wahrzeichen als Ersatz für das World Trade Center zu bauen. Libeskind's Projekt für New York wurde im Rahmen eines internationalen Wettbewerbs prämiert. Damit erhält auch WESTside einen Touch von Internationalität. Die Weltstädte Bern und New York haben damit etwas mehr gemeinsam...



230 Seiten dick ist der am 14. August 2003 vorgelegte Baubewilligungsentscheid des Berner Regierungstatthalters **Alec von Graffenried**. Eine hap-pige Bettlektüre ist das für jene, die zum Wachhalten in der Nacht norma-

lerweise einen Krimi brauchen. Noch mühsamer war wohl aber das Verfassen des Wälzers für von Graffenried, der eigentlich im Juli Ferien hatte und der erst noch gerade wieder Vater geworden ist.



Wegen des grossen Medieninteresses wurde die Medieninfo des Regierungstatthalters in einen grösseren Raum der Staatskanzlei verlegt. Weil es auch bei den Behörden drunter und drüber gehen kann, wartete die Hälfte der Medienleute um 09:15 im dritten, die andere Hälfte im vierten Stock. Zum Glück hat man es aber gemerkt, und zwar noch vor Beginn der Konferenz...



Thomas Gerber, Präsident des Gäbelbachvereins, bringt in Sachen Brünnen und Tram Bern West einiges auf den Punkt: Das WESTside werde so oder so gebaut, schrieb Gerber in einem Leserbrief, auch wenn der Gäbelbachverein auch keine Freude am Mehrverkehr habe, der durch die Überbauung Brünnen entstehe. Es sei aber zu begrüssen, dass die Bauherrschaft im Rahmen der Einspracheverhandlungen Zugeständnisse für eine weitere Reduktion der Fahrten gemacht habe. Priorität habe deshalb umso mehr der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, unterstreicht der Quartierpräsident. Deshalb sei Tram Bern West «für die Agglomeration und den Kanton Bern wichtig und nötig, auch wenn es viel Geld kostet. Wer das Projekt ablehnt, trägt zu einer

Zunahme des motorisierten Individualverkehrs bei. Die Wohnquartiere in Bümpliz und Bethlehem müssen davor bewahrt werden.»



Es gibt Leute mit Gottvertrauen: Ein **«Drachentöter aus dem Emmental»** (so apostrophiert eine Tageszeitung den Präsidenten der WESTside-Gegnerschaft) macht nach wie vor Opposition gegen WESTside und will den Beschwerdeweg gehen. Der Mann weiss, wie beschwerlich solcher Wandel auf Erden ist. Denn wer letztlich dabei Haare lassen muss, ist offen – und auch, wer deswegen in den Himmel kommt. Hauptsache, man hat das Opfer auf sich genommen.



Und dann gibt es noch Leute, die nun wirklich alles durcheinanderbringen: In den Publikationen und Verlautbarungen des stadtbekanntem **Jungpolitikern T.F.** werden Argumente gegen Tram Bern WEST und gegen WESTside-Brünnen frischfröhlich durcheinander gemixt. Gegen das Tram ist er, weil er nicht an WESTside glaubt, gegen WESTside, weil er auch gegen den Doppelspurausbau und die Fussgängerunterführung beim Bahnübergang Brünnenstrasse ist, und gegen die öffentliche Finanzierung des Trams wiederum, weil er nicht zu wissen scheint, dass es hier nicht um kurzfristig eingesetzte Budgetgelder geht, sondern um langfristige Investitionen. Kurzum: Dagegen sein ist gar nicht schwer, Argumente haben aber sehr.

Vorteile für das S-Bahn-System.

S-Bahn-Haltestelle Brünnen: Baubewilligung liegt vor.



Stein des Anstosses: Der Niveauübergang über die Brünnenstrasse.

BILD: H.U. TRACHSEL

Dass Brünnen eine eigene S-Bahn-Haltestelle erhält, ist unumstritten. Auch, dass diese im 15-Minutentakt mit dem Bahnhof Bern verbunden werden soll. Bauchweh macht der Doppelspur-Ausbau und die Notwendigkeit, den heutigen Niveau-Bahnübergang an der Brünnenstrasse zu sanieren. Eine Tieferlegung wäre ideal – ist aber unbezahlbar.

