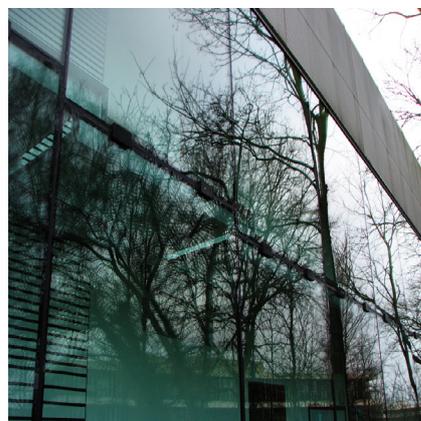
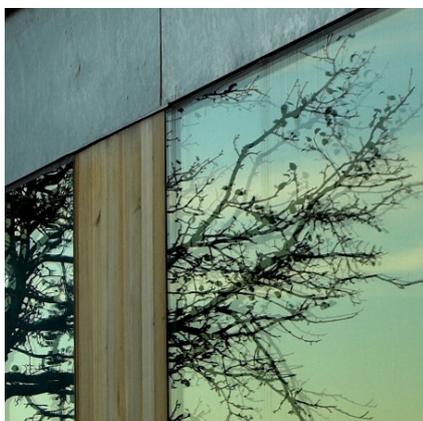
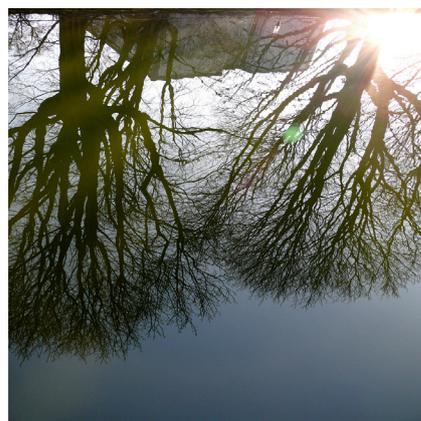
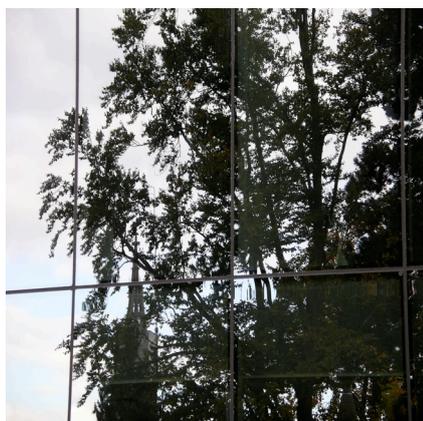


Waldstadt Bremer

Kurzfassung Machbarkeitsstudie



Ziele der Machbarkeitsstudie

Die Machbarkeitsstudie untersucht unter verschiedenen Aspekten die konkrete Realisierbarkeit des Stadterweiterungsprojekts Waldstadt Bremer. Besonderes Augenmerk gilt dabei den Auswirkungen des Projekts hinsichtlich Zersiedelung und Verkehrsaufkommen im Vergleich mit andern möglichen Bauvorhaben in der Stadt und der Region Bern. Die vorgeschlagene Stadterweiterung stellt in städtebaulicher und politischer Hinsicht eine äusserst komplexe Aufgabenstellung dar, die Schweiz weit seit ihrer Lancierung grosse Beachtung fand und immer wieder Anlass gab zu grundsätzlichen und kontroversen Diskussionen nicht nur in Fachkreisen, sondern auch in der Politik und der Bevölkerung.

Mit der Machbarkeitsstudie werden nicht nur die Vor- und Nachteile der vorgeschlagenen Stadtentwicklungsidee untersucht, sondern auch auf breiter Ebene die Voraussetzungen geklärt und die Bedingungen evaluiert, unter welchen eine Realisierung überhaupt möglich ist. Dabei stehen die umfassende Interessenabwägung im Rahmen der grossen raumplanerischen Herausforderungen der Schweiz genauso im Zentrum wie die Schaffung von politischer und gesellschaftlicher Akzeptanz für das Vorhaben im lokal-regionalen Rahmen.

