

Waldstadt Bremer: Beurteilung des Projektes aufgrund der Machbarkeitsstudie vom Mai 2011

September 2011, revidiert März 2012

1. Einleitung

Ziel dieses Berichtes ist es, dem Vorstand der GSL Entscheidungshilfen zu liefern bezüglich Beurteilung des Projektes Waldstadt Bremer. Argumente pro und contra sollen aufgezeigt werden. Er soll ausserdem zeigen, dass die GSL zu diesem Projekt Stellung beziehen muss. Er soll auch als Lesehilfe dienen für die Lektüre des Berichtes. Offene Fragen, Unklarheiten sollen aufgezeigt werden.

2. Eckwerte des Projektes

- Bau eines neuen Quartiers in Zentrumsnähe für 6000 – 8000 Einwohner und 6000 Arbeitsplätze.
- Überdachung der Autobahn auf einer Länge von 1000 m, ev. 600 m Länge zwischen Autobahnknoten Neufeld und Forsthaus und Ausbau auf 8 bzw 10 Spuren.
- Neubau einer Tramlinie Bahnhof – Waldstadt durch die Länggasse
- Ausbau einer Buslinie als Tangentialverbindung auf der als Boulevard und Hauptverkehrsachse zu gestaltenden Bremgartenstrasse.
- Finanzierung der Infrastrukturkosten (Rodung, Rodungersatz, Autobahnüberdeckung, Tram) durch eine Mehrwertabschöpfung (heutiger Wert des Bodens Fr. 10.60/m²; zukünftiger Wert des Bodens 1200 – 1600 Fr./m², wodurch ein Mehrwert von 500 – 690 Mio Fr. generiert werden kann.
- Erstellungskosten der Gebäude 1.7 – 2.5 Mia CHF
- Der Zeitplan sieht vor: Volksentscheid zur Umzonung 2015, Realisierung 2016 – 2030, wobei gleichzeitig mit Rodung, Überbauung, Erschliessung und Überdachung begonnen werden soll.

3. Die Hauptkapitel des Berichtes

Im ersten Teil des Berichtes (S. 4 – 62) präsentieren die Initianten ihr Projekt, ihre Ideen. Im zweiten Teil (S. 63 – 143) lassen sie es durch Fachautoren und – autorinnen auf ihre Machbarkeit hin kritisch prüfen. Im dritten Teil (S. 148 – 156) schliesslich fassen die Initianten diese Prüfung zusammen, vergleichen sie mit ihrem Projekt und kommen zum Schluss, dass es machbar ist.

Kapitel, Seite	Inhalt	Kommentar, meine Meinung	Offene Fragen	Argumente pro	Argumente contra
Projektidee S. 4-6					
Einleitung S 8 - 13	Projektinitiative, Projektentwicklung, Projektorganisation, Machbarkeitsstudie	Breit abgestützte Trägerschaft; Einbezug wichtiger Institutionen und Fachleuten; positive Einstellung der BG Bern			
Makrosicht S 16 - 31 (Einbettung der Stadterweiterung in die Region, Stadt und Stadtteil)	In der Schweiz Baulandreserven am falschen Ort, nicht dort, wo Nachfrage am grössten; Bevölkerung Berns soll von 122'000 auf 140'000 steigen bis 2020. Siedlungs- und Verkehrsflächen im Vergleich (Schweiz, Region, Stadt); Baulandbedarf . Arbeitsplatz-Entwicklung; Bauzonenreserven Waldstadt Bremer (43 ha), Viererfeld (16 ha), Bern West (60 ha) sind die wichtigsten Vorranggebiete. Fruchtfolgeflächen sind zu schonen, Waldverlust weniger wichtig. Nördlichen Stadtrand umgestalten. Autobahnüberdeckung und bessere Zugänglichkeit Grosser Bremgartenwald = Stadtreparatur. Chancen für die Länggasse: Mix wohnen und arbeiten auch längerfristig gewährleistet. Wohnungen für Uni- und Spital-Mitarbeiter.	Detaillierte Darstellung, dass der Flächenbedarf pro Kopf bei Bauten in Zentrumsnähe klein ist. Aus meiner Sicht: ökologischer Wert von Wald ist grösser als von Fruchtfolgeflächen (S. 28) Nördl. Stadtrand hat sich bisher organisch an die Wald = Siedlungsgrenze angepasst. Stadterweiterung nach Norden ist unorganisch, aufgesetzt. Präjudiz Kehrlichtverbrennung und Feuerwehr unverkennbar.	Auszonungen wo S.29? Flächenbedarf S. 27 unklar. Synergien mit Länggass-Quartier, welche? Freiflächen und Wald als Erholungsraum aufwerten wie S.31?	Haushälterischer Umgang mit dem Boden; Autobahnauffahrten nahe; Zentrumsnähe; Kurze Wege; Wenig MIV, viel öV; Viel Velo und zu Fuss Wohnungen für Uni- und Spitalmitarbeiter (zukunftssträchtige Branchen)	Verlust von Waldfläche in Stadtnähe; Gefährliches, unerwünschtes Präjudiz für die Lockerung der Rodungsbewilligungs-Praxis in der Schweiz; mit dem heutigen Waldgesetz nicht vereinbar
Mikrosicht S. 35 – 42 (Zielbilder, Denkanstösse zur Gestaltung der	Nachhaltiger und gesamtheitlicher Denkansatz – Leitbild (Park auf der Autobahnüberdeckung, übergreifende Parks von der Länggasse in den neuen Stadtteil,	Kapitel ziemlich dünn, lässt viel offen. Bezüglich Walbodennutzung: entweder ist das Projekt modellhaft oder einmalig. Die			

