

**Interfraktionelle Interpellation SP, GB/JA!, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Stéphanie Penher, GB/Lukas Gutzwiller, GFL/Melanie Mettler, GLP): WankdorfCity, Entwicklungsphase 2: Masterplan bitte neu überdenken! Wohnquartier statt Dienstleistungswüste**

Am 27. November 2012 präsentierte der Gemeinderat den Masterplan der Burgergemeinde und der Stadt Bern zur Entwicklungsphase 2 des WankdorfCity. Wie bei der momentan in der Realisierung stehenden Planung der ersten Etappe stellt sich die Frage nach einem angemessenen Wohnanteil. Leider waren die Investorinnen und Investoren nicht bereit, bei der ersten Etappe einen namhaften Anteil an Wohnungen zu realisieren. Dies kann nun in der zweiten Phase korrigiert werden.

Der Gemeinderat hat sich bereits am 8. Juni 2011 in der Antwort auf die Interpellation der Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer/Rithy Chheng, SP): «Stopp der Wohnungsnot. Schermenareal: Verzicht auf einen Dienstleistungsgürtel von WankdorfCity bis Ostermundigen?» wie folgt geäussert: «Im Gebiet WankdorfCity besteht die Absicht, eine namhafte Anzahl Wohnungen zu realisieren.»

Auch im Masterplan zur Entwicklungsphase 2 wird festgehalten, dass das Potential für Wohnnutzung vorhanden ist (S. 21). Überraschend ist aber, dass der Masterplan in der favorisierten Variante 1 einen Wohnanteil von lediglich rund 20 % vorsieht und zwar im Segment «Lofts und Kleinwohnungen für mobile Menschen».

Das Gebiet WankdorfCity ist zwischen Autobahn und Eisenbahnachse eingebettet und bildet quasi eine Insel. Zugleich sind alle wichtigen Infrastruktureinrichtungen wie Einkaufen, Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Naherholungsgebiete und ein ausgezeichnetes öV-Netz in unmittelbarer Nähe. Die Lage bietet zudem die attraktive Situation eines kleinen, vom Durchgangsverkehr von vornherein befreiten Quartiers. Durch geschickte Planung des Areals können diese Vorteile die allfälligen Nachteile, wie z.B. Lärm, aufwiegen. So zeigt das Beispiel Schönburg Ost auf, wie mit Standortnachteilen umgegangen werden kann.

Wir stellen auf Grund der Widersprüchlichkeit der Angaben des Gemeinderats folgende Fragen:

1. Was sind die Lehren des Gemeinderats aus der ersten Etappe? Weshalb konnten keine Investoren für Wohnbauten gefunden werden? Welche möglichen weiteren Zielgruppen kommen für den Wohnungsbau in Frage (gemeinnütziger Wohnbau, Stockwerkeigentum, Wohnen im Alter)?
2. Auf dem Gebiet im Eigentum der Stadt Bern und der Burgergemeinde wäre ein Wohnanteil von bis zu 100 % möglich, davon mindestens die Hälfte gemeinnütziger Wohnungsbau. Dies hätte ein Potential von bis zu 2500 Bewohnerinnen und würde zu mehr Steuereinnahmen als bei juristischen Personen führen.
  - a. Sind die planungsrechtlichen Grundlagen vorhanden, damit ein Quartier mit einem Wohnanteil von 80 % entstehen könnte? Welche Massnahmen wären zu ergreifen, damit ein solcher Wohnanteil zu erreichen wäre?
  - b. Wieso verfolgten der Gemeinderat und die Burgergemeinde Bern nicht eine Variante mit einem höheren Wohnanteil? Welche Auswirkungen hätte ein grosses Wohnquartier im Wankdorf auf die Bevölkerungsentwicklung, das Steueraufkommen und die öffentlichen Institutionen (Schulen etc.)?
3. Das Fahrtenmodell im Richtplan Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf ermöglicht mittelfristig zusätzlich 2700 Fahrten/Tag. Mit der vorgesehenen Nutzung von 149'200 m<sup>2</sup> BGF vorwiegend im Dienstleistungssektor wird das Fahrtenaufkommen auf zusätzlich 9700 Fahrten/Tag geschätzt. Das heisst, dass 6300 Fahrten in Zukunft weder ein Kontingent hätten, noch von der bestehenden Verkehrsinfrastruktur aufgefangen werden könnten (siehe Masterplan S. 28).

- a. Wie beurteilt er die Chance, dass das Verkehrsaufkommen auf ein vertragliches und zulässiges Mass reduziert werden könnte, wenn der Wohnanteil auf 80% erhöht würde?
- b. Wie geht der Gemeinderat mit der zu erwartenden Verletzung des Richtplans um?
- c. Welche Massnahmen sieht er vor, falls die im Masterplan favorisierte Variante 1 mit rund 20% Wohnanteil realisiert werden würde?

Bern, 20. Juni 2013

*Erstunterzeichnende: Stefan Jordi, Stéphanie Penher, Lukas Gutzwiller, Melanie Mettler*

*Mitunterzeichnende: Nicola von Greyerz, Gisela Vollmer, Martin Krebs, Annette Lehmann, Lena Sorg, Michael Sutter, Marieke Kruit, Hasim Sönmez, Bettina Stüssi, Silvia Schoch-Meyer, Halua Pinto de Magalhães, Ursula Marti, Yasemin Cevik, Katharina Altas, Regula Tschanz, Cristina Anliker-Mansour, Mess Barry, Leena Schmitter, Lea Bill, Christine Michel, Daniel Klausner, Prisca Lanfranchi, Martin Trachsel, Susanne Elsener, Daniela Lutz-Beck, Rania Bahnan Buechi, Claude Grosjean, Lilian Tobler, Peter Ammann, Sandra Ryser, Michael Köppli, Tania Espinoza*

### **Antwort des Gemeinderats**

*Zu Frage 1:*

WankdorfCity befindet sich in einer Dienstleistungszone, in der Wohnnutzungen grundsätzlich zulässig sind. Im Zuge der Veräusserung der Baurechtsgrundstücke wurden den Investorinnen und Investoren jedoch keine zwingenden Nutzungsvorgaben auferlegt. Den Investorinnen und Investoren stand es frei, die Nutzung nach eigenen Markteinschätzungen festzulegen. Drei der fünf Baurechtsgrundstücke wurden in der Folge von staatsnahen Betrieben (SBB, Post) erworben. Eine weitere Baurechtsliegenschaft wird ab Ende 2014 zudem von der Post vollständig gemietet. Das bedeutet, dass Ende 2014 rund 3 400 SBB- und Post-Angestellte ihre Arbeitsplätze in WankdorfCity beziehen werden. Weitere 800 SBB-Arbeitsplätze sind auf dem ehemaligen „Ewigi Liebi-Areal“ vorgesehen; das entsprechende Baufeld wurde durch die SBB bereits im Baurecht erworben.

Die Tatsache, dass sich die SBB und die Post zum Standort Bern bekennen, ist für den Gemeinderat sehr erfreulich. Zudem entspricht diese Entwicklung den Zielsetzungen des Entwicklungsschwerpunkts ESP Wankdorf, welcher einen hohen Anteil an Dienstleistungsnutzungen vorsieht. Eine Verlagerung von Arbeitsplätzen aus der Innenstadt an die Peripherie kann zudem die Realisierung von innerstädtischem Wohnraum ermöglichen.

Die Gründe, weshalb in der ersten Etappe keine Investorinnen und Investoren für Wohnbauten gefunden werden konnten, sind vielfältig. Im Vordergrund steht die lärmexponierte Lage zwischen Autobahn und Bahntrasse, die aus Sicht des Gemeinderats nicht einfach durch geschickte Planung aufgewogen werden kann. Während nördlich von WankdorfCity die stark befahrene A1 verläuft, befindet sich südlich eine stark frequentierte Eisenbahnachse (u.a. Verbindungen Bern-Zürich, Bern-Thun, diverse S-Bahnen). Es ist zwar richtig, dass das Gebiet WankdorfCity quasi eine Insel bildet, dies hat allerdings auch zur Folge, dass der Perimeter für Wohnnutzungen keine Quartieranbindung aufweist. In der Vermarktungsphase zeichnete sich früh ab, dass die Post und die SBB den Grossteil der Bruttogeschosfläche (BGF) belegen werden. Unter dieser Prämisse war es schwierig für die verbleibende BGF Investorinnen oder Investoren für Wohnbauten zu finden.

Für die Entwicklungsphase 2 wird Wohnnutzung wieder neu beurteilt. Aufgrund der lärmexponierten Lage dürfte Stockwerkeigentum am Markt möglicherweise nur schwierig Aussichten auf Erfolg haben, da Stockwerkeigentümerinnen und Stockwerkeigentümer aus Gründen der Wiederverkaufbarkeit eher ruhige Wohnlagen bevorzugen. Ebenfalls dürften es Familienwohnungen aufgrund der fehlenden Quartieranbindung am Markt schwer haben. Es fehlen Schulen, Einkaufsmöglichkeiten,

Freizeitanlagen in unmittelbarer Nähe. Die erfolgversprechendste Zielgruppe dürfte in einem jungen, urbanen Bereich (Singles und Paare jüngeren und mittleren Alters) zu finden sein. Diese Zielgruppe bevorzugt 1,5 - 3,5-Zimmerwohnungen. Grundsätzlich müssen jedoch die Investorinnen und Investoren aufgrund einer individuellen Markteinschätzung über Nutzungen, Wohnformen und Zielgruppen entscheiden.

*Zu Frage 2:*

Entgegen den Ausführungen in der Interfraktionellen Interpellation ist kein Wohnanteil von bis zu 100 % möglich, da sich das Gebiet WankdorfCity in der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III befindet. In der ES III ist der Wohnanteil auf maximal 50 % der BGF beschränkt. Damit sind die planungsrechtlichen Grundlagen für ein Quartier mit einem Wohnanteil von 80 % nicht vorhanden. Um die planungsrechtlichen Grundlagen zu erreichen, müsste der Perimeter der ES II zugeordnet werden. Hierzu müssten die Lärmimmissionen durch die Realisierung geeigneter Lärmschutzmassnahmen (z.B. Erstellung von Lärmschutzwänden, Überdeckung der Autobahn usw.) markant reduziert werden, was ein gemeinsames Projekt mit der Eidgenossenschaft, der SBB und der Burgergemeinde Bern erfordern würde. Ein solches Projekt, sofern es denn finanzier- und realisierbar wäre, dürfte Jahre in Anspruch nehmen. In dieser Zeit müsste die Vermarktung der Entwicklungsphase 2 sistiert werden.

Der Gemeinderat will gemäss seinen Legislaturrichtlinien 2013 - 2016 bis ins Jahr 2016 Wohnungen oder die planerischen Voraussetzungen für 5 000 neue Einwohnerinnen und Einwohner schaffen. Der Fokus liegt dabei auf Projekten wie Wärbächliweg, Burgernziel, alte Feuerwehrekaserne, Mutachstrasse sowie Stöckacker Süd. Mittelfristig soll zudem das Viererfeld-Mittelfeld eingezont werden und langfristig hält der Gemeinderat Stadterweiterungen im Osten (Saali) sowie im Westen (Brünnen-Süd) für sinnvoll. Der Gemeinderat verfolgt damit eine Wachstumsstrategie.

Aufgrund der genannten Argumente geniesst ein hoher Wohnanteil im Perimeter WankdorfCity aus Sicht des Gemeinderats nicht oberste Priorität. Würde die in der Entwicklungsphase 2 realisierbare BGF (149 200 m<sup>2</sup>) zu 50 % zu Wohnzwecken verwendet, so errechnet sich ein Bevölkerungswachstumspotenzial von zirka 1 000 Personen (relevante Parameter: HNF-Faktor 0.75 / durchschnittliche Wohnungsgrösse 65 m<sup>2</sup> NWF / durchschnittliche Belegungsquote 1,2 Personen). Welche Auswirkungen dies auf das Steueraufkommen sowie auf die öffentliche Infrastruktur hätte, ist prospektiv schwierig zu beziffern. Als einfache Faustregel gilt, dass pro neue Einwohnerin oder neuer Einwohner mit durchschnittlichen Steuereinnahmen von Fr. 3 200.00 pro Jahr für die Stadt gerechnet werden kann.

Im Zusammenhang mit dem neuen Dienstleistungsquartier WankdorfCity wird im Übrigen meist verkannt, dass es bei der Zonenplanung WankdorfCity nicht bloss um die Schaffung neuer Arbeitsplätze geht, sondern auch um den Erhalt bestehender. Bekanntlich steht die Stadt Bern hier in Konkurrenz zu den Wirtschaftsräumen Zürich und Genf/Lausanne. Mit WankdorfCity verfügt die Stadt Bern unbestritten um eines der attraktivsten Areale für eine Raumkonzentration nationaler und/oder internationaler Dienstleistungsunternehmen.

