Gemeinde Köniz

Direktion Planung und Verkehr
Direktion Umwelt und Betriebe

Landorfstrasse 1
3098 Köniz
www.koeniz.ch

MITWIRKUNGSEXEMPLAR

Gemeinde Köniz

Richtplan Raumentwicklung Teilgebiet Köniz/Liebefeld

Erläuterungsbericht

16. November 2010

ecoptima
RAUM · VERKEHR · UMWELT · RECHT

Atelier Wehrlin

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt
metron

Impressum

Auftraggeber:
Gemeinde Köniz, Direktion Planung und Verkehr, Landorfstrasse 1, 3098 Köniz
www.koeniz.ch, plak@koeniz.ch

Arbeitsgemeinschaft:
ecoptima (Federführung)
Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Atelier Wehrlin
Eichenstrasse 55, 3184 Wünnewil

Metron Bern AG
Neuengasse 43, Postfach, 3001 Bern

Bearbeitung:
Marco Rupp, Raumplaner SIA, ecoptima
Francesca Foletti, Geografin, ecoptima
Matthias Wehrlin, Städtebauer, Atelier Wehrlin
Thomas von Känel, Siedlungsplaner, Metron
Dario Buddeke, Raumplaner, Metron
Anka Laschewski, Siedlungsplanerin, Gemeinde Köniz
Raymond Borle, Siedlungsplaner, Gemeinde Köniz
Tino Tscharner, Gemeinde Köniz

Aufträge aktuell\Köniz OP RP Liebefeld\Resultate\Bericht\BT 101116.indd\ff

Inhalt

1. Einleitung 5
1.1 Ausgangslage 5
1.2 Auftrag 5
1.3 Instrumentarium Ortsplanungsrevision Köniz 6
1.4 Vorgehen 7
1.5 Grundlagen 7

2. Erfolgskontrolle Richtplan 2004 8

3. Schwachstellen, Chancen/Risiken, Potenziale und Interventionsgebiete 11
3.1 Schwachstellen 11
3.2 Chancen / Risiken 19
3.3 Potenziale 20
3.4 Interventionsgebiete 23

4. Ziele und Strategien 24
4.1 Übergeordnete Ziele und Strategien 24
4.2 Nutzung 24
4.3 Städtebau und Landschaft 25
4.4 Verkehr 27

5. Konzept 28
5.1 Nutzung 28
5.2 Städtebau und Landschaft 31
5.3 Verkehr 42
5.4 Prägende Orte 47

6. Raumentwicklungsplan 59

7. Massnahmen 61

8. Nachhaltigkeit 63

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der «Richtplan Zentrum Köniz/Liebefeld» wurde am 8. März 2004 vom Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern genehmigt. Gleichzeitig wurde der bestehende «Richtplan Verkehr» innerhalb des Wirkungsbereichs des «Richtplans Zentrum Köniz/Liebefeld» aufgehoben. In der Zwischenzeit hat sich gezeigt, dass der erarbeitete Richtplan eine geeignete Grundlage für die Problemlösung innerhalb des definierten Wirkungsbereichs darstellt. Der Perimeter sollte jedoch aufgrund der räumlichen und funktionalen Zusammenhänge und des erheblichen Nutzungspotenzials und Veränderungsdrucks bis an die Stadtgrenze Bern ausgeweitet werden.

1.2 Auftrag

Die Revision der Ortsplanung Köniz wurde im Jahr 2006 mit der Erarbeitung des Raumentwicklungskonzepts (REK) lanciert. In der zweiten Phase geht es nun darum, die behördenverbindlichen Instrumente als Grundlage für die Anpassung der baurechtlichen Grundordnung zu erarbeiten bzw. zu überarbeiten.

Für das Gebiet Köniz/Liebefeld gilt es, den «Richtplan Zentrum Köniz/Liebefeld» im erweiterten Perimeter bis an die Stadtgrenze Bern aufgrund der sich abzeichnenden Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und in Abstimmung mit der Nachbargemeinde Bern in ähnlicher Bearbeitungstiefe und mit den analogen Bearbeitungsmodulen «Nutzung», «Städtebau» und «Verkehr» zu ergänzen. Zudem sind die Massnahmenblätter zu überarbeiten bzw. für die neuen Teilgebiete zu erarbeiten. Ziel ist es, die Grundzüge für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Perimeter Köniz/Liebefeld bis ins Jahr 2030+ behördenverbindlich festzulegen.

Bei der Bearbeitung soll insbesondere den Themen Siedlungserneuerung, Siedlungs- und Freiraumqualität sowie den Gestaltungsmassnahmen im öffentlichen Raum, inklusive Grünzügen und Strassenräumen eine grosse Bedeutung beigemessen werden.

1.3 Instrumentarium Ortsplanungsrevision Köniz

Im Rahmen der jetzigen Richtplanphase wird für die Gemeinde Köniz der «Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde» erarbeitet. Dieser ist folgendermassen aufgebaut:

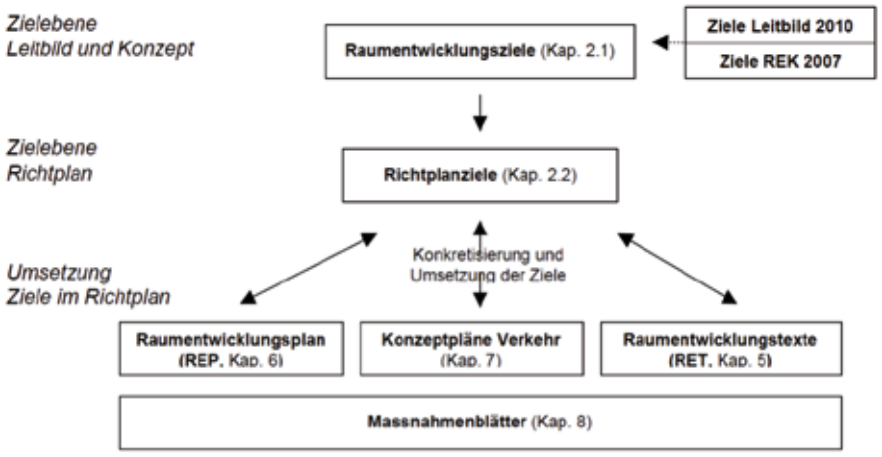

Abb. 1: Struktur des Richtplans Raumentwicklung Gesamtgemeinde

Das in diesem Auftrag zu erarbeitende Teilpaket 2.1 Köniz/Liebefeld ist wie folgt im Richtplan der Gesamtgemeinde integriert:

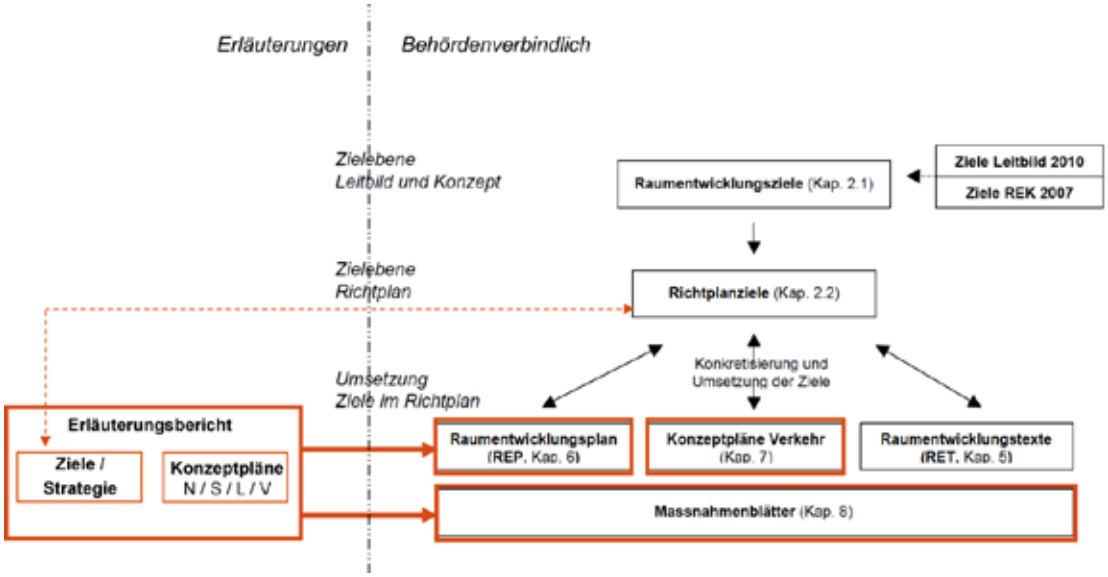

Abb. 2: Integration des Teilpakets 2.1 Köniz/Liebefeld im Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde

Im Rahmen des Teilpakets Köniz/Liebefeld werden Ziele und Strategien sowie Konzeptpläne für die Bereiche Nutzung, Städtebau und Verkehr erarbeitet und in einem entsprechenden Erläuterungsbericht dargestellt.

Die Elemente, welche behördenverbindlich festzulegen sind, fliessen in den Raumentwicklungsplan (REP) und in den Konzeptplan Verkehr der Gesamtgemeinde ein. Zudem werden für das Gebiet Köniz/Liebefeld Massnahmenblätter erarbeitet, die ebenfalls in den «Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde» integriert werden. Für das Gebiet Zentrum Köniz/Liebefeld wird es somit keinen eigenständigen Richtplan mehr geben.

1.4 Vorgehen

Das Vorgehen für die Erarbeitung des Teilpakets Köniz/Liebefeld kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Aktuelle Grundlagen des Kantons, der Region und der Gemeinde analysieren
- Erfolgskontrolle des Richtplans 2004 durchführen
- Schwachstellenanalyse in den Bereichen Nutzung, Städtebau/Landschaft und Verkehr vornehmen
- Chancen/Risiken und Potenziale ausloten
- Interventionsgebiete festlegen
- Ziele und Strategien definieren
- Konzeptpläne Nutzung, Städtebau/Landschaft und Verkehr erarbeiten
- Massnahmen erarbeiten
- Massnahmenblätter aktualisieren und für die Gebiete bis an die Stadtgrenze Bern (Weissenstein / Neumatt / Waldegg / Steinhölzli) erarbeiten
- Erläuterungsbericht erarbeiten

1.5 Grundlagen

Für die Erarbeitung des Richtplans Raumentwicklung Teilgebiet Köniz/Liebefeld werden insbesondere folgende Grundlagen einbezogen:

- Baurechtliche Grundordnung 1994
- Richtplan Zentrum Köniz/Liebefeld, 2004
- Vorstudie Verkehr und Siedlung Zentrum Köniz/Liebefeld, 2005
- Agglomerationsprogramm Bern Verkehr und Siedlung, 2005
- Betriebskonzept Liebefeld/Köniz, 2007
- Raumentwicklungskonzept (REK) Köniz, 2007
- Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern Süd, 2008

Die Erarbeitung ist abgestützt auf die laufenden Planungen (UeO's, Masterpläne, Richtskizzen) der Gemeinde Köniz.

2. Erfolgskontrolle Richtplan 2004

Seit der Genehmigung des Richtplans Zentrum Köniz/Liebefeld im März 2004 sind im entsprechenden Perimeter mehrere Massnahmen umgesetzt worden (s. Abb. 3). Im Gebiet Liebefeld wurde die Wohnüberbauung Wabersackerstrasse und der Liebefeld Park sowie die neue Verbindung Bündenackerstrasse realisiert. Im Gebiet Zentrum Köniz wurden folgende Massnahmen aus dem Richtplan 2004 umgesetzt: Die Neuüberbauungen mit Dienstleistungs- und Gewerbenutzung in den Teilbereichen Buchseeweg/Sägestrasse und Sägestrasse, die Wohnüberbauung Am Hof (Landorf), das Zentrum Bläuacker sowie das neue Betriebs- und Gestaltungskonzept im südlichen Bereich der Wabersackerstrasse.

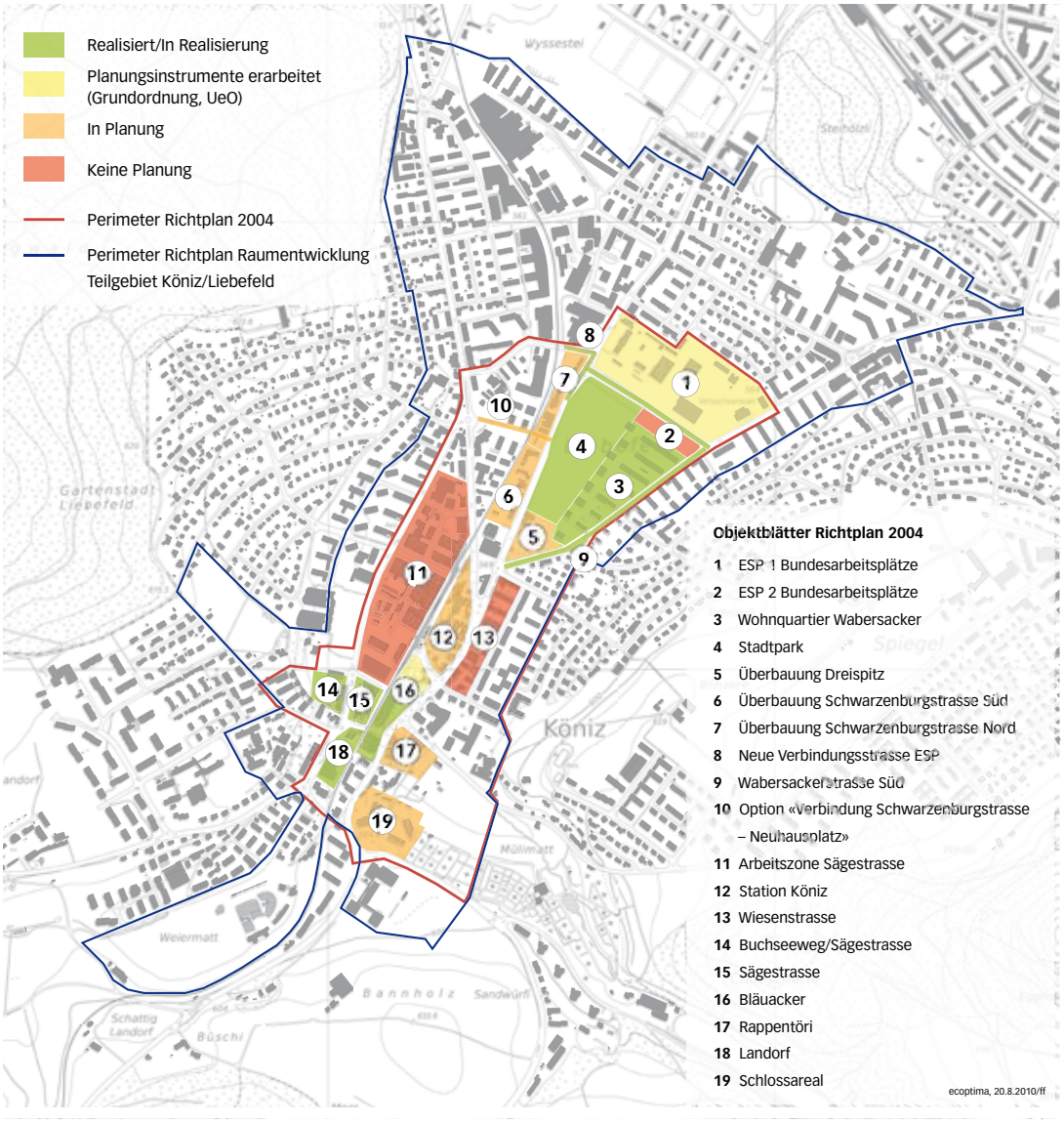

Abb. 3: Erfolgskontrolle Richtplan 2004

Für die Teilbereiche «ESP 1 Bundesarbeitsplätze» und «Bläuacker» (Nord) wurden die entsprechenden Planungsinstrumente erarbeitet (Überbauungsordnung bzw. Nutzungsplan).

Noch in Planung sind folgende Teilbereiche: Die «Überbauung Dreispitz» (Investorenwettbewerb), die Gebiete «Schwarzenburgstrasse Süd» (Überbauungsstudie) und «Schwarzenburgstrasse Nord» (Nutzungsstudie), «Station Köniz» (Erarbeitung Masterplan), Rappentöri (Richtkonzept) und Schlossareal (Nutzungsplanänderung und Konzeptentwicklung). In Planung ist zudem auch die Fussgänger- und Zweiradverbindung zwischen Neuhausplatz und Schwarzenburgstrasse.

Für die Bereiche «ESP 2 Bundesarbeitsplätze», «Wiesenstrasse» sowie für die Arbeitszone Sägestrasse wurde bis anhin keine Planung in Angriff genommen.

In nachfolgender Tabelle ist der Stand der Planung bzw. Umsetzung für die verschiedenen Objektblätter des Richtplans 2004 zusammengefasst:

		Stand Juli 2010	Objektblatt
1	ESP 1 Bundesarbeitsplätze	Planungsinstrumente erarbeitet	abschreiben
2	ESP 2 Bundesarbeitsplätze	Keine Planung	überarbeiten
3	Wohnbauten Wabersacker	Realisiert	abschreiben
4	Stadtpark	Realisiert	abschreiben
5	Überbauung Dreispitz	In Planung	überarbeiten
6	Überbauung Schwarzenburgstrasse Süd	In Planung	überarbeiten
7	Überbauung Schwarzenburgstrasse Nord	In Planung	überarbeiten
8	Neue Verbindungsstrasse ESP	Realisiert	abschreiben
9	Wabersackerstrasse Süd	Realisiert	abschreiben
10	Option «Verbindung Schwarzenburgstrasse – Neuhausplatz»	In Planung	überarbeiten
11	Arbeitszone Sägestrasse	Keine Planung	abschreiben
12	Station Köniz	In Planung	überarbeiten
13	Wiesenstrasse	Keine Planung	überarbeiten
14	Buchseeweg/Sägestrasse	Realisiert	abschreiben
15	Sägestrasse	Realisiert	abschreiben
16	Bläuacker	z.T. realisiert, z.T. Planungsinstrumente erarbeitet	abschreiben
17	Rappentöri	In Planung	überarbeiten
18	Landorf	Realisiert	abschreiben
19	Schlossareal	In Planung	überarbeiten

Tab. 1: Stand der Planung bzw. Umsetzung im Perimeter des Richtplans 2004

Es kann festgestellt werden, dass sich der Richtplan im Gebiet Zentrum Köniz/Liebefeld als Koordinationsinstrument bewährt hat und dass gegenüber 2004 in den meisten Teilbereichen die Planungen und/oder die Umsetzungen weitergeführt bzw. abgeschlossen wurden.