Kapitel, Seite	Inhalt	Kommentar, meine Meinung	Offene Fragen	Argumente pro	Argumente contra
Stadterweiterung)	hauptsächlich Wohnnutzung, Arbeitsnutzung bei den Autobahnknoten, öV und Langsamverkehr rtg. Bahnhof ausbauen, MIV rtg. Autobahnknoten) – Ideenfächer für die Ausgestaltung aufspannen (Struktur Länggasse übernehmen und alte Eichen und Föhren stehen lassen, neue Strukturen mit Waldinseln, Hochhäuser im Parkwald) – Strategie (verdichtete Stadterweiterung in zentraler Lage statt Zersiedelung, im Einklang mit der 2000-Watt-Gesellschaft, ungehinderter Waldzugang, bezüglich Bauen auf Waldboden visionär, modellhaft und doch einmalig, schafft kein Präjudiz)	beiden Begriffe schliessen sich aus. Ein überbauter Wald ist keine <i>erneuerbare Ressource</i> mehr S. 42			
Konzept (Arbeitshypothese) Landschaft S. 45 - 51	Aufwertung des Grossen Bremgartenwaldes als Naherholungsgebiet bis zur Aare durch Bildung eines stufigen Waldrandes – Umwandlung der bestehenden Bestockung in Eichenbestockung – Offenhalten von Flächen - Revitalisieren von Waldgewässern – bessere Zugänglichkeit und weniger Lärm dank Autobahnüberdeckung – Besucherlenkung. Freiräume vernetzen im neuen Stadtteil und Länggassquartier – Lineare Grünräume im Länggass-Quartier schaffen – Waldelemente im neuen Stadtteil schaffen – Oberflächenwasser des neuen Stadtteils als Gestaltungselement nutzen und durch den Waldboden versickern lassen.	Viele gute Ideen, die auch in Übereinstimmung stehen mit der Stossrichtung des Regionalen Waldplanes 2003 – 2017.	Wer trägt die Mehrkosten der Waldbewirtschaftung Gibt es Platz im Länggassquartier für lineare Grünräume? Gibt es Vorbilder für den vorgeschlagenen Umgang mit Meteorwasser?	Aufwertung des Bremgartenwaldes als Naherholungsgebiet; neue Grünräume im Länggass-Quartier	Mehrkosten für die öffentliche Hand
Konzept (Ar-	Chancen für die Länggasse (Ent-	Es wird der Versuch unter-	Ist die angestrebte AZ	Bauen in Zentrumsnähe	