Die strategische Machbarkeitsstudie beleuchtet das Projekt Waldstadt Bremer sowohl aus der Makrosicht sowie der Mikrosicht. Sie gibt die notwendigen Antworten auf die entscheidenden Risiko- und Erfolgsfaktoren, die mit der Umsetzung verbunden sind. Die strategische Machbarkeitsstudie erlaubt gleichzeitig, die Risiken und Chancen der Stadterweiterung einzuschätzen. Sie liefert die Basis für eine vertiefte Gesamtinteressenabwägung und stellt damit eine zentrale Entscheidungshilfe für Politik und Behörden dar, um einen Grundsatzentscheid hinsichtlich Weiterverfolgung oder Ablehnung des Projekts treffen zu können. Mit dem Projekt Waldstadt Bremer suchen die Initianten bewusst Ideen, wie die Blockaden überwunden und Interessengegensätze harmonisiert werden können. Das Projekt versteht Nachhaltigkeit als Leitfaden und damit als integralen Bestandteil des gesamten Planungs-, Realisierungs- und Betriebsprozesses.

Modellvorhaben

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat Waldstadt Bremer im Juni 2008 als Modellvorhaben für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung ausgewählt. Mit dem Modellvorhaben soll abgeklärt werden, ob und unter welchen Bedingungen sich der Bremerwald als Siedlungsentwicklungsstandort profilieren kann. Es soll eine Machbarkeitsprüfung und Gesamtinteressenabwägung für das Projekt Waldstadt Bremer durchgeführt werden. Hierfür wird eine Abwägung aller Faktoren mit übergeordneter Betrachtungsweise vorgenommen. Das Modellvorhaben wurde Anfangs 2011 abgeschlossen.

Kernthemen

Im Rahmen des Modellvorhabens haben sich aus Makro- und Mikrosicht folgende Themenbereiche als Hauptpunkte der Machbarkeitsprüfung herauskristallisiert:

- Die Betrachtung des Projektes im regionalen Kontext
- Die Betrachtung der Stadterweiterung im städtischen Kontext
- Die Erfüllung der Voraussetzungen für eine Waldrodung
- Die technische Realisierung der Autobahnüberdeckung und deren Finanzierung
- Die Grundstückverfügbarkeit
- Die Akzeptanz des Projektes bei Bevölkerung und Politik

Projektparameter

Um die Analyse der Machbarkeit vornehmen zu können, wurden bestimmte Projektparameter festgelegt. Für die Machbarkeitsstudie wurde von folgenden Annahmen ausgegangen:

Bevölkerung:

- Auf der Perimeterfläche von 43ha soll Wohnraum für 6000 bis 8000 neue Einwohner entstehen, dies entspricht 2500 bis 4000 neuen Wohnungen
- Die Stadterweiterung bietet Raum für 4000 bis 8000 neue Arbeitsplätze

Dichte:

- Es wird von einer Ausnutzungsziffer von 1.5 ausgegangen, dies entspricht einer mittleren Geschossigkeit von fünf bis sechs Geschossen
- In den Randbereichen der Stadterweiterung, bei den Stadteingänge und Autobahnknoten wird für die Arbeitsplatzzone von einer Ausnutzungsziffer von 3 ausgegangen. Dies entspricht einer mittleren Geschossigkeit von sieben Geschossen

Schlussfolgerung

Die Stadterweiterung im Gesamtkontext

Die Beleuchtung der Makro- und Mikrosicht zeigt auf, je grossräumiger und übergeordneter die Betrachtungsebene auf das Projektgebiet gewählt wird, umso offensichtlicher kommt der Nutzen der Stadterweiterung zur Geltung.

Die übergeordnete Betrachtung zeigt offensichtlich, dass Waldstadt Bremer:

- Ein konkreter Beitrag gegen die fortschreitende Zersiedelung ist und eine haushälterische Bodennutzung erlaubt
- Den raumplanerischen Grundsätzen in allen Bereichen entspricht und Antworten auf aktuelle raumplanerische Herausforderung liefert
- Mit dem gezielten Überwinden von gesellschaftlichen Grenzen und unter dem Aspekt einer ganzheitlichen Betrachtung, eine ortsspezifische sinnvolle Stadterweiterung ermöglicht.