Im Gesamtsystem der Berner S-Bahn hat die neue Haltestelle entlang der Bern-Neuenburg-Strecke eine wichtige strategische Bedeutung. Denn mit dem 15-Minutentakt und dem Doppelspurausbau werden die Kapazitäten dieser S-Bahn-Linie insgesamt erhöht und wird die Einbindung der Linie Bern-Kerzers-Neuenburg ins Gesamtsystem der regionalen S-Bahn massiv verbessert. Im Rahmen des

kantonalen Angebotsbeschlusses 2005–2008, der im Frühjahr 2004 im Grossen Rat zur Debatte stehen wird, wird das Berner S-Bahn-System mittelfristig konsolidiert und verbessert.

Arbeiten vorantreiben

Die BLS-Verantwortlichen sind nun in erster Linie daran, die Projekt- und Vorarbeiten für die S-Bahn-Haltestelle in Brünnen voranzutreiben. Die Baubewilligung für die S-Bahn-Haltestelle liegt vor. Im Jahr 2004 ist die Detailplanung sowie die Durchführung des Submissionsverfahrens vorgesehen. Die Realisierung der Haltestelle wird ab Mitte 2005 parallel zur Bautätigkeit von WESTside möglich sein, so dass die Inbetriebnahme gleichzeitig zur Eröffnung von WESTside und der ersten überbauten Wohnbaufelder (Felder 6, 8 und 9) gewährleistet sein wird. So gesehen liegt man bei der BLS-Gruppe in Bezug auf die Haltestelle Brünnen zeitlich im Fahrplan.

Für den Doppelspurausbau der S-Bahn im Abschnitt Bümpliz Nord – Niederbottigen ist die Fertigstellung der Plangenehmigungsvorlage in Arbeit. Die Plangenehmigungsverfügung sollte Mitte 2005 vorliegen, die Realisierung ist – wiederum möglichst parallel zu den Endbauten von WESTside und den ersten Wohnbaufeldern zwischen 2006 und 2007 vorgesehen. Streitpunkt ist und bleibt noch die Frage, wie der heutige Niveauübergang an der Brünnenstrasse gelöst werden soll. Die Brünnenstrasse als Verbindungsstrecke zwischen Bümpliz und Bethlehem ist aus Sicht des Quartiers sehr wichtig. Unter Beibehaltung des Niveauübergangs werden die Bahnschranken beim 15-Minutentakt der S-Bahn (und den nach wie vor hier verkehrenden internationalen Zügen) oft unten sein. Grundsätzlich sind zwei Lösungen möglich:

- Die Tieferlegung der Bahn und damit der direkte Durchgang über die Brünnenstrasse: Es ist klar, dass

diese Lösung die ideale wäre und dass das Quartier sich dafür stark einsetzt. Andererseits haben die Vorabklärungen ergeben, dass diese Variante mindestens zusätzlich 15 Millionen Franken kosten würde. Eine Summe, für die weder der Bund, noch der Kanton und die Stadt oder die Bauherrschaften in Brünnen gerade stehen können.

- Übergang Brünnenstrasse à niveau mit Barrierenanlage: Diese zweite Lösung wird jetzt im Detail evaluiert. Eine Planvorlage für eine à-niveau-Lösung für den Motorfahrzeugverkehr mit gleichzeitiger Unterführung für Radfahrende und zu Fuss Gehende wird bearbeitet.

Mit dieser zweiten – kostengünstigeren und realistischen – Lösung sollte es möglich werden, alle Bedürfnisse des Quartiers für eine optimale Verbindung zwischen Bümpliz und Bethlehem abzudecken. ●

Agenda der Brünnen-Gesamtplanung

- Mitte November 2003: Juryentscheid für die Wohnüberbauung Baufelder 8 und 9 (FAMBAU) liegt vor.
- Mitte 2004: Rechtsgültige Baubewilligungen WESTside und Baufeld 6 liegen vor.
- Mitte 2004: Beginn Überdeckung Autobahn A 1.
- Herbst 2004: Baubeginn WESTside und Baufeld 6
- Ab Herbst 2004: Umsetzung der flankierenden Massnahmen sowie der Umgestaltung Niederbottigen-/Murtenstrasse.