Kapitel, Seite	Inhalt	Kommentar, meine Meinung	Offene Fragen	Argumente pro	Argumente contra
beitshypothese) Siedlung S. 52 - 56	lastung Nutzungs- und Siedlungsdruck, bessere Auslastung bestehender Strukturen, Erleichtert Ausdehnung Inselspital und Uni). Dichte: Angestrebte Ausnutzungsziffer AZ Wohnen > 1,5 und arbeiten > 3.0, dh. 6 resp 7-geschossige Bauten. Umfang der Stadterweiterung: 6 – 8000 Einwohner, 4 – 8000 Arbeitsplätze, 2500 – 4000 neue Wohnungen; dh. die Bevölkerung wächst mit der Stadterweiterung im Vergleich zum heutigen Länggassquartier um ca. 50 %. Stadtbild: markante Stadtkulisse an den Autobahnknoten; urbane Strassenräume; weiche grüne Innenhöfe Öffentlicher Raum: Stadtparks und Höfe mit uneingeschränkter Zugänglichkeit begleiten die Besucher/Bewohner von der Länggasse in den Wald	nommen, mit Zahlenvergleichen darzustellen, dass das neue Quartier bezüglich AZ und Personendichte vergleichbar ist mit anderen zentrumsnahen Quartieren. Trotzdem: Ich kann mir nicht recht vorstellen, wie die Überbauungen effektiv aussehen werden.	vereinbar mit den im Kapitel Konzept <i>Landschaft</i> vorgesehenen Ideen? Wird die neue Überbauung eher wie die Länggasse oder wie der Gäbelbach aussehen?	erlaubt eine dichtere Überbauung als sie in zentrumsferneren Gebieten realisiert würden. Eine Grossüberbauung ermöglicht die Umsetzung visionärer städtebaulicher Ideen eher als kleinere Überbauungen	
Konzept (Arbeitshypothese) Verkehr S. 57 - 58	Hohe Durchlässigkeit für Langsamverkehr. Gleich lange Wege zu öV-Haltestellen wie zu den Parkhäusern. Fahrzeugsharing an Verkehrsknoten. 1 neue Tramlinie Länggasse. 1 neue Buslinie Bremgartenstrasse. Ausbau der Autobahn auf 8 Spuren.	Kurz und prägnant.		Beschleunigte Realisierung folgender Verkehrsmassnahmen: Tramlinie, Busverbindung, Ausbau Autobahn.	
Machbarkeit und Auswirkungen					

Kapitel, Seite	Inhalt	Kommentar, meine Meinung	Offene Fragen	Argumente pro	Argumente contra
Risiko- und Erfolgsfaktoren (Bauart) S. 62	Risikofaktoren: Waldrodung – Autobahnüberdeckung – Grundstückverfügbarkeit – Politische Akzeptanz Erfolgsfaktoren: Modellcharakter – Regionale Bedeutung – Gesamtheitliche Betrachtung – Mitwirkung und Partizipation	Sehe ich auch so.			
Waldrodung und Standortgebundenheit (Josef Estermann, Urbanist, Zürich) S. 63 - 67	Aus raumplanerische Gründen überwiegen die Interessen an der Waldrodung diejenigen an der Walderhaltung. Die relative Standortgebundenheit ist zu bejahen. Wald verdient nicht höheren Schutz als Fruchtfolgeflächen . Wichtige raumplanerische Grundsätze für die Zweckentfremdung von Fruchtfolgeflächen sind Erschliessungsgüte, Nutzungsdichte, hochwertige Umsetzung. Alle drei Kriterien werden im Bremer in hohem Masse erfüllt. Gründe für positive Standortgebundenheit sind Nähe zu Spitälern und Uni, zwei Wachstumsbranchen. Die Qualität des Waldstreifens zwischen Wald und Autobahn ist als gering einzuschätzen, auch wenn die Qualität des Waldes für die Erteilung einer Rodungsbewilligung unerheblich ist. Die Autobahnüberdeckung wird hier dem Projekt angelastet, anders als bei der Überdeckung Entlisberg im Kanton Zürich, wo Bund und Kanton die Kosten übernommen haben. 4 al-	Fundiertes Gutachten des ehemaligen Zürcher Stadtpräsidenten. Er untersucht primär die Frage der Standortgebundenheit. Der Experte geht nicht ein auf die Gefahr eines unerwünschten Präjudizes. Er geht auch nicht ein auf den nach Gesetz geforderten Realersatz, resp. Ersatzmassnahmen. Es gibt zunehmend Druck von Seiten der Landwirtschaft und von der Raumplanung, den strengen Waldschutz zu lockern. Ich bin überzeugt, dass die Bewilligung dieses Projektes einen Dammbbruch zur Folge hätte. Soweit ich es erkennen kann, steht Estermann ziemlich allein da mit seiner Meinung.	Wald ist explizit gemäss Verfassung geschützt, anders als Fruchtfolgeflächen. Die Verfahren sind strenger. Es werden Ersatzmassnahmen verlangt. Lässt sich nicht dadurch der Wille des Gesetzgebers ablesen, den Wald besser zu schützen als die Fruchtfolgeflächen? In den laufenden Revisionen des Waldgesetzes auf Stufe Bund und Kanton wird explizit am strengen Waldschutz im Mittelland festgehalten, nur die Ersatzauffortungspflicht wird gelockert. Lohnt es sich, den in weiten Kreisen der Bevölkerung anerkannten Grundsatz eines rigoro-	Bremer ist ein sehr geeignetes Objekt, um einen Paradigmawechsel bezüglich Waldschutz im Mittelland zu diskutieren.	Es ist zugleich ein Spiel mit dem Feuer mit kaum überblickbaren Konsequenzen

