



**Modellvorhaben Waldstadt Bremer  
Visionäre Stadterweiterung für die Hauptstadtregion**

**Josef Estermann**, Urbanist, ehem. Stadtpräsident Zürich  
Mitglied des Beirats Waldstadt Bremer

**Warum engagieren wir uns für die „Waldstadt Bremer“?**

Meine Damen und Herren,

Wenn sich

- der ehemalige Direktor des Bundesamtes für Raumplanung, Prof. Pierre-Alain Rumley,
- der Intendant und Direktor der EXPO 2002 Martin Heller,
- der Doyen von Wüest und Partner, des renommiertesten Beratungsunternehmens für Immobilien, Martin Hofer,
- Prof. Christoph Girot, ETH-Professor für Landschaftsarchitektur
- und der ehemalige Stadtpräsident von Zürich

für ein Berner Projekt stark machen, muss es sich um ein besonderes Projekt handeln.

Die „Waldstadt Bremer“, bei der wir den Wald nicht einfach und unbedacht zu opfern bereit sind und den Akzent trotzdem auf „Stadt“ legen, ist tatsächlich nicht ein übliches, sondern ein gewagtes und zugleich gescheitertes Projekt. Ein Projekt, das sich nur realisieren lässt, wenn sich fast alles ändert: das Problembewusstsein in Behörden und Bevölkerung, die Waldgesetzgebung oder zumindest die Praxis zum Waldgesetz, die Planungspolitik in den Regionen oder wenigstens in der Region Bern, die Verteilungsregeln für den Mehrwert, der aus Planungen erwächst usw. Das Risiko, dass eine solche Reihe von Änderungen nicht bewältigt werden kann, ist erheblich und das Verdienst der Initiantin, der Bauart AG, umso grösser.

Ich möchte Ihnen aus persönlicher Sicht schildern, warum ich dieses Projekt so spannend finde.

**Agglomerationsentwicklung**

Die räumliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte war trotz aller Planung keine nachhaltige Entwicklung. Wir wissen: Die Agglomerationen wachsen ins Land hinaus und drängen es immer mehr zurück. Das Büro Basel der ETH geht im schweizerischen Mittelland deshalb noch von drei „Stillen Zonen“ aus; Zonen, die unter Siedlungsdruck stehen, und wenn der Entwicklungstrend nicht gebrochen wird, in diesem Jahrhundert verschwinden werden.

Zwar gilt seit Jahrzehnten der planerische Grundsatz des „Wachstums nach Innen“. Aber wenn wir das Wachstum der städtischen Gebiete analysieren, dann ging es in den letzten Jahrzehnten eindeutig um ein Wachstum nach Aussen. In der langen Spanne zwischen 1973 und 1998 war die jährliche Zunahme der Bevölkerung auf dem Land ausnahmslos grösser als in der Stadt. Die Stadt griff aufs Land aus und hat sich den ländlichen Rand mal für mal als weiteren Vorortsgürtel einverleibt. (Erst seit 1998 ist die Zunahme der Bevölkerung im städtischen Gebiet leicht grösser als auf dem Land.)

Nach diesem Muster verlief die Entwicklung auch in der Region Bern. Die Region weitete sich zwischen 1980 und 2000 von 36 auf 43 Gemeinden aus. Ihre Bevölkerung wuchs von 322'000 auf 349'000 Einwohner. In der Kernstadt Bern schrumpfte sie gleichzeitig von 145'000 auf 128'000 Einwohner. (Erst seit 2004 weist die Stadt Bern wieder ein kleines Wachstum auf.)

Soweit ein Flash auf die Siedlungsentwicklung.

### *Same same but different – Siedlungsflächenverbrauch*

Wenden wir uns dem Siedlungsflächenverbrauch zu:

Wachstum ist nicht gleich Wachstum. Wachstum nach Aussen hat ganz andere Folgen als Wachstum nach Innen!

Denn in den Grossagglomerationen entfallen auf einen Einwohner oder Beschäftigten 165 m<sup>2</sup> Siedlungsfläche; im ländlichen Raum sind es 478 m<sup>2</sup>, also fast das Dreifache. Oder anders formulierte: ein Bewohner oder Beschäftigter konsumiert auf dem Land mehr als doppelt soviel Gebäudearealfäche und rund dreimal soviel Verkehrsfläche wie ein Bewohner oder Beschäftigter in der Stadt.

Ich habe leider keine Zahlen zum Siedlungsflächenverbrauch innerhalb der Grossagglomerationen gefunden, besitze also keine Zahlen über den Siedlungsflächenverbrauch in der Kernstadt, der Kernzone und den Umlandgemeinden.