Der Status und die Lesart des Raumes Köniz/Liebefeld haben sich in den vergangenen Jahren grundsätzlich verändert. Noch in den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts ist die Besiedlung auf einzelne Bereiche konzentriert. Eher ein Patchwork als eine zusammenhängende Siedlung ist ablesbar. Reste einer ehemals offenen Landschaft und die Zäsur im Raum der ehemaligen Eidgenössischen Landwirtschaftlichen Versuchsanstalt Liebefeld sind deutlich spürbar. Zu diesem Bild gehört, dass die übergeordneten Strassen eher als Transiträume denn als dienende Teile des Stadtgefüges angesehen und entsprechend betrieben werden.

Gegen Ende des 20. Jahrhunderts wird erkannt, dass der Raum Köniz/Liebefeld als zentraler urbaner Raum der Gemeinde zu entwickeln ist. Die bedeutendsten Schritte in dieser Richtung sind die Entwicklung des Bläuackerplatzes mit umgebenden Bauten und Nutzungen und der nutzungsintegrierte Umbau der Schwarzenburgstrasse. Der Richtplan 2004 umfasst noch einen eher eng gefassten Perimeter zwischen dem Raum Schloss und den Bundesbauten im Liebefeld. Ausgeklammert ist insbesondere der wichtige Übergangsraum Waldegg – Liebefeld – Steinhölzli.

Im REK 2007 wird in besonderem Masse das Potenzial des Raumes als Subzentrum der Agglomeration Bern hervorgehoben, der ein spezifisches Profil aufweisen soll.

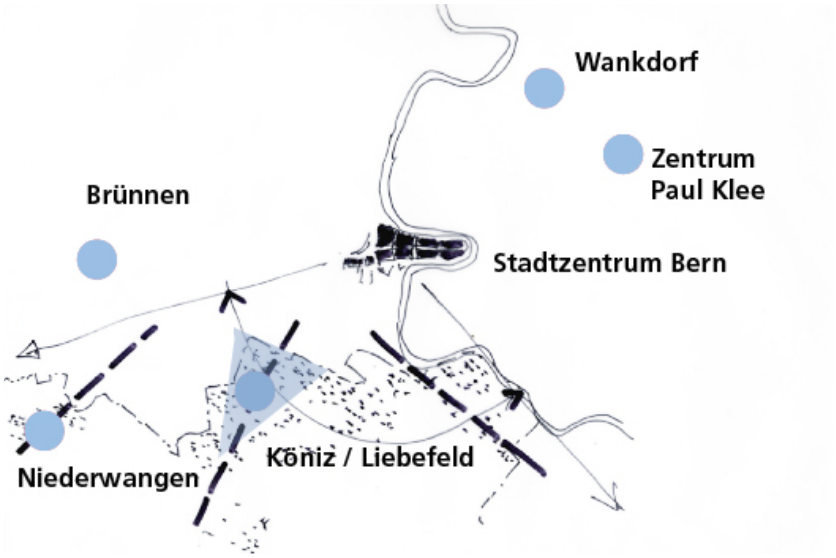

Abb. 4: Köniz/Liebefeld im Zusammenspiel mit anderen Subzentren der Region, Darstellung im Rahmen des REK 2007.

Heute zeichnen sich die Konturen eines Stadtteilzentrums eigener Prägung ab. Noch wirkt der Raum auch heute teilweise eher fragmentarisch. Die neue Entwicklungsstrategie der Gemeinde, die in den 1990er Jahren einsetzte und der Richtplan 2004 sind insgesamt eine Erfolgsgeschichte, die in modifizierter Form weitergeschrieben werden kann. Fragmentarische «Agglomeration» wird abgelöst durch Nachhaltigkeit, Lebensqualität und Urbanität.

3. Schwachstellen, Chancen/Risiken, Potenziale und Interventionsgebiete

In diesem Kapitel werden die Schwachstellen im Bereich Nutzung, Städtebau/Landschaft und Verkehr im Gebiet Köniz/Liebefeld aufgezeigt sowie die Chancen, Risiken und Potenziale ausgelotet. Daraus werden entsprechende Interventionsgebiete definiert.

3.1 Schwachstellen

Nutzung

Im Gebiet Köniz/Liebefeld bestehen heute mehrere Areale (s. Abb. 5, S. 13), welche einen Umstrukturierungsbedarf aufweisen:

- Waldegg
  Die bestehenden Nutzungen, die geringe Dichte sowie der schlechte Zustand vieler Liegenschaften entsprechen nicht dem Image eines «Ankunfsortes».

- Quartierzentrum Liebefeld
  Dieser Bereich bildet das Zentrum des Ortsteils Liebefeld. Der Zustand der Gebäude, die bestehenden Nutzungen und die Gestaltung des öffentlichen Raums genügen den heutigen Ansprüchen nicht mehr.

- Bereich S-Bahnhaltestelle Liebefeld / Schwarzenburgstrasse Süd / Bereich Stationsstrasse
  Der Bereich östlich der heutigen S-Bahnhaltestelle Liebefeld weist eine geringe Dichte auf. Heute ist dieser Bereich durch ein mehrgeschossiges älteres Wohngebäude und durch fragmentarische Bauten besetzt. Zudem ist auch das Gebiet südlich der Stationsstrasse (westlich der Bahnlinie) eher untergenutzt.

- Bereich Neuhausplatz
  Der Bereich nordöstlich des Neuhausplatzes weist heute eine geringe Dichte auf und die Gestaltung des östlichen Teils des Platzes entspricht nicht mehr dem Image eines Quartierzentrums.

- Dreispitz
  Diese Parzelle im Zentrum von Köniz, südlich des Parks Liebefeld, ist grösstenteils unbebaut und wird z.T. als Parkierungsfläche genutzt.

- Areal Station Köniz / Bereich Wiesenstrasse/Schwarzenburgstrasse / Bläuacker II
  Die aktuelle Situation genügt den heutigen Ansprüchen an Nutzung und Dichte einer zentrumsnahen Überbebauung nicht mehr.

– Rappentöri
  Das Gebiet um das alte Coop Rappentöri ist noch im alten Zustand und passt aus diesem Grund nicht ins neugestaltete Zentrum.

– Carba Nord
  Das Areal befindet sich an einer sehr gut erschlossenen Lage und ist heute unternutzt.

Im Gebiet Köniz/Liebefeld gibt es zudem Bereiche, bei denen mittel- bis langfristig ein Nachverdichtungs- bzw. Erneuerungsprozess eingeleitet werden sollte:

– Gebiete niedriger Dichte
  Folgende Siedlungsteile weisen eine sehr hohe Erschliessungsgüte auf und sind durch eine Einzelbauweise mit verhältnismässig niedriger Dichte geprägt:
  – Sportweg / Maienweg
  – Floraweg / Gartenweg
  – Rehweg / Jägerweg
  – Falkenstrasse / Buschweg / Schützenstrasse
  – Wiesenstrasse / Schwarzenburgstrasse Nord

– Könizstrasse/Buchenweg
  Das Gebiet westlich der Könizstrasse ist durch eher fragmentarische Bauten besetzt und weist einen Erneuerungsbedarf auf.

– Schloss
  Die Gebäude werden heute verschiedenartig genutzt und befinden sich in unterschiedlichem baulichen Zustand.

– Buchseegut
  Die Flächen der Gärtnerei bieten langfristig das Potenzial für eine Nachverdichtung.

Insbesondere folgende Gebiete weisen ausserdem gestalterische Defizite auf:

– Zentrum (Bläuacker 2. Etappe, Areal Station Köniz, Brühlplatz und Dreispitz)
– Waldegg und der Bereich westlich der Könizstrasse
– Areale westlich der Schwarzenburgstrasse auf Höhe Liebefeldpark
– Sägestrasse entlang Arbeitszone Sägestrasse
– Steinhölzli Zentrum
– Carba Nord
– Gartenstadtstrasse

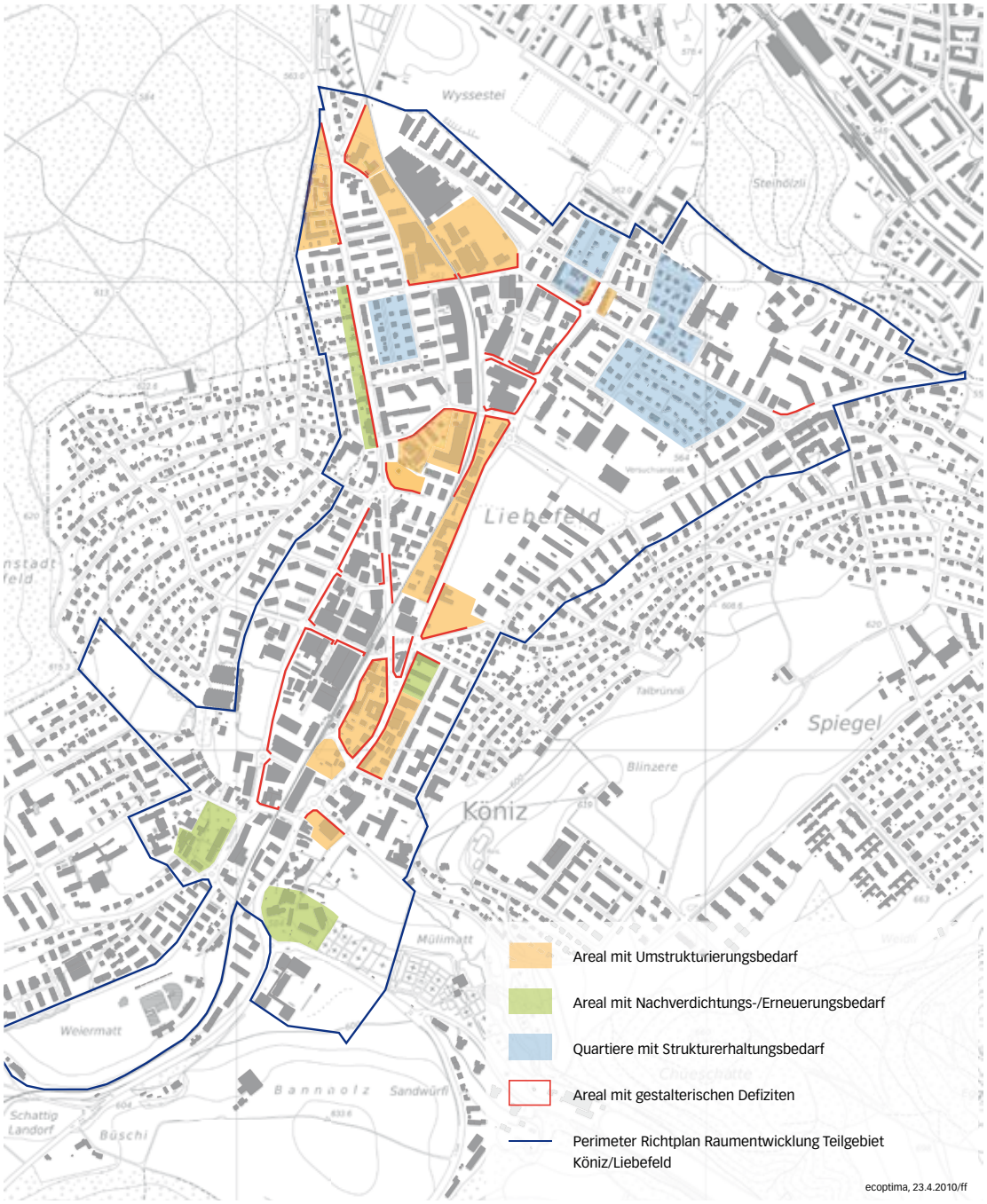

Abb. 5: Schwachstellen Nutzung und Gestaltung

Städtebau / Landschaft

Die Definition der städtebaulichen Schwachstellen erfolgt vor dem Hintergrund der Vision eines kontinuierlich gestalteten urbanen Raumes, der auf Nachhaltigkeit, Lebensqualität und stadträumliche Qualität ausgelegt sein soll:

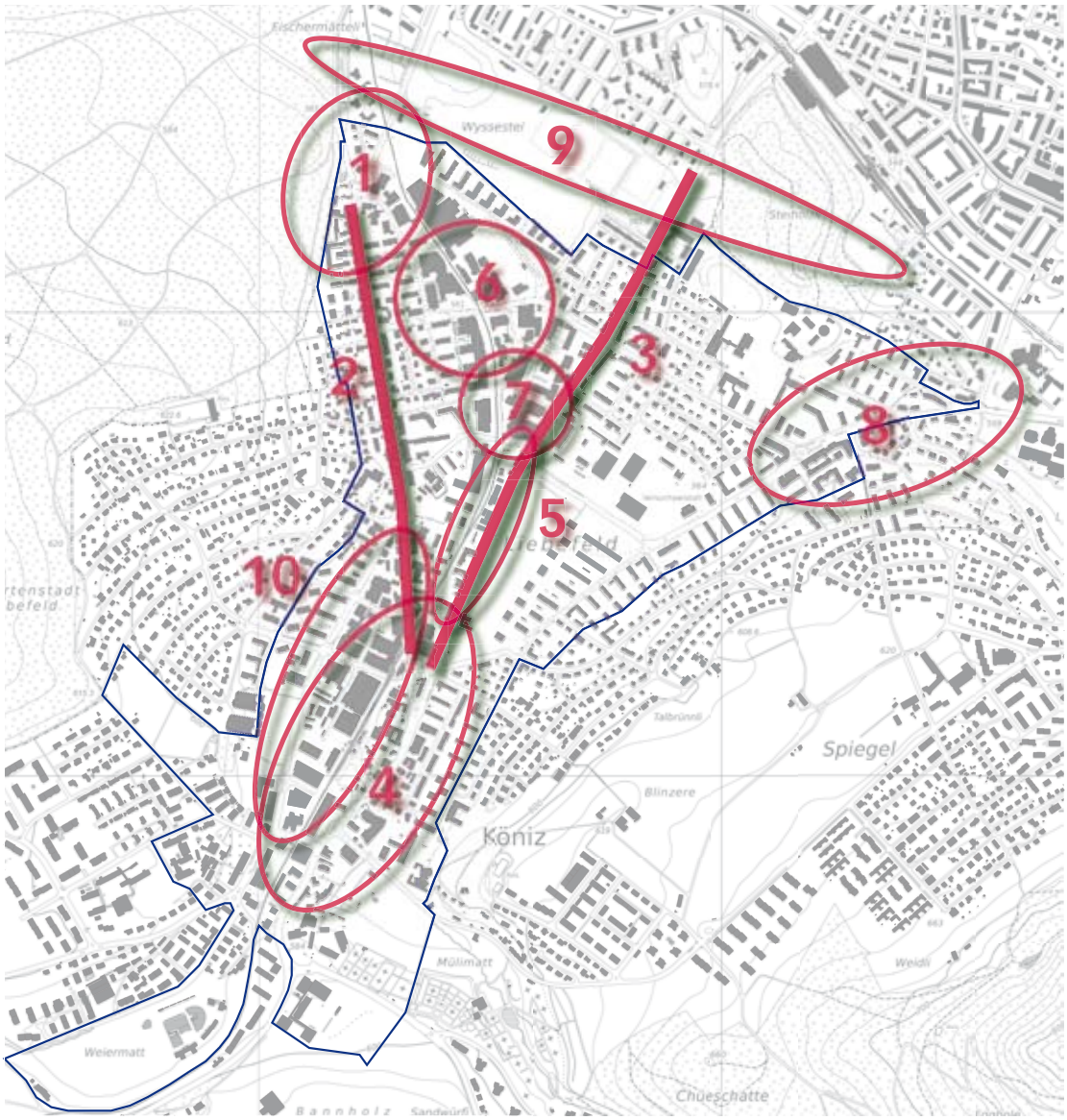

Abb. 6: Es fällt auf, dass einerseits grosse Bereiche eine weitgehend intakte Siedlungsstruktur aufweisen und andererseits gerade an den Eckpunkten des grossen Dreiecks Handlungsbedarf geortet wird.

1. Ankunft Waldegg
   Dieser wichtige Übergangs- und Ankunftsort ist heute sehr fragmentarisch und ungepflegt.

2. Achse Könizstrasse
   Dieser stadtstrukturell und räumlich wichtigen Achse fehlt ein einheitliches Profil.

3. Schwarzenburgstrasse Mitte und Nord
   Unfertiger, wenig gepflegter Strassenraum (Gegenstand der laufenden Projektierungsarbeiten für die Einführung der Tramlinie Nr. 10).

4. Zentrumsbereich Köniz
   Trotz der erfolgten Investitionen in den öffentlichen Raum und in die nutzungsmässige und bauliche Aufwertung wirkt der Ort noch fragmentarisch. Es fehlen insbesondere die Anbindung der S-Bahnhaltestelle Köniz, die städtebauliche Ausformulierung des Brühlplatzes und der räumliche Abschluss im Rappetöri.

5. Westliche Begrenzung Park Liebefeld
   Der Raum zwischen Park Liebefeld und Bahnlinie ist ein Umstrukturierungsgebiet. Die fehlende räumliche Begrenzung des Parks ist heute spürbar.

6. Raum Waldeggstrasse
   Dem Raum fehlt ein zusammenhängendes räumliches Gesicht. Neubauten, umgenutzte Bauten und brach liegende Gelände sind noch nicht in den Rahmen eines städtebaulichen Konzepts gestellt worden. Der Raum wirkt fragmentarisch.

7. Zugang S-Bahnhaltestelle Liebefeld
   Das heutige Umfeld der S-Bahnhaltestelle macht einen eher verwahrlosten Eindruck und genügt auch künftigen Ansprüchen (Umsteigeort Tram – S-Bahn) in keiner Weise.

8. Steinhölzli
   Der dritte Eckpunkt des grossen Dreiecks im Raum Köniz/Liebefeld hat eine wichtige Funktion im System der komplex strukturierten Siedlungsgebiete der Gemeinde Köniz. Der Raum Steinhölzli ist ein wichtiger Ankunfts- und Knotenbereich im System der öffentlichen Räume. Von hier aus wird der Raum Spiegel – Wohngebiete am Gurten erschlossen. Neben der Funktion als Ortsteilzentrum finden sich hier Schulen und das Gymnasium Lerbermatt. Die Bedeutung des Zentrumsbereichs Steinhölzli kommt in der städtebaulichen Gestaltung heute noch nicht zum tragen. Wichtig ist auch der künftige Einbezug des Areals Zieglerspital, das in den nächsten Jahren umgenutzt werden soll.