Kapitel, Seite	Inhalt	Kommentar, meine Meinung	Offene Fragen	Argumente pro	Argumente contra
	<p>ternative geprüfte Standorte schneiden schlechter ab als der Bremer.</p> <p>Nach den in Theorie, Praxis und Rechtsprechung entwickelten Kriterien erscheint eine Ausnahmegewilligung für eine Rodung aus wichtigen, objektiven, raumplanerischen Gründen als zulässig und möglich.</p>		<p>sen (und an sich raumplanerisch erwünschten weil Siedlungen trennendes Element) Waldschutzes aufzugeben, um die Stadterweiterung im Bremer zu ermöglichen?</p>		
<p>Machbarkeit und Auswirkungen - Landschaft (Sabine Gresch, naturaqua) S 68 - 76</p>	<p>„Der Streifen ist Wald, gehört aber weder zum Waldkörper des Bremgartenwaldes noch gehört er zur Stadt.“ Umgang mit diesem Waldstreifen ist von regionaler Bedeutung. Als Ersatz für die Rodung sind Aufforstungs- und Ausgleichsmassnahmen zwingend und führen zu einer Aufwertung der Natur- und Landschaftswerte der Region. Die Überbauung eines Waldareals bietet spezielle Möglichkeiten der Grünraumgestaltung (Altbäume, Baumgruppen im Siedlungskörper). Die Anlage eines Parkes auf der Autobahnüberdeckung ergibt einen fließenden Übergang von der Stadt in den Wald und verbessert das knappe Angebot an Grün- und Freiraumflächen in der Länggasse. Die Biodiversität im neuen Stadtteil wird grösser sein als im Wald.</p>	<p>Sehr wichtiger Erholungswald oder Waldüberbleibsel? Gemessen an der Besucherzahl ist der Waldstreifen sehr häufig begangen, gemessen am Erholungspotenzial ist er nicht wertvoll. Es werden die Möglichkeiten der Gestaltung dieser neuen Bauzone (allzu) rosig dargestellt. Die Auswirkungen des zunehmenden Erholungsdruckes auf den grossen Bremgartenwald und wie damit umzugehen ist, werden nicht erwähnt. Ökologische Aufwertung und Aufwertung als Erholungsraum sind zwei verschiedene Zielsetzungen. Aufwertung des Waldes als Erholungsraum ist als Rodungersatz nicht vorgesehen in der Forstgesetzgebung.</p>	<p>Wie kann die hohe Erwartungshaltung an Ersatzmassnahmen, Aufforstungen, Frei- und Grünraumgestaltung umgesetzt und durchgesetzt werden? Sind die nötigen Flächen überhaupt vorhanden?</p>	<p>Aufwertung von Natur- und Landschaftswerten in der Region (sofern realisierbar!)</p>	
<p>Analyse Landschaft – Landschaftskörper</p>	<p>Raumplanungspolitik Schweiz Motion Hassler will Kulturland schützen, Waldschutz lockern,</p>	<p>Bericht oberflächlich, fehlerhaft, in wichtigen Teilen wenig konkret (Ersatzmassnahmen).</p>	<p>Was ist gemeint mit Landschaftskörper? Geht der Bericht auf</p>		

Kapitel, Seite	Inhalt	Kommentar, meine Meinung	Offene Fragen	Argumente pro	Argumente contra
<p>Waldsicht Bureau Nouvelle Forêt, Freiburg, A. Schnyder S. 77 - 83</p>	<p>Fruchtfolgeflächen erhalten. Erfordert Änderung RPG. Kantone und Gemeinden lehnen mehr Kompetenzen für den Bund ab. 1 m2/s Landverlust, davon zulasten Wald 10 %, Landwirtschaft 88 %, unproduktive Flächen 2 %.</p> <p>Waldpolitik Schweiz Mit Zahlen wird die restriktive Rodungspraxis dargestellt: Schweizweit wurden im Mittel 7.2 ha/Jahr für Hochbauten gerodet. Für Wohnbauten 1.7 ha/Jahr, davon der grösste Teil im Tourismusgebiet (Berggebiet).</p> <p>Beschreibung Wald Bremer (43 ha) Laubwald 60 %, gemischt 23 %, Nadelwald 17 %; viel junger Laubwald (Jungwuchs – Bäume 40 cm); Holz-Vorrat ca. 15'000 m3; jährliche Nutzungsmenge ca. 440 m3; hohe Besucherzahl erschwert Holzerei. Die meisten Besucher durchqueren den Waldstreifen, um in den Grossen Bremer zu gelangen; ergibt hohe Besucherdichte. Gewässerschutzbereich A/u. Heute Lärmschutz wichtig (gegen Autobahn); positive Auswirkungen des Waldes auf das Länggassequartier (Klima, Luftreinigung). Naturschützerische Bedeutung gering.</p> <p>Rodungersatz KAWA fordert mindestens 50 % <i>Realersatz</i>. Vorgesprochen werden z.B. Gäbelbach, Waldarrondierungen im Spilwald, Bremgartenwald, Gebiet Moosbach</p>	<p>Meine Erfahrung ist: es ist schwierig, geeignete Ersatzaufforstungen oder Ersatzmassnahmen zu finden. Vor allem diese Tatsache hält viele Bauherren davon ab, die Option „Bauen im Wald“ überhaupt in Erwägung zu ziehen.</p>	<p>dieses Thema ein, entspricht er den Erwartungen? Falscher Titel? <i>Realersatz</i> in einer anderen Gegend; eigentlich ist gemeint <i>übrige Ersatzmassnahmen</i> (S. 83). Ist der Katalog der Ersatzmassnahmen mit den Behörden abgesprochen?</p>		