Das ARE führt allerdings in seinem Monitoring für den urbanen Raum Durchschnittszahlen für Gross-, Mittel- und Kleinagglomerationen an. Am kleinsten ist der Siedlungsflächenverbrauch pro Einwohner und Beschäftigten in der Grossagglomeration; hier beträgt er (wie angeführt) 165 m<sup>2</sup>; in Mittelagglomerationen sind es bereits 210 m<sup>2</sup> und in Kleinagglomerationen und Einzelstädten 256 m<sup>2</sup>.

Die Differenz zwischen Gross-, Mittel- und Kleinagglomerationen ist plausiblerweise auf die unterschiedliche Dichte in der Kernzone und insbesondere der Kernstadt zurückzuführen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit klafft der Siedlungsflächenverbrauch pro Einwohner oder Beschäftigten zwischen Kernstadt und ländlichem Raum, aber auch zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden noch sehr viel stärker auseinander als jener zwischen Grossagglomeration und ländlichem Bereich.

Fazit: Die Siedlungsfläche wird in der Stadt und insbesondere in Kernstadt und Kernzone wesentlich intensiver (von mehr Personen) genutzt als im ländlichen Raum oder in den Umlandgemeinden. Entsprechend entfällt auf einen Bewohner oder einen Beschäftigten im städtischen Bereich nur ein Bruchteil der Siedlungsfläche, die pro Bewohner und Beschäftigten auf dem Land in Anspruch genommen wird.

### *Same same but different – Verkehrsfolgen*

Wachstum ist nicht gleich Wachstum. Das gilt auch für die Verkehrsfolgen.

Je nachdem, ob das Wachstum auf dem Land oder in der Stadt stattfindet, verändern sich der Motorisierungsgrad der Bevölkerung und ihr Mobilitätsverhalten.

Insbesondere hängt der Motorisierungsgrad mit der Siedlungsdichte zusammen. Allerdings spielen auch kulturelle und Wohlstandsunterschiede eine Rolle. Innerhalb derselben Agglomeration gilt: Je höher die Siedlungsdichte, umso kleiner der Motorisierungsgrad.

Gleichzeitig ist in den Kerngemeinden nicht allein der Motorisierungsgrad kleiner (44.8 gegenüber 54.8 % im ländlichen Raum). Auch die täglich zurückgelegten Wege sind kürzer, nämlich 30,6 statt 40,2 km, und der Anteil der mit dem öV zurückgelegten Wege ist fast dreieinhalb Mal so gross wie auf dem Land.

### *Same same but different – Erschliessungskosten*

Ein letztes Beispiel für die Behauptung: same same but different; Wachstum ist nicht gleich Wachstum und die daraus abgeleitete Folgerung, dass es darauf ankommt, wo das Wachstum stattfindet.

Je dichter die Besiedlung, umso kleiner sind die Infrastrukturkosten pro Kopf der Bevölkerung. Bei verdichteter Bauweise (mit mehr als drei Geschossen) sind nach einer vom ARE in Auftrag gegebenen Studie die Kosten pro Bewohner noch halb so hoch wie in einem Einfamilienhausquartier.

Wo nicht ausgesiedelt, sondern Stadtentwicklung nach Innen betrieben wird, lassen sich die Infrastrukturkosten nochmals senken. Denn es können bereits bestehende Infrastrukturen mitbenutzt werden. Was die Investitionskosten in aller Regel mindert, beschränken sich diese doch auf einen allenfalls notwendigen Kapazitätsausbau.

Die Kernagglomeration und insbesondere die Kernstadt sind im Durchschnitt dichter überbaut als die Umland- oder gar die periurbanen Gemeinden. Ein Teil der Groberschliessung ist regelmässig bereits erstellt. Folglich fallen die Infrastrukturkosten pro Bewohner im Kernbereich in aller Regel entschieden tiefer aus als in den Umlandgemeinden oder am Siedlungsrand.

Das muss auch die unter Finanzdruck stehenden Gemeinwesen interessieren. Denn die Groberschliessung wird normalerweise vom Gemeinwesen finanziert oder wenigstens mitfinanziert.

Ich fasse die Überlegungen zur allgemeinen Siedlungsentwicklung und ihren an Beispielen erläuterten Folgen zusammen:

Die urbanen Gebiete wachsen hauptsächlich am Rand — und ins Land. Wachstum aber ist nicht gleich Wachstum. Am Rand ist der Verbrauch an Siedlungsfläche – pro Einwohner und Beschäftigten – um ein Mehrfaches grösser als in der Kernagglomeration. Auch sind, um nur zwei Beispiele zu nennen, die Verkehrsfolgen am Rand wesentlich ungünstiger und die Infrastrukturkosten pro Bewohner (und damit auch die Belastung der öffentlichen Hand) erheblich höher als im Kerngebiet.