9. Grünzäsur Könizbergwald – Weissenstein – Steinhölzli
   Die beabsichtigte Realisierung einer Sporthalle an der Könizstrasse und die neue Wohnanlage zwischen Schwarzenburgstrasse und Steinhölzliwald (beide in der Gemeinde Bern) schwächt den Grünzug von übergeordneter Bedeutung.

10. Raum Sägestrasse
    Defizite werden insbesondere im Bereich der Aussenräume im Strassenraum geortet, die fast ausschliesslich versiegelt sind und der Parkierung dienen. Angesichts der Schlüssellage dieses Arbeitsgebietes ist eine Aufwertung mindestens jener Aussenräume dringend erforderlich, die Teile des Systems öffentliche Räume sind.

Abb. 7: Neue bauliche Realisierungen der öffentlichen Hand und Privater, die zu einer nachhaltigen Aufwertung führen, wie der Park oder die neue Wohnsiedlung, liegen in unmittelbarer Nähe von Bereichen wie die heutige S-Bahnhaltestelle Liebefeld, die dringend zu entwickeln sind.

Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Die Buslinie 10 ist in den Spitzenzeiten trotz Taktverdichtung überlastet. Der Betrieb ist insbesondere in Spitzenzeiten nicht stabil – teilweise fahren die Busse aufeinander auf und anschliessend sind grosse Lücken feststellbar. Der nicht wesensgerechte ÖV-Betrieb ist bedingt durch den dichten Takt und die hohe Verkehrsbelastung auf der ganzen Linie 10.

Der Busbetrieb der Linien 17 und 29 wird zu Spitzenzeiten teilweise an folgenden Knoten behindert:

– Knoten Könizstrasse – Waldeggstrasse

– Sägestrasse stadteinwärts im Bereich des Ventils

Schwachstellen für den öffentlichen Verkehr stellen die zahlreichen Bahnübergänge dar. Die Barrierenschliesszeiten werden zudem durch den Doppelspurausbau noch zusätzlich verlängert.

Die Umsteigebeziehungen von der S-Bahn auf die verschiedenen Buslinien sind im Zentrum von Köniz und bei der S-Bahnhaltestelle Liebefeld nicht optimal.

Fuss- und Veloverkehr

Im Gebiet Köniz/Liebefeld fehlen folgende Langsamverkehrsverbindungen:

– Thomasweg – Kohlenweg

– Neuhausplatz – Schwarzenburgstrasse

– S-Bahnhaltestelle Köniz – Sägestrasse (teilweise ungenügende Gestaltung und Signalisierung)

– Entlang S-Bahntrassee Waldegg – Köniz Zentrum

Für den Radverkehr fehlen auf der Stationsstrasse, Waldeggstrasse und Hessstrasse Radstreifen. Die Schwarzenburgstrasse weist in gewissen Abschnitten auch keine Radstreifen auf.

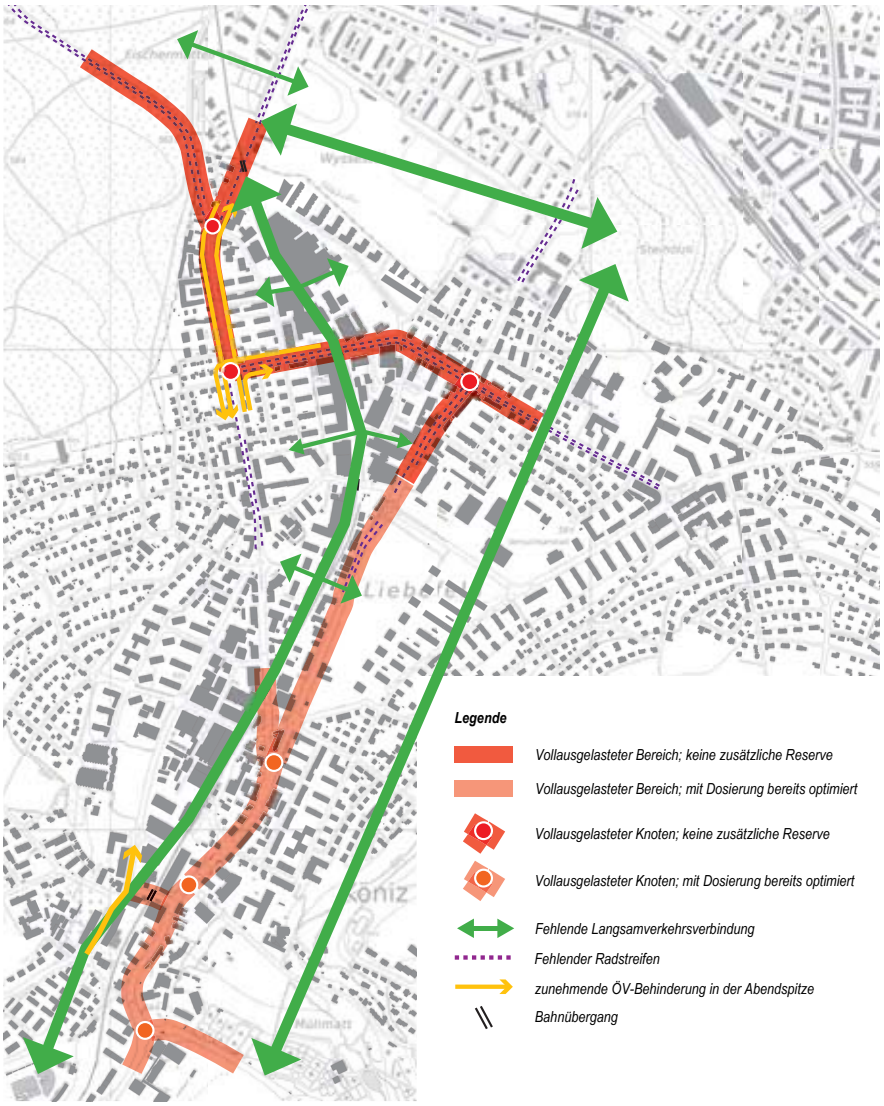

Abb. 8: Schwachstellen Verkehr

Motorisierter Individualverkehr

Das Strassennetz im Bereich des Zentrums Köniz ist bereits weitgehend ausgelastet. Insbesondere die Achse Könizstrasse / Waldeggstrasse / Schwarzenburgstrasse weist keine Reserven mehr auf.

Vom Wangental her und auf der Könizstrasse im Zentrum fehlen die Dosierungen – ein stetiger Verkehrsfluss im Zentrum in den Spitzenzeiten kann daher nicht gewährleistet werden.

Die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs im Bereich Könizstrasse und auf der Schwarzenburgstrasse im Zentrum Liebefeld ist unerwünscht hoch.

3.2 Chancen / Risiken

Für das Gebiet Köniz/Liebefeld wird von folgenden Chancen und Risiken ausgegangen:

Chancen

- Das Gebiet Köniz/Liebefeld hat die Voraussetzungen (u.a. gemischte und vielseitige Nutzungen, sehr gute ÖV-Anbindung), um im Massstab der Agglomeration Bern die Rolle eines wichtigen Subzentrums zu übernehmen.
- Die S-Bahnlinie Bern–Schwarzenburg mit den zwei Haltestellen Liebefeld und Köniz sowie die geplante Tramlinie Köniz–Bern–Ostermundigen ermöglichen in diesem Gebiet eine sehr gute Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen Verkehr.
- Dank dem Umnutzungspotenzial im Raum Liebefeld kann die Nachfrage nach Dienstleistungsflächen abgedeckt werden.
- Es bestehen gute Voraussetzungen (u.a. Topographie, feinmaschiges Netz), um den Modalsplit zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu verändern.

Risiken

- Es findet keine Umstrukturierung statt, die Wohnsubstanz wird nicht erneuert; die Wohnqualität sinkt.
- Das bestehende Versorgungsangebot in den Ortsteilzentren Liebefeld, Neuhausplatz und Steinhölzli wird nicht erhalten, die Zentrumsfunktion dieser Gebiete wird somit geschwächt.
- Das Gewerbegebiet im Raum Sägestrasse wird umstrukturiert, der Mangel an Gewerbeflächen in der Gemeinde Köniz wird grösser.
- Die Wohnqualität wird durch weiteren Durchgangsverkehr verschlechtert.
- Das Verkehrsnetz erreicht die Kapazitätsgrenze.
- Der Doppelspurausbau erhöht die Trennwirkung der Siedlung Köniz/Liebefeld.

3.3 Potenziale

Im Gebiet Köniz/Liebefeld stellen insbesondere folgende Bereiche bzw. Achsen ein grosses Nutzungs- bzw. städtebauliches Potenzial dar:

Abb. 9: Potenziale

1. Zentrumsbereich
   Im Bereich Bläuacker und insbesondere im Umfeld der S-Bahnhaltestelle Köniz ist heute ein bedeutendes Aufwertungs- und Verdichtungspotenzial vorhanden, welches zur Stärkung des Gemeindezentrums beitragen würde.

2. Waldegg
   Das Gebiet Waldegg kann zu einem attraktiven Ankunftsort umgestaltet werden.

3. Achse Liebefeld
   Entlang der Bahnlinie zwischen Waldegg und der S-Bahnhaltestelle Köniz besteht ein grosses Aufwertungs- und Umstrukturierungspotenzial.

4. Knoten Liebefeld
   In diesem Gebiet ist ein grosses Verdichtungs- und Erneuerungspotenzial vorhanden. Mit der Schaffung eines Platzes und durch ein höheres Haus könnte im Umfeld der S-Bahnhaltestelle Liebefeld ein Akzent gesetzt werden.

5. Tramachse
   Das Tram Köniz–Bern–Ostermundigen kann einen wichtigen Impuls für eine Aufwertung des Bereichs Schwarzenburgstrasse geben.

6. Steinhölzli
   Entsprechend seiner Funktion als Knotenpunkt im grossen Dreieck Köniz – Liebefeld besteht ein erhebliches funktionales und ortsbauliches Entwicklungspotenzial. Die Synergien aus der Funktion des Steinhölzli als wichtiger Ort im System der öffentlichen Räume, als kommerzielles Versorgungszentrum, als Schulstandort und wichtiger als Zugangsort zu den Quartieren Spiegel und Raum Gurten sollen vermehrt ausgeschöpft werden. Dies umso mehr, als die Umnutzung des benachbarten Zieglerspitals bevorsteht. Die künftige Arealentwicklung des Zieglerspitals soll zusammen mit dem Raum Steinhölzli und Lerbermatte erfolgen. Die bislang getrennten Funktionen können in funktionale und räumliche Abhängkeiten gebracht werden.

7. Querachsen
   Die verschiedenen Querverbindungen zwischen der Köniz-, der Schwarzenburg- und der Wabersackerstrasse vor allem für den Langsamverkehr können noch deutlich verbessert werden.

8. Schloss
   Beim Schlossareal besteht heute ein Aufwertungspotenzial. Dieses Areal kann als Ort der Begegnung und der Kultur weiterentwickelt werden.

Ausserhalb des Perimeters:

9. S-Bahnhaltestelle Weissenbühl

Diese S-Bahnhaltestelle auf dem Gebiet der Stadt Bern hat eine gewisse Bedeutung als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Mit dem Projekt der Umstellung der Linie Nr. 10 von Bus- auf Trambetrieb ergibt sich hier ein Umsteigeknoten, der auch für die Gemeindeinternen Verkehrsbeziehungen als Ergänzung zur heutigen Buslinie Nr. 29 sein kann. Es ist wichtig, dass die Stadt Bern ihrerseits das Umfeld dieser S-Bahnhaltestelle attraktiviert und Nutzungsintensivierungen vornimmt. Entsprechende Konzepte liegen bereits vor.

10. Zieglerspital

Die beabsichtigte Aufgabe des Spitalbetriebs zugunsten einer neuen Nutzung ist für Köniz von grosser Bedeutung. Das Areal des Zieglerspitals liegt an strategisch wichtiger Position. Es ergeben sich direkte funktionelle und räumliche Bezüge zum Zentrum Steinhölzli.

3.4 Interventionsgebiete

Aufgrund der Schwachstellenanalyse sowie der aufgezeigten Chancen/Risiken und Potenziale sind im Perimeter des Richtplans Raumentwicklung Teilgebiet Köniz/Liebefeld 26 Interventionsgebiete definiert worden. Diese dienen als Grundlage für die Massnahmenblätter.

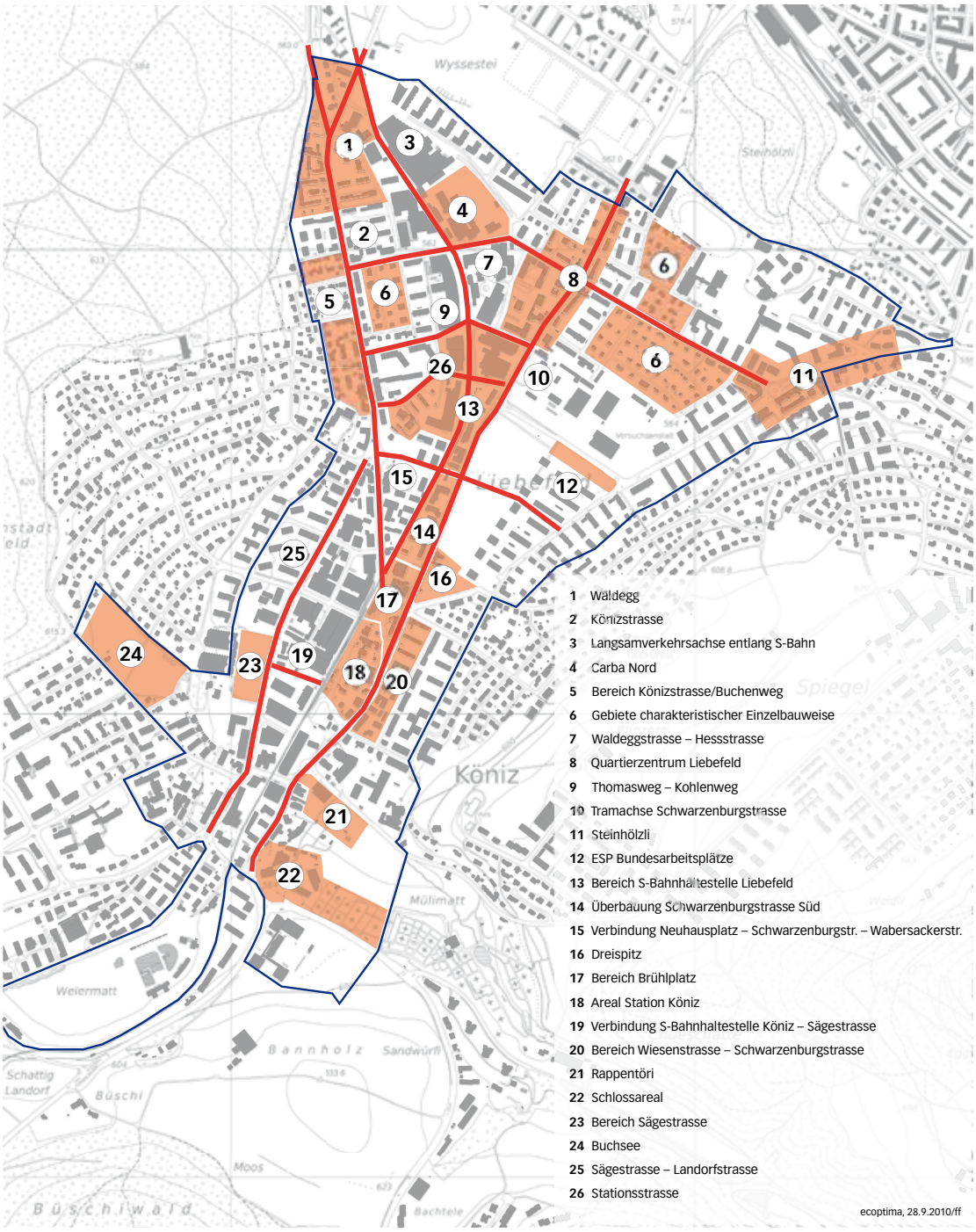

Abb. 10: Interventionsgebiete

4. Ziele und Strategien

Für das Gebiet Köniz/Liebefeld werden folgende Ziele und Strategien festgelegt:

4.1 Übergeordnete Ziele und Strategien

Ziel: Das Gebiet Zentrum Köniz/Liebefeld wird funktional (weiter) gestärkt, damit es nicht nur für die Gemeinde sondern auch als Subzentrum in der Agglomeration Bern eine wichtige Rolle spielen kann.

Strategie
- Stärkung des Zentrums als Arbeits-, Wohn- und Versorgungsstandort
- Schaffung der Voraussetzungen für einen Umstrukturierungsprozess
- Festlegen von Massnahmen zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität.

Ziel: Im Gebiet Zentrum Köniz/Liebefeld werden Siedlung, Verkehr und Landschaft sorgfältig aufeinander abgestimmt.

Strategie
- Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes und Verbesserung des Langsamverkehrsnetzes in Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung
- Innere Durchgrünung der Siedlung sowie Vernetzung der Grünstrukturen im Zentrum und mit dem Umfeld

Ziel: Im Gebiet Zentrum Köniz/Liebefeld findet eine innere Verdichtung unter Berücksichtigung einer behutsamen Stadterneuerung statt.

Strategie
- Verdichtung von Bereichen, welche einen Umstrukturierungs- und Erneuerungsbedarf aufweisen.

4.2 Nutzung

Kern/Gemischt
Ziel: Aufwertung und Weiterentwicklung der Kern- und Mischnutzungen im Zentrum Köniz/Liebefeld.

Strategie
- Das Gebiet Bläuacker als attraktives Gemeindezentrum wird als Nutzungsschwerpunkt mit Zentrums- und übergeordneter Versorgungsfunktion gestärkt und weiterentwickelt.
- Die Quartierzentren Liebefeld, Steinhölzli und Neuhausplatz werden als Nebenzentren zur Nahversorgung erhalten und ausgebaut.
- Die Bereiche um die S-Bahnhaltestellen werden aufgewertet und dichte Nutzungen (Wohnen, Dienstleistungen) angesiedelt.
- Entlang der künftigen Tramlinie werden vielfältige und dichte Misch- und Zentrumsnutzungen angestrebt.

Wohnen
Ziel: Verbesserung der Wohnqualität im Zentrum Köniz/Liebefeld.

Strategie
– In mehreren Teilgebieten mit Bauten aus der Zwischenkriegszeit ist mittel- bis langfristig ein Aufwertungs-, Erneuerungs- und Verdichtungsprozess anzugehen.

Arbeiten
Ziel: Verbesserung und Weiterentwicklung des Zentrums Köniz/Liebefeld als Arbeitsplatzstandort.

Strategie
– Reurbanisierung und Umstrukturierung entlang dem Sulgenbach und der Eisenbahnlinie
– Das Gewerbegebiet Sägestrasse bleibt erhalten. Im Liebefeld (ESP Bundesarbeitsplätze) und entlang der Bahnlinie Richtung Waldegg wird die Ansiedlung neuer Dienstleistungsbetriebe gefördert.

4.3 Städtebau und Landschaft

Räumliche Identität
Ziel: Die räumliche Identität von Köniz/Liebefeld wird gestärkt.

Strategie
– Kirche, Schloss und andere bauhistorische Spuren erhalten und pflegen. Verzicht auf störende Eingriffe in der Umgebung.
– Die Elemente der differenzierten Siedlungsstruktur aus verschiedenen Zeiträumen sollen erkennbar und ablesbar bleiben.
– Gezielt sollen neue Interventionen zur stadträumlichen Aufwertung erfolgen. Diese sollen sich in den Kontext des Ganzen harmonisch einfügen.

Siedlungserneuerung
Ziel: Die Siedlungserneuerung erfolgt gezielt nach ortsbaulichen Grundsätzen.

Strategie
– Die Wohngebiete niedriger Dichte bleiben erhalten. Sie werden sanft erneuert, ohne dass die Typologie grundsätzlich verändert wird.
– Der Raum Waldegg wird städtebaulich als Ort der Ankunft grundsätzlich neu definiert.
– Die Einmündung der Waldeggstrasse in die Könizstrasse wird optimiert, Eingriffe in die Bausubstanz sind zu prüfen.
– Waldeggstrasse als differenzierten öffentlichen Raum gestalten. Auffüllung und Attraktivierung durch öffentlichkeitsbezogene Nutzungen.

- Der Raum entlang dem Park, zwischen Bahn und Schwarzenburgstrasse, wird grundsätzlich erneuert. Ausrichtung auf den Strassenraum. Baulicher Akzent bei der Einmündung der Stationsstrasse.
- Areal Dreispitz: Strategisch wichtiger Punkt. Bei der Realisierung der Überbauung ist auch die Präzisierung des öffentlichen Raumes wichtig.
- Bahnhofgebiet und Ortskern: Entwicklung entsprechend Masterplan mit Blick auf die östliche Seite der Schwarzenburgstrasse. Eine massvolle innere Verdichtung wird angestrebt.
- Auffüllung Gewerbegebiet Sägestrasse, Aufwertung des Randbereiches zur Sägestrasse. Öffnung des Sulgenbaches mit neuer Baumreihe.
- Rappentöri entsprechend Entwurf Überbauungsordnung entwickeln.
- Der Raum Buchsee bleibt wegen der archäologischen Schutzzone unüberbaut.

Öffentlicher Raum

Ziel: Der öffentliche Raum wird als zusammenhängendes System gut gestalteter Stadträume verstanden und gepflegt. Räumliche Qualität, Sicherheit und Koexistenz sind dabei zentrale Themen.

Strategie

- Zusammenhängendes, differenziertes und ablesbares System schaffen.
- Neben den vorhandenen «tragenden» Längsachsen sind vor allem die Querachsen zu entwickeln.
- Die Knotenpunkte des täglichen Lebens sind besonders zu gestalten.

Grünsystem

Ziel: Sowohl die äussere Landschaft wie auch die innere Durchgrünung haben Priorität.

Strategie

- Entwicklung der umgebenden Freiräume, wie Wälder, Waldrandbereiche, offene Landschaften usw. nach ökologischen Grundsätzen und auf die verschiedenen Nutzungen ausgerichtet.
- Erhaltung und Pflege der inneren Grünbereiche. Erhaltung weiterer kleinerer öffentlicher Grünräume ausserhalb des Parks Liebefeld.
- Optimerung der Zugänglichkeit der äusseren und inneren Grün- und Freiräume.
- Teilöffnung des Sulgenbaches und Sichtbarmachung von Spuren der frühen gewerblichen Wassernutzung
- Innere Durchgrünung der Siedlung nach ökologischen Grundsätzen.
- Begleitung von Strassen durch Baumreihen und Alleen entsprechend dem städtebaulichen Konzept.

4.4 Verkehr

Öffentlicher Verkehr
Ziel: Verbesserung Modal-Split durch Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr (insbesondere Neuverkehr).

Strategie
- Dichtes S-Bahnhaltestellennetz und optimale Umsteigebeziehungen auf die Bus- und Tramlinien
- Umstellen der Buslinie 10 auf Trambetrieb
- Optimale Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs; Wesensgerechter Betrieb des ÖV

Fuss- und Veloverkehr
Ziel: Verlagerung der kurzen Wege möglichst auf den Fuss- und Veloverkehr (Verbesserung Modal-Split).

Strategie
- Attraktives, sicheres und lückenloses Fuss- und Veloverkehrsnetz
- Weitere Bahnquerungen für den Fuss- und Veloverkehr anbieten (Neuhausplatz – Park-Wabersackerstrasse, Kohleweg – Thomasweg)
- Von den Hauptachsen unabhängige Längsverbindung für den Fuss- und Veloverkehr schaffen

Motorisierter Individualverkehr
Ziel: Verträgliche und stetige Verkehrsführung, Verarbeitung der heutigen Verkehrsmenge

Strategie
- Verkehrssystemmanagement auf dem ganzen Perimeter, Dosierung auch auf der Achse Wangental Köniz; Dosierungskonzept
- Optimaler Abfluss auf die Autobahn: Turnierstrasse – Bümpliz; Landorfstrasse – Niederwangen
- Mehrbelastung der Köniz-/ Sägestrasse zugunsten des Zentrums --> bessere Umlenkung auf die Achse Köniz-Sägestrasse während den Spitzenzeiten, ev. längere Öffnung der Verbindung Landorfstrasse
- Bereich mit höherer Koexistenz im Zentrum Liebefeld (Bündenackerstrasse bis Hessstrasse) schaffen

5. Konzept

5.1 Nutzung

Markttendenzen und Nutzungen im Gebiet Köniz/Liebefeld

Im Bereich Wohnen ist die Nachfrage seit längerer Zeit intakt und dürfte auch in Zukunft weiter bestehen. Ausserdem ist in letzter Zeit wieder ein Trend zurück in die Stadt feststellbar, welcher zu einer erhöhten Nachfrage, insbesondere von gehobenen Wohnraum in den zentralen Agglomerationsbereichen, führen wird. Im Bereich Arbeiten haben insbesondere zentrale und regional gut erschlossene Lagen gute Chancen vom Markt absorbiert zu werden.

Das Zentrum Köniz/Liebefeld bietet u.a. dank den guten Versorgungsinfrastrukturen (Einkauf, Schulen), der sehr guten ÖV-Erschliessung und den Naherholungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe (Park Liebefeld, Weiermatt, Könizbergwald, Gurten) attraktive Wohnlagen an.

Im Bereich Arbeiten eignet sich das Zentrum Köniz/Liebefeld als Standort für Backoffices (z.B. Bundesverwaltung). Mit dem geplanten Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Tram Köniz, Taktverdichtung S-Bahn) kann dieses Gebiet noch stärker zu einem wichtigen Dienstleistungsstandort in der Agglomeration Bern weiterentwickelt werden. Mit der steigenden Attraktivität dieses Gebietes und der entsprechenden Erhöhung der Bodenpreise gerät hingegen das Gewerbe immer mehr unter Druck. Ziel ist es, zumindest im Bereich Sägestrasse Gewerbebetriebe zu erhalten.

Nutzungskonzept

Wohnen
Im Bereich Wohnen wird mittel- bis langfristig eine Aufwertung und Erneuerung der älteren Wohnquartiere im Liebefeld (z.B. Sportweg/Maienweg) angestrebt. Zudem soll das Wohnungsangebot mit attraktiven Neubauten ergänzt werden.

Gemischte Nutzung
An lärm- und luftvorbelasteten Achsen (z.B. Schwarzenburgstrasse, Knoten Turnierstrasse/Könizstrasse) soll weiterhin eine gemischte Nutzung bestehen. Zudem ist eine Erneuerung von Schlüsselarealen (u.a. S-Bahnhaltestelle Liebefeld, Waldegg) voranzutreiben.

Kernnutzung
Die Kernnutzungen insbesondere im Bereich Bläuacker bis Brühlplatz aber auch beim Neuhausplatz, im Ortsteilzentrum Liebefeld und im Steinhölzli werden erhalten und wenn möglich gestärkt.

Arbeiten DL

Dienstleistungsbetriebe sollen insbesondere im Liebefeld angesiedelt werden (ESP Bundesarbeitsplätze, Bereich S-Bahnhaltestelle Liebefeld und entlang der Bahnlinie Richtung Waldegg). Damit kann eine Stärkung des Back-Office-Standortes Liebefeld erreicht werden.

Arbeiten IG

Gewerbe- und Industriebetriebe sind insbesondere im Gebiet Sägestrasse anzusiedeln. Dieses Gebiet soll erhalten und verdichtet werden.

Öffentliche Nutzung

Im Bereich der öffentlichen Nutzungen wird der Status Quo angestrebt. Damit sollen die bestehenden Nutzungen (u.a. Schulen und Sportanlagen, Alters- und Pflegeheim) erhalten bleiben.

Schloss

Das Areal soll erneuert und mit neuen Bauten und Anlagen ergänzt werden. Zudem sind die Aussenräume attraktiv zu gestalten und öffentlich zugänglich zu machen.

Grünzone / Öffentlicher Park

Grünflächen spielen für die Lebensqualität insbesondere auch im Zentrum eine sehr wichtige Rolle. Der Park Liebefeld mit seiner zentralen Lage sowie die Grünzonen nördlich des Schlosses und im Buchsee sind als solche zu erhalten.

Sport- und Freizeitnutzung

Das Gebiet Weiermatt soll weiterhin als wichtiges Naherholungsgebiet und für Freizeitaktivitäten bestehen bleiben.

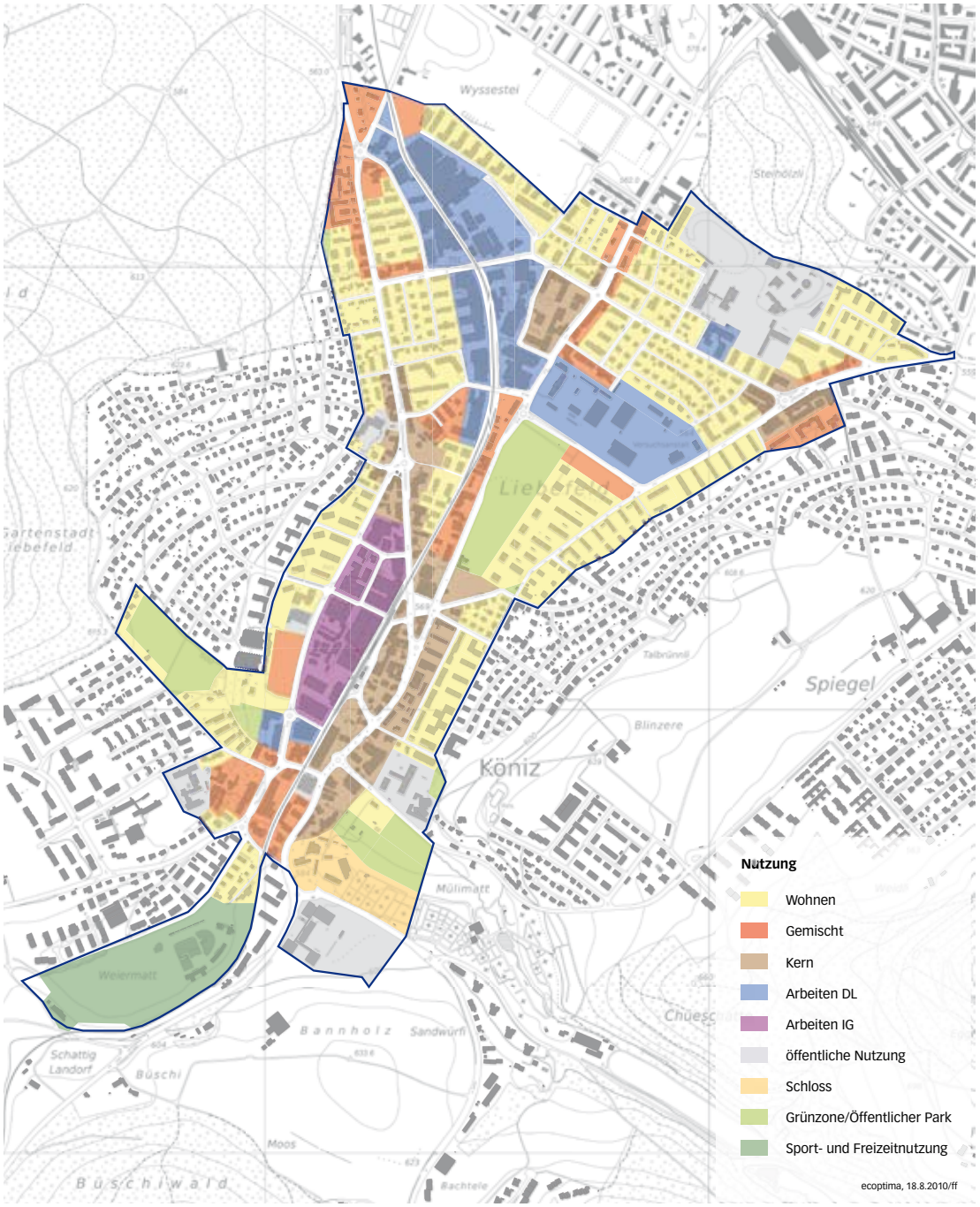

Abb. 11: Konzept Nutzung

5.2 Städtebau und Landschaft

5.2.1 Anspruch

Das städtebauliche Konzept umschreibt den zentral gelegenen Lebensraum der Gemeinde Köniz mit dem Ortszentrum Köniz, dem Ortsteilzentrum Steinhölzli, den Versorgungsstützpunkten Liebefeld und Neuhausplatz und dem historischen Schloss Köniz. Das historische Zentrum verbindet sich mit neuen Orten, die urbane Qualitäten bieten. Komplementär zu den Grün- und Freiräumen werden gut gestaltete Räume mit einem vielfältigen Nutzungsangebot weiterentwickelt.

Das System der öffentlichen Räume, der öffentlichen Bauten und Anlagen, der Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs und anderer Brennpunkte bildet die «Innere Logik» des Siedlungsraumes. Innerhalb dieses Rahmens findet die Siedlungserneuerung und -ergänzung statt. Diese konzentriert sich auf definierte Schwerpunktbereiche.

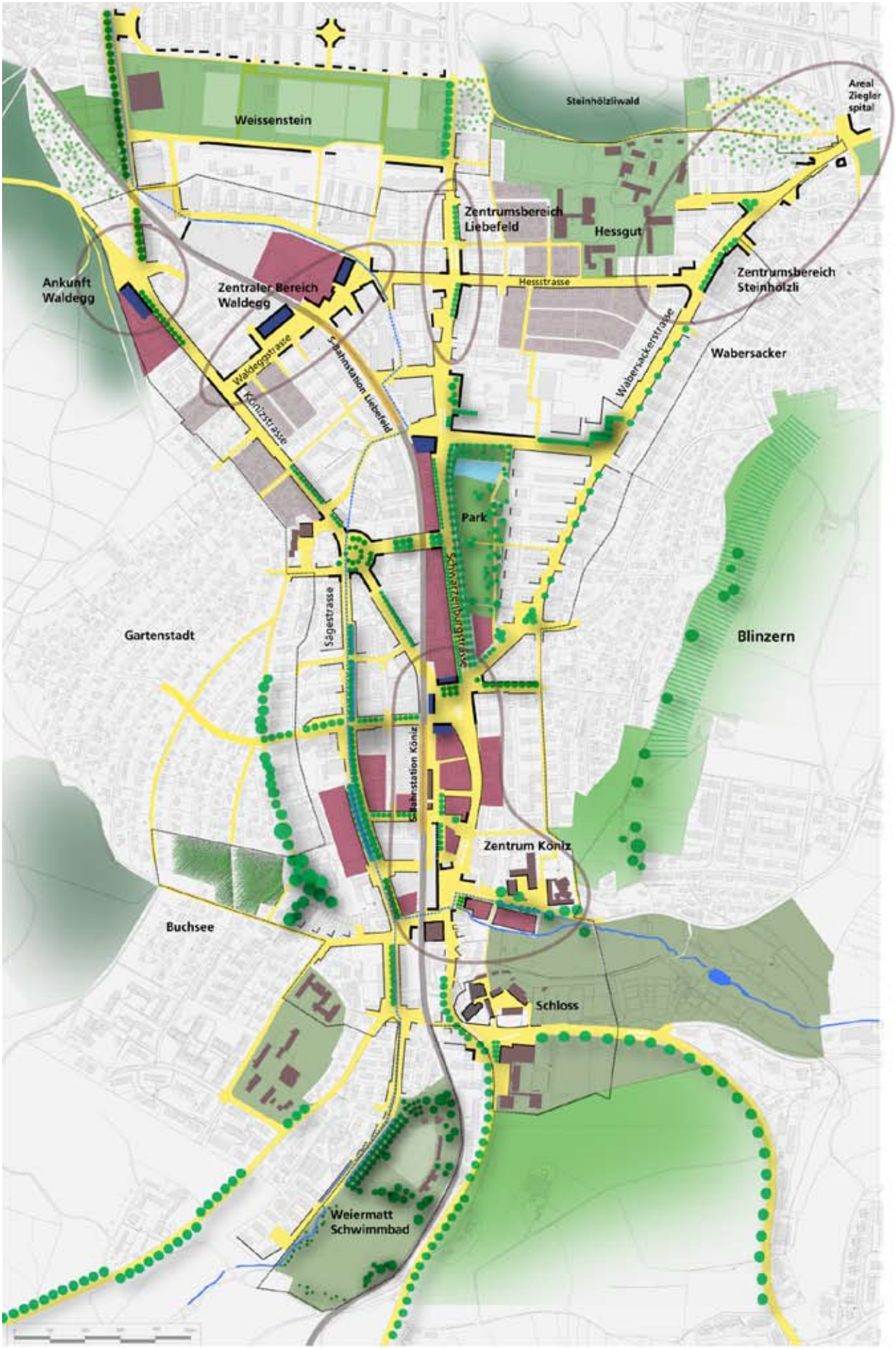

Abb. 12: Plan Städtebau. Es sind die raumprägenden Aspekte dargestellt. Das System der öffentlichen Räume bildet zusammen mit wichtigen Orten, Nutzungen und öffentlichen Bauten und Anlagen die «Innere Logik» des Raumes Köniz/Liebefeld.