Kapitel, Seite	Inhalt	Kommentar, meine Meinung	Offene Fragen	Argumente pro	Argumente contra
	(Bottigenmoos); 50 % Ersatzmassnahmen, wie Umwandlung Fichten in Eichenbestände, stufige Wald-ränder, Revitalisierung von Gewässern, Grünraum in Siedlungen, Aufwertung ausgeräumter Landschaften im Seeland				
Grundstückverfügbarkeit S. 84	BG Bern (Kleiner Burgerrat) ist bereit, das notwendige Grundstück unter nachfolgenden Bedingungen zur Verfügung zu stellen: Abgabe im Baurecht, keine Vorbereitungskosten, progressiver Baurechtszins, min. aktueller Landwert = 10.20 Fr/m ² , Ersatz Forstzentrum, Mehrwertabschöpfung muss in den Projektperimeter oder in die Ersatzmassnahmen für die Rodung fliesen.	Kurz, aber entscheidend. Wohl die wichtigste Seite im Bericht. Ohne diese Basis wäre die Planung chancenlos.	Wie ist der progressive Baurechtszins zu verstehen S. 84?	BG Bern als öffentliche Institution verspricht, dass die angestrebte hohe Planungsqualität eher durchgesetzt werden kann. Der bedeutendste Waldbesitzer im Kanton Bern sagt nicht nein zum Vorhaben.	
Machbarkeit und Auswirkungen Verkehr Metron Bern S. 85 - 106	Fazit (S. 106) Machbarkeit Mit öV gut erschliessbar; Chancen und Zwang zu <i>MIV-armem</i> Mobilitätsverhalten. <i>6 strategische Ansätze:</i> attraktiver öV, Mobilitätshubs, kurze Wege, attraktives Fuss- und Velowegnetz, zielkonforme Nutzungen, Verkehrsinfrastruktur muss beim Einzug der ersten Bewohner bereit sein. Auswirkungen und Handlungsbedarf <i>MIV-Zunahme an den Autobahnknoten + 25%, auf der A1 +2-5%, Knoten müssen ausgebaut werden. öV wird gegenüber heute um 1/3 zunehmen und muss ausgebaut</i>	Umfangreiche, detaillierte Grundlagen zur Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens. Glaubhafte Darstellung, dass die zentrumsnahe Grossüberbauung anderen Standorten überlegen ist. Zwar teuer aber billiger als im periurbanen Raum. Insgesamt fehlen mir die Kenntnisse um die Aussagen zu beurteilen.	Gibt es Vorbilder für die vorgeschlagenen Mobilitätshubs? S. 92. Ist die Realisierung der Verkehrsinfrastruktur in den nächsten 15 Jahren überhaupt denkbar und finanzierbar?	Kurze Wege, wenig MIV, viel öV.	Schwierigere (teurere) Bauerei im überbauten, städtischen Gebiet als auf dem Land (Tram, Bus, Fuss- und Velowege)

