

**Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat****Murtenstrasse: Überbauungsordnung (UeO) Murtenstrasse 10 – 66 (Abstimmungsbotschaft)****1. Worum es geht**

Die Überbauungsordnung (UeO) Murtenstrasse 10 - 66 ermöglicht neue Bauvolumen in der Grössenordnung von etwa 20 000 m<sup>2</sup> BGF in der Dienstleistungszone, sowie den Ersatz bestehender Bauten durch Dienstleistungsflächen in der Grössenordnung von etwa 20 000 m<sup>2</sup> BGF. Es kann mit etwa 500 zusätzlichen Arbeitsplätzen gerechnet werden. Die UeO regelt die Erschliessung des Gebiets und zeigt auf, welche Gebäude erhalten werden sollen und welche nicht.

Die Überbauungsordnung ist den Stimmberechtigten zu unterbreiten.

**2. Grund für die Planung**

Innerhalb eines halben Jahrs reichten 2005 das Inselspital und der Kanton Bern Baugesuche für Neubauten an der Murtenstrasse 50, resp. 46 – 48, ein. Diese Baugesuche werden aus Sicht der Stadtentwicklung begrüsst, haben aber auch klar die Erschliessungsschwierigkeiten auf dem ganzen Areal aufgezeigt. Sie enthalten keine Abstellplätze. Die vorgesehene Erschliessung ab der Murtenstrasse ist nicht möglich. Deshalb konnten die Baugesuche nicht bewilligt werden.

Das Baugesuch Murtenstrasse 46 – 48 geht zudem davon aus, dass ein nach dem Bauinventar der Denkmalpflege schützenswertes Gebäude (Lobhaus) abgerissen werden müsste, was ebenfalls nicht bewilligungsfähig ist.

Aufgrund des Bauzustands etlicher Gebäude an der Murtenstrasse ist in den nächsten Jahren mit weiteren Baugesuchen zu rechnen. Es drängte sich daher auf, eine Planung für den Perimeter Murtenstrasse 10 - 66 durchzuführen.

Anlässlich von Gesprächen mit den Grundeigentümern (Inselspital, resp. Kanton) haben die Direktion des Inselspitals und das Amt für Gebäude und Grundstücke zugestimmt, die Baugesuche bis zum Vorliegen einer Neuplanung zu sistieren. Das Inselspital hat dabei die Finanzierung der Planung zugesichert.

In der zweiten Jahreshälfte 2005 erarbeiteten das Architekturbüro Bauart, das Ingenieurbüro B+S und das Landschaftsplanungsbüro Klötzli+Friedli unter der Federführung des Stadtplanungsamts und der Verkehrsplanung städtebauliche und verkehrsplanerische Studien. Im Jahre 2006 wurde dann ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt.

### 3. Planungsperimeter

Der Perimeter der Planung umfasst das Gebiet zwischen Murtenstrasse und den SBB-Geleisen beim Lok-Depot. Darin befinden sich gemäss dem städtischen Bauinventar je zwei schützenswerte und erhaltenswerte Gebäude sowie das erst kürzlich erstellte Ausbildungszentrum der Insel mit einer Parkgarage. Wegen der schmalen Form der Parzellen gestaltet sich die Erschliessung (Zufahrt und Parkierung) und die Überbauung schwierig.

### 4. Erschliessung und Verkehr

Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist mit 3 Bushaltestellen gut. Mit dem Ausbau von Weyermannshaus-Ost und Von Roll werden die Buslinien 11 und 101 an Bedeutung gewinnen. Bei der Bushaltestelle „Bremgartenfriedhof“ besteht die Option für eine zukünftige S-Bahn-Haltestelle.

Die Verdichtung im Planungsgebiet sowie andere Vorhaben wie die beschlossene Verkehrsberuhigung in der Länggasse, der Ausbau der Uni im Von Roll-Areal und die Verdichtung im ESP Weyermannshaus werden Mehrverkehr auf die Murtenstrasse bringen.

Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr ab der stark belasteten Murtenstrasse erweist sich als Knacknuss. Auf den schmalen, zwischen Strasse und SBB eingeklemmten Parzellen war es nicht möglich, Platz für eine rückwärtige Erschliessungsstrasse zu finden. Als beste Lösung erwies sich ein 5 m breiter Weg parallel zur Murtenstrasse, der für den Fussverkehr, aber auch zum Zwecke der Anlieferung genutzt werden kann. Als Beispiel diente das Gebäude der Allianz-Versicherung an der Laupenstrasse, welches das gleiche Erschliessungssystem aufweist. Die Parkplätze für das ganze Planungsgebiet können in zwei unterirdischen Einstellhallen am oberen und unteren Ende des Gebiets untergebracht werden. Wenn sich die Grundeigentümer einigen und der verkehrstechnische Nachweis erbracht wird, ist eine Konzentration der 245 Abstellplätze in der Einstellhalle im Bereich B möglich.

Um das ganze Gebiet besser an das Insel-Areal anzubinden und attraktiver zu gestalten, soll die Murtenstrasse für Fussgängerinnen und Fussgänger besser erschlossen werden. Trotz der hohen Verkehrsbelastung wurden geeignete Punkte für neue Fussgängerstreifen ermittelt.

Infolge der neu möglichen Nutzungen auf einem Teil des Planungsareals entsteht Mehrverkehr, der Schwierigkeiten auf dem Strassennetz der Stadt Bern verursacht. Im Interesse aller Beteiligten erklärte sich die Stiftung Inselspital bereit, zusammen mit der Stadt Bern, ein betriebliches Mobilitätskonzept mit langfristiger Auswirkung zu erarbeiten und umzusetzen. Dieses hat zum Ziel, Verkehrsmittelwahl, Verkehrsaufkommen und Parkierung im gesamten Bereich des Inselspitals zu optimieren und positiv zu beeinflussen. Die Fachstelle Mobilitätsberatung der Stadt Bern steht der Stiftung Inselspital bei der Einführung des Mobilitätskonzepts unterstützend zur Verfügung.

Es ist ebenfalls vorgesehen, die ÖV-Erschliessung des Inselspitals zu verbessern. Im Vordergrund steht ein Konzept, das die BERNMOBIL-Linie 11 vom Inselplatz Richtung Inselspital leitet (Inselbus) und dafür auf der Murtenstrasse der Takt der Postautolinie nach Hinterkappelen, die auch den ESP Ausserholligen erschliesst, intensiviert (7,5 Minuten-Takt). Dadurch wird das Planungsgebiet Murtenstrasse 10 - 66 direkt mit Weyermannshaus-Ost im ESP-Perimeter verbunden.

## 5. Städtebau

Das Planungsgebiet wird als wirtschaftlich bedeutendes Entwicklungspotenzial für das Inselspital und für private Betriebe aus dem Medizinalcluster gesehen. Das vor ein paar Jahren erstellte Eckgebäude am Inselplatz (mit dem Parking) weist den Weg in die angestrebte Zukunft dieses heute städtebaulich isolierten Areals.

Das grösste städtebauliche Problem war die Gebäudetiefe, die im unteren Teil noch genügend ist, aber gegen oben immer mehr abnimmt. Ein Ausweichen auf das SBB-Areal erwies sich als nicht möglich, da die SBB im Einfahrtsbereich zum Bahnhof Ausbauabsichten und auch eine Option für eine zukünftige S-Bahn-Haltestelle offen halten möchten. Ein Konzept mit einer durchgehenden, annähernd geschlossenen Bauweise erwies sich als das flexibelste. Als städtebaulich wichtig erachtet wurde eine gute Gestaltung des Erdgeschosses und eine attraktive Ausbildung des Dachgeschosses als Dachgarten.

Markant ist der am oberen Ende des Planungsgebiets existierende mächtige Spitzhorn von über 25 Meter Höhe. Er wird die geplante Gebäudezeile weiterhin überragen.