In Fachkreisen wird befürchtet, dass mit einer Rodungsbewilligung für Waldstadt Bremer ein Präjudiz auf nationaler Ebene für das Bauen im Wald geschaffen wird.

Die vertiefte regionale Betrachtung (Makrosicht) hat nun gezeigt, dass sich das Projekt Waldstadt Bremer durch eine Reihe von konkreten Besonderheiten und Spezifika auszeichnet, welche diese generelle Angst als sachlich unbegründet erscheinen lässt. Dies insbesondere, weil das Projekt:

- Den Entwicklungsabsichten der Region Bern-Mittelland entspricht und einer vorhanden Baulandnachfrage, von über 400 ha für Wohnen bis ins Jahr 2030, gerecht wird
- Einen entscheidenden Beitrag an eine nachhaltige und konzentrierte Siedlungsentwicklung der Hauptstadtregion Schweiz leistet
- Mehr Wachstum in der Kernstadt ermöglicht als wie bisher in Agglomerations- und ländlichen Gemeinden. Damit im Kontrast zur vergangenen Entwicklung der letzten 40 Jahre und der Trendentwicklung steht
- Das am zentralsten gelegene (neben dem Viererfeld) und eines der grössten potenziellen Siedlungsentwicklungsgebieten in der Region Bern-Mittelland ist

Ein Vergleich von fünf Vorranggebieten anhand von Nachhaltigkeitskriterien für die Siedlungserweiterung als Testgebiete (Waldstadt Bremer, Bern West, Muri Saali-Melchbühl, Münchenbuchsee Hofwil, Belp Stücklimatt) zeigt auf, dass die zentralst gelegenen potenziellen Siedlungsentwicklungsgebiete am nachhaltigsten sind. Bern West schneidet zusammen mit Waldstadt Bremer am besten ab.

Weiter zeigt die regionale Betrachtung, dass eine Umsetzung des Projektes Waldstadt Bremer in der Region Bern-Mittelland erlaubt:

- Auf periphere, dezentral gelegene Baulandeinzonungen, mit einer schlechteren Erschliessungsqualität für ÖV und MIV, zu verzichten
- Die Baulandeinzonungen beziehungsweise den Bodenflächenverbrauch pro Person um das zwei- bis vierfache zu reduzieren. Dies entspricht einer Reduktion des Baulandes, für Wohnbedarf in der Region Bern-Mittelland bis ins Jahr 2030, von rund 25%
- Das regionale und städtische Verkehrsnetz unterdurchschnittlich zu belasten. Verglichen mit anderen Siedlungsentwicklungsstandorten werden pro Person zwei- bis dreimal weniger Fahrten durch den motorisierten Individualverkehr erzeugt

Die Waldstadt Bremer im städtischen Kontext

Auch die Betrachtung im städtischen Kontext zeigt, dass eine Umsetzung des Projektes Waldstadt Bremer entscheidende Vorteile hat. Die neue, an das bestehende Länggassquartier angrenzende Siedlung würde für die Stadt Bern:

- Die ehrgeizigen Entwicklungsabsichten mit einer Bevölkerungszunahme auf 140'000 Einwohnerinnen bis ins Jahr 2020 zu erreichen
- Ein Stadtentwicklungsgebiet mit unvergleichbarer Standortqualität in der Region als Zentrumsstadt anzubieten, das einer Marktnachfrage entspricht
- Einen neuen Umgang mit dem nördlichen Stadtrand Bern thematisiert und somit ein neues Verständnis des Stadtkörpers schafft
- Langfristig vorgesehene Infrastrukturvorhaben zu beschleunigen und Teilzufinanzieren (Tramlinie in die Länggasse, tangentielle Buslinie), was den Modal Split zugunsten des ÖV-Anteils positiv beeinflusst
- Einen optimalen, langfristigen Entwicklungsraum für den stark wachsenden Gesundheitsbereich (Inselspital, Lindenhofspital) und Bildungsbereich (Universität) zu schaffen

Für das Länggassquartier bedeutet die Stadterweiterung dass:

- Der Waldstreifen entlang der Autobahn dem Projekt Waldstadt Bremer weicht
- Das Quartier Länggasse um 50% wächst
- Durch eine Autobahnüberdeckung der A1 (auf rund einem Kilometer zwischen den Autobahnknoten Forsthaus und Neufeld) eine Stadtreparatur erfolgt

Gleichzeitig bringt das Projekt Waldstadt Bremer für das traditionelle Länggassquartier eine Reihe entscheidende Vorteile im Hinblick auf die künftige Entwicklung als attraktiver, lebenswerter und eigenständiger Stadtteil von Bern. Insbesondere erlaubt das Projekt:

- Den Wohnanteil im Stadtteil langfristig zu halten
- Die bestehende Infrastruktur zu nutzen, fehlende und überlastete zu ergänzen (Schulen, Kinderbetreuung, Versorgungsnutzungen)
- Länggassprägenden Institutionen (Universität, Inselspital, Lindenhofspital, Sportanlagen) den nötigen Entwicklungsspielraum zu bieten
- Die Erschliessung des öffentlichen Verkehrs massgebend auszubauen, die Realisierung einer Tramlinie zu beschleunigen und den Stadtteil mit direkten Linien, und somit ohne Umsteigebeziehungen, an verschiedenen Entwicklungsschwerpunkten anzubinden
- Die negativen Auswirkungen eines wahrscheinlichen 8-Spur-Ausbaus der Autobahn A1, im Rahmen der Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetzes, zu reduzieren
- Den öffentlichen Raum und Freiflächen aufzuwerten
- Einerseits die Quartierdurchlässigkeit in Richtung Wald zu erhöhen und andererseits die Zugänglichkeit von Wald und Erholungsgebiet entscheidend zu verbessern
- Die ökologische Vernetzung und die Biodiversität zu verbessern und damit die Erlebnisvielfalt zu erhöhen
- Den Bremgartenwald bis zur Aare als Erholungsraum qualitativ aufzuwerten (Lärm, Waldrodungsersatz)

Fazit: Insgesamt zeigt die vertiefte Abklärung der wesentlichen Risikofaktoren auf Ebene Mikrosicht, dass das Projekt Waldstadt Bremer entscheidende Vorteile gegenüber allen aktuell geplanten und diskutierten Vorhaben hat und dass die Machbarkeit grundsätzlich gegeben ist. Die eigentlichen Risikofaktoren sind:

- Die Waldrodung
- Die Autobahnüberdeckung
- Die Verkehrserschliessung
- Die Grundstücksverfügbarkeit
- Die Finanzierbarkeit

Frage Waldrodung

Eine Ausnahmegenehmigung für eine Rodung ist aus wichtigen, objektiven und raumplanerischen Gründen nach Theorie, Praxis und Rechtsprechung zulässig.

Die Standortgebundenheit für die Stadterweiterung ist aufgrund der lokalen Voraussetzungen und den Rahmenbedingungen des Projektes gegeben:

- Einerseits ermöglichen sie erst die positiven raumplanerischen Auswirkungen
- Andererseits weisen sie eine rechts- und grundeigentümerspezifische Konstellation auf, die bewirkt, dass der Planungsmehrwert hauptsächlich für Vorhaben in den öffentlichen Interessen verwendet werden kann

Die positiven raumplanerischen Auswirkungen Waldstadt Bremer sind von öffentlichem Interesse und überwiegen in einer Güterabwägung die Interessen der Walderhaltung durch:

- Die konzentrierte Siedlungsentwicklung
- Den geringeren Bodenflächenverbrauch pro Person
- Einen minimalen quantitativen und qualitativen Landwirtschafts- beziehungsweise Fruchtfolgeflächenverlust
- Ein geringes Verkehrsaufkommen mit minimalen Auswirkungen auf das regionale und städtische Verkehrsnetz
- Einen Modal Split mit hohem ÖV-Anteil
- Seine indirekten positiven Auswirkungen auf Landschaftskörper und Ökologie

Der Rodungersatz bewirkt auch für den Wald langfristig einen Mehrwert und kurzfristig zumindest eine ausgeglichene Bilanz, da:

- Der zu rodende, vom Stammwald abgetrennte, Waldstreifen zu 50% eingebunden in einen Landschaftskörper aufgeforstet wird. Der Realersatz entsteht an einem neuen Ort sowie, entgegen der vorher durch die Autobahn getrennten Situation, im Bezug zu bestehendem Wald
- Im gleichen Umfang Ersatzmassnahmen im und um den Bremgartenwald erfolgen
- Zusätzliche ökologische Ausgleichsmassnahmen zugunsten von Natur und Landschaft vorgenommen werden, bis ein klarer Mehrwert für den Wald nachweisbar ist. Zurzeit ist ein Rodungersatz vorge-

sehen, der den rechtlich geforderten Ersatz mindestens verdoppelt und es besteht die Möglichkeit, diesen zusätzlich auszuweiten

Mit der in Aussichtstellung beziehungsweise der Erteilung einer Rodungsbewilligung für das Projekt Waldstadt Bremer ist sicherzustellen, dass dadurch kein Präjudiz entsteht und die Bewilligung als Einzelfall abgrenzbar ist. Eine Rodungsbewilligung ist eine Ausnahmegewilligung, auf die keinen Anspruch auf eine erneute Anwendung in einem vergleichbaren Fall besteht. Ist diese eigentliche Herausforderung der Rechtsprechung gesichert, kann die Befürchtung gegenüber dem Projekt Waldstadt Bremer, dass die zu einem Präjudiz zur Aufweichung des Waldschutzgesetzes wird, überwunden werden.

Eine Inaussichtstellung einer Rodungsbewilligung aufgrund einer Voranfrage beim Kantonalen Amt für Wald (KAWA) setzt von Behördenseiten die Bereitschaft voraus:

- Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung eine gesamthafte Betrachtung anzustreben
- Die Beurteilung einer Stadterweiterung auf strategischer Ebene vorzunehmen, die sich an klar formulierten Zielsetzungen messen lässt und Interpretations- und Entwicklungsspielraum zulässt
- Bei der Beurteilung raumrelevante Kriterien zu berücksichtigen: eine konzentrierte Siedlungsentwicklung, den Bodenflächenverbrauch pro Person, quantitativer und qualitativer Landwirtschafts- und Fruchtfolge- sowie Waldflächenverlust, das generierte Verkehrsaufkommen mit Auswirkungen auf das regionale und städtische Verkehrsnetz, den Modal Split (ÖV-, MIV-Anteil), die Investitions- und Folgekosten, sowie die Mehrwertabschöpfung
- Für eine zeitgenössische Gesetzesinterpretation der aktuellen Gesetzgebung, basierend auf den heutigen Herausforderungen (Problemstellung) in der Raum- und Waldentwicklung, welche eine Waldstadt Bremer ohne Gesetzesänderung zulässt

Die Bereitschaft vom KAWA ist vorhanden, bei einer Rodungsbewilligung den Spielraum zugunsten des Projektes voll auszuschöpfen.

Mehrwert für den Wald

Der Rodungersatz macht von den erfassten Vorinvestitionskosten weniger als 5% beziehungsweise von den Investitionskosten weniger als 3% aus. Dies widerspiegelt, dass nur ein kleiner Teil des Landmehrwertes direkt für Ausgleichsmassnahmen zu Gunsten von Wald, Landschaft und Natur verwendet wird.

Das Verhältnis des im öffentlichen Interesse verwendeten Landmehrwertes ist, zulasten von Verkehrsinfrastrukturbauten zugunsten des Rodungersatzes, leicht zu verschieben.

Werden die Bau- und Betriebskosten für die Autobahnüberdeckung um 30 Mio. CHF reduziert, was 5 % der Gesamtkosten entspricht, oder die Autobahnüberdeckung um 50m gekürzt, erlaubt dies den Rodungersatz auf 50 Mio. CHF zu erhöhen. Dies entspricht einer Verfünfachung des rechtlich geforderten Rodungersatzes. Damit können die Ausgleichsmassnahmen für den gerodeten Waldstreifen zugunsten von Wald, Landschaft und Natur massiv ausgebaut werden.