Kapitel, Seite	Inhalt	Kommentar, meine Meinung	Offene Fragen	Argumente pro	Argumente contra
	<p>werden (<i>Tram</i> HB-Waldstadt statt Bus Nr.12; Ausbau <i>Bremgartenstrasse</i> zum Boulevard mit Tangentialbus, MIV und Langsamverkehr mit einfachen Querungsstellen, neue <i>Trolleybuslinie</i> HB-Laupenstrasse-Murtenstrasse-Waldstadt).</p> <p>Massiver Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist zwar teuer, aber <i>Kosten-Nutzen-Verhältnis klar besser</i> als im periurbanen Raum. <i>MIV-Anteil mit 27 % sehr tief.</i></p>				
<p>Machbarkeit und Auswirkungen Vekehr; Autobahnüberdeckung Metron Bern S. S107 - 114</p>	<p>Zwischen den Anschlüssen Forsthaus und Neufeld soll die Autobahn verbreitert und überdeckt werden. Es werden verschiedene Varianten diskutiert: Ausbau von heute 6 auf 8 oder 10 Fahrspuren Überdeckung der Autobahn auf 600 oder 1000 m Länge mit zwei richtungsgetrenten Tunnels Absenkung der Fahrbahn um 0 m, max 3m oder max 8,5 m (so verschwindet der Tunnel ganz im Boden). Je nach Variante werden die Baukosten auf 230 – 413 Mio CHF. geschätzt. Die jährlichen Betriebskosten werden auf 3.5 – 5.7 Mio geschätzt oder für 30 Jahre 105 – 171 Mio CHF. Diese Kosten sind gemäss ASTRA von der Waldstadt zu tragen. Realisierungsdauer ca. 10 Jahre.</p>	<p>Kapitel sehr technisch aber wenig übersichtlich dargestellt. Für den Laien ziemlich verwirrend. Autobahnüberdeckung ist für Realisierung der Waldstadt zwingend.</p>	<p>Gibt es in Zukunft 8 oder 10 Fahrbahnen? Was geschieht eigentlich mit der Abluft aus dem Tunnel? Wird diese gereinigt? Lässt sich diese energetisch verwerten? Erhöht oder verringert der Tunnel die Unfallgefahr auf der Autobahn?</p>	<p>Autobahnüberdeckung stellt eine Stadtrepatur dar. Sie erlaubt einen ungehinderten Zugang zum Wald. Reduziert Lärm.</p>	<p>Kostet viel. Produziert hohe Unterhalts- und Betriebskosten. Absorbiert Mittel, die für die übrigen notwendigen Infrastrukturaufgaben fehlen werden.</p>

Kapitel, Seite	Inhalt	Kommentar, meine Meinung	Offene Fragen	Argumente pro	Argumente contra
	<p>Fazit: Die Varianten können als grundsätzlich machbar taxiert werden. Die Basis für eine Weiterentwicklung ist gegeben.</p>				
<p>Machbarkeit und Auswirkung Wirtschaft Wüest und Partner, Zürich S. 115 - 124</p>	<p>Immobilienmarkt: Nachholbedarf im Wohnungsbau, ausreichende Verkaufs-Flächen. Preisniveau für Mietwohnungen 220.-/m². Landwerte für baureifes Land für Miet-Mehrfamilienhäuser ca. 1370.-/m². Der Wert der zu erstellenden Liegenschaften wird auf 1.7 – 2.5 Mia geschätzt.</p> <p>Nachfragepotenzial: die erwartete Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme scheint ein genügendes Nachfragepotenzial für die Waldstadt Bremer zu generieren. Es dürfen aber nicht gleichzeitig weitere Entwicklungsschwerpunkte wie etwa Bern West/Brünnen Süd gefördert werden. Baubeginn 2015 und 20 jährige Bauzeit in mehreren Etappen scheint sinnvoll.</p> <p>Landwertermittlung: dieser wird auf CHF 693 Mio resp 1620.-/m² geschätzt. Der Landwert heute beträgt 10.60/m², resp. 4.54 Mio. Somit ergibt sich ein Mehrwert von 688 Mio.</p> <p>Zahlungsströme über die Zeit: Je nach Parameter (erzielter Landwert, Vorinvestitionen, Betriebskosten etc) variiert die modellierte Zeitspanne zwischen 27 und 156 Jahren. Wichtig sind die Betriebskosten des Autobahntunnels. Wenn diese</p>	<p>Auch hier werden wahrscheinlich die Kosten einen entscheidenden Einfluss auf die Realisierbarkeit des Projektes haben. Bezüglich Finanzierung sind noch viele Fragen offen, zB. Wer finanziert das Tram und den Tunnelbetrieb – Wer finanziert die anderen Vorinvestitionen? – Infrastrukturbedarf für das neue Quartier? Die Realisierung der Waldstadt wird 2 – 3 Mia Franken kosten innert 15 – 20 Jahren. 100 – 200 Mio pro Jahr. Ist das viel? Ist das verkraftbar? Mir fehlen Vergleichsmöglichkeiten.</p>	<p>Welche Entwicklungsschwerpunkte in der Stadt Bern sollen in welcher Reihenfolge gefördert werden? Schluss <i>Fazit</i> fehlt??? S. 124 Darstellung der Kosten unübersichtlich S. 115. Heutiger Landwert 10.20 (S. 84) oder 10.60 (S. 115) ?</p>	<p>Einmalige Möglichkeit einer sachgerechten Mehrwertabschöpfung</p>	

Kapitel, Seite	Inhalt	Kommentar, meine Meinung	Offene Fragen	Argumente pro	Argumente contra
	<p>voll durch die Waldstadt getragen werden müssen, können die Vorinvestitionen nicht innerhalb der Baurechtszeit von 100 Jahren rückfinanziert werden.</p> <p>Offene Fragen: Studie dient als Einstieg in die Wirtschaftlichkeitsanalyse. Nur ein Teil der geschätzten Infrastrukturkosten kann durch die Mehrwertabschöpfung getragen werden.</p> <p>Fazit: Maximales Kostenziel von 500 Mio und ein tiefer Zinssatz sind anzustreben.</p>				
<p>Analyse Vergleichsgebiete, Nachhaltigkeit Novatlantis, Zürich S. 125 - 143</p>	<p>4 Vergleichsgebiete: Bern West (Zentrum) Muri Saali-Melchenbühl (Kernagglo) Münchenbuchsee Hofwil (Agglo) Belp-Stöcklimatt (Agglo)</p> <p>6 Kriteriengruppen Landschaft Siedlung Verkehr Umwelt Gesellschaft Wirtschaft</p> <p>Methodik Anwendung des NAQU-Tools (Nachhaltige Quartierentwicklung von BFE und ARE)</p> <p>Resultate Waldstadt und Bern West voraus und etwa gleich, die übrigen drei im Hintertreffen</p> <p>2000-Watt-Gesellschaft Es soll eine leistungsautarke Siedlung erstellt werden (Minimierung</p>	<p>Kapitel wenig hilfreich. Es handelt sich eher um einen Vorschlag, wie die Nachhaltigkeit geprüft werden könnte. Ich habe den Eindruck, die Berichtverfasser trauen ihren Ergebnissen selbst nicht recht. Mir fehlt auch die Zuordnung nach den Kriterien Ökologie - Ökonomie – Soziales. Einzelne Kriterien sind für mich schwer nachvollziehbar, zB die Gleichstellung von Wald mit Ökoflächen, Nähe zur Autobahn als negatives Kriterium trotz Überdeckung, Nähe zur Kehrichtverbrennungsanlage (bezüglich Energie positiv, bezüglich Immissionen negativ). Jedenfalls genügt dieser Nachweis kaum, die Standortgebundenheit der Waldstadt Bremer zu erhärten.</p>	<p>Ist nicht die Grösse einer überbaubaren Fläche ein wichtiges Kriterium? (Vorteile/Nachteile Grossüberbauung sollten in der Dimension Gesellschaft abgebildet sein). Viele Vorzüge der Waldstadt haben mit der Grösse des geplanten Quartiers zu tun. Was geschieht eigentlich mit der Abluft aus dem Tunnel? Wird diese gereinigt? Lässt sich diese energetisch verwerten?</p>		

Kapitel, Seite	Inhalt	Kommentar, meine Meinung	Offene Fragen	Argumente pro	Argumente contra
	<p>des Energiebedarfs, Gewinnung hochwertiger Energie, Nutzung der Abwärme etc.) Besondere Beachtung ist der Grauen Energie zu schenken, welche in den Baumaterialien steckt (zB. Holz günstig). Zentrumsnähe und Mischung von Wohnen und Arbeiten führen zu kurzen Wegen mit geringen MIV-Werten</p>				
<p>Umsetzung und Fazit Bauart S. 148 - 156</p>	<p>Umsetzung Damit die Waldstadt 2030 gebaut sein kann, muss <i>2011 der Grundsatzentscheid</i> von Behörden und Politik fallen für den Beginn der Planungsphase <i>2015 das Stimmvolk der Umzonung</i> zustimmen <i>2015 – 2030 Bauphase</i> (Stadterweiterung, Verkehrserschliessung, Autobahnüberdeckung gleichzeitig beginnen) Die strategische Machbarkeitsstudie gibt die <i>Meinung der Projektinitianten und der FachautorInnen</i> wider. Verschiedene Fachstellen und Behörden haben die Arbeit begleitet, ohne aber bereits ihre Zustimmung zu geben. Es werden die <i>nächsten Arbeitsschritte</i> für die Gesamtinteressenabwägung und die Planungsphase aufgezeigt. Erfolgskontrolle muss dafür sorgen, dass die hohen Zielsetzungen nicht verwässert werden. <i>Die Rodungsfrage</i> ist entscheidend. Damit kein</p>	<p>Dieses Kapitel <i>fasst das Wichtigste</i> zusammen. Für eine rasche Lektüre eignet es sich deshalb gut. Die Projektinitianten finden in den Aussagen der FachautorInnen eine Bestätigung, dass ihr Projekt machbar ist. Es liegt nun an den Behörden und politischen Instanzen, zu entscheiden. Die Initianten machen Druck, dass rasch entschieden wird. <i>Meine Meinung zur Rodungsfrage:</i> Ich halte die Gefahr eines Präjudizes für einen Dammbbruch bezüglich Rodungsbewilligungen für Wohnzwecke im Mittelland als gross. Es ist das wichtigste Argument, das gegen die Realisierung des Projektes spricht. Entweder ist das Projekt ein Modellfall für das Überbauen von Waldflächen in Zentrumsnähe oder es ist ein Einzelfall, der nicht seinesgleichen findet. Der Forstdienst ist gefordert,</p>	<p>Der Fachbericht Wirtschaft sieht die Finanzierung kritischer als die Projektverfasser. (siehe Anhang S. 207) Haben sich die Projektverfasser bereits für eine Variante der Autobahnüberdeckung entschieden? Wie kommt man auf 1 – 1.4 Mia Baurechtszins? S. 154</p>		

Kapitel, Seite	Inhalt	Kommentar, meine Meinung	Offene Fragen	Argumente pro	Argumente contra
	<p>Präjudiz geschaffen wird, muss das Projekt als klar abgrenzbarer Einzelfall gehandhabt werden. Es ist weiterhin eine umfassende Überzeugungsarbeit zu leisten.</p> <p>Fazit</p> <p>Aus <i>nationaler Sicht</i> erlaubt das Projekt einen von der Raumplanung geforderten haushälterischen Umgang mit dem Boden. In Fachkreisen befürchtet man das Präjudiz der Waldrodung.</p> <p>Aus <i>regionaler Sicht</i> ermöglicht das Projekt die Erreichung der anvisierten Bevölkerungszunahme in der Stadt. Im Vergleich zu 3 anderen potenziellen Baugebieten schneiden Bern West und Waldstadt Bremer am besten ab. Der Wohnbedarf pro Person kann vergleichsweise um das 2 – 4-fache reduziert und die MIV-Fahrten um das 2 -3-fache reduziert werden.</p> <p>Aus <i>städtischer Sicht</i> kann die Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt befriedigt werden, geplante Verkehrsinfrastrukturen werden beschleunigt, Insel und Uni können wachsen.</p> <p>Die Machbarkeit ist gegeben: Ausnahmebewilligung für eine <i>Waldrodung</i> ist möglich <i>Autobahnüberdeckung</i> ist machbar und finanzierbar <i>Erschliessung</i> ist gewährleistet <i>Grundstückverfügbarkeit</i> ist gege-</p>	<p>diese Frage zu beantworten. Es müsste mit einem definierten Kriterienkatalog untersucht werden, ob dieser Einzelfall wirklich gegeben ist, resp. was für Konsequenzen eine Bewilligung haben könnte. Der Bericht hebt hervor, dass hochwertige <i>Ersatzmassnahmen</i> vorgesehen sind. Die vorgesehenen Massnahmen sind aber wenig konkret. Auch diesbezüglich müsste der bisher angewandte Rahmen strapaziert werden, beispielsweise: gelten Aufwertungsmassnahmen zugunsten der Erholung im Wald als Ersatzmassnahmen? Die Frage der <i>Standortgebundenheit</i> ist ganz grundsätzlich zu stellen. Aus raumplanerischer Sicht scheint sie gegeben. Allerdings schneidet im Vergleich Bern West gleich gut ab wie die Waldstadt. Ein Hauptmerkmal des Projektes ist die Grösse der Fläche und das verdichtete Bauen. Das liesse sich auch in Bern West realisieren (60 ha).</p> <p>Die Frage der Mehrwertabschöpfung ist zweischneidig: wenn innerhalb gewisser Kriterien das Überbauen von Wald erlaubt wird, steigt doch der Wert dieses Waldbodens als potenzielles Bauland, und es</p>			

Kapitel, Seite	Inhalt	Kommentar, meine Meinung	Offene Fragen	Argumente pro	Argumente contra
	ben <i>Finanzierbarkeit</i> mit gewissem Restrisiko ist über die <i>Mehrwertschöpfung</i> gesichert.	kann nicht mehr ein vergleichbarer Mehrwert erwartet werden.			