## 6. Denkmalpflege

Nach dem kantonalen Bauinventar befinden sich im Planungssperimeter zwei schützenswerte (Lobhaus, Murtenstrasse 20 - 30) und zwei erhaltenswerte Gebäude (Murtenstrasse 34A und 56). Im Zusammenhang mit den Planungsarbeiten zur UeO Murtenstrasse 10 - 66 wurden die inventarisierten Objekte überprüft und das öffentliche Interesse an ihrem Schutz mit anderen, im öffentlichen Interesse liegenden Zielsetzungen abgewogen. Im Falle des Lobhauses (Murtenstrasse 46) führte die Interessenabwägung zum Ergebnis, dass das Gebäude in der UeO unter Schutz gestellt werden soll. Ausschlag dazu gaben vor allem dessen denkmalpflegerische Bedeutung sowie seine zentrale Lage im Planungssperimeter.

Bei der Beurteilung der Objekte Murtenstrasse 20 - 30 hingegen überwog das öffentliche Interesse an einem Abbruch demjenigen eines Erhalts. Aus städtebaulicher Sicht ruft die spezifische Lage und Form des Planungsgebiets am Eingangs-/Ausgangstor im Westen der Stadt nach einem starken städtebaulichen Konzept, welches die eher unwirtliche Gegend aufwertet. Das öffentliche Interesse an der Stärkung des „Medizinalclusters Bern“ ruft nach einer baulichen Verdichtung in der Nähe des Inselspitals. Der Wirtschaftsstandort „Insel“ ist nicht nur ein bedeutendes nationales medizinisches Versorgungszentrum, sondern auch ein wichtiger Arbeitgeber und Ausbildungsstandort, dessen Ausbau einem wesentlichen öffentlichen Interesse entspricht. Überlegungen zur Verkehrssicherheit verlangen eine zentrale Erschliessung. Die Anordnung der grösseren der zwei möglichen Sammelgaragen ist nur schwer möglich, wenn das Gebäude Murtenstrasse 20 - 30, welches zur Hälfte dem Inselspital, zu 1/3 der Stadt und zu 1/6 einer Privatperson gehört, erhalten werden müsste. Nicht zuletzt führten auch Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit des Erhalts im Zusammenhang mit der möglichen Nutzung dazu, die Objekte Murtenstrasse 20 - 30 in der UeO nicht unter Schutz zu stellen. Der Zustand des nur noch teilweise bewohnten Gebäudes ist schlecht. In der kantonalen Vorprüfung wurde festgestellt, dass die Erhaltung des Gebäudes unverhältnismässig wäre.

Die Abwägung der verschiedenen öffentlichen Interessen fällt deshalb in diesem Fall zu ungunsten denkmalpflegerischer Erwägungen aus. Aus diesen Gründen wird davon abgesehen, das gemäss Bauinventar schützenswerte Reihenhaus Murtenstrasse 20 - 30 in der UeO unter Schutz zu stellen.

## 7. Strassenraumgestaltung

Die vorliegende Studie zur Strassenraumgestaltung dient als Grundlage für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept der Murtenstrasse, das dem Gemeinderat zu gegebener Zeit unterbreitet werden muss. Im Rahmen dieses Konzepts soll auch eine Lösung für die Abfallentsorgung (Entsorgung mittels Container) entwickelt werden.

Trotz der erwarteten Verkehrsmengen ist es gelungen, den beiden bestehenden Fussgängerstreifen drei weitere hinzuzufügen. Die bestehende Bushaltestelle „Bremgartenfriedhof“ stadtauswärts muss um wenige Meter verlegt werden. Mit dem Ausbau von Weyermannshaus-Ost und Von Roll wird diese Buslinie an Bedeutung gewinnen.

Die Studie sieht eine Verbreiterung der Strasse von 1 bis 3 Meter vor. Dadurch können auf beiden Strassenseiten durchgehend genügend breite Velospuren angeordnet werden. Die Verbreiterung von 3 m im unteren Teil ist eine Folge der geplanten Sammelgarage. Zwar kann die bestehende Zufahrt zum Insel-Parking benutzt werden, aber auf der Murtenstrasse muss infolge der Verkehrskapazitäten ein neuer Linksabbieger geschaffen werden.

Durch die Verbreiterung der Strasse muss die Baumreihe auf der Nordseite der Strasse ersetzt werden. Diese kommt in einen neuen Grünstreifen zu liegen, der die Murtenstrasse vom neuen Fuss- und Anlieferungsweg trennt. Die gewählte Lösung mit der Anlieferung ist so flexibel, dass sie nicht in einem Zug realisiert werden muss, sondern jeweils für den Abschnitt, in dem neu gebaut werden soll, eingeführt werden kann. Für die Einfahrten zur Anlieferung können jeweils Übergangslösungen vorgesehen werden. Es ist jedoch nur möglich, stadtauswärts einzufahren und stadtauswärts auszufahren. Anlieferfahrzeuge ab der Autobahn müssen daher einen Umweg fahren.

## 8. Projektkonkurrenz

Die drei hauptsächlichen Grundeigentümer im Planungssperimeter, nämlich das Inselspital, der Kanton und der Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik führten zusammen mit der Stadt Bern eine städtebauliche Projektkonkurrenz durch.

Die drei Partner haben vereinbart, an fünf renommierte Architekturbüros Studienaufträge zu erteilen und von einer Jury beurteilen zu lassen, nämlich an:

- Regina+Alain Gonthier, Bern
- Graber/Pulver, Bern
- Martin+Elisabeth Boesch, Zürich
- Beart+Deplazes, Chur
- Baumschlager+Eberle, A-Lochau

Im Rahmen dieser Konkurrenz sollte die Frage entschieden werden, ob die beiden potenziellen Schutzobjekte erhalten werden können. Nebst städtebaulichen Kriterien soll auch die Wirtschaftlichkeit durch ein spezialisiertes Büro beurteilt werden.

Die Jury setzte sich wie folgt zusammen:

- Robert Braissant, Architekt, Bern, Vorsitz
- Gundula Zach, Architektin, Zürich

- Bernhard Leu, Inselspital-Stiftung
- Giorgio Macchi, Chef kt. Amt für Gebäude und Grundstücke
- Walter Däppen, Liegenschaftsverwaltung
- Christian Wiesmann, Stadtplaner
- Bernhard Furrer, ehemaliger Denkmalpfleger

Das von der Jury ausgewählte Siegerprojekt „Mont Vully“ der Graber/Pulver Architekten ist das Projekt, das die Grundlage für die UeO lieferte. Die Gesamtwürdigung gemäss Jurybericht lautet:

*Orte müssen Charakter haben. Das Konzept „Mont Vully“ begründet sich aus den Gegebenheiten des Ortes. Der gewagte Schritt über den Ort hinaus ist mutig, bleibt aber dank der klaren Gründung in den städtebaulichen Voraussetzungen kontrolliert. Es entsteht eine neue Präsenz und Prägnanz. Trotz der Dramatik des Projekts wirkt die Erhaltung des Lobhauses weder dogmatisch noch verkrampft, vielmehr kann es als ein die Lösung generierendes Element gelesen werden.*

## **9. Überbauungsordnung (UeO)**

Der vorliegende Entwurf für die Überbauungsordnung übernimmt die beschriebenen Elemente der Erschliessung (Zufahrten und Fussweg/Anlieferung) und die neue Baumreihe. Es sieht im Erdgeschoss Lauben von 2 bis 2.5 Meter Breite vor. Die mögliche zukünftige S-Bahn-Station kann vom Vorplatz vor dem Lobhaus erschlossen werden.

Die 5 ausgeschiedenen Baubereiche A-E werden durch Baulinien abgegrenzt. Die Baulinien entlang der Murtenstrasse gelten als Gestaltungsbaulinien (mit Anbaupflicht). Das Erdgeschoss muss im Laubenbereich mit 4.5 Meter (lichte Höhe für Anlieferung) überhöht ausgebildet werden. Im Baubereich B werden zudem an den Lauben Publikumsnutzungen vorgeschrieben. Für eine attraktive Dachgestaltung werden besondere Voraussetzungen geschaffen.

Während die Baubereiche C, D und E allseitig mit Gestaltungsbaulinien fixiert werden, ist für Baubereich B das Richtprojekt „Mont Vully“ der Architekten Graber/Pulver für die Gestaltung massgebend. Das Nutzungsmass im Baubereich B beträgt 27 500 m<sup>2</sup> BGF. Wird ein weiterer Wettbewerb durchgeführt – was im Infrastrukturvertrag festgelegt wurde – ist anstelle des Richtprojekts das Wettbewerbsergebnis massgebend.