Waldstadt Bremer

Kurzfassung Machbarkeitsstudie

Ein grosszügiger Rodungersatz, der einen offensichtlichen und unbestrittenen Mehrwert auch für den Wald zu Folge hat:

- Setzt ein Zeichen zugunsten des Waldes
- Setzt in der nächsten Umgebung der Stadt Bern beträchtliche finanzielle Mittel zur Aufwertung von Natur und Landschaft frei
- Erleichtert den Entscheid zur Erteilung einer Rodungsbewilligung
- Erhöht die Akzeptanz für die Stadterweiterung bei Bevölkerung und Quartier
- Ist ein Schritt in eine nachhaltige Entwicklung

Autobahnüberdeckung A1

Die technische Machbarkeit der Autobahnüberdeckung der A1 ist gegeben für:

- Eine Autobahnüberdeckung auf einer Länge von einem Kilometer
- Eine Verbreiterung auf 10 Fahrspuren in zwei Tunnelröhren (8-Spur-Ausbau, durchgehende Ein- und Ausfahrtspur)
- Eine Autobahnabsenkung bis 8.50m, für einen ebenerdigen Übergang

Die Planungs- und Bauzeit ist mit der Umsetzung Waldstadt Bremer kompatibel. Baubeginn von Autobahnüberdeckung und Stadterweiterung fallen zusammen.

Die Baukosten von rund 400 Mio. CHF sowie die Betriebskosten bis zu 30 Jahren werden über den Landmehrwert finanziert.

Die Lösungsansätze und die Annahmen wurden durch das ASTRA als machbar und realistisch beurteilt.

Verkehrerschliessung

Die Verkehrerschliessung der Stadterweiterung ist mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und bei einem Modal Split mit einem geringen Anteil des motorisierten Individualverkehrs von rund 15% gewährleistet.

Die Stadterweiterung bedingt den Bau einer Tramlinie und den Ausbau von städtischen Buslinien. Die Realisierung der langfristig vorgesehenen Tramlinie in die Länggasse wird beschleunigt. Das autoarme Mobilitätsverhalten ist aufgrund der Nähe zum Hauptbahnhof und Stadtzentrum sowie der guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ein realistisches Ziel. Die Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr im lokalen Netz sind stark begrenzt und setzen ein neues Mobilitätsverhalten voraus.

Das lokale Strassennetz sowie die Autobahn A1 können den Mehrverkehr aufnehmen. Das städtische und regionale Strassennetz wird, im Vergleich mit allen anderen potenziellen Siedlungsentwicklungsstandorten der Region, pro Person entschieden geringer belasten.

Grundstückverfügbarkeit

Die Verfügbarkeit des Grundstücks für eine Stadterweiterung ist gewährleistet. Die durch die Grundeigentümer definierten Bedingungen ermöglichen die Amortisation der Infrastrukturkosten über den Landmehrwert.

Waldstadt Bremer

Kurzfassung Machbarkeitsstudie

Die Burgergemeinde Bern stellt das Grundstück unter folgenden Bedingungen im Baurecht zur Verfügung:

- Die Burgergemeinde beteiligt sich nicht an Planungs- und Investitionskosten
- Der Baurechtszins basiert auf dem Verkehrswert des umgezonten Areals, abzüglich der Infrastrukturkosten (Rodungersatz, Autobahnüberdeckung, Erschliessung)
- Der minimale Baurechtszins basiert auf dem aktuellen Landwert
- Keine Mehrwertabschöpfung durch die Stadt und den Kanton die nicht wieder in das Gebiet zurückfliesst
- Ein entsprechender Entscheid ist durch den kleinen Burgerrat sanktioniert.

Die Rahmenbedingungen erlauben die nötigen Infrastrukturkosten über den Landmehrwert zu finanzieren. Aufgrund der umfangreichen Infrastrukturkosten kommt dies einer Mehrwertabschöpfung von über 80% gleich. Dies bedeutet, dass der grösste Teil des Landmehrwertes zugunsten der Öffentlichkeit ausfällt.

Finanzierbarkeit

Die Finanzierbarkeit Waldstadt Bremer ist grundsätzlich gegeben. Eine Rückfinanzierung der Vorinvestitionskosten erscheint, unter bestimmten Bedingungen, in einem Zeitraum von 50 Jahren realistisch.