*Zu Frage 3:*

Im ESP Wankdorf gibt es keine vorgeschriebenen grundeigentümergebundenen Fahrtenkontingente. Im Rahmen der Richtplanung ESP Wankdorf wurde jedoch in einer Spezialstudie (Abstimmung Siedlung und Verkehr, Verkehrsgutachten zum Richtplanentwurf 06 vom 30. September 2006) die Fahrtenzahl abgeschätzt. Diese basiert auf einem zum damaligen Zeitpunkt angenommenem Nutzungsmass. Das der Fahrtenberechnung zu Grunde liegende Nutzungsmass bezieht sich auf das mittelfristige Entwicklungspotenzial. Für das langfristige Potenzial an Nutzflächen wurde keine Fahrtenberechnung vorgenommen. Im genehmigten Richtplan ESP Wankdorf vom Janu-

ar 2010 wurde das (mittelfristige) Nutzungspotenzial als behördenverbindlich festgelegt (Richtplan ESP Wankdorf, Seite 12), nicht jedoch die Anzahl Fahrten.

Im Rahmen der Masterplanung WankdorfCity 2 wurde das Fahrtenaufkommen für den gesamten Perimeter WankdorfCity (WankdorfCity 1 + 2) abgeschätzt. Für WankdorfCity 1 wurden die Fahrten für die sich aktuell in Realisierung befindenden Projekte sowie für die potenziell möglichen Nutzflächen ermittelt. Das ermittelte Fahrtenaufkommen bei einem langfristigen Vollausbau von WankdorfCity 1 + 2 ist grösser als die mittelfristig geschätzten Fahrten gemäss Richtplanung. Dieses Erkenntnis ist nicht neu und wurde bei der Realisierung von WankdorfCity 1 (90 000 m<sup>2</sup> BGF für Post, SBB und Dritte) von der Stadt bereits berücksichtigt, indem den einzelnen Baurechtsgrundstücken und damit Bauberechtigten weniger Fahrten zugewiesen wurden bzw. das für die erste Phase abgeschätzte Fahrtenaufkommen auf rund 140 000 m<sup>2</sup> BGF verteilt worden ist (sichergestellt mittels Dienstbarkeitsverträgen).

Zu beachten ist zudem, dass sich die Abschätzung des Fahrtenbedarfs von Wankdorf City auf den langfristigen Vollausbau (259 200 m<sup>2</sup> BGF) bezieht, der wohl erst in rund 30 Jahren erfolgen dürfte. Die ermittelten Fahrten gemäss Richtplanung beziehen sich jedoch auf einen mittelfristigen Horizont, welcher noch nicht von einem Vollausbau von Wankdorf City ausgeht und sich auf eine geringere Nutzfläche bezieht (106 000 m<sup>2</sup> BGF). Damit ist die Realisierung des Baubereichs WankdorfCity 2 der Stadt ab 2015 möglich, umso mehr der Richtplan ESP Wankdorf davon ausgeht, dass bei einer Realisierung des *mittelfristigen* Potenzials der Nutzflächen - und dies wären diejenigen im Baubereich der Stadt - im gesamten ESP-Perimeter die Kapazitäten des Verkehrsnetzes ausreichen. Demgegenüber wird bei der Realisierung des *langfristigen* Potenzials der Nutzflächen - also vorab den Baubereich der Burgergemeinde Bern betreffend - im ESP-Perimeter zu prüfen sein, ob die dazumal bestehenden Verkehrskapazitäten ausreichen, oder ob allenfalls weitere Massnahmen und Ausbauten notwendig sind.

Durch die künftig noch bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr mit zusätzlichen Bus- und Tramverbindungen sowie der bis 2022 geplanten Bahnunterführung Achse Wankdorf Richtung Thun und damit die Entflechtung und Erhöhung der Zug- und Haltefrequenzen an der S-Bahnstation Wankdorf werden planerisch schon heute nachhaltige Vorleistungen erbracht.

Bern, 16. Oktober 2013

Der Gemeinderat