### *Nachfrage nach Wohnungen und Arbeitsflächen in der Kernagglomeration*

Lassen sie mich einen zweiten Flash auf das Bedürfnis bzw. die Nachfrage nach Wohnungen und Arbeitsplätzen in den Kernagglomerationen werfen. Denn es gibt in der "urban sprawl debate" Vertreterinnen und Vertreter, die das Wachstum am Rand mit Präferenzen in der Bevölkerung erklären. Woraus dann gefolgert werden müsste, dass es in der Kernagglomeration am entsprechenden Bedürfnis fehle.

Wie schon die Bodenpreise, aber auch die Leerstandsquoten zeigen, besteht sowohl ein Bedürfnis wie auch eine Nachfrage nach Wohnungen und Arbeitsflächen in der Kernagglomeration. Das ARE hat allerdings nachgewiesen, dass die Bauzonenreserven umso knapper sind, je grösser ein Ort und je zentraler er ist (Raumentwicklungsbericht 2005). So sind die Bauzonenreserven pro Einwohner in Grosszentren fünfzehn Mal kleiner als in ländlichen periurbanen Gemeinden. Noch grösser sind sie in Agrar- und in touristischen Gemeinden. Gleichzeitig ist das Wohnungsangebot in Kernstädten und Kernagglomerationen häufig nicht bedürfnisgerecht. Verschiedenste Untersuchungen – in Zürich und Bern zum Beispiel – belegen, dass in den Zentren Mittelstandwohnungen und insbesondere heutigen Standards entsprechende Familienwohnungen fehlen.

Die Planungsgremien der Region Bern gehen davon aus, dass die Bevölkerung in der Region Bern bis 2020 um 6 Prozent zunehmen wird. Auch wenn die Areale, die sich für eine innere Verdichtung eignen, genützt werden, wird für den grössten Teil der Stadterweiterung auf

heute noch nicht eingezontes, in der Landwirtschaftszone liegendes Land ausgegriffen werden müssen.

Wenn auch die Kernstadt, anders als in der Vergangenheit, an der Bevölkerungszunahme der Region partizipieren und im Gleichschritt mit der Region, also ebenfalls um 6 Prozent, wachsen soll, bedeutet dies, dass in den nächsten 10 Jahren 6'400 Wohnungen erstellt werden müssen, 2'600 allein, um bei einem weiteren Anstieg der Wohnfläche pro Kopf nicht an Bevölkerung zu verlieren. Will die Stadt überproportional wachsen, nur schon, um die Verluste seit 1980 wettzumachen, erhöht sich die Zahl der neu zu bauenden Wohnungen auf 8'800.

Für beide Szenarien sieht die Stadt Bern vor, weit über die heutige Stadtgestalt hinaus ins Landwirtschaftsgebiet vorzudringen. Sie schlägt dafür, neben attraktiven Baugebieten in Bern Ost (Vierfeld, Hintere Schosshalde, Wittigkofen), ein grösseres neues Baugebiet in Bern West vor.

Lassen sie mich entre parenthèses anmerken: Vertreterinnen und Vertreter der Kernstädte sind heute oft schon froh, wenn die Bevölkerung nicht mehr schrumpft, und erst recht, wenn sie etwas wächst. Aber soll das urbane Gebiet nicht weiter ausufern, ist ein proportionales Wachstum auch im Kerngebiet das Minimum dessen, was erreicht werden müsste.

### **Neustadt Bremer**

Damit habe ich mich jetzt, vielleicht schon zu lang, beim Allgemeinen aufgehalten und rücke nun endlich zur „Neustadt Bremer“ vor.

#### *Erweiterung des Länggassquartiers*

Die Neustadt Bremer käme, 15 Gehminuten vom Hauptbahnhof Bern entfernt, in einen 1,4 km langen und 200 bis 300 m breiten Waldstreifen zu liegen, einen Waldstreifen, der sich auf seine ganze Länge an die Bremgartenstrasse andocken liesse. Sie würde damit das Berner Länggassquartier – eines der lebendigsten Quartiere der Stadt Bern, das unmittelbar über dem Rand der Altstadt ansteigt; in dem sich auch die Universität befindet; und an dessen östlichem Rand das Inselspital liegt – sie würde das Länggassquartier um diesen Waldstreifen vergrössern.

#### *Es geht auch um den Wald*

Der entsprechende Waldstreifen soll aber nicht einfach geopfert werden, weil es in der Region Bern und in der Stadt Bern an potentiellen Siedlungsflächen fehlte.

Die Berechnungen der regionalen und städtischen Planungsgremien zeigen zwar, dass für ein Anwachsen der Region um die prognostizierten 6,1 Prozent unweigerlich auf Gebiete ausserhalb des engeren Perimeters der heutigen „Stadt“ ausgegriffen werden muss; auch dann, wenn die Chancen zur inneren Verdichtung tatsächlich und prioritär wahrgenommen werden.

Das Wachstum der Region um die prognostizierten 6,1 Prozent wird somit auf jeden Fall aktive Böden kosten; Landwirtschaftsland, das sich heute zu einem guten Teil in der Landwirtschaftszone befindet. Ginge es also darum, den Verlust an Biodiversität abzuschätzen, müsste man alternativ Wald gegen Fruchtfolgeflächen ausspielen.

Doch geht es bei der Neustadt Bremer nicht nur um Stadterweiterung, sondern auch um den Wald; um seine Erholungs- und Erlebnisqualität, insbesondere für die Bevölkerung im Länggassquartier. Denn der Waldstreifen dieser künftigen Neustadt Bremer ist ein Streifen nur deshalb, weil er von der sechsspurigen Autobahn A1 vom Bremgartenwald abgeschnitten wird. Seitlich wird er zudem von den beiden Autobahnzubringern Forsthaus und Neufeld

flankiert. Sowohl der für die Stadterweiterung vorgesehene Waldstreifen, als auch der jenseits der Autobahn gelegene Bremgartenwald sind massiv belärmt. Und der Zugang zum Bremgartenwald erfolgt durch drei Nadelöhre: über eine Strassenüberführung und zwei Fussgängerstege.

Das Projekt „Wald-„ bzw. „Neustadt Bremer“ sieht eine 1 km lange Autobahnüberdeckung vor. Sie dämmt den Lärm, gewinnt die sprichwörtliche „Waldesruhe“ zurück und schafft, statt schmaler Überführungen über die Autobahn, einen dem Waldrand folgenden 1 km langen (zusätzlichen) Grün-, Spazier- und Erholungsraum, der mit dem Wald verbunden wird.

#### *Entwicklungspotenzial, Siedlungsflächenverbrauch, Verkehrsfolgen, Infrastrukturkosten*

Die genauen Analysedaten liegen zwar noch nicht vor. Aber es lässt sich schon heute absehen, dass das Projekt „Wald-„ oder „Neustadt Bremer“ ein Entwicklungspotenzial besitzt, welches von alternativen Standorten nur schwer erreicht werden kann.

Seine Nähe zur grösstmöglichen Zahl von Arbeitsplätzen und zu den zentralen Einrichtungen der Region (Universität und Inselspital sind nur Beispiele) und seine Anbindung an den kommunalen, regionalen und interregionalen öffentlichen und privaten Verkehr sind einzigartig. Dabei besteht der Grossteil der Erschliessungen bereits. Auch die vielfältigen Möglichkeiten zum Anschluss, zur Verzahnung und Verschmelzung mit dem bestehenden Quartier sind kaum zu übertreffen. Kurz: es ist in der Region und in der Stadt Bern kein Standort auszumachen, der bei gleichem oder auch nur ähnlichem Potenzial eine vergleichbare Qualität besässe.

Das Projekt soll, dem Ort entsprechend, eine innerstädtische Dichte aufweisen. Siedlungsdichte und Erreichbarkeit stellen die entscheidenden Faktoren für den Siedlungsflächenverbrauch pro Bewohner und Beschäftigten dar. Sie wirken sich auf den Motorisierungsgrad, die tägliche Wegdistanz, den Anteil des Langsamverkehrs und den Gebrauch des öffentlichen Verkehrs aus.

Auch hier würde ich die These aufstellen, dass die Verkehrsbedürfnisse, die eine Stadtentwicklung auslöst, an keinem anderen Standort in der Region Bern geringer sein dürften und dass sie wohl nirgends effizienter und mit bescheideneren Mitteln befriedigt werden können.

Schliesslich wird die enge Verzahnung mit dem bestehenden Quartier auch bei den Infrastrukturkosten zu Buche schlagen. Die Haupteinschliessung erfolgt durch die bereits bestehende Bremgartenstrasse. Schon heute führen drei Buslinien bis zur Bremgartenstrasse durchs Länggassquartier. Sie stellen direkte Verbindungen zum Hauptbahnhof und zur Altstadt her. Die Neustadt Bremer kommt zudem zwischen die bestehenden Autobahnan-schlüsse Forsthaus und Neufeld zu liegen.

#### *Reserven für zentrale Einrichtungen im Länggassquartier*

Die Neustadt Bremer zieht nicht nur Nutzen aus dem Länggassquartier. Sie stärkt es auch, indem sie für eine breite und durchmischte Bevölkerung Wohnen erstellt und für die wachsenden zentralen Einrichtungen im und am Rande des Länggassquartiers in nächster Nähe Entwicklungs- und Erweiterungsflächen anbietet. Sie nimmt damit Druck auch von den Wohnungen im bestehenden Quartier.

Die Neustadt Bremer ist ein Zukunftsprojekt. Es wird nicht von heute auf morgen erstellt werden. Auf fünfzehn, zwanzig Jahre hinaus aber werden sowohl die Universität als auch die Spitäler im und beim Länggassquartier die Bedürfnisse einer wachsenden Region über das in den Erweiterungen von heute berücksichtigte Mass hinaus decken müssen. Die Neustadt Bremer schafft die in enger Verbindung zu den heutigen Standorten stehenden Möglichkeiten dazu.

### *Musterstadt*

Schliesslich soll die Wald- oder Neustadt Bremer nicht irgendeine Stadterweiterung, sondern in verschiedenster Hinsicht modellhaft, vorbildlich, musterhaft sein.

Sie soll nicht nur ein Projekt der 2'000-Watt-Gesellschaft sein und alle Synergien nutzen, die seine Lage anbietet: zum Beispiel die Abwärme der benachbarten Kehrrichtverbrennungsanlage.

Vielmehr soll sie sich auch um eine sorgfältige und sensible Verzahnung von Natur und Stadt bemühen, beispielsweise wertvolle Baumgruppen in ihre Siedlungen integrieren, Fassaden und Dächer begrünen, Lebensräume für Fauna und Flora schaffen – und zusätzlich, als unabdingbare Voraussetzung für eine Rodungsbewilligung, weit über ihren Perimeter hinaus zur stadtökologischen Aufwertung des Länggassquartiers, ja der Stadt beitragen.

Die Neustadt Bremer ist auch ein sozialintegratives Projekt. Wie in allen Kernstädten fehlt es in Bern an Familienwohnungen. Als eng mit der Natur verzahnte Stadt am Wald bietet die Stadterweiterung im Bremer eine ideale Wohnlage für Familien. Im Neuquartier werden eine soziale Durchmischung und der Abbau von Defiziten im heutigen Bestand angestrebt (u.a. mangelt es etwa auch an Studentenwohnungen).

Die Neustadt Bremer legt nicht zuletzt Wert auf eine sorgfältige architektonische Gestaltung.

### Meine Damen und Herren

Es sprechen viele Argumente für die „Waldstadt Bremer“. Um eines aber kann es nicht gehen: Darum, in den Agglomerationen den Wald zu opfern und das Waldgesetz auszuhebeln. Doch soll der Gesamtrahmen der Ökologie aufgespannt werden. Es soll der Wald zu seinem Wert wertgeschätzt werden (mehr, als das bei Verkehrsprojekten oft der Fall ist). Gleichzeitig darf er aber auch nicht ausnahmslos allen anderen Werten übergeordnet werden.

Das Projekt Wald- oder Neustadt Bremer ist ein mutiges Projekt. Denn es kann nur verwirklicht werden, wenn es von der Öffentlichkeit in verschiedenen Schritten gutgeheissen wird. Gleichzeitig verlangt es der Öffentlichkeit ein alles andere als selbstverständliches Differenzierungsvermögen ab. Dieses in breiten öffentlichen Diskussionen zu schaffen ist eine erste Herausforderung.

Die zweite ist nicht kleiner. Das Projekt Wald- oder Neustadt Bremer kann nur als regionales Projekt verwirklicht werden. Die Stadtentwicklung nach Innen erreicht ihr Ziel nur, sofern auch ein Verzicht am grünen Rand eingehandelt werden kann. Dafür braucht es einen Ausgleich nicht nur bei der Biodiversität. Es gilt auch, die Verzichtsleistungen der Gemeinden am Siedlungsrand abzugelten. Wer seine Landschaft grün erhält, soll ebenfalls an der Entwicklung der Region und dem Mehrwert, der dabei geschaffen wird, partizipieren können. Also müssen, was schon lange ansteht und noch nirgends konsequent umgesetzt wurde, Planungen und Planungsgewinne auf eine regionale Ebene angehoben werden.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Josef Estermann

15.01.2010, Referat im Forum Swissbau Real Estate anlässlich der Swissbau 2010