Besonders wichtig ist das Zusammenspiel zwischen den «urbanen» öffentlichen Räumen und den Grün- und Freiräumen.

Legende

Öffentlicher Stadtraum

- Raumprägende Kante
- Raumbegrenzung
- Öffentlicher Raum
- Baumreihe, Allee

Baustruktur

- Neubau prägend
- Öffentliches Gebäude Bestand
- Umstrukturierungsgebiet
- Geplante Verdichtung mittel- bis langfristig
- Gebäude geplant
- Mögliche Bebauungsstruktur
- Gebiet von archäologischem Interesse

Grünsystem

- Grün öffentlich / Umfeld öffentliche Bauten
- Landwirtschaftsgebiet
- Baum, Baumgruppe
- Wald
- Vernetzungskorridor
- Prägende Hangkante erhalten
- Bach, Gewässer offen
- Bachöffnung/Bachanzeige anstreben
- eingedoltes Gewässer

Verkehrssystem

- Bahnline
- S-Bahnhaltestelle
- Tramhaltestelle

Perimeter

5.2.2 Themen

Öffentlicher Raum
Der öffentliche Raum bildet zusammen mit dem prägenden Grünsystem die «Innere Logik» des Siedlungsraumes. Der öffentliche Raum im Bearbeitungsperimeter ist grundsätzlich nutzungsorientiert und Koexistenz spielt in unterschiedlichen Formen eine zentrale Rolle. Spezifische, den jeweiligen Orten, Nutzungsclustern und Strassenräumen angepasste Aufenthaltsqualitäten sollen erhalten oder geschaffen werden. Die Betrachtung geht jeweils von Fassade zu Fassade. Im Plan wird das Zusammenspiel von eher linearen öffentlichen Räumen mit platzartigen Bereichen gut sichtbar. Diese Fokuspunkte im System bedürfen einer besonderen gestalterischen Aufmerksamkeit.

Im Plan dargestellt sind die prägenden öffentlichen Räume sowie strukturell wichtige Verbindungen. Dazu werden folgende Aussagen gemacht:

- *Raumprägende Kanten* definieren städtebaulich besonders wichtige Raumbegrenzungen.

- *Raumbegrenzungen* sind dort dargestellt, wo eine Raumbildung generell wichtig und strukturbildend ist.

- *Öffentlicher Raum.* Darstellung des Raumes von Fassade zu Fassade, ausser bei Verbindungen ohne besonderen städtebaulichen Anspruch.

- *Baumreihe, Allee.* Strassen begleitendes Grünstrukturen.

Baustruktur
Ein grosser Teil der Baustrukturen ist in einem guten Zustand und bietet sehr gute Voraussetzungen für eine massvolle, typologisch ausgerichtete Erneuerung und Ergänzung. Zusätzlich besteht die Chance, an strategischen Punkten gezielt qualitative Akzente zu setzen. Hier sind die besonderen Konzeptinhalte dargestellt:

– *Neubau prägend.* Orte, wo spezifische bauliche Interventionen im Sinne einer Akzentsetzung möglich und erwünscht sind. Das jeweils angemessene städtebauliche Verhalten soll im Rahmen von weiterführenden städtebaulichen Studien, Studienaufträgen, Wettbewerben und Projektierungen ermittelt werden. An einzelnen Standorten sind auch höhere Häuser und Hochhäuser denkbar.

– *Öffentliches Gebäude, Bestand.* Ortsbaulich verträgliche Ergänzungen sind im Rahmen der üblichen Verfahren zur Qualitätssicherung möglich.

– *Umstrukturierungsgebiet.* Bezeichnet sind jene Bereiche, in denen eine grundsätzliche bauliche Neustrukturierung erwünscht bzw. erforderlich ist. Diese dürfte in der Regel auch unter Einbezug bestehender Bauten erfolgen.

– *Geplante Verdichtung mittel- bis langfristig.* Hier handelt es sich um überbaute Gebiete niedriger Dichte in zentralen Lagen mit einer hervorragenden Erschliessungsqualität. In diesen Fällen ist grundsätzlich eine Verdichtung erwünscht. Diese kann jedoch nicht dem Zufall überlassen werden, sondern muss unter Einbezug der Grundeigentümerschaft geplant erfolgen. Aufgrund der Tatsache, dass es sich in allen Fällen um Einzelbauten auf Einzelparzellen mit unterschiedlichen Eigentümerschaften handelt, ist eine geplante Veränderung eher ein langfristiges Unterfangen. Mit der nach geltendem Zonenplan erfolgten Zuteilung in die Bauklassen IIa und IIIa wurden die planerischen Voraussetzungen für eine gewisse Verdichtung bereits geschaffen. Es besteht allerdings die Gefahr, dass die Verdichtung unkontrolliert erfolgt, d.h. dass einzelne Parzellengruppen zusammengekauft und dort Bauten nach Vorschrift erstellt werden, die in der bisherigen Typologie störend sind. Dies würde zu einem zufälligen Nebeneinander nicht zusammenpassender Bautypologien führen. Grundsätzliche Verdichtungen mit entsprechenden Aufzonungen können nur für ganze Bereiche in geeigneter Mindestgrösse durchgeführt werden. Dabei könnten in bestimmten Bereichen auch höhere Dichten und viergeschossige Bauten in Betracht gezogen werden.

– *Gebäude geplant.* Bereits bekannte Bauvorhaben, welche die Zustimmung der Gemeinde (Konformität zu Entwicklungsabsichten, zu Sondernutzungsplänen usw., Baubewilligung vorliegend) bereits gefunden haben.

– *Mögliche Baustruktur.* Unverbindliche Darstellung einer möglichen und aus Sicht des Gesamtkonzepts sinnvollen Bebauungsstruktur.

– *Gebiet von archäologischem Interesse.* Das Gebiet Buchsee ist mit dieser Signatur belegt. Grundsätzlich ein hervorragendes Wohngebiet in relativ zentraler Lage. Die bekannten archäologischen Fundstellen und der damit verbundene absehbare Aufwand für Grabungen und Sicherungen lässt eine bauliche Nutzung auch auf mittlere und lange Sicht als fraglich erscheinen. Hier ist eine spezifische Strategie zu entwickeln.

Verkehrssystem
Als informative Inhalte von städtebaulicher Bedeutung enthält der Plan folgende Aussagen:

– Bahnlinie

– S-Bahnhaltestelle

– Tramhaltestelle

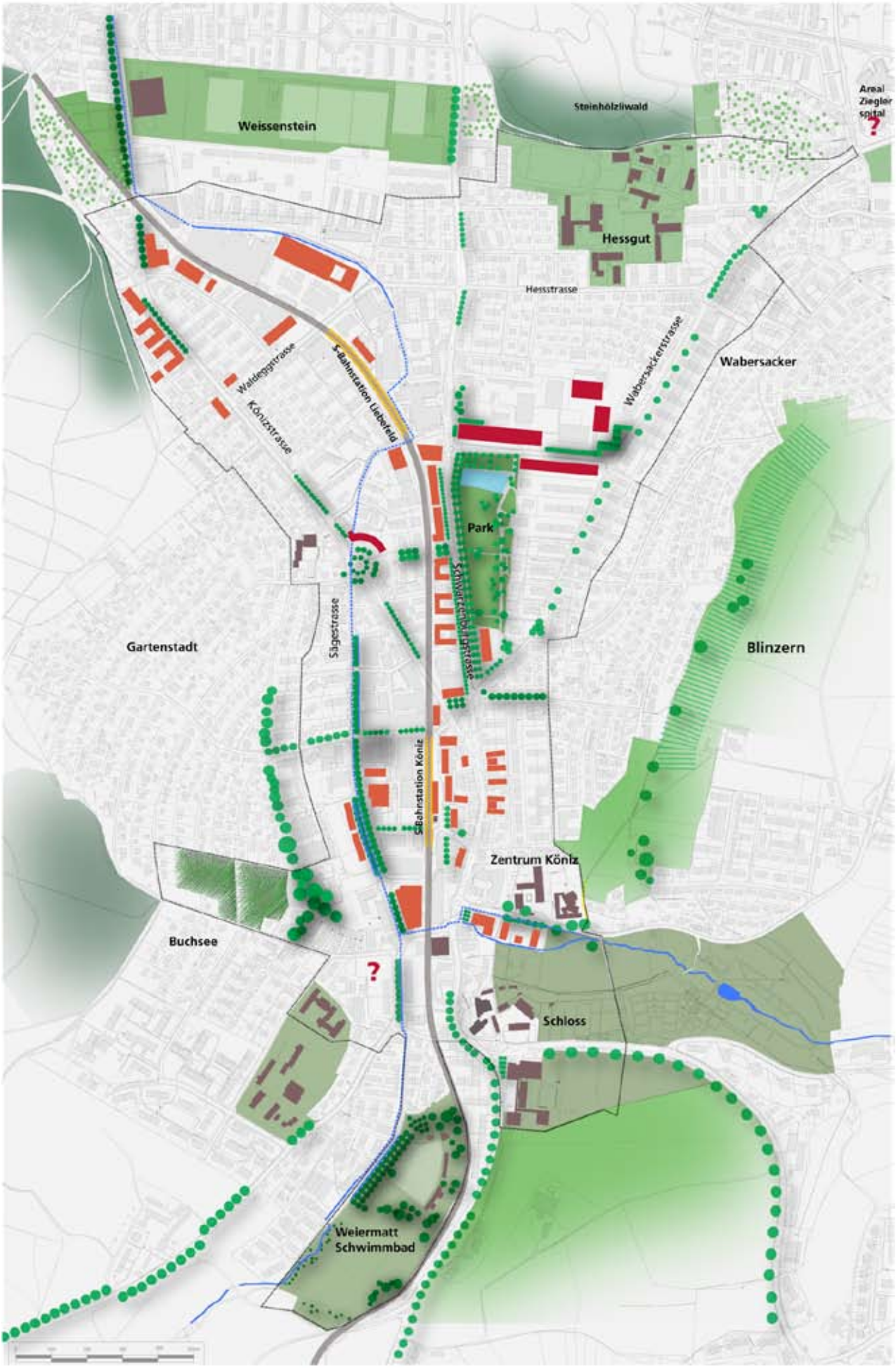

Abb. 13: Plan Baustruktur. Darstellung der konzeptbestimmenden Elemente, der «Gebäude geplant» und der «Möglichen Baustruktur». Dieser Plan hat keine Verbindlichkeit, sondern informativen Charakter.

Legende

Öffentlicher Stadtraum

- Raumprägende Kante
- Raumbegrenzung
- Öffentlicher Raum
- Baumreihe, Allee

Baustruktur

- Neubau prägend
- Öffentliches Gebäude Bestand
- Umstrukturierungsgebiet
- Geplante Verdichtung mittel- bis langfristig
- Gebäude geplant
- Mögliche Bebauungsstruktur
- Gebiet von archäologischem Interesse

Grünsystem

- Grün öffentlich / Umfeld öffentliche Bauten
- Landwirtschaftsgebiet
- Baum, Baumgruppe
- Wald
- Vernetzungskorridor
- Prägende Hangkante erhalten
- Bach, Gewässer offen
- Bachöffnung/Bachanzeige anstreben
- eingedoltes Gewässer

Verkehrssystem

- Bahnline
- S-Bahnhaltestelle
- Tramhaltestelle

Perimeter

Grünsystem

«Äussere Landschaft»

Die Nähe des zentralen Bereichs von Köniz/Liebefeld zur äusseren Landschaft (Könizbergwald, Bannholz, Blinzern-Gurten) und das Vorhandensein der Grünzäsur Könizbergwald – Weissenstein – Steinhölzliwald – Gurten, die auf dem Gebiet der Gemeinde Bern liegt, schafft eine spezifische Einbettung in ein umgebendes Grünsystem. Von grundsätzlicher Bedeutung ist das übergeordnete «grüne Band», das vom Raum Niederwangen über Landorf, das Bannholz und das Gurtental ins Aaretal führt. Die äussere Landschaft ist von Überbauungen grundsätzlich freizuhalten.

Die vielfältige Verflechtung des Lebensraumes Köniz/Liebefeld mit dieser äusseren Landschaft soll beibehalten und optimiert werden.

«Innere Landschaft»

Ergänzend von Bedeutung sind die inneren Grünstrukturen. Die im Plan ausgewiesenen Grünstrukturen leisten einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität, zum Mikroklima und zur ökologischen Vernetzung. Sie sind aufgrund ihrer Lage und Funktion mit dem System der öffentlichen Räume verbunden. Die Synergien zwischen den inneren Grünstrukturen und dem öffentlichen Räumen können punktuell und bereichsweise verstärkt werden, um eine optimale Gesamtwirkung zu erreichen.

Im Plan dargestellt ist ein wünschbarer Zustand; es wird nicht zwischen Bestand und neu unterschieden. Zu den einzelnen Planinhalten:

- *Park, öffentliches Grün.* Zusammenfassung aller öffentlichen und öffentlich nutzbaren Grün- und Freiflächen, inkl. Friedhöfe. Auf eine weitere Differenzierung wird angesichts der Bearbeitungsstufe verzichtet.

- *Bäume und Baumgruppen.* Diese Kategorie umfasst einerseits das Strassengrün, das nach ortsbaulichen Kriterien definiert ist. Es geht um Lesbarkeit und räumliche Qualität. Die Festlegungen sind nur dort eingetragen, wo tatsächlich ein Spielraum für die Realisierung besteht. Ebenfalls dargestellt sind raumprägende Bäume und Baumgruppen in Parks und im öffentlichen Grün, sowie andere Baumbestände von besonderer Bedeutung. Hier ist die bestehende Reihe der Eichen im Gehölz entlang von Primelweg und Tulpenweg an der Hangkante der Gartenstadt besonders zu erwähnen.

- *Wald*. Der siedlungsnahe Wald hat verschiedene Aufgaben zu erfüllen. Neben seiner naturräumlichen und forstwirtschaftlichen Funktion hat jene der Naherholung eine besondere Bedeutung. Dies trifft für den Steinhölzliwald in ganz besonderem Masse zu. Ähnliches gilt für den Könizbergwald.

– *Vernetzungskorridor.* Grünvernetzung von übergeordneter Bedeutung. Diese Festlegung betrifft Grundstücke, die in einer Bauzone sind, wo aber eine Durchgrünung erwünscht wird, um eine übergeordnete Grünvernetzung zu erreichen. Dies ist besonders im Bereich der Grünzäsur Könizbergwald – Weissenstein – Steinhölzliwald – Gurten, die auf dem Gebiet der Gemeinde Bern liegt, von Bedeutung.

– *Bach, Gewässer.* Das System der Gewässer hat den Raum Köniz/Liebefeld wesentlich in seiner Entwicklung geprägt. Deshalb sollen die Fliessgewässer dort, wo dies noch möglich ist, wieder sichtbar gemacht werden. Im Plan sind die gesamten, durchgehenden Bachläufe gestrichelt dargestellt. Fett markiert sind jene Abschnitte, die offen sind oder sein sollen.

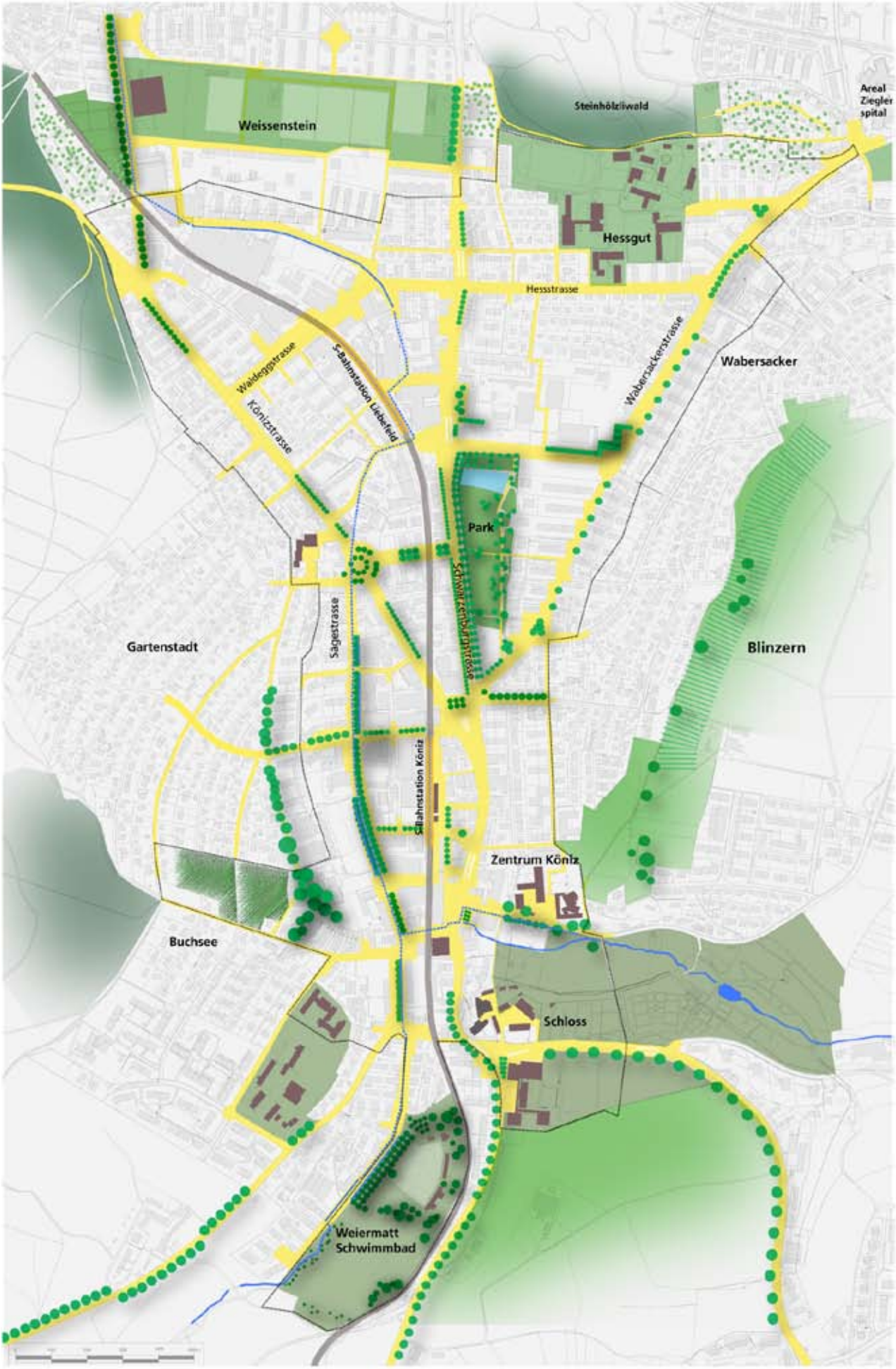

Abb. 14: Das Grünsystem stärkt die Lebensqualität und die Lesbarkeit des Raumes Köniz-Liebefeld. Es leistet einen wesentlichen Beitrag zum Mikroklima und zur ökologischen Vernetzung.

Legende

Öffentlicher Stadtraum

- Raumprägende Kante
- Raumbegrenzung
- Öffentlicher Raum
- Baumreihe, Allee

Baustruktur

- Neubau prägend
- Öffentliches Gebäude Bestand
- Umstrukturierungsgebiet
- Geplante Verdichtung mittel- bis langfristig
- Gebäude geplant
- Mögliche Bebauungsstruktur
- Gebiet von archäologischem Interesse

Grünsystem

- Grün öffentlich / Umfeld öffentliche Bauten
- Landwirtschaftsgebiet
- Baum, Baumgruppe
- Wald
- Vernetzungskorridor
- Prägende Hangkante erhalten
- Bach, Gewässer offen
- Bachöffnung/Bachanzeige anstreben
- eingedoltes Gewässer

Verkehrssystem

- Bahnline
- S-Bahnhaltestelle
- Tramhaltestelle

Perimeter

5.3 Verkehr

5.3.1 Verkehrsmengengerüst Vollausbau

Im Verkehrsmengengerüst sind die sich bereits in Planung und Realisierung befindenden Projekte und die Potenzialgebiete gemäss dem Nutzungskonzept abgebildet. Die Verkehrspotenziale wurden mit verschiedenen Methoden geschätzt (Bruttogeschossfläche, Einwohner/Arbeitsplätze, Parkplätze) und berechnet. Dem Verkehrsmengengerüst liegt ein durchschnittlicher Wert aus den verschiedenen Berechnungsmethoden zugrunde.

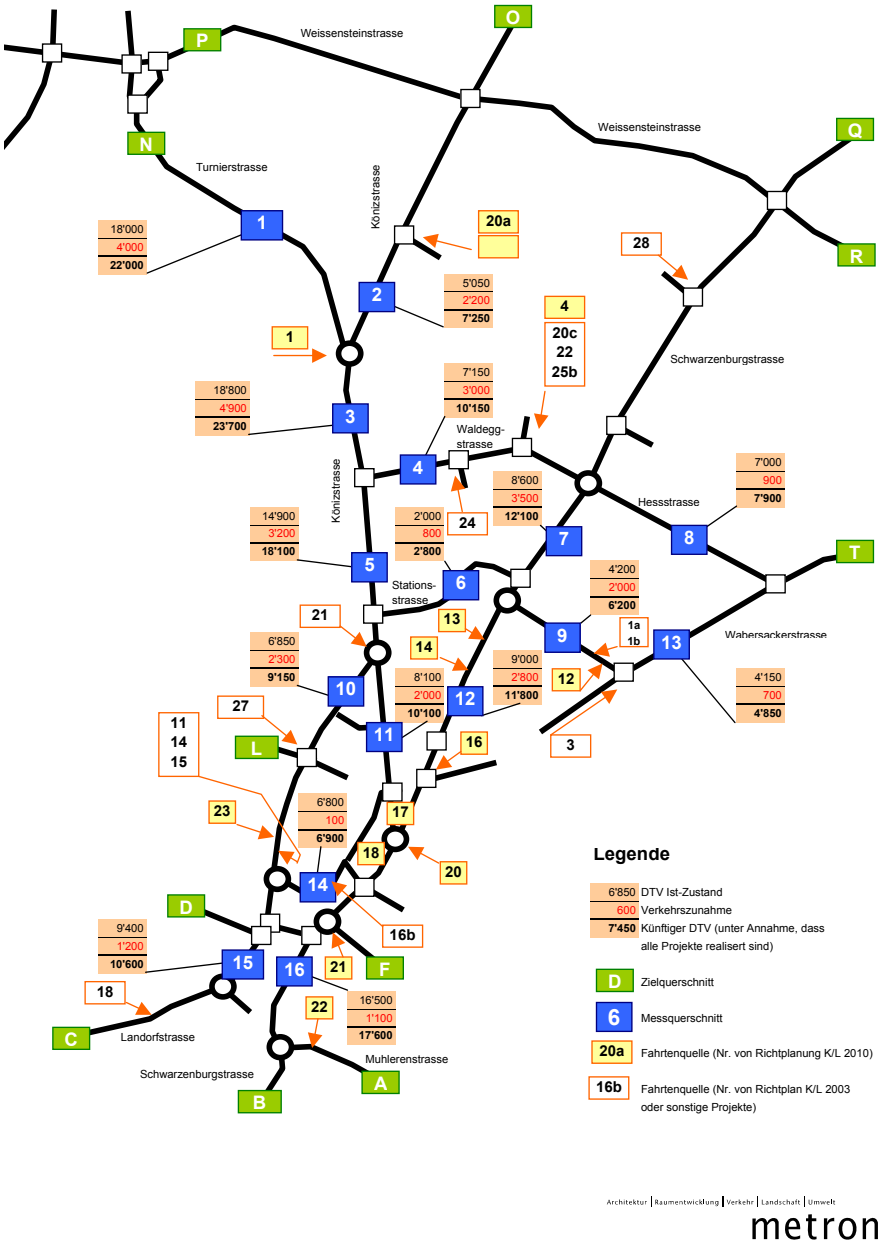

Abb. 15: Prognostizierte Verkehrsbelastung Teilgebiet Köniz/Liebefeld

Beurteilung
Erfolgt die Entwicklung mit dem selben Mobilitätsverhalten wie heute, wird durch die Siedlungsentwicklung im Gebiet Köniz/Liebefeld ein zusätzliches Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs von rund 14'000 Fahrten generiert. Damit wird die Systemleistungsfähigkeit des Strassennetzes sowohl für den motorisierten Individualverkehr, wie auch für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr überschritten.

Um das Verkehrssystem von Köniz/Liebefeld auch künftig funktionsfähig auszugestalten, sind zwei Handlungsansätze zu verfolgen:

– Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und -entwicklung. Durch eine bewusste Begrenzung der Kapazität für den motorisierten Individualverkehr soll eine Steigerung des Modal Splits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs bewirkt werden. Dies bedingt auch den Ausbau der Infrastruktur für den ÖV und den Langsamverkehr (LV).
  Heutiger Modal Split (gemäss Pendlerstatistik):
  LV: ca. 20%, ÖV: ca. 35%, MIV: ca. 45%
  Anzustrebender Modal Split:
  LV: ca. 25%, ÖV ca. 40%, MIV ca. 35%

– Punktuell Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Eine Grobbeurteilung zeigt, dass mit einer Modal-Split-Veränderung des motorisierten Individualverkehrs, der Abnahme des MIV-Anteils von heute 45% auf neu 35% zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs (je 5%), die gesamte vorgesehene Siedlungsentwicklung bewältigt werden kann.

5.3.2 Themen

Koexistenzbereich
In den Ortsteilzentren Liebefeld und Steinhölzli sollen ähnlich wie im Zentrum Köniz Koexistenzbereiche geschaffen werden. Mit gestalterischen Massnahmen soll die Erkennbarkeit des Zentrums verbessert werden und mit einer neuen Querschnittaufteilung (z.B. mit Mittelzone) die Voraussetzung für flächiges Queren geschaffen werden. Dadurch kann die Trennwirkung der Strasse reduziert und die Attraktivität für Zufussgehende und das Gewerbe verbessert werden. Die Querbeziehungen über die Strasse werden verbessert und die Ortsteilzentren gestärkt.

Im Zentrum von Köniz ist die Erweiterung des Koexistenzbereiches auf die Landorfstrasse im Zusammenhang mit allfälligen längeren Öffnungszeiten oder der ganzen Öffnung der Landorfstrasse zu prüfen.

Verkehrsberuhigte Bereiche
In den Wohnquartieren sollen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Wohnqualität generell Tempo 30 Zonen eingerichtet werden. Dies ist im Perimeter Köniz/Liebefeld bereits flächendeckend umgesetzt.

S-Bahnhaltestellen

Entsprechend der ZMB ÖV Bern Süd soll zur Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerung die S-Bahn bis Köniz auf Doppelspur ausgebaut und im Viertelstundentakt betrieben werden. Die S-Bahnhaltestellen in Köniz und Liebefeld sollen weiterhin bestehen bleiben und eine Haltestelle Waldegg geprüft werden.

Auf Grund der engen Platzverhältnisse soll die S-Bahnhaltestelle Liebefeld bei einem Doppelspurausbau Richtung Norden geschoben werden. Z.Z. sind noch zwei Varianten in Bearbeitung: Variante Nord (nördlich der Stationsstrasse) und Variante Mitte (im Bereich der Stationsstrasse). Die Variante Mitte hätte zur Folge, dass die Stationsstrasse für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden müsste. Erste Berechnungen haben ergeben, dass die Umlegung des Durchgangsverkehrs auf die Waldeggstrasse möglich ist.

Tram Region Bern

Um die zusätzlich notwendigen Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs bereitstellen zu können, muss die Buslinie 10 auf Tram umgestellt werden. Besonders zu beachten, sind die Zugänge zu den Haltestellen (Einbindung ins Langsamverkehrsnetz) und die optimale Verknüpfung mit den S-Bahnhaltestellen.

Im Rahmen des Tramprojektes kann der Strassenraum auf der ganzen Achse aufgewertet und die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs generell überarbeitet werden.

Fuss- und Radwegnetz

Um den Modal-Split zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu verändern, muss ein feinmaschiges und lückenloses Langsamverkehrsnetz vorhanden sein. Es sollen zwischen den Ziel- und Quellorten möglichst kurze, attraktive und sichere Verbindungen bestehen. Um dies zu erreichen, sind folgende Massnahmen zu prüfen:

- Hauptverkehrs-/Verbindungsstrassen
  Aufwertung der Verbindungen entlang der Hauptachsen in dem möglichst durchgehend Radstreifen markiert sind – Ausnahmen bilden die Koexistenzbereiche.

- Längsverbindungen unabhängig vom Hauptverkehrsstrassennetz
  Schaffen von attraktiven Langsamverkehrsverbindungen parallel zum Hauptverkehrsstrassennetz --> entlang der S-Bahn im Rahmen des Doppelspurausbaus, Wabersackerstrasse – Steinhölzli – Schwarzenburgstrasse

– Querverbindungen
  Anbieten von möglichst direkten Querverbindungen (Querung der Bahnlinie)
  - Gartenstadtstrasse – Sonnenweg – Brühlplatz – Wabersackerstrasse
  - Neuhausplatz – Schwarzenburgstrasse – Wabersackerstrasse
  - Thomasweg – Kohleweg

Verkehrsmanagement / Verkehrsbeeinflussung

Das Verkehrsmanagement dient dazu, im dicht besiedelten Gebiet einen stetigen Verkehrsfluss zu gewährleisten und Stausituationen innerhalb der Siedlung zu vermeiden. Weiter soll der öffentliche Verkehr bevorzugt werden und fahrplangerecht verkehren können. Die heute noch ungeregelten Zugänge auf der Turnierstrasse und auf der Landorfstrasse sollen ins Verkehrsmanagementsystem integriert werden.

Weiter ist eine zusätzliche Dosierstelle auf der Könizstrasse nötig, um den Verkehrsfluss im Zentrum von Köniz sicher zu stellen und so auch den öffentlichen Verkehr im Zentrum wesensgerecht zu bevorzugen. Ziel ist eine Umlagerung des Verkehrs auf die Achse Sägestrasse / Landorfstrasse. Eine längere oder ganze Öffnung der Landorfstrasse im Zusammenhang mit flankierenden Massnahmen (Erweiterung Koexistenzzone und Tempo 30 Regime) soll geprüft werden.

Autoarmes Wohnen

Die Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs ist insbesondere im Bereich der S-Bahnhaltestellen hervorragend. Nebst einem künftigen Viertelstundentakt der S-Bahn sind die Tramhaltestellen in unmittelbarer Bahnhofnähe angeordnet.

Im Areal Station Köniz, im Bereich S-Bahnhaltestelle Liebefeld, im Dreispitz sowie in den Gebieten Carba Nord, Schwarzenburgstrasse Süd, Sägestrasse und Rappentöri ist die Möglichkeit einer Reduktion der Parkplatzzahl zu prüfen, um autoarmes Wohnen anbieten zu können und dadurch einen Beitrag zur Veränderung des Modal-Split zugunsten des ÖV und LV zu erreichen.

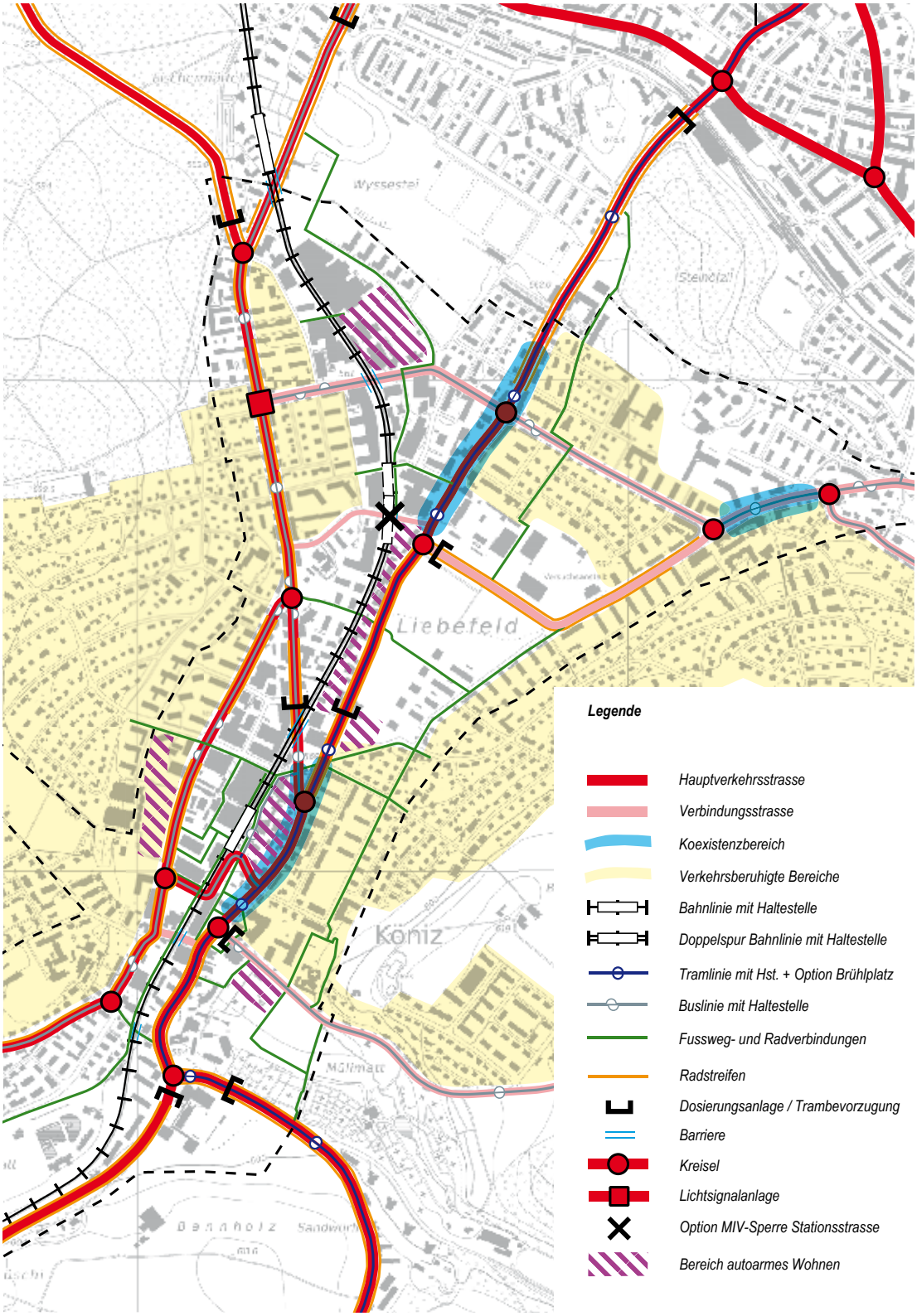

Abb. 16: Konzept Verkehr

5.4 Prägende Orte

Anschliessend finden sich Bemerkungen und Hinweise zu Orten und Bereichen, die eine besondere Bedeutung haben.

5.4.1 Raum Schloss

Dieser Ort ist der historisch bedeutsamste und prägendste Identifikationspunkt in der Gemeinde Köniz. Die erhöhte topographische Lage und der Standort am Siedlungsrand lassen die ursprüngliche Bedeutung und Ausstrahlung noch spüren. Bedeutsam sind die räumlichen und visuellen Verbindungen zum nahen Zentrum Köniz.

Der Raum Schloss ist ein Ausgangspunkt für das weiträumige Freiraumsystem Friedhof – Stapfen, das direkt in das Gurtentäli überleitet.