Die Gebäudehöhe richtet sich nach dem Siegerprojekt aus der Projektkonkurrenz („Mont Vully“). Sie beträgt im Baubereich B 33 Meter (10 Geschosse) und in den Baubereichen C, D und E 18 Meter (5 Geschosse). Die ganze Fläche wird der Dienstleistungszone mit Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet. Die Änderung der Bauklassen und Nutzungszonen bedingt für die UeO eine Volksabstimmung.

Infolge der besonderen städtebaulichen Situation mit den knappen Raumverhältnissen, der starken Belastung der Murtenstrasse und der vorgesehenen Verbesserung der öffentlichen Verkehrserschliessung wird die Zahl der Abstellplätze auf 245 beschränkt. Die kantonale Bauverordnung erlaubt dies für besondere Verhältnisse. Würde nicht reduziert, betrüge die minimale Parkplatzzahl (je nach Rechnungsweise) 247, resp. 283 (siehe Tabelle im Kapitel 12). Da die Parkplatzzahl von 300 nicht erreicht wird, ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) notwendig.

Es wird davon abgesehen, das Reihenhaus Murtenstrasse 20 - 30 in der UeO unter Schutz zu stellen. Der Abbruch des Gebäudes erlaubt es, an dieser Stelle einen qualitativ hochstehenden Neubau zu erstellen. Dies soll mit einem Architekturwettbewerb für den Baubereich B erreicht werden. Das Lobhaus wird definitiv als „geschützt“ bezeichnet.

## **10. Lärm- und Strahlungsschutz**

Die geplante Überbauung wird stark dominiert durch die umgebenden Verkehrswege Murtenstrasse und SBB-Geleise. Entlang der Murtenstrasse werden bei bestehenden Gebäuden die Alarmwerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) heute schon überschritten. Auf der Murtenstrasse muss mit höheren Verkehrsfrequenzen gerechnet werden. Gemäss der neuen UeO darf nur das in der kantonalen Bauverordnung angegebene Minimum an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge realisiert werden.

Die entsprechenden Lärmmessungen (Einhaltung der Immissionsgrenzwerte IGW) müssen im Rahmen der kommenden Baubewilligungsverfahren für die einzelnen Grundstücke erbracht werden. Es gilt die Empfindlichkeitsstufe ES III. In der Dienstleistungszone D ist Wohnnutzung bis 50% erlaubt. Aufgrund der Lärmbelastung ist eine Wohnnutzung auf der Seite Murtenstrasse jedoch ausgeschlossen. Auf der Bahnseite ist eine Wohnnutzung möglich.

Im Rahmen der Baubewilligung muss jeweils auch geprüft werden, ob die Grenzwerte gemäss Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) eingehalten werden.

## **11. Energie**

Gemäss den Vorschriften zur UeO (Artikel 13) müssen Raumheizung und Warmwasseraufbereitung an das Fernwärmenetz angeschlossen werden, sofern sie nicht mit erneuerbaren Energien oder Wärmepumpen betrieben werden. Wenn ewb keine Fernwärme liefern kann, ist der Anschluss an das Gasnetz gestattet.

Die Gebäude mit den grossen Flachdächern eignen sich auch für die Gewinnung von Sonnenenergie. Gemäss Praxis des Bauinspektorats können Bauherren bei der Anbringung von Sonnenkollektoren auf dem Dach von der Dachbegrüpfungspflicht gemäss Artikel 7 BO befreit werden.

Anzustreben wäre bei Neubauten die Einhaltung des Minergie-Standarts. Um dies verbindlich zu verlangen, fehlt zurzeit die gesetzliche Grundlage. Im neuen Energiegesetz, das 2008 im Grossen Rat beraten wird, ist vorgesehen, dass Gemeinden die Einhaltung des Minergie-Standarts verlangen können.