- 2005: Durchführung und Abschluss weiterer Architekturwettbewerbe für Brünnen-Wohnen.
- 2005: Autobahnüberdeckung für WESTside ist realisiert.
- 2006: Fertigstellung Autobahnüberdeckung für Brünnen-Wohngelände.
- 2007: WESTside und Baufeld 6 sind realisiert.
- 2007: S-Bahn-Haltestelle und Anschluss an Netz von BernMobil (Tram Bern West) sind realisiert.
- 2008–15: Weitere Baufelder werden überbaut.
- 2016: Die Überbauung Brünnen ist realisiert.

KONTAKT, INFORMATIONEN, LESERMEINUNGEN

Unter www.brünnen.ch finden Sie alle weiteren Informationen und Links zum Thema Brünnen, Wohnüberbauung, Stadtplanung, Verkehr und Umwelt etc.

Unter www.westside.ch finden Sie Informationen und Links zu WESTside.

Über www.brünnen.ch/kontakte können Sie Fragen stellen und uns Ihre Meinung sagen. Kritik ist willkommen – Sie erhalten immer eine Antwort!

IMPRESSUM

Herausgeberin:
**Neue Brünnen AG,
Postfach, 3321 Schönühl**

Auflage: 80 000, geht an alle Haushalte in der Stadt Bern
Konzept / Redaktion: naturaqua PBK, Bern
Layout: eigenart, Bern
Druck: Bubenbergr Druck- und Verlags-AG

Gastkolumne von
RITA MORF



WESTside – Destination für bleibende Erlebnisse

WESTside ist ein gutes Beispiel für durchdachtes Marketing. Das Angebot geht weit über das eines herkömmlichen Shoppingzentrums hinaus. Einkaufen ist wohl im Migros-Supermarkt, in über 60 Fachgeschäften und Boutiquen und im Baumarkt mit Gartencenter möglich. Vor allem aber Freizeit und Erholung wird im WESTside ganz gross geschrieben: Hauptattraktionen sind das grosszügige Erlebnisbad mit Fitnesscenter und das Mediaplex-Kino mit zehn Sälen. Drei davon haben Tageslicht und können für Kongresse eingesetzt werden. Wichtig für die Positionierung als Kongresszentrum ist das zum WESTside gehörende Hotel mit 170 Zimmern.

Dieser Kombination verschiedener Nutzungsmöglichkeiten liegen fundierte Studien zu Grunde. Allein die Markt- und Standortanalyse mit Bevölkerungsentwicklung, Tourismus, Freizeitverhalten der Bernerinnen und Berner, Kaufkraft etc. füllt einen Bundesordner. Auch Trendforschungs-Studien wurden zu Rate gezogen. Dabei hat die Genossenschaft Migros Aare in ihrer Funktion als Marktleaderin im Detailhandel festgestellt, dass die Aktivität «Einkaufen» in Zukunft an Bedeutung verliert, während die Freizeit- und Erlebnisaktivitäten zulegen. Soll man diese Entwicklungen ignorieren, für falsch erklären oder einfach resignieren? Oder richtet man sich nach den Kundenwünschen und überlegt neue Wege?

Die Genossenschaft Migros Aare hat Weitblick bewiesen und will mit WESTside ein neues Einkaufserlebnis schaffen. WESTside erfüllt alle Kriterien für eine erfolgreiche touristische Destination: optimale Verkehrserschliessung, ein unvergleichliches Freizeitangebot, Kongressmöglichkeiten, kulinarische Angebote für jeden Geschmack und die Möglichkeit, in Ruhe «lädelen» zu können. Selbstverständlich ist Bern als Standort sehr attraktiv (das sage sogar ich als Bündnerin). Deshalb wird eine enge Zusammenarbeit mit anderen Berner Attraktionen angestrebt. Ich bin stolz darauf, dabei mitzuhelfen.

Rita Morf
Leiterin Marketing &
Kommunikation Projekt WESTside