Die Bedeutung als Ort von öffentlichem Interesse ergibt sich aus der Geschichte und der heutigen und geplanten Nutzung. Die Anlage soll als Ort der Begegnung und der Kutur dienen und durch öffentliche und private Nutzungen belebt werden. Es ergeben sich auch Synergien mit der nahen Sekundarschulanlage.

Die Gemeinde plant die Umnutzung der bisherigen, an das Schlossareal angrenzenden Friedhofanlage und sieht in diesem Bereich auch Neubauten vor. Dieses Vorhaben wurde im Rahmen der Richtplanbearbeitung nicht weiter vertieft.

Abb. 17: Der Raum Schloss ist der historische Fokuspunkt der Gemeinde und vermittelt räumlich zwischen Landschaft und Ortskern.

5.4.2 Zentrum Köniz

Köniz/Liebefeld hat sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten von einer Vorortsgemeinde mit verschiedenen eher isolierten oder nur lose verbundenen Siedlungsteilen zu einer kompakten städtischen Struktur gewandelt. Das Zentrum Köniz ist zu einem «Stadtteilzentrum» geworden, das sein neues Gesicht noch sucht. Mit der Realisierung des Bläuackerplatzes und dem erfolgten koexistenzfördernden Umbau der Schwarzenburgstrasse wurden bereits wichtige Schritte unternommen. Die geplante Tramlinie Köniz–Bern–Ostermundigen soll auch im Zentrum von Köniz, namentlich im Bereich Brühlplatz, Anlass für eine städtebauliche Aufwertung sein.

Der Bereich Bläuacker soll als Nutzungsschwerpunkt mit Zentrums- und übergeordneter Versorgungsfunktion gestärkt und weiterentwickelt werden. Ebenfalls gestärkt werden sollen die Kernnutzungen am Brühlplatz und entlang der Schwarzenburgstrasse zwischen Brühl- und Bläuackerplatz.

Das Zentrum Köniz soll wieder eine räumliche Identität und eine eindeutige städtebauliche Form erhalten:

- Das Zentrum Köniz ist «eingespannt» zwischen dem Bläuackerplatz und dem neugeformtem Brühlplatz.

- Der Bläuackerplatz leitet räumlich über zu den Räumen Schloss – Schulen und weiter Richtung südliche Gemeindeteile, Freiraum Stapfen/Gurtental, Blinzernplateau, Buchsee, Landorf, Weiermatt.

- Der neu geformte Brühlplatz vereint die drei nach Norden weisenden Achsen Könizstrasse, Schwarzenburgstrasse und Wabersackerstrasse. Die beiden erstgenannten Achsen haben übergeordnete Bedeutung, während die Wabersackerstrasse lokale Funktionen im Zusammenhang mit dem Wohnen hat.

- Die beiden Plätze werden verbunden durch die Schwarzenburgstrasse, die in diesem Abschnitt den Charakter einer klassischen, fein strukturierten Dorfstrasse behalten soll. Trotz des Strukturwandels im Detailhandel soll sie eine Zentrumsfunktion mit publikumsorientiertem EG behalten. Die Verbindung Migros Bläuackerplatz – S-Bahnhaltestelle Köniz – Sonnenweg – Brühlplatz soll räumlich zu einem attraktiven öffentlichen Raum aufgewertet werden.

- Wichtig ist die Anbindung und Aufwertung folgender Querachsen: Gartenstadtstrasse, Weg durch das Gewerbegebiet Sägestrasse zur S-Bahnhaltestelle Köniz, Stapfenstrasse, Feldeggstrasse. Innerhalb des Zentrums wird ein kapitalles Wegnetz zwischen Wiesenstrasse und Bereich S-Bahnhaltestelle aufgebaut.

– Die bauliche Erneuerung wird schwergewichtig im Bereich der S-Bahnhaltestelle Köniz (Masterplan), zwischen Schwarzenburgstrasse und Wiesenstrasse und um den Brühlplatz erfolgen. Während im engeren Zentrumsbereich eher fein strukturierte Bauten vorzusehen sind, können am Brühlplatz auch Bauten gesetzt werden, welche die Bedeutung dieses Ortes angemessen betonen.

– Das Areal Dreispitz hat eine Schlüsselrolle als wichtiger Eckpunkt des Brühlplatzes. Hier gibt es einen Zielkonflikt. Es wäre städtebaulich wünschbar, den Park direkt an den Brühlplatz anzubinden. Der Entscheid, den Dreispitz baulich zu nutzen, führt zu einer anspruchsvollen Aufgabe, die Anbindung an den Park trotzdem in angemessener Form sicherzustellen und dafür eine gebaute Präsenz am Brühlplatz zu formulieren.

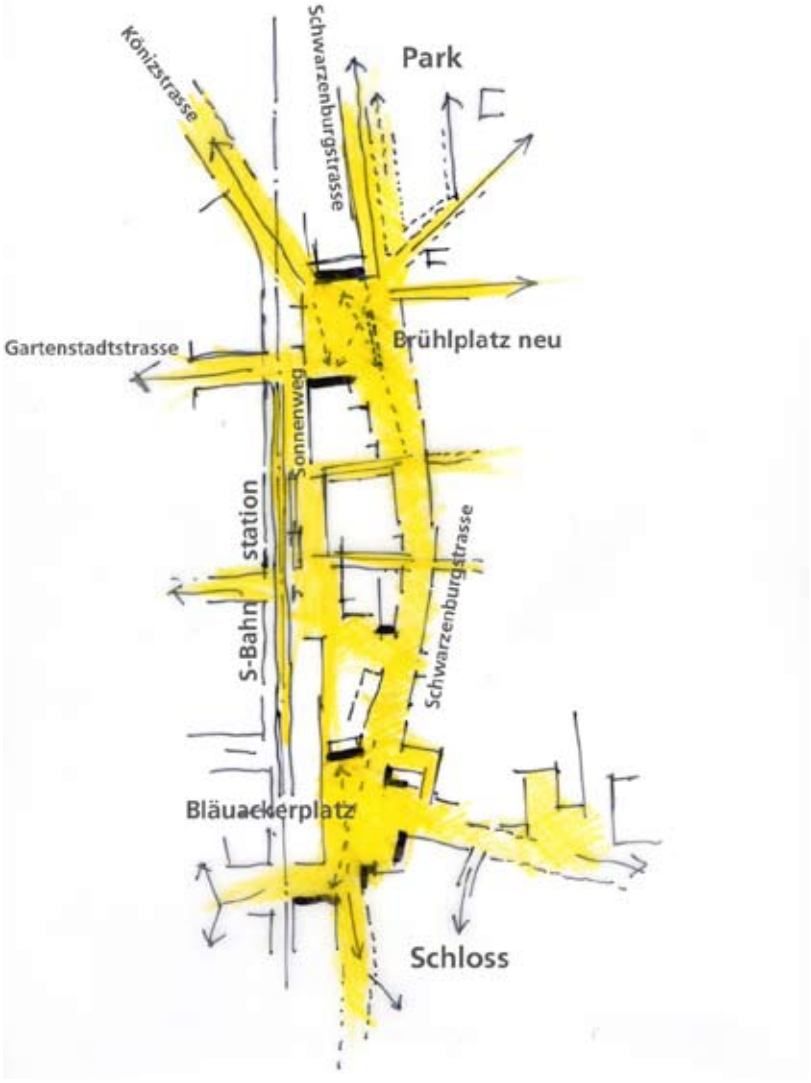

Abb. 18: Der bereits realisierte Bläuackerplatz und der neu definierte Brühlplatz definieren die Spannweite des Zentrums Köniz. Hier münden die wichtigsten Achsen. Die Plätze sind verbunden durch die Schwarzenburgstrasse und durch die Verbindung Bläuackerplatz/ Migros – S-Bahnhaltestelle – Sonnenweg – Brühlplatz.

5.4.3 Raum Sägestrasse

Das Arbeitsgebiet zwischen S-Bahnhaltestelle Köniz und Sägestrasse erfüllt eine spezifische Funktion und trägt auch zur Identität des Ortes bei. Dieses Gewerbegebiet im Zentrum von Köniz soll auch in Zukunft weiterbestehen. Eine Verdichtung der noch unternutzten Bereiche ist erwünscht. Angesichts der Lage im Umfeld, das durch Wohnen, S-Bahnhaltestelle und Kerngebiet geprägt ist, sind die Anforderungen an Architektur und Aussenraumgestaltung höher als bei einem isolierten oder an der Peripherie liegenden Arbeitsgebiet. Insbesondere sollen die Ränder zur Bahn und zur Sägestrasse, sowie die beiden Zugänge zur Bahn, die das Areal durchqueren, gestalterisch aufgewertet werden.

Abb. 19: Der Raum Sägestrasse im Kontext.

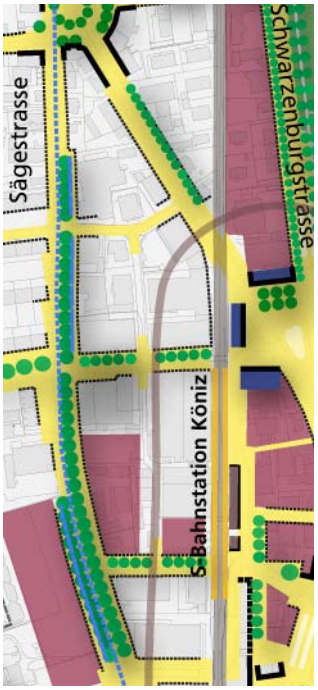

Abb. 20: Das Arbeitsgebiet soll durch eine durchgehende Baumreihe entlang der Sägestrasse aufgewertet werden. Hier wird auch eine Bachöffnung einbezogen. Durch attraktive Querachsen erfolgt die Anbindung an Zentrum und S-Bahnhaltestelle.

5.4.4 Raum zwischen Park und Bahnlinie mit Anbindungen

Das Gebiet zwischen Park und Bahnlinie bzw. zwischen Brühlplatz und Einmündung Stationsstrasse ist zu einem erheblichen Mass geprägt durch ältere, erneuerungsbedürftige Bausubstanz. Angestrebt werden in diesem Bereich dichte Mischnützungen. Mit der erfolgten Realisierung des Parks, dem Bau der Tramlinie und dem Umbau und Ausbau der Bahnlinie ändern sich die westlichen und östlichen Ränder dieses Raumes.

Angestrebt wird die Formung eines räumlichen Abschlusses an der Westseite des Parkes, die hier gleichzeitig auch den Rand des Strassenraumes der Schwarzenburgstrasse bildet. Die bauliche Erneuerung soll etappenweise erfolgen können. Dabei soll bei allen Etappen ein Teil der Fluchtlinie definiert werden. Am Rand des öffentlichen Raumes ist eine Baumreihe (öffentliches Strassengrün) zu pflanzen. Baum und Schnitt werden einheitlich festgelegt.

Anfangs- und Endpunkte des Raumes zwischen Bahnlinie und Park sind der Brühlplatz und das Plätzchen an der Stationsstrasse mit je einem dominierenden Gebäude als Abschlüsse.

Abb. 21: Der westliche Rand des Parks ist heute zuwenig räumlich definiert.

Abb. 22: Der westliche Rand wird durch eine gebaute Kante neu definiert. Der Eckpunkt, wo sich auch der Zugang zur S-Bahnhaltestelle befindet, wird durch ein prägendes Gebäude ausgezeichnet.

5.4.5 Platz an der Stationsstrasse

Dieser heute eher fragmentarisch ausformulierte Ort erhielt einerseits durch seine Lage an der Ecke des Parks Liebefeld eine neue städtebauliche Bedeutung. Andererseits wird hier ein wichtiger Umsteigeort zwischen Tram und S-Bahn sein.

Der spezifische Ort an der Ecke des Parks und an der S-Bahnhaltestelle soll aufgewertet werden durch folgende Massnahmen:

– Gestaltung eines kleinen Platzes an der Stationsstrasse, zwischen Bahnlinie und Schwarzenburgstrasse. Dies unabhängig zur Frage, ob die Stationsstrasse auf die Achse der Bündenackerstrasse verlegt wird.

– Realisierung eines höheren Gebäudes, das die spezifische Situation markiert. Die genaue Form und Höhenentwicklung sind im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens zu ermitteln.

– Schaffung einer spürbaren Zäsur auf der Achse der Schwarzenburgstrasse. Dies kann zum Beispiel dadurch erreicht werden, dass das höhere Gebäude so gestellt wird, dass es aus der Strassenachse heraus als gliederndes Element sichtbar wird.

Abb. 23: Gestaltungsidee für den Platz an der Stationsstrasse.

5.4.6 Verbindung Neuhausplatz – Park Liebefeld

Die vermehrte Durchlässigkeit quer zum Bahntrassee ist ein zentrales Anliegen. Die heute nicht bestehende Langsamverkehsachse in Ost-West-Richtung vom Neuhausplatz zum Park Liebefeld hat nicht nur funktionale, sondern auch stadträumliche Bedeutung.

Mit der Realisierung des Bauvorhabens auf den Parzellen Nr. 1745 und 6116 wird auch die nordöstliche Seite des Neuhausplatzes räumlich definiert. Dieser wichtige Knotenpunkt im System der öffentlichen Räume wird künftig verbunden durch eine breite Achse, welche die Bahn durch eine breite, offen gestaltete Unterführung unterquert. Die breite Achse führt bis zur Schwarzenburgstrasse und leitet über in den Park. Hier ergibt sich in der Platzkante eine spürbare Zäsur.

Abb. 24: Ausschnitt Modell

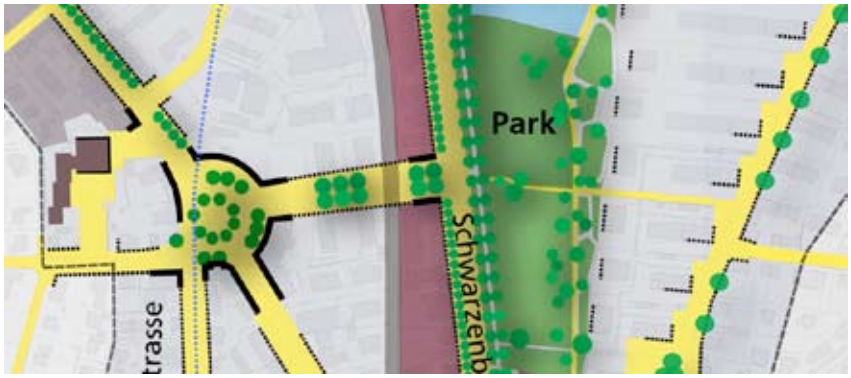

Abb. 25: Die Verbindung zwischen Neuhausplatz und Park wird zum strukturierenden öffentlichen Raum.

5.4.7 Raum Waldeggstrasse

Der Abschnitt der Waldeggstrasse beidseitig der Bahnlinie erhält als zentraler Raum des verdichteten Arbeitsgebietes und wegen seiner Bezüge zu den Wohngebieten eine neue Bedeutung. Dies umso mehr, als eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass die neue S-Bahnhaltestelle Liebefeld zwischen die Waldeggstrasse und die Stationsstrasse zu liegen kommt. In diesem Fall befindet sich an der Waldeggstrasse einer von drei Zugängen zur S-Bahnhaltestelle.

Während die westlichen und östlichen Strassenstücke der Waldeggstrasse klassische Strassenräume mit einheitlichem Querschnitt bleiben können, soll der zentrale Bereich ausgeweitet werden. Der öffentliche und halböffentliche Raum geht von Fassade zu Fassade.

Es ist wünschbar, dass hier auch publikumsorientierte Nutzungen angeordnet werden, um eine Belebung im Inneren des hoch verdichteten Gebietes zu erreichen.

Wichtig sind auch die Anbindungen in die nördlich und südlich angrenzenden Gebiete.

Abb. 26: Die Querachsen zur Bahn werden als gestaltete öffentliche Räume ausgebildet. Oben Waldeggstrasse, in der Mitte Thomasweg – Kohlenweg, unten Stationsstrasse.

Abb. 27: Innenbereich der Waldeggstrasse als differenzierter, belebter Stadtraum.

Abb. 28: Der Mittelbereich der Waldeggstrasse kann zu einem attraktiven öffentlichen Raum entwickelt werden. Besondere Beachtung ist der Erdgeschossnutzung zu schenken.

5.4.8 Raum Waldegg

Der Raum Waldegg ist ausgezeichnet durch zwei Fokuspunkte im System des öffentlichen Raumes. Der Platz bei der Einmündung der Turnierstrasse in die Könizstrasse kann durch die bevorstehende bauliche Erneuerung von zwei Arealen ein neues Gesicht bekommen. Dies gilt auch für das Spannungsfeld zwischen der geplanten S-Bahnhaltestelle Waldegg und dem Raum Vidmarhallen. In diesem Raum werden eher dichtere Mischnutzungen und im Bereich Vidmarhallen Dienstleistungsbetriebe angestrebt.

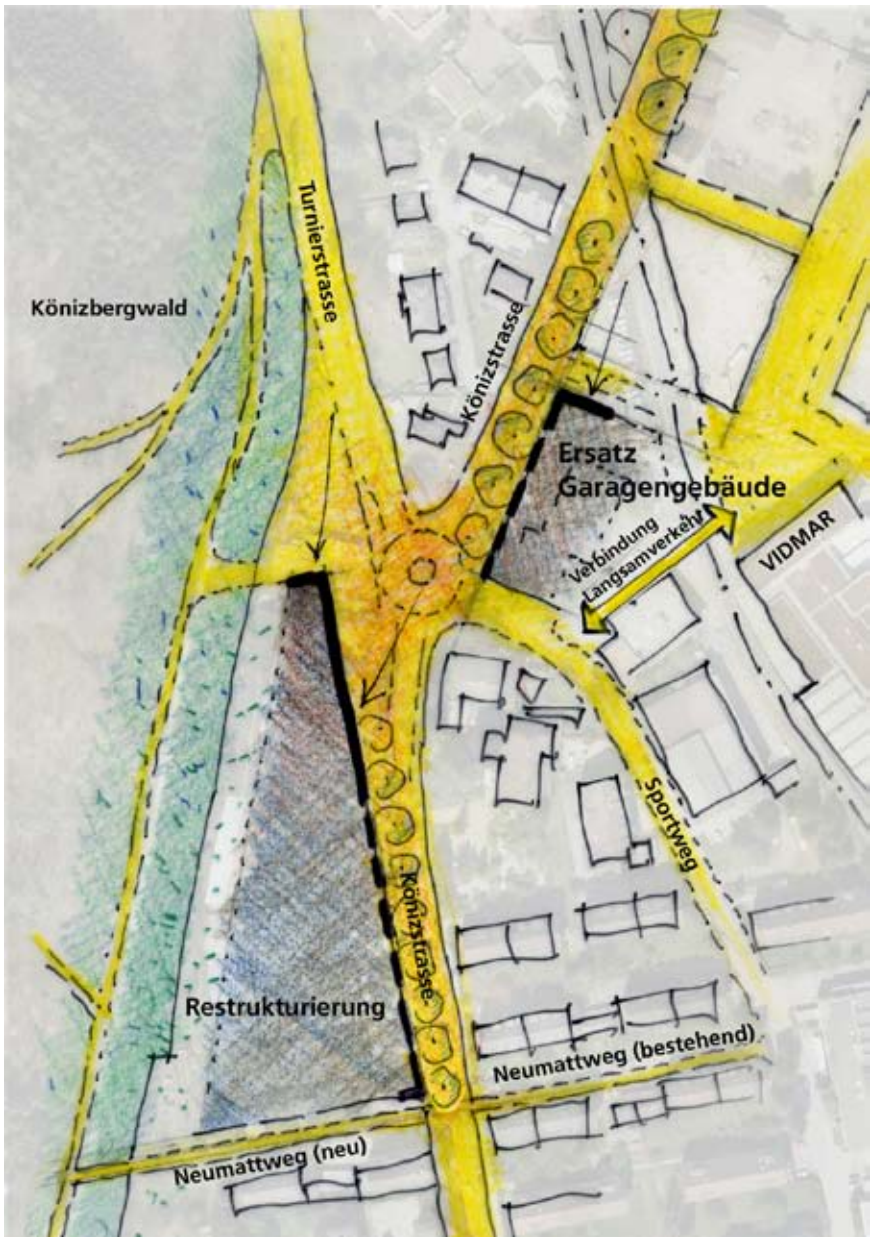

Abb. 29: Situationsskizze Raum Waldegg. Der öffentliche Raum (gelb) prägt diesen Raum. Das Gebiet westlich der Könizstrasse und das ehemalige Garagenareal östlich der Könizstrasse dürften in den nächsten Jahren erneuert werden.

Leitideen für das Erneuerungsgebiet westlich der Könizstrasse:

- An der Kreuzung soll ein Gebäude Präsenz markieren, das auch etwas höher als die übrige Bebauung sein kann. Das Gebäude soll direkt am öffentlichen Raum zu stehen kommen.

- Nördlich des Abschlussgebäudes soll an der Turnierstrasse ein erweiterter, mit dem Wald in Verbindung stehender öffentlicher Freiraum geschaffen werden.

- Für die übrige Bebauung besteht ein hoher Freiheitsgrad, wobei der Strassenraumbezug und die Öffnung zum Wald wichtige Aspekte sind.

- Die Bebauung wird begleitet durch eine Baumreihe auf öffentlichem Grund.

- Entlang der südlichen Parzellengrenze soll ein Weg angelegt werden, der die Könizstrasse mit dem Könizbergwald verbindet.

Leitideen für den Raum S-Bahnhaltestelle bis Vidmarhallen:

- Der im Plan dargestellte rechteckige Bereich soll als öffentlicher Raum ausformuliert werden.

- Es ist eine attraktive Langsamverkehrsverbindung quer zur Bahn zu schaffen.

6. Raumentwicklungsplan

Die Konzepte bezüglich Nutzung, Städtebau und Landschaft sowie Verkehr für das Teilgebiet Köniz/Liebefeld sind im Raumentwicklungsplan (REP) der Gesamtgemeinde enthalten. Dieser wird verbal ergänzt durch die Raumentwicklungstexte (RET) für übergeordnete Themen und Sachverhalte.

Abb. 30: Legende Raumentwicklungsplan

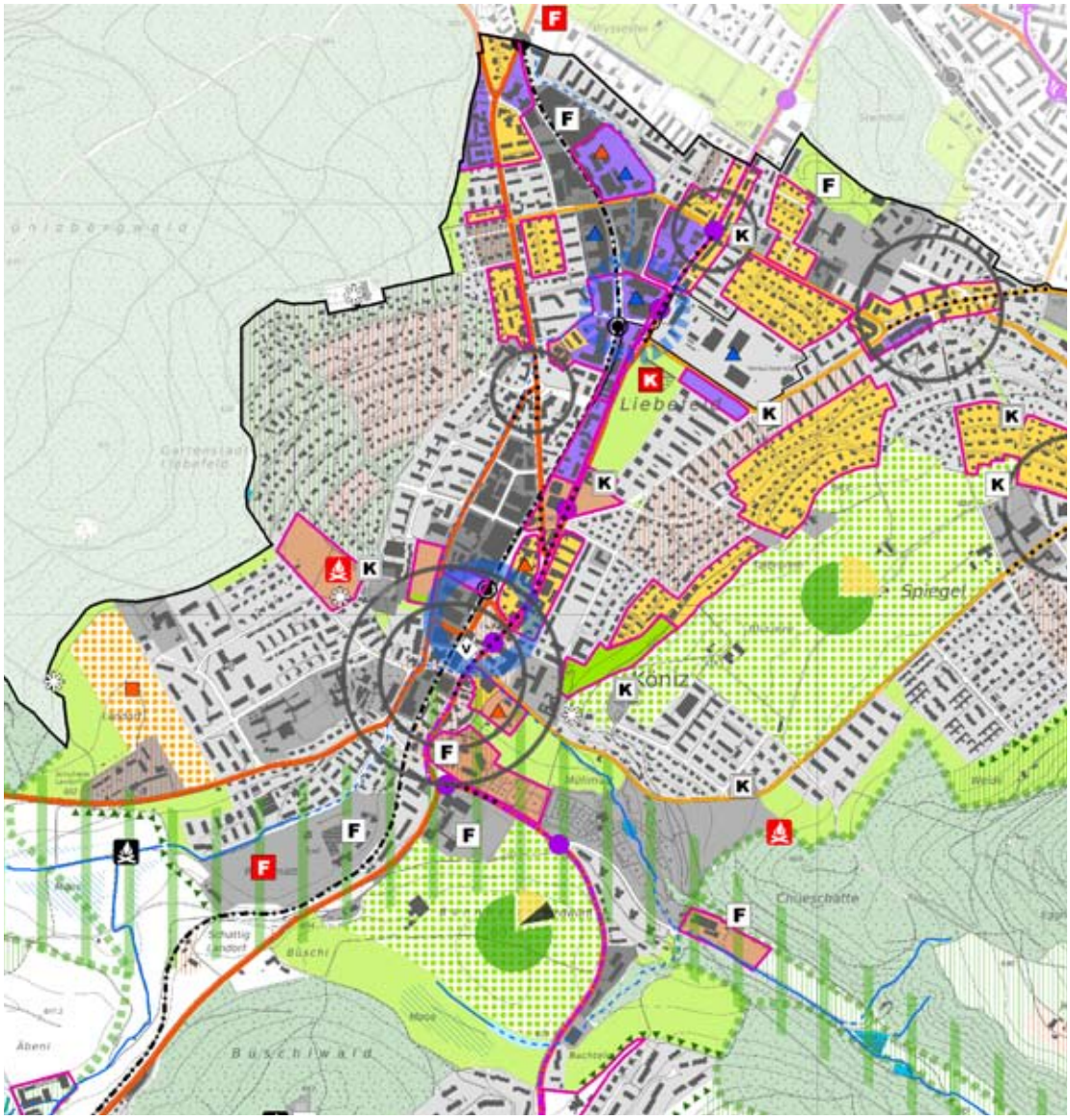

Abb. 31: Raumentwicklungsplan (REP) Köniz/Liebefeld

7. Massnahmen

Aufgrund der Analyse, Strategie und Konzeptentwicklung wurden für das Gebiet Köniz/Liebefeld Interventionsgebiete bestimmt, in denen auf Ebene Richtplanung Handlungsbedarf formuliert wird. Für diese Interventionsgebiete wurden Massnahmen entwickelt und in Massnahmenblättern festgelegt.

Nr. gem. Teilgebiet K/L	Titel Interventionsgebiet gem. Teilgebiet K/L	Nr. gem. Richtplan Raumentwicklung (RP REGG)	Titel Massnahmenblatt gem. Richtplan Raumentwicklung
1	Waldegg	S3-04-04	Liebefeld, Waldegg
2	Könizstrasse	V2-K-05/2	Korridor Könizstrasse (inkl. Turnierstrasse), Stadtgrenze - Brühlplatz / Könizstrasse - Waldeggstrasse
3	Langsamverkehrsachse entlang S-Bahn	V8-04-03	Liebefeld, Langsamverkehrsachse entlang S-Bahn
4	Carba Nord	S1-04-01 S3-04-03	Liebefeld, Carba Nord
5	Bereich Könizstrasse/Buchenweg	S3-04-05	Liebefeld, Gebiet Könizstrasse / Buchenweg
6	Gebiete charakteristischer Einzelbauweise	S3-04-01	Liebefeld, Gebiete charakteristischer Einzelbauweise
7	Waldeggstrasse - Hessstrasse	V3-k-02	Korridor Hessstrasse - Waldeggstrasse
8	Quartierzentrum Liebefeld	S3-04-02	Liebefeld, Quartierzentrum Liebefeld
9	Thomasweg - Kohlenweg	V8-04-01	Liebefeld, Thomasweg-Kohlenweg
10	Tramachse Schwarzenburgstrasse	V4-00-01/6	Tramlinie neu, Ersatz Buslinie 10 bis Schliern
11	Steinhölzli	V3-K-01/3	Korridor Kirchstrasse, Brühlplatz (inkl. Bündenackerstr.) - Seftigenstr. / Steinhölzli
12	ESP Bundesarbeitsplätze	S3-04-07	Liebefeld, ESP Bundesarbeitsplätze 2
13	Bereich S-Bahnhaltestelle Liebefeld	S1-04-02 S3-04-06	Liebefeld, Bereich S-Bahnhaltestelle Liebefeld
14	Überbauung Schwarzenburgstrasse Süd	S3-04-08	Liebefeld, Überbauung Schwarzenburgstrasse Süd
15	Verbindung Neuhausplatz - Schwarzenburgstr. - Wabersackerstr.	V8-04-02	Liebefeld, Verbindung Neuhausplatz - Schwarzenburgstr. - Wabersackerstr.
16	Dreispitz	S3-05-01	Köniz, Dreispitz
17	Bereich Brühlplatz	S3-05-02	Köniz, Bereich Brühlplatz
18	Areal Station Köniz	S3-05-03	Köniz, Areal Station Köniz
19	Verbindung S-Bahnhaltestelle Köniz - Sägestrasse	V8-05-01	Köniz, Verbindung S-Bahnhaltestelle Köniz - Sägestrasse

Nr. gem. Teilgebiet K/L	Titel Interventionsgebiet gem. Teilgebiet K/L	Nr. gem. Richtplan Raumentwicklung (RP REGG)	Titel Massnahmenblatt gem. Richtplan Raumentwicklung
20	Bereich Wiesenstrasse - Schwarzenburgstrasse	S3-05-04	Köniz, Bereich Wiesenstrasse - Schwarzenburgstrasse
21	Rappentöri	S1-05-01 S3-05-07	Köniz, Rappentöri
22	Schlossareal	S3-05-08	Köniz, Schlossareal
23	Bereich Sägestrasse	S3-05-05	Köniz, Bereich Sägestrasse
24	Buchsee	S3-05-06	Köniz, Buchsee
25	Sägestrasse - Landorfstrasse	V2-K-06	Korridor Sägestrasse (inkl. Bläuackerstrasse), Neuhaus - Landorfstrasse
26	Stationsstrasse	V2-04-01	Stationsstrasse
	Fahrtenaufkommen Köniz/Liebefeld	V9-00-02	Fahrtenaufkommen Köniz/Liebefeld

8. Nachhaltigkeit

Das Nachhaltigkeitsprinzip ist für die Raumplanung von unmittelbarer Bedeutung. Jeder zusätzliche Bodenverbrauch wäre streng genommen mit dem Prinzip unvereinbar. In der Raumplanung bedeutet dies jedoch vor allem Zurückhaltung beim Bodenverbrauch. Das Prinzip verlangt einen haushälterischen Umgang mit dem Boden, eine Begrenzung des Siedlungsgebietes und die Erhaltung der Fruchtbarkeit der Böden. Erforderlich ist eine Raumordnung, welche die optimale Erfüllung der politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Funktionen im Raum ohne vermehrte Beanspruchung von Lebensraum und Umwelt ermöglicht.

Eine nachhaltige Raumentwicklung ist also die zentrale Leitvorstellung für die räumliche Entwicklung. Es geht dabei um die Herstellung einer Balance zwischen den sozialen und wirtschaftlichen Ansprüchen an den Raum und der Erhaltung seiner ökologischen Funktionen.

Für das Teilgebiet Köniz/Liebefeld erfolgte für zwei Projekte eine Nachhaltigkeitsbeurteilung auf den Grundlagen des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE). Zweck ist die Überprüfung der zeitlichen und räumlichen Wirkung der Projekte in den Dimensionen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Beurteilung zeigt auf, ob ein Vorhaben zur Nachhaltigen Entwicklung – also zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, zur ökologischen Verantwortung und zur gesellschaftlichen Solidarität – beiträgt.

Die Nachhaltigkeitsbeurteilung ist keine absolute Prüfung. Sie gibt keine Aussagen, ob ein Vorhaben «nachhaltig» oder «nicht nachhaltig» ist. Mittels Indikatoren kann sie aber Auskunft darüber geben, ob ein Vorhaben dazu beiträgt, dass sich der Untersuchungsgegenstand in Richtung «Nachhaltigkeit» bewegt.

Die Nachhaltigkeitsbeurteilung hilft:

- Stärken und Schwächen eines Vorhabens nach den Grundsätzen der Nachhaltigen Entwicklung frühzeitig zu erkennen
- die langfristigen Kosten abzuschätzen
- Verbesserungen anzubringen oder Varianten zu vergleichen
- solide Entscheidungsgrundlagen bereitzustellen
- Argumente für die Legitimation eines Projektes zu liefern und diese wirksam zu kommunizieren.

(Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2009): Projekte beurteilen nach den Grundsätzen der Nachhaltigen Entwicklung).

Im Zentrum Köniz wurden die Ideenkonkurrenz Rappentöri und die Überbauungsordnung Forschungsanstalt Liebefeld untersucht.

Gesamtbeurteilung Ideenkonkurrenz Rappentöri

Das Areal Rappentöri ist innerhalb der Zentrumsentwicklung ein zentrales, städtebaulich und siedlungsplanerisch wichtiges Gebiet. Die Entwicklung des direkt ans Zentrum Bläuacker grenzenden Areals zum Wohngebiet und für Geschäfts- und Gewerbenutzung wird an diesem Standort als sinnvoll und zweckmässig angesehen.

Die Planung fördert die bauliche Innenverdichtung und kompakte Siedlungsstrukturen. Die bewusste Aussenraumgestaltung mit Renaturierungsmassnahmen unterstützt einen harmonischen Übergang zwischen Siedlung und Landschaft und schafft grüne Oasen im urbanen Raum. Sie verbessert die Erreichbarkeit des Naherholungsraumes Könizäli. Mittels architektonischgestalterischen Qualitäten trägt die Planung zu hochwertigen, überschaubaren Wohngebieten bei. Über den Kopfbau direkt am Bläuackerplatz mit Dienstleistungs- und Gewerbennutzungen kann eine Verbesserung des Angebots an Gütern des täglichen Bedarfs und die Sicherstellung des Grundangebots an Dienstleistungen gewährleistet werden. Das gewählte Verfahren der Ideenkonkurrenz unterstützt die Möglichkeiten zur Bürgerbeteiligung. Optimierungspotenzial wird im Bereich von Energiemassnahmen sowie im Parkierungskonzept gesehen. Zudem bietet die Planung die Möglichkeit für autoarmes Wohnen.

Insgesamt entspricht das Projekt den Anliegen der nachhaltigen Entwicklung. In den Dimensionen Umwelt und Wirtschaft wird das Projekt positiv, in der Dimension Gesellschaft sogar als stark positiv beurteilt.

Abb. 32: Rappentöri

Gesamtbeurteilung Überbauungsordnung Forschungsanstalt Liebefeld

Mit der Realisierung der Arealplanung Forschungsanstalt im Zentrum Liebefeld soll ein weiterer Schwerpunkt-Standort des Bundes bis 2013 entwickelt werden.

Die Planung fördert die bauliche Innenverdichtung, kompakte Siedlungsstrukturen und minimiert den Flächenverbrauch für Siedlung und Verkehr. Durch die Überbauungsordnung wird die öffentliche Zugänglichkeit und verbesserte Durchlässigkeit zwischen dem Wohnquartier Hessgut und dem Liebefeldpark gesichert und ein Mehrwert für den Langsamverkehr und das angrenzende Quartier geschaffen. Die Entwicklung öffentlicher Räume wird gefördert und die Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten wie dem Liebefeldpark verbessert. Mit der bewussten Materialwahl für den Ausbau, einem Minergie-P-Eco-Standard sowie dem Anschluss an das Wärmeverbundsystem unterstützt die Planung im Bereich Energie ein energieeffizientes Bauen. Mit insgesamt 1'840 Arbeitsplätzen schafft die Planung Arbeitsplätze für verschiedene Anspruchsgruppen, fördert attraktive und gut erreichbare Arbeitsplatzstandorte und trägt zu kurzen Arbeitswegen bei. Als Arbeitsstandort des Bundes trägt sie zudem zu einer überörtlichen Ausstrahlung der Gemeinde bei und stärkt diese im regionalen Kontext. Die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements unterstützt die Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des ÖV.

Mit der Überbauungsordnung wird die Realisierung einer für den Ort angemessenen Überbauung mit hoher städtebaulicher Qualität sichergestellt. Insgesamt ist das Projekt in seiner Planung praktisch ein Musterprojekt in Bezug auf nachhaltige Entwicklung. In der Dimension Umwelt wird das Projekt als positiv, in den Dimensionen Wirtschaft und Gesellschaft sogar als stark positiv beurteilt.

Abb. 33: Forschungsanstalt Liebefeld