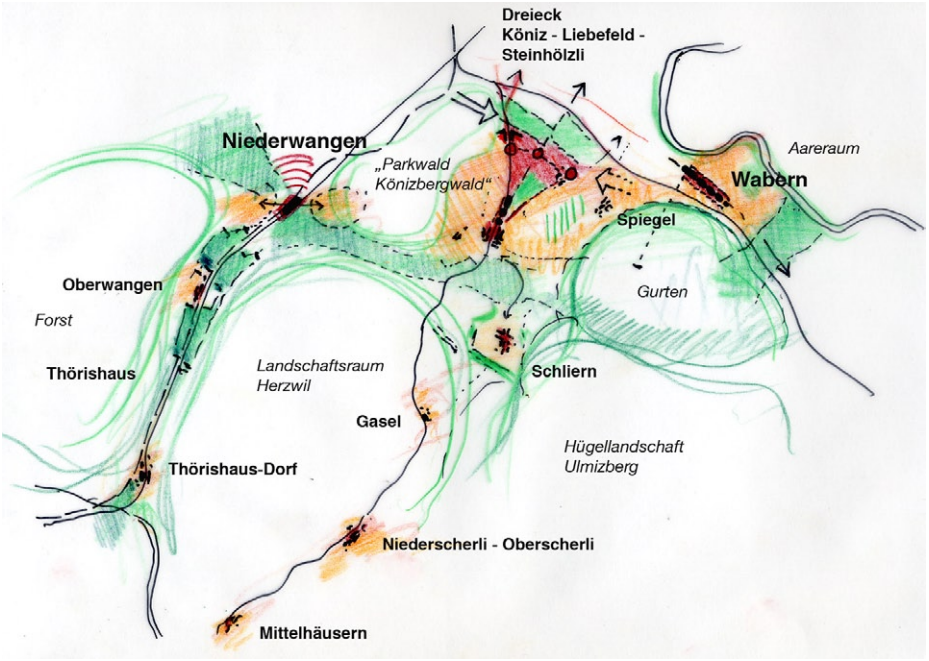
Gemeinde Köniz
Raumentwicklungskonzept



30. Januar 2007

Atelier Wehrlin I Feddersen & Klostermann I Metron Bern I naturaqua PBK
c/o Atelier Wehrlin Münzrain 10 Postfach 5216 3001 Bern T 026 496 05 19

Impressum

«..., dass sie mich in mein Zimmer verbannten - in dieses köstliche Land, das alle Güter und alle Reichtümer dieser Welt umfasst?»

Xavier de Maistre in «Reise um mein Zimmer»

Projektleitung

***Katrin Sedlmayer**, Gemeinderätin, Vorsteherin Direktion Planung und Verkehr*
***Manfred Leibundgut**, Leiter Planungsabteilung*
***David Wetter**, Leiter Verkehrsabteilung*
***Thomas Furrer**, Siedlungsplaner Planungsabteilung*
***Adrian Stäheli**, Verkehrsplaner Verkehrsabteilung*

Begleitung

***Fachliche Begleitgruppe**, Fachleute aus den planenden und bauenden Abteilungen der Gemeindeverwaltung Köniz*
***Bürgervertretung**, Personen aus verschiedenen Könizer Ortsteilen*

Experten

***Prof. Christoph Girot**, Institut für Landschaftsarchitektur NSL ETHZ*
***Christian Schmid**, ETH Studio Basel, Institut Stadt der Gegenwart*
***Beat Leingruber**, Interurban - Nutzungsmanagement für Städte und Immobilien*

Bearbeitungsteam

***Matthias Wehrlin**, Architekt SWB, Planer FSU / SIA / Reg. A*
***Christian Blum**, dipl. Ingenieur FH in Raumplanung, Planer FSU*
***Pierre Feddersen**, dipl. Architekt ETH / SIA, Planer FSU / SRL*
***Sabine Gresch**, dipl. Geografin Uni Bern, Planerin FSU*
***Monika Saxer**, dipl. Architektin ETH / FSU, Verkehrsplanerin SVI*
***Ueli Weber**, dipl. Ingenieur HTL, Planer FSU*

Inhaltsverzeichnis

Teil I - Ziele und Strategie ***3***
Weiterentwicklung zu einem Lebensraum hoher Qualität *4*
Positionierung REK Köniz *9*

Teil II - Konzept ***13***
Siedlungsentwicklung - Städtebau *14*
Siedlungsentwicklung und Erschliessungssystem *28*
Lokale Verkehrssysteme *37*
Öffentlicher Raum gestalten *41*
Zentrum Köniz Liebefeld - das Dreieck *46*
Äussere Landschaft *49*
Entwicklung der ländlichen Ortsteile *54*
Vorwärtsstrategie Wangental *56*
Identitäten der Ortsteilzentren stärken *60*

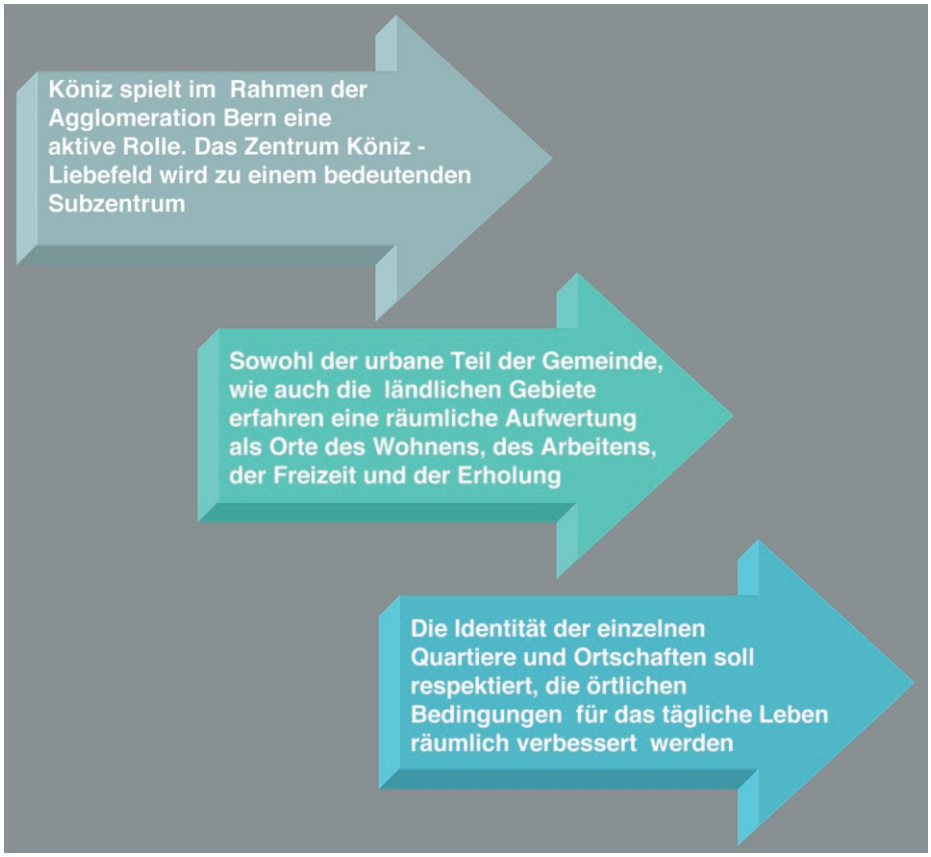
Teil III - Umsetzung ***64***
Strategie der Umsetzung *65*
Thematische Massnahmen *68*
Räumliche Interventionsfelder *72*