Die nötigen Investitionskosten werden über den Landmehrwert finanziert:

- Aktueller Landwert von rund 4.5 Mio. CHF, 10 CHF/m²
- Zukünftiger Landwert von 500 Mio. - 695 Mio. CHF, 1'200-1'600 CHF/m²
- Vorinvestitionskosten 600 Mio. CHF
bestehend aus: Rodungersatz 20 Mio. CHF
Autobahnüberdeckung A1 (Baukosten) 400 Mio. CHF
Baulandbereitstellung 180 Mio. CHF
- Betriebskosten Autobahntunnel (30 Jahre, 5.7 Mio CHF/a) 170 Mio. CHF

Eine Amortisation der nötigen Vorinvestitionskosten ist in rund 50 Jahren gegeben, was der Hälfte einer heute üblichen Baurechtsperiode entspricht:

- Bei einer Kapitalverzinsung zu einem reduzierten Zinssatz von 2,5%, wie für Infrastrukturprojekte der öffentlichen Hand gängig, der gesamthaft erfassten Vorinvestitionskosten
- Bei einer Kapitalverzinsung zu einem marktüblichen Zinssatz von 4% und Vorinvestitionskosten von bis zu 500 Mio. CHF

Mit der Umsetzung Waldstadt Bremer werden Infrastrukturbauten und Aufwertungsmassnahmen, die im öffentlichen Interesse liegen, realisiert. Dank dem Projekt werden Massnahmen früher in Angriff genommen und finanziert als geplant. Deren Finanzierung oder Mitfinanzierung über das Projekt Waldstadt Bremer zieht nach sich, dass der Planungsgewinn abgeschöpft wird und der Öffentlichkeit zugute kommt. Diese Form von Mehrwertabschöpfung findet keinen Vergleich bei anderen Siedlungsentwicklungsgebieten und ist in der Schweiz einzigartig. Vom Nutzen der Stadterweiterung profitiert die Bevölkerung somit indirekt, sowohl im Stadtteil als auch in der Region.

Fazit

Die Analyse der Machbarkeit Waldstadt Bremer aus der Makro- und Mikrosicht zeigt, dass die Stadterweiterung bezüglich Landschaft, Siedlung und Verkehr den Grundsätzen einer nationalen, nachhaltigen Raumplanung entspricht und auf regionaler, und städtischer Ebene positive Auswirkungen hat.

Für das Projekt Waldstadt Bremer zeigen sich zwei wesentliche Herausforderungen:

- Auf nationaler Ebene besteht die Gefahr, dass Waldstadt Bremer zu einem Präjudiz bezüglich Waldrodungen werden könnte, was zu verhindern ist
- Aus lokaler Sicht ist der Verlust des Waldstreifens für die Länggasse beträchtlich, auch wenn er sich in einem grösseren Kontext relativiert

Die vertiefte Abklärung der entscheidenden Risikofaktoren zeigt, dass die Machbarkeit Waldstadt Bremer grundsätzlich gegeben ist:

- Eine Ausnahmegewilligung für eine Waldrodung ist möglich
- Die Autobahnüberdeckung ist machbar und finanzierbar
- Die Erschliessung ist gewährleistet
- Die Grundstückverfügbarkeit ist gegeben
- Die Finanzierbarkeit ist mit gewissem Restrisiko über den Landmehrwert gesichert

Damit das Strategieziel des Gemeinderates „Waldstadt Bremer ist Realität“ erreicht werden kann, bedingt, dass:

- Ein positiver Grundsatzentscheid zum Projekt Waldstadt Bremer die Planungsphase auslöst
Umzonung und Planungsinstrumenten an der Urne im 2016 zugestimmt wird
- Die Realisierung 2016 in Angriff genommen wird

Die Realisierung Waldstadt Bremer in diesem Zeitraum setzt einen klaren politischen Willen für die Umsetzung der Stadterweiterung voraus.

Die Umsetzung Waldstadt Bremer setzt von Politik, Behörden, Fachkreisen, Interessenorganisation und Bevölkerung folgendes voraus:

- Eine Bereitschaft zum Dialog und eine sachliche Diskussion basierend auf Fakten
- Sich aktuellen Herausforderungen zu stellen
- Über Eigeninteressen hinweg zu schauen
- Offenheit für eine gesamtheitliche Betrachtung

Nachtrag

oder was wäre, wenn die Waldstadt Bremer nicht gebaut würde?

Der Verzicht auf das Projekt Waldstadt Bremer hätte folgende Konsequenzen.

Auf nationaler Ebene:

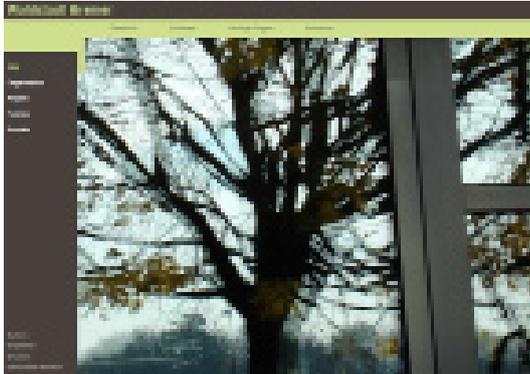
- Ein Zeichen gegen die Zersiedelung wird nicht gesetzt
- Die aktuelle Gesetzgebung schafft kein mögliches Präjudiz, hat aber auch eine für einen bestimmten Ort zugeschnittene und sinnvolle Siedlungsentwicklung verhindert. Sei es weil sie auf diesen speziellen Einzelfall nicht zugeschnitten ist oder weil sie aus einer anderen Zeit mit einer abweichenden Problematik stammt
- Die Entwicklung der Region Bern-Mittelland und der Stadt Bern liegt weiterhin bei der ungünstigen Trendentwicklung der vergangenen Jahrzehnte. Zudem:
 - Findet das Bevölkerungswachstum von über 6% trotzdem statt
 - Erfolgt die Siedlungsentwicklung weniger nachhaltig und konzentriert
 - Wächst die Bevölkerung in den Kern- und Agglomerationsgemeinden weiterhin stärker als in der Zentrumstadt Bern
 - Erfolgen die Baulandeinzonungen peripherer an Orten mit einer geringeren ÖV-Erschliessungsqualität und mit den entsprechenden Folgen für den Modal Split
 - Werden für die Nutzungen der rund 7000 neuen Einwohnerinnen und 7000 Beschäftigten zwei- bis viermal mehr Boden verbraucht. Dies entspricht einer zusätzlichen Versiegelung von 40 bis 120 ha, welche voraussichtlich zu Lasten von Fruchtfolgefläche erfolgt, was einen sechsfachen Fruchtfolgeflächenverlust bedeutet
 - Wird das regionale und städtische Strassennetz, pro Person, mit zwei- bis dreimal mehr Fahrten durch den motorisierten Individualverkehr belastet
- Entwickelt sich die Stadt Bern dezentral am Stadtrand weiter

Das Länggassenquartier bleibt in seiner Ausgestaltung bestehen, während sich die Region hauptsächlich am Rande bewegt. Dadurch wird im weiträumigen Lebensraum das Länggassenquartier beeinflusst:

- Der Wohnanteil wird weiter sinken
 - Die Länggasse erhält ihre Tramlinie oder eine tangentielle Buslinie Jahrzehnte später, was die positiven Auswirkungen dieser neuen ÖV-Infrastrukturen auf den Modal Split verzögert
 - Mit dem 8-Spur-Ausbau der Autobahn A1 erfolgt keine Autobahnüberdeckung. Der Waldstreifen wird etwas schmaler
- Der Bremgartenwald bleibt in seiner heutigen Form bestehen. Durch die nicht vollzogene Stadtreparatur sind die Auswirkungen des Autobahnausbaus spürbarer. Die Trennwirkung und Lärmbelastung wird grösser sein. Erholungssuchende erreichen den Wald von der Stadt her über wenig attraktive Autobahnbrücken.

Waldstadt Bremer

Kurzfassung Machbarkeitsstudie



FÖRDERVEREIN WALDSTADT BREMER
c/o Bauart Architekten und Planer AG
Laupenstrasse 20, 3008 Bern

mehr Infos unter:
www.waldstadtbremer.ch