## 12. Nutzungsmass

Das erlaubte Nutzungsmass konzentriert sich vor allem im Baubereich B, wie die folgende Zusammenstellung zeigt:

### Bilanz BGF, AZ und Abstellplätze nach UeO-Entwurf

Parzellen	Baubereich	Landfläche	BGF best. Bauten	BGF heute möglich	BGF gemäss UeO	Abst. plätze UeO
3275 bis 3285	B	4 999 m <sup>2</sup>	13 662 m <sup>2</sup>	12 782 m <sup>2</sup>	27 500 m <sup>2</sup>	175
3286 und 3287 (Lobhaus)	L	1 328 m <sup>2</sup>	2 618 m <sup>2</sup>	4 992 m <sup>2</sup>	2 222 m <sup>2</sup>	15
3288 (Murtenstr. 50)	C	555 m <sup>2</sup>	2 990 m <sup>2</sup>	2 822 m <sup>2</sup>	2 712 m <sup>2</sup>	15
3289 bis 3291 (Kleinbauten)	D	764 m <sup>2</sup>	955 m <sup>2</sup>	2 362 m <sup>2</sup>	3 138 m <sup>2</sup>	20
3292 bis 3294 (Kleinbauten)	E	1 050 m <sup>2</sup>	925 m <sup>2</sup>	2 973 m <sup>2</sup>	3 710 m <sup>2</sup>	20
<b>Total BGF</b>		<b>8 696 m<sup>2</sup></b>	<b>21 150 m<sup>2</sup></b>	<b>25 931 m<sup>2</sup></b>	<b>39 282 m<sup>2</sup></b>	<b>245</b>
AZ			2.4	3.0	4.5	
Abstellplätze			58		283 – 353* 247**	245

### Bemerkungen

- Die heute zulässigen Abstellplätze berechnen sich nach BauV Artikel 52/1abschnittsweise.
- Die Anzahl Abstellplätze (240) und deren Aufteilung ist in UeV Artikel 6/1 festgelegt.
- \* Berechnung der Anzahl Abstellplätze baubereichsweise nach den Formeln in BauV Artikel 53/1
- \*\* Berechnung der Anzahl Abstellplätze gemäss Formel  $(0.25 \times \text{BGF}/50)+50$  in BauV Artikel 53/2.

### 13. Kosten und Nutzen, Infrastrukturvertrag

Mit denjenigen Grundeigentümern im Planungssperimeter, die einen erheblichen Mehrwert realisieren können, wurde ein Infrastrukturvertrag abgeschlossen. Der Planungsmehrwert für die zusätzlich möglichen etwa 12 000 m<sup>2</sup> BGF beträgt bei einem Ansatz von Fr. 250.00/m<sup>2</sup> ca. 3.0 Millionen Franken. Die Abgeltung beträgt 40% des Mehrwerts, so dass bei der Realisierung der Gebäude bis max. 1.2 Millionen Franken zur Verbesserung der Infrastruktur, insbesondere der Murtenstrasse zur Verfügung stehen werden. Obwohl einzelne Bauvorhaben dringend anstehen, ist aufgrund der Parzellenstruktur mit einer eher langfristigen Realisierung bis zum Vollausbau zu rechnen.

Die Kosten für den Ausbau der Murtenstrasse wurden erst grob geschätzt. Eine genauere Kostenschätzung wird durchgeführt, sobald die UeO genehmigt ist. Es ist mit folgenden Kosten für die Stadt Bern zu rechnen:

- Strassenverbreiterung mit Verlegung einer Werkleitung, Grünstreifen, Bäumen und Bushaltestelle bei den Baubereichen L, C, D und E: ca. 1 Million Franken
- Schaffen von drei neuen Fussgängerstreifen mit Mittelinsel und Lichtsignalregelung: ca. 1 Million Franken
- Die Strassenverbreiterung im Bereich des Baubereiches B geht gemäss Infrastrukturvertrag zulasten der Grundeigentümer.
- Ebenfalls zulasten der Grundeigentümer geht die neue Detailerschliessungsanlage (Fussweg/Anlieferung) entlang der Murtenstrasse.

Vorläufig wurde ein Betrag von 2 Millionen Franken für die Jahre 2014/15 in die MIP aufgenommen mit der Annahme, dass 1 Million Franken an Mehrwertabgaben von Seiten der Grundeigentümer daran geleistet wird. Die Erschliessungen auf dem Areal selber – auch der Fussweg mit Anlieferung – gehen zu Lasten der Grundeigentümer.

Die Verbreiterung des Trottoirs von heute 2 Meter auf 4.5 resp. 5.0 Meter bedeutet eine Erhöhung der Unterhaltskosten um etwa Fr. 5 000.00 pro Jahr. Die Anzahl Bäume bleibt gleich.

Bei Vollausbau erhöht sich die Bruttogeschossfläche um 18 000 m<sup>2</sup>, was etwa 500 zusätzliche Arbeitsplätze bedeutet. Damit könnten mit neuen Steuereinnahmen von etwa Fr. 250 000.00 pro Jahr gerechnet werden.

Alles in allem sollte die Stadt Bern von dieser Planung auch finanziell profitieren, wobei die Stadt unter Umständen vorübergehend etwas investieren muss, bevor dann später Geld eingenommen werden kann.

### 14. Mitwirkung, Vorprüfung

Die Mitwirkung zur UeO Murtenstrasse 10 - 66 fand vom 27. April bis 26. Mai 2006 statt, die öffentliche Auflage vom 18. Oktober bis 16. November 2007. Dazwischen lag die kantonale Vorprüfung (20. September 2007).

Im Rahmen der Mitwirkungsaufgabe haben sich 9 Mitwirkende, darunter auch die Quartiermitwirkung QM3, zur Überbauungsordnung geäußert. Gelobt wurde unter anderem, dass eine Brache in der Nähe des Stadtzentrums zu neuem Leben erweckt werden kann. Kritisiert wur-



de das zusätzliche Verkehrsaufkommen und die Tatsache, dass ein schützenswertes Gebäude geopfert wird. Es wird eine bessere ÖV-Erschliessung erwartet.

Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung wurde die Abstufung des Reihenhauses von schützenswert zu erhaltenswert genau unter die Lupe genommen. Die dargelegten Gutachten zum Bauzustand und zur Wirtschaftlichkeit vermochten zu überzeugen. Das Amt für Gemeinden und Raumordnung konnte unter Abwägung der Sachverhalte der Abstufung zustimmen.

### **15. Öffentliche Auflage und Einsprache des Berner Heimatschutz**

Im Rahmen der öffentlichen Auflage ist nur eine einzige Einsprache eingereicht worden. Der Berner Heimatschutz setzt sich für die Erhaltung nicht nur des Lobhauses, sondern auch des Sandsteinhauses Murtenstrasse 20 - 30 ein, was ein komplett anderes städtebauliches Konzept bedingen würde. Während das bestehende Konzept von einer Interessenabwägung zwischen Städtebau, Verkehrserschliessung, Denkmalpflege, Wirtschaftlichkeit und Gebäudezustand ausgeht, argumentiert die Einsprache damit, dass dem Schutz des Gebäudes Vorrang zu geben sei und auch finanzielle Einbussen in Kauf genommen werden müssen.

Würde der Einsprache im Beschwerdeverfahren stattgegeben, könnte wohl die ganze UeO nicht genehmigt werden, da ein anderes städtebauliches Konzept gewählt werden müsste, wenn das Gebäude Murtenstrasse 20 - 30 nicht abgerissen werden könnte. Mit der Zustimmung durch die Stimmberechtigten ist daher noch nicht sicher, ob die UeO auch in Kraft treten wird.

### **Antrag**

1. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Überbauungsordnung Murtenstrasse 10-66.
2. Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit ... Ja- gegen ... Nein-Stimmen bei ... Enthaltungen folgenden Beschluss zur Annahme:

Die Stadt Bern erlässt die Überbauungsordnung Murtenstrasse 10 - 66 (Plan Nr. 1367/1 vom 15. August 2007). Die bisherige Zonenordnung im Planungsgebiet wird aufgehoben.

3. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

Bern, 12. März 2008

Der Gemeinderat

### **Beilage:**

Botschaft an die Stimmberechtigten (mit UeO und Vorschriften je auf einer Doppelseite)