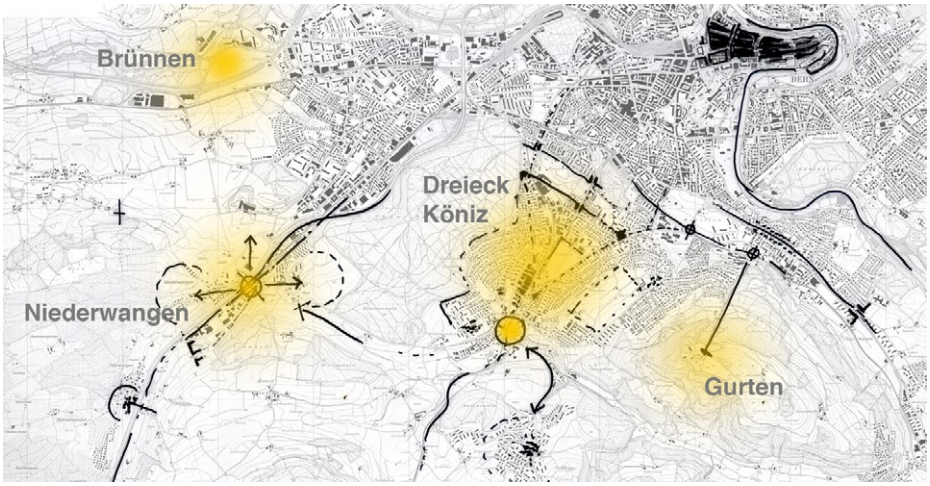
Teil IV - Grundlagen ***79***
Grundlagen, Quellen, Literatur *80*

Teil I - Ziele und Strategie

Weiterentwicklung zu einem Lebensraum hoher Qualität

Köniz wird zu einem nachhaltig und zukunftsgerichtet gestalteten Lebensraum weiterentwickelt. Offenheit und Vernetzung im Inneren und gegen aussen sind ebenso wichtig, wie die Pflege der einzelnen Quartiere und Orte, der lokalen Nischen. Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Köniz ist durchgrünt, hat grüne Oasen, Naherholungsgebiete, sowie Natur- und Kulturlandschaften. Das Zentrum Köniz - Liebefeld - Steinhölzli wird funktional und städtebaulich verstärkt, so dass es auch als Teil der Agglomeration Bern eine wichtige Rolle spielen kann. Es wird zu einem gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Anziehungspunkt.





Übergeordneter Rahmen

Das Raumentwicklungskonzept (REK) wurde im Bewusstsein erarbeitet, dass es keine Sicherheiten gibt und dass die Entwicklung kaum vorhersehbar ist. Trotzdem spielten - neben der lokalen Analyse und den Zielen der Gemeinde - auch Überlegungen zu übergeordneten Entwicklungsperspektiven als Hintergrund der Arbeiten eine wichtige Rolle. Hier einige Hinweise dazu:

- Das Thema der nachhaltigen Entwicklung von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt, bildet eine zentrale Maxime des REK. Städte, die sich nachhaltig entwickeln, werden wesentlich günstigere Chancen für eine konfliktarme Entwicklung haben und sich in der Konkurrenz mit anderen Standorten eher behaupten können.

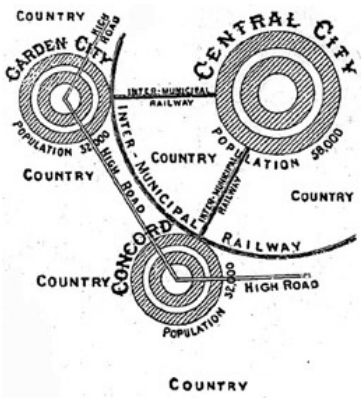
- Die zunehmende Verknappung von Energie und von gewissen Rohstoffen dürfte eine Rahmenbedingung auf lange Sicht sein. Es gilt somit, eine optimale Energie- und Materialeffizienz zu erreichen.

- Unsicherheit beim künftigen politischen und wirtschaftlichen Stellenwert von Europa und der Schweiz.

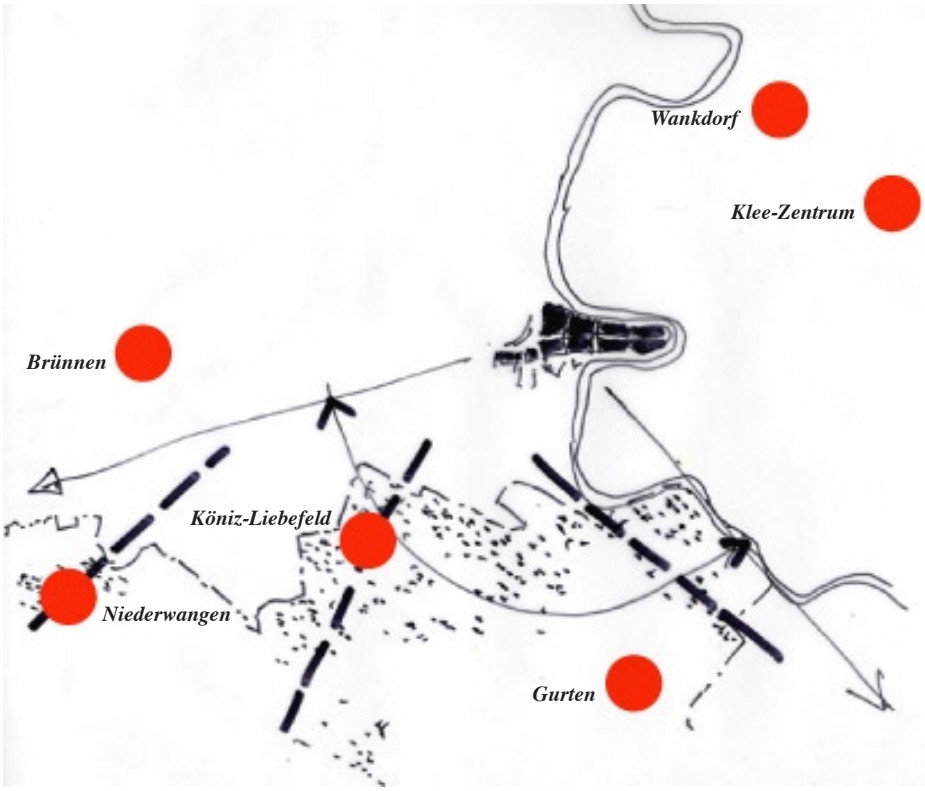
- Angesichts anhaltend niedriger Geburtenquoten wird die heute ansässige Bevölkerung weiter schrumpfen. Kaum abzuschätzen ist die mittel- und langfristige Zuwanderung.

- Kanton und Region gehen von einem mittelfristigen Wachstum der Wohnbevölkerung in der Agglomeration Bern aus. Als Rahmen für die Entwicklung bis 2025 wird eine Bandbreite von zusätzlichen rund

Köniz liegt am südwestlichen Rand der Agglomeration Bern an drei wichtigen Verkehrsachsen. Das Zentrum Köniz-Liebefeld und der Raum Niederwangen können wichtige Rollen als spezialisierte Subzentren in der Agglomeration Bern spielen.



Idealplan von E. Howard. Stadt mit allen erforderlichen Einrichtungen im Grünen, verbunden mit der Hauptstadt.



2'000 bis 3'000 EinwohnerInnen ausgegangen, wobei dieses Wachstum vor allem in den "urbanen" Gemeindeteilen erwartet wird (vgl. Hornung: Bevölkerungsszenarien der Gemeinde Köniz).

- Es fehlen griffige regionale Konzepte für Siedlung, Landschaft und Verkehr. Dies ist einerseits ein Nachteil, da ein Orientierungsrahmen fehlt, andererseits eine Chance, eigene Konzepte zu entwickeln. Eigene Konzepte, die bei der Diskussion um die wünschbare regionale Entwicklung als Position eingebracht werden können.

Stellenwert der Gemeinde Köniz

Köniz bezeichnet sich als "Gemeinde" und verzichtet auf den Begriff "Stadt", obwohl die Einwohnerzahl ihr längst das Stadtrecht gäbe. Das Gebiet der Gemeinde Köniz umgreift etwa einen Drittel des Agglomerationsrandes von Bern. Wabern, Liebefeld und Niederwangen sind direkt mit dem Stadtkörper von Bern verbunden. Bern entwickelt, wie vergleichbare Städte auch, eine polyzentrische Struktur. Innerhalb dieser Struktur kann die Gartenstadt Köniz eine wichtige Rolle spielen. Einerseits kann Köniz ihre besonderen Werte als urbane "Gartenstadt"

Köniz, ein durchgrünter Lebensraum für Wohnen, Arbeiten, Erholung und Freizeit, eingebettet in eine Erholungslandschaft

Vor dem Hintergrund der überbordenden Entwicklung der Städte am Ende des 19. Jahrhunderts formulierte Ebenezer Howard 1898 mit dem Buch "Garden Cities of Tomorrow" seine städtebauliche Vision einer Gartenstadt. Diese bildete denn auch einen theoretischen und programmatischen Hintergrund für die Gartenstadtbewegung. Ihre Attraktivität gewinnt diese neue Stadt in der Vorstellung Howards durch einen engen Bezug zur Landschaft, aber auch durch eine Ausstattung mit wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Einrichtungen. Die ersten städtischen Siedlungsansätze in Köniz erfolgten nach dem Muster der Gartenstadtbewegung. Sie konnten damals allerdings nicht die ursprüngliche Stadtvision Ebenezer Howards erfüllen, sondern blieben letztlich Fragmente einer Vision. Am Anfang des 21. Jahrhunderts hat die Gemeinde Köniz die Chance, im übertragenen Sinne die Rolle einer nachindustriellen "Gartenstadt" am südlichen Rand der Agglomeration Bern zu spielen, weiter einen Lebensraum zu formen, wo auf kleinem und überblickbarem Raum ein hochwertiges Angebot für Wohnen, Arbeiten und Freizeit besteht. Mit besonderen räumlichen Qualitäten und eingebunden in eine bewusst gestaltete, siedlungsnahe Erholungslandschaft.

ausspielen, andererseits mit dem Zentrum Köniz - Liebefeld einen Fokuspunkt eigenen Zuschnitts einbringen. Dies im Zusammenspiel mit anderen Fokuspunkten der Agglomeration, wie dem Klee-Zentrum, dem Gebiet Wankdorf, dem aufstrebende Raum Ittigen-Papiermühle oder dem benachbarten Brünnen.

Das REK umfasst Visionen und Leitideen für die räumliche Weiterentwicklung von Köniz, ist aber eingebettet in einen Betrachtungsperimeter, der die gesamte Agglomeration Bern umfasst. Das REK liefert konkrete Anhaltspunkte für die künftige Entwicklung des Siedlungs- und Landschaftsraumes der Gemeinde Köniz.

Chancen für Köniz

Das REK wird auf die Entwicklungsabsichten der Gemeinde ausgerichtet, die im Kontext der Region Bern einzigartig, menschlich und durch eine hohe Lebensqualität attraktiv sein will. Identität, Unverwechselbarkeit und Nachhaltigkeit sind dabei wichtige Themen, die auch im Alltag von Planen und Bauen ihre Bedeutung haben.

Die städtische Entwicklung von Köniz hat am Anfang des 20. Jahrhundert mit der Anlage von "Gartenstädten" eingesetzt. Der Begriff "Gartenstadt" im übertragenen Sinn, an die heutigen Verhältnisse angepasst, könnte der Ausgangspunkt sein für die Weiterentwicklung der Gemeinde als Lebensraum, als Ort für Wohnen, Arbeit und Freizeit in einem hochwertigen landschaftlichen Rahmen. Der Begriff "Gartenstadt" ist in Köniz belegt durch die "Gartenstadt Liebefeld" und die Ansiedlungen am Gurten. Der geeignete Begriff für die Vermarktung der spezifischen Qualitäten von Köniz als Wohn-, Arbeits- und Freizeitort, als aktiver, trendiger Lebensraum als Bezeichnung muss noch gefunden werden. Diese Qualitäten könnten den Charakter eines "Unique selling Product" im Rahmen der regionalen Standortkonkurrenz sein.

Angesichts der Tatsache, dass die Struktur der Besiedlung vorgezeichnet ist und sich aufgrund des mässigen Wachstums nicht grundsätzlich verändern wird, kann sich Köniz darauf konzentrieren, an den bestehenden Strukturen weiterzuarbeiten, Qualitäten zu erhalten, gewisse Elemente zu verstärken und einige neue Qualitäten und Elemente hinzuzufügen.

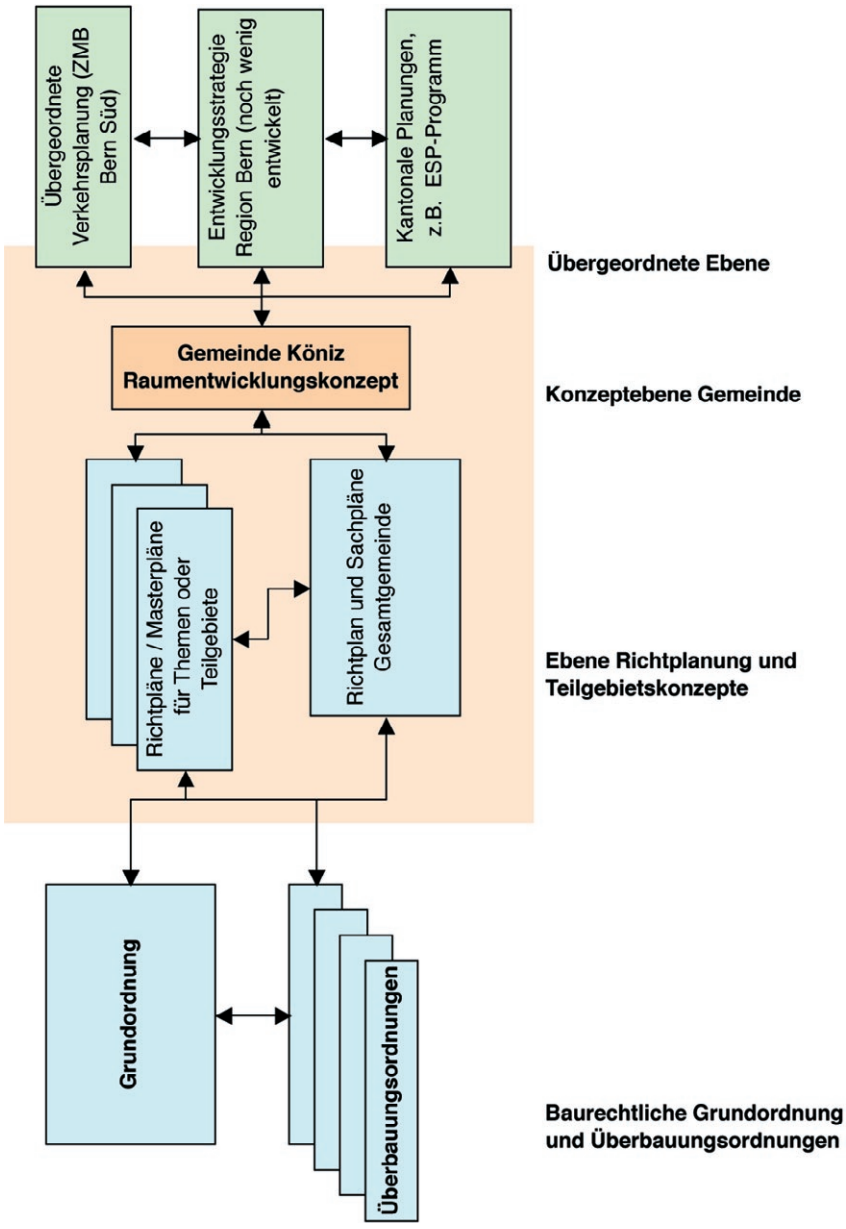
Kosten und Nutzen - Mitteleinsatz

Es wurden grundsätzlich Lösungsansätze entwickelt, die auf bestehenden Strukturen und Infrastrukturen aufbauen und diese weiterentwickeln und ergänzen. Beim Erschliessungskonzept wurde beispielsweise das "Referenzszenario Köniz" umrissen, das mit Ausnahme des Trams auf teure Grossinvestitionen verzichtet und weitgehend auf dem bestehenden System aufbaut. Dieses Referenzszenario ist ausbaufähig, wenn übergeordnet neue Verkehrsinfrastrukturen definiert werden, es besteht also eine Aufwärtskompatibilität.

Vielfältiger Lebensraum Köniz

Positionierung REK Köniz

Das REK ist eine Konzeption für die räumliche Entwicklung. Sie dient den Gemeindebehörden als Orientierungsrahmen. Dies insbesondere für Entscheide im Bereich der Raumplanung, der Infrastrukturmassnahmen und der Invenstitionsentscheide. Das REK ist eng verzahnt mit den Aspekten der übergeordneten Entwicklung. Es wird über die Ebene der Richt- und Sachpläne, sowie der Teilgebebietsplanungen in das Planungsinstrumentarium eingearbeitet. Die Gemeinde spielt eine aktive Rolle bei der Ausgestaltung der regionalen Entwicklung. Auch dazu ist das REK ein Basis.



Expertenarbeit im Dialog

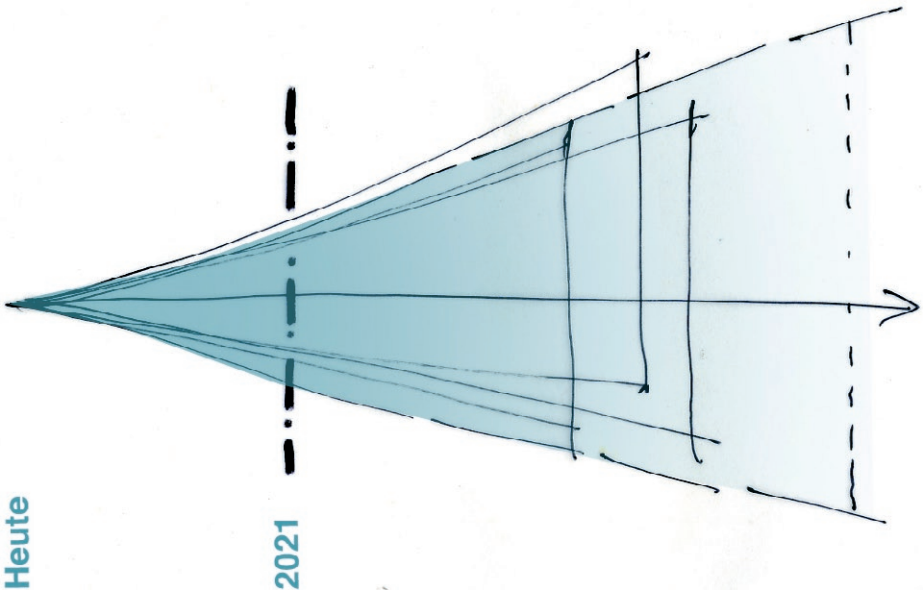
Die vorliegende Arbeit ist eine Arbeit von beauftragten externen Fachleuten. Diese ist in einem engen Dialog mit dem Gemeinderat, Katrin Sedlmayer, der für die Planung zuständigen Gemeinderätin, und mit den Fachleuten des Planungsamtes entstanden. Zudem wurde die Expertenarbeit begleitet durch mehreren Foren, an denen Vertretungen der Ortsparteien, Interessengruppen und Ortsteile anfänglich ihre Wünsche und Ideen einbringen, später die Lösungsansätze diskutieren konnten. Anlässlich des Forums vom 17. Oktober 2006 konnte ein weitgehendes Einverständnis der Anwesenden mit den erarbeiteten Zielen, Konzepten und Lösungsansätzen festgestellt werden. Der Inhalt der vorliegenden Arbeit wurde von keiner Instanz formell beschlossen, ist aber bereits weitgehend auf die Meinungsbildung in der Gemeinde abgestimmt worden. Der enge Dialog mit den Behörden und Interessenvertretungen hat dazugeführt, dass das REK eher eine massvolle, moderate quantitative Entwicklung für Köniz vorsieht.

Am 20. Januar 2007 hat der Gemeinderat zum vorliegenden Bericht Stellung genommen. Dies hat zu einer punktuellen Überarbeitung geführt.

Anwendung und Umsetzung des REK - Planungsinstrumente

Das REK ist eine Konzeption für die räumliche Entwicklung. Trotz der moderaten Ausrichtung behält es einen über den Tag hinausgreifenden, gewissen visionären Ansatz. Diese Konzeption dient den Gemeindebehörden bei ihren Entscheidungen als genereller Orientierungsrahmen. Bei der Festlegung von raumplanerischen Massnahmen, dem Auslösen von Infrastrukturprojekten und den damit verbundenen Invenstitionsentscheiden kann darauf aufgebaut werden. Auch für die Landpolitik der Gemeinde kann das REK eine wichtige Rolle spielen. Die Gemeinde spielt auch eine aktive Rolle bei der Ausgestaltung der regionalen Entwicklung. Bei den entsprechenden Verhandlungen ist das REK eine wichtige konzeptionelle Basis, welche die Konturen der Entwicklungsabsichten der Gemeinde Köniz gegenüber den anderen Partnern verdeutlicht.

Im "Teil III - Umsetzung" sind die Folgearbeiten im Einzelnen dargestellt, die sich aus den Konzepten und Lösungsansätzen des REK ableiten. Dazu müssen nach Wichtigkeit, Dringlichkeit, Kapazität und finanziellen Ressourcen, Prioritäten gesetzt werden. Im Wesentlichen



Das REK hat einen visionären Ansatz und eine zeitlich weit nach vorne blickende Perspektive.

werden die Ergebnisse des REK in den Richtplan, in Sachpläne und in Teilgebietsplanungen der Gemeinde einfliessen und so als Basis für die Revision der baurechtlichen Grundordnung und für den Erlass und die Änderung von Sondernutzungsplänen dienen.

Planungshorizont

Das REK hat grundsätzlich einen visionären Ansatz und nimmt eine zeitlich weit nach vorne blickende Perspektive ein. Die "Sichtweite" ist nicht kohärent über alle bearbeiteten Themen und Ortsteile hinweg. Die Konzepte und Lösungsansätze wurden im Wissen um die Beschränkung auf die heute bekannten Fakten und auf das heutige Bewusstsein erarbeitet. Aus dieser Sicht leitet sich auch das Bedürfnis nach periodischer Überprüfung und Anpassung ab. Das REK liefert aber auch konkrete Hinweise für anstehende Planungen, wie die Revision der baurechtlichen Grundordnung und für aktuelle Projekte.

Integration in die regionale Entwicklungsstrategie

Die Aussagen des REK beziehen sich auf das ganze Gebiet der Gemeinde Köniz. Angesichts der engen Verzahnung mit den übrigen Gebieten der Agglomeration Bern, insbesondere mit den angrenzenden Quartieren der Stadt Bern, geht der Betrachtungsperimeter je nach Thema und Sachgebiet wesentlich über die Gemeindegrenzen hinaus.

Von Seiten der Region Bern lagen im Zeitpunkt der Bearbeitung bezüglich der Siedlungsentwicklung noch keine griffigen Konzepte vor. Es zeichnet sich auf regionaler Ebene das Bild einer regionalen Siedlungsstruktur ab, die auf die gut mit der Schiene erschlossenen inneren Bereiche der zusammenhängend besiedelten Agglomeration fokussiert. Das Fachteam betrachtet es als Chance für Köniz, die weitere Bearbeitung des Siedlungskonzeptes der Region Bern vor dem Hintergrund des REK gestaltend zu beeinflussen.

Leben mit Unsicherheiten bei den übergeordneten Erschliessungssystemen

Angesichts der laufenden Diskussionen, Planungen und Studien zum regionalen, schienengebundenen öffentlichen Verkehrsnetz, wie auch im Zusammenhang mit den latenten Fragen betreffend der Option einer Südspange Bern (Hochleistungsstrasse), müssen die Aussagen für ein kommunales Verkehrskonzept relativiert werden. Diese Aussagen werden als Position der Gemeinde Köniz im Dialog mit übergeordneten Interessen verstanden und können aufgrund der anlaufenden ZMB Bern Süd grundsätzliche Modifikationen erfahren. Sollte die ZMB Bern Süd zum Beispiel dazu führen, dass die Kapazität der Schienenstränge Richtung Gürbetal und Schwarzenburg massiv erhöht wird und dass die Erschliessung der Räume Morillon, Liebefeld und Köniz ab der A12 einen Quantensprung machen kann, dann müssen in den betroffenen zentralen Gebieten die Nutzungsart und der Städtebau überprüft werden.

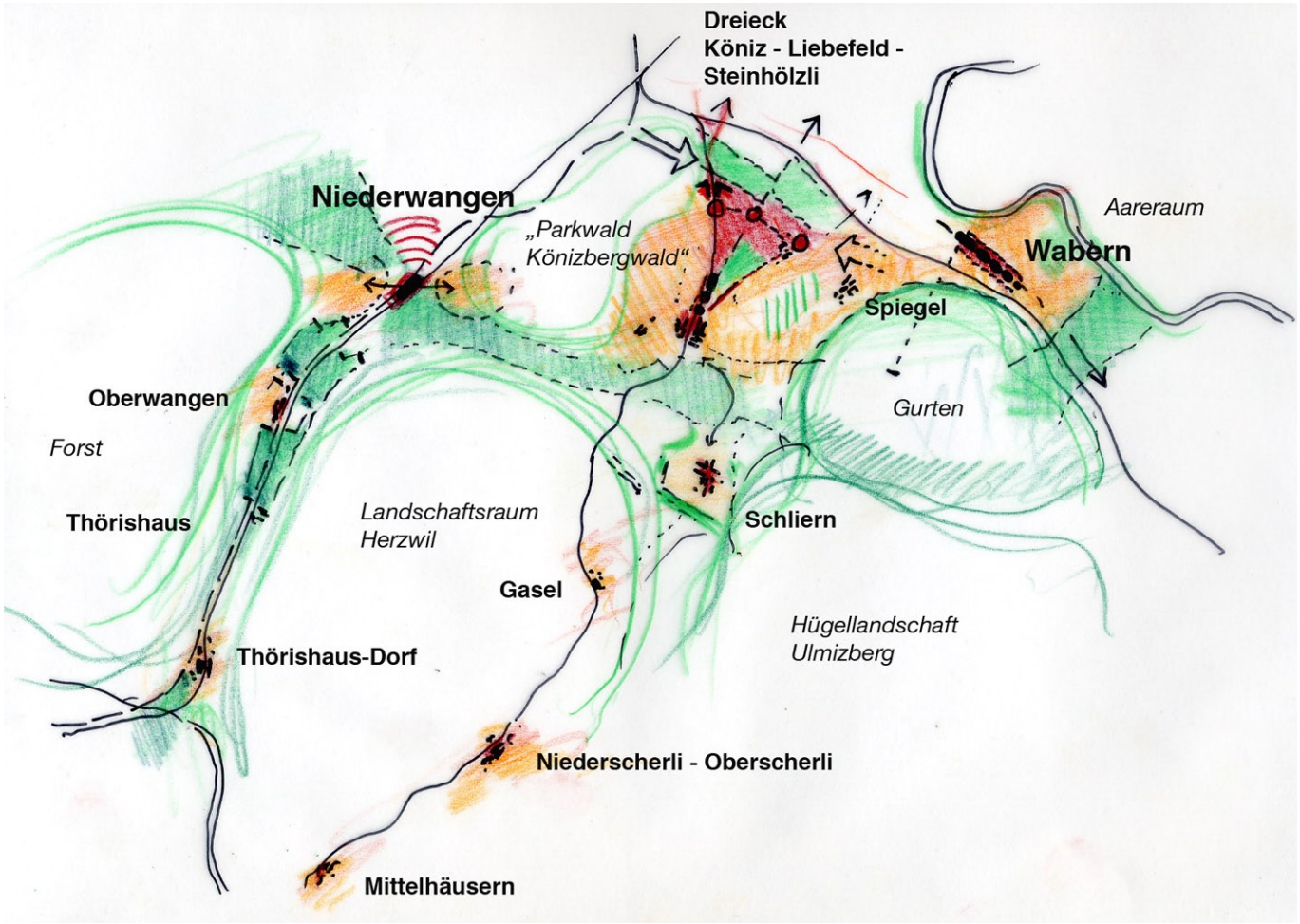
Urban – ländlich

Die Gemeinde Köniz umfasst einerseits die städtischen, weitgehend überbauten Gebiete, die Teile der zusammenhängend besiedelten und verstädterten Agglomeration Bern sind, und andererseits die ländlichen und periurbanen Gebiete. Entsprechend gegliedert wurden auch die Aussagen. Der Teil "Siedlungsentwicklung - Städtebau in der Gartenstadt" bezieht sich auf den städtischen Teil der Gemeinde, während sich das Kapitel "Entwicklung der ländlichen Ortsteile" sich auf die ländlichen und periurbanen südlichen Gebieten konzentriert.

Teil II - Konzept

Siedlungsentwicklung - Städtebau

Köniz verstärkt seine Position als hochwertiger, überschaubarer Lebensraum am Südrand der Agglomeration von Bern. Siedlung und Landschaft werden auf die Funktionen der Gartenstadt Köniz ausgerichtet. Urbane und ländliche Elemente verbinden sich zu einem Ganzen. Die Siedlung wird gezielt und konzeptgerichtet ergänzt und erneuert. Das Dreieck Köniz - Liebefeld - Steinhölzli bildet den Kern und die Adresse des hochwertigen Siedlungsraumes am Südrand der Agglomeration Bern. Niederwangen und Wabern sind weitere wichtige Fokuspunkte im System der Zentren, worauf die kleineren und grösseren Siedlungsteile und Ortschaften ausgerichtet sind. Das Siedlungsgebiet ist eingebettet in Grünsysteme. Wesentlich für die Gliederung ist der Grünzug Könizbergwald – Morillon.



Der Raum Köniz kurz vor der einsetzenden Agglomerationsentwicklung, Ausschnitt Landeskarte 1:25'000 von 1896

Einsetzende urbane Besiedlung, Ausschnitt Landeskarte 1:25'000 von 1925

Gartenstadt ohne "Stadt": Erhebliche Teile des Siedlungsgebietes weisen eine niedrige Dichte auf. Die Lebensqualität ist hoch; die Wohnlagen sind begehrt.

Die städtebaulichen Voraussetzungen von Köniz

Viertgrösste Stadt des Kantons Bern ohne historischen städtischen Kern

Die historischen Voraussetzungen prägen das Siedlungsmuster von Köniz. Köniz mit seinen bald 40'000 Einwohnern, gemäss statistischer Definition eine mittlere Stadt, hat sich nicht aus einer mittelalterlichen Stadt heraus entwickelt. Köniz konnte auch keine eigene Agglomeration bilden, sondern erhielt die wesentlichen Wachstumsimpulse durch die Stadt Bern und gehört zur Agglomeration Bern, wo sie an drei wichtigen radialen Verkehrskorridoren etwa 110 Grad des Agglomerationsrandes und -gürtels belegt.

Obwohl auf dem Gemeindegebiet Siedlungen aus der Römerzeit nachgewiesen werden und Köniz mit Kapelle, später Kirche und Stift, sowie Schloss eine lange Zeit andauernde, bedeutende spirituelle, kulturelle und herrschaftliche Rolle spielte, wurden bis zum Ende des 19. Jahrhunderts keine städtischen Strukturen gebildet. Das heutige Gemeindegebiet von Köniz war vor dem Einsetzen der urbanen Besiedlung durch Dörfer unterschiedlicher Grösse und Ausstattung, sowie von Weilern und Einzelhöfen, von herrschaftlichen Landsitzen, sowie von gewerblichen und ersten industriellen Betrieben (z.B. Gurtenbrauerei) geprägt. Der kleine Ortskern von Wabern zum Beispiel war quer zur Talrichtung angeordnet. Seine Ausdehnung beschränkte sich auf den Zwischenraum zwischen Seftigenstrasse und Hangfuss des Gurtens. Auf der Seite der Stadt Bern wurden Erschliessungsstrassen im Gebiet Mattenhof bis Schönegg angelegt. Die Seftigenstrasse bildete dabei die südliche Grenze der Siedlung.

Im Sog von Bern - Köniz Gartenstadt

Während die Mitte des 19. Jahrhunderts angelegte Bahnlinie Bern – Freiburg dem Wangental noch keine wesentlichen Impulse zu einer forcierten Siedlungsentwicklung gibt, dürften die 1901 eröffnete Gürbetalbahn und die 1907 in Betrieb genommene Bern-Schwarzenburg-Bahn Impulse zur flächenmässigen Ausdehnung und nutzungsmässigen Spezialisierung der Agglomeration Bern beigetragen haben.

Im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts entsteht die Eisenbahnersiedlung im Weissenstein (in Bern, in unmittelbarer der Nähe der Gemeindegrenze zu Köniz). In der Gemeinde Köniz wird die Gartenstadt Liebefeld angelegt, zeichnen sich die Konturen der gartenstadtartigen Siedlungen Feldegg und Spiegel ab und entsteht das Gurtenbühl. Die von

Die früheren industriellen Schwerpunkte sind zu einem für die Ortsentwicklung bedeutsamen Potenzial geworden.

Schliern hat als Ort wenig Profil und weist eher zufällige Siedlungsgrenzen auf.

Morillongut: Verdichtete Bebauung verschiedener Generationen. Bebauung der 60er und 70er Jahr und Bebauung nach klassischem städtebaulichem Muster mit Ausrichtung der Bauten auf öffentliche Aussenräume.

Ebenezer Howards Vision "Tomorrow" ausgelöste Bewegung trug auch hier Früchte. Anders als bei Howard angedacht, wurden in der Mehrzahl nur die Häuser und Gärten, nicht aber die übergeordneten zentralen Infrastrukturen realisiert. Eine Ausnahme bildet der Spiegel, wo ein kleines Zentrum entstand. Die Agglomerationsentwicklung setzt sich bis zum Zweiten Weltkrieg vorerst noch recht zögerlich fort. Im Raum Liebefeld / Waldegg setzt die industrielle Entwicklung ein, die Gasbahn wird eingerichtet und die Schweizerische Eidgenossenschaft investiert im Liebefeld (Landwirtschaft) und in Wabern (Landestopographie). 1899 wird die Gurtenbahn in Betrieb genommen. Damit setzt auch die "Agglomerisierung" des Naherholungstourismus ein. Der Gurten wird zum "Hausberg" der Berner.

Die letzten 50 Jahre: Das urbane und das ländliche Köniz

Die Landeskarten von 1956 und 1963 zeigen bereits umfassende weitere Siedlungsergänzungen der "Gartenstädte", aber auch im Dreieck Köniz - Steinhölzli - Waldegg. Für diese Zeit typische mehrgeschossige Zeilenbauten entstehen. Später folgen weitere Schichten, im Morillon beispielsweise werden eher amorph strukturierte Hochhäuser realisiert, die nun im Morillongut durch eine Bebauung in klassischem urbanem Muster mit Baufeldern und Strassenräumen ergänzt werden.

Im Wangental setzt im Umfeld der Ortskerne eine Entwicklung ein. Niederwangen, Oberwangen, Thörishaus und Thörishaus Dorf werden zu Wohnstandorten. Die Wohnbebauungen werden zum Teil auch an ungünstigen, infrastrukturell schlecht ausgestatteten und lärmbelasteten Lagen entwickelt. Begünstigt durch den nahen Autobahnanschluss wird Niederwangen zu einem Produktions-, Logistik- und Fachmarktstandort. In Thörishaus hat sich ein lokales Unternehmen zu einem bedeutenden Entsorgungsbetrieb entwickelt.

Aus dem Weiler Schliern wird eine Agglomerationsbebauung im Stil der "Neuen Stadt" im Furttal. Demgegenüber entwickeln sich Gasel und Mengestorf trotz der Nähe zur Bahnlinie eher schwach. Dafür hat sich Niederscherli mit dem nahen Oberscherli zu einem Dorf entwickelt, das auch den Kern einer eigenen durchschnittlichen Schweizer Gemeinde bilden könnte.

Köniz weist einerseits im Norden und im Westen der Gemeinde zusammenhängende, urbane Siedlungsgebiete auf, die zur Agglomeration Bern gehören. Darin eingeschlossen sind noch wenige grössere

Grünbereiche. Andererseits herrschen auf dem überwiegenden Teil der Gemeindefläche nach wie vor ländliche Gebiete mit einzelnen Dörfern, Weilern und Ansiedlungen vor. Diese folgen bezüglich der räumlichen Entwicklung eigenen Gesetzmässigkeiten.

Entwicklungsstrategie Siedlungsentwicklung Köniz

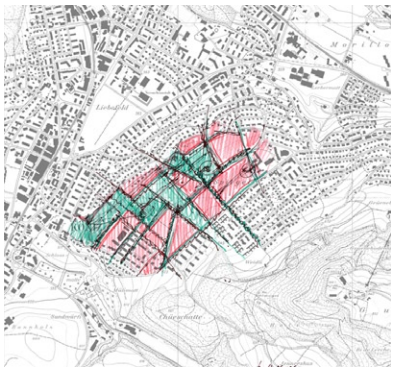
Immer mehr spielen bei der Standortwahl qualitative Anforderungen an den Lebensraum eine zentrale Rolle. Dies trifft sowohl für den Wohnungsmarkt zu, wie auch für Unternehmungen, die ein höherwertiges Segment abdecken. Köniz hat die Chance, innerhalb der Region Bern die spezifischen Qualitäten einer überschaubaren, gut ausgestatteten Wohnstadt und "Stadt im Grünen" zu pflegen, einen Lebensraum, wo man sich wohl fühlt und bleibt, weiterzuentwickeln.

Mit der erfolgten Erneuerung des Zentrums Köniz, dem Projekt eines Parkes im Liebefeld und der gezielten Umnutzung von Industriebrachen wurde bereits eine Entwicklung hin zu einer neuen urbanen Qualität eingeleitet.

In den letzten Jahren hat Köniz bereits mit Erfolg begonnen, die Entwicklungspolitik auch auf qualitative Ziele auszurichten. Köniz, eine lebendige und vielseitige "Gartenstadt" im ursprünglichen Sinne mit einem "Central Park", einem Zentrum, das eine starke räumliche Ausstrahlung und einen Wiedererkennungswert hat, das vielseitig genutzt wird, das als lokales Zentrum dient, aber auch eine überörtliche Ausstrahlung hat. Neben der wirtschaftlichen Bedeutung (Swisscom, etc.), der Bedeutung als Standort von Bundesarbeitsplätzen und lokalen Versorgungsfunktionen sollte es auch eine kulturelle Bedeutung erhalten. Ein Ansatz dazu ist die Bühne des Stadttheaters im Widmar-Komplex.

Angebot und Nachfrage nach Siedlungsflächen für Wohnen

Das vorgesehende Einwohnerwachstum und der Wohnungsbedarf bis zum Jahr 2025 können im Rahmen der Kapazitäten des geltenden Zonenplans erfolgen. Neue, grossflächige Einzonungen sind nicht erforderlich. Die Siedlungsfläche im Gesamten kann somit stabil bleiben. Ebenso konstant ist die Ausdehnung der verschiedenen, typologisch homogenen Siedlungsfelder. Als Grundlagen für diese Aussagen dienen einerseits die Zusammenstellung der Bauzonenreserven und Umstrukturierungspotenziale der Planungsabteilung Köniz vom April



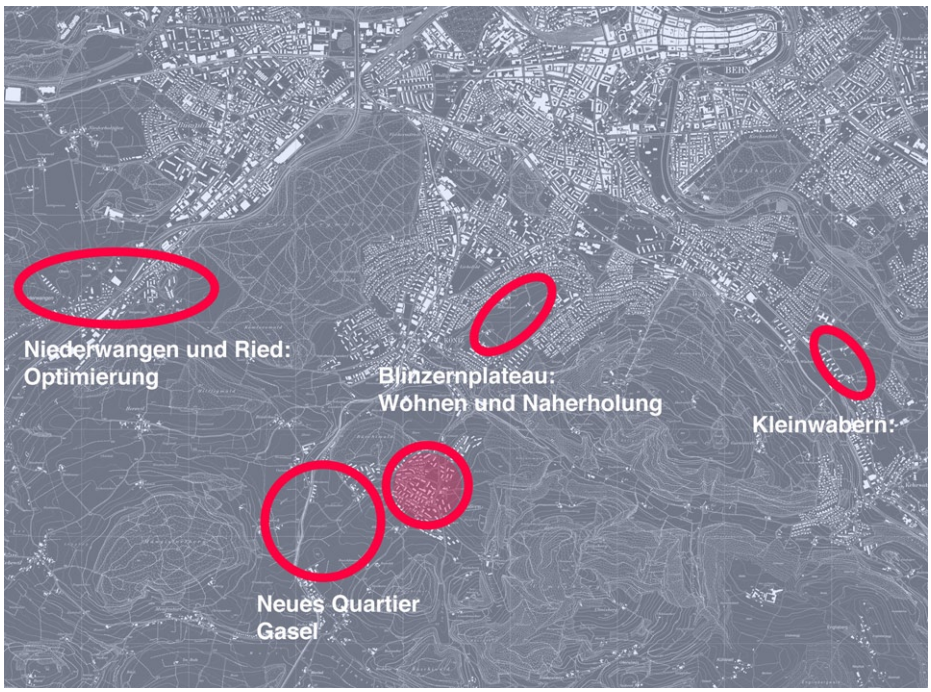
Die grossen Entwicklungsspielräume für Wohnen (rechts) und drei beispielhafte Strategien für eine kombinierte Entwicklung Siedlung und Naherholung auf dem Blinzernplateau.

2004, andererseits die im Jahr 2006 erarbeitete Studie Hornung betreffend der Entwicklung von Einwohner- und Wohnungszahlen. Weil wesentliche Teile der Bauzonenreserven in wenigen grossen Arealen zusammengefasst sind, besteht die Gefahr einer Monopolisierung. Es ist kaum möglich, einzelne Parzellen zu erwerben und individuell zu überbauen. Hier besteht ein gewisser Handlungsbedarf.

Langfristige Entwicklungspotenziale Wohnen

Im Hinblick auf einen langfristigen Bedarf zeichnen sich folgende Potenziale ab:

. Das Blinzernplateau wegen der hervorragenden Erschliessung und der Lage mit Bezug zum Zentrum. Das Blinzernplateau ist eine Reserve für die langfristige, ganz besondere Siedlungsentwicklung, die Landschaft, Naherholung und Wohnnutzung in neuer Form vereint. Wenn das Plateau für eine teilweise Besiedlung freigegeben wird, dann sollte dies vor dem Hintergrund einer städtebaulichen und landschaftsplanerischen Konzeption erfolgen, die folgendes berücksichtigt:
- Präzisierung der Siedlungsränder
- Erhaltung Aussicht, auch für die Öffentlichkeit
- Integration Naherholung und Grünflächenangebot



- Eine Ergänzung und Arrondierung des Ortsteils Schliern, der heute in seinen Grenzen sehr zufällig wirkt und auch bald einen inneren Erneuerungsbedarf aufweisen wird.

- Eine weitere strategische Reserve ist der Raum Gasel. Falls die Erschliessungskapazitäten der ÖV-Achse nach Schwarzenburg wesentlich ausgebaut werden, könnte bei entsprechender Entwicklung, Gasel zu einem neuen Quartier von Köniz erweitert werden. Dies hätte zur Folge, dass auch, abseits der bestehenden Verbindung Köniz - Niederwangen, eine neue Verbindung von Gasel zur A12 erstellt werden müsste.

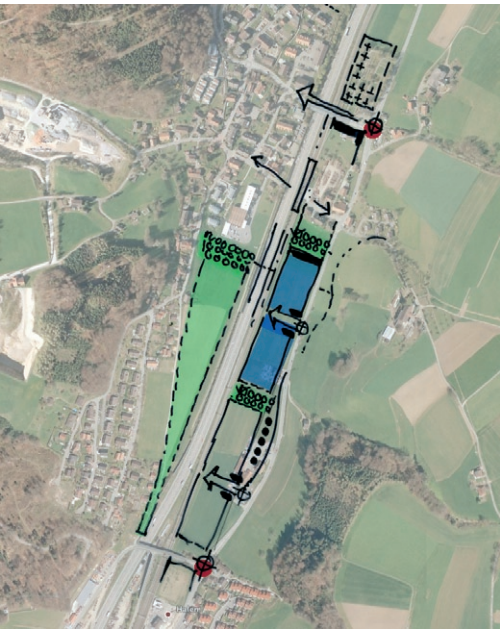
- In Niederwangen ist eine weitere Besiedlung des gegen Südosten gerichteten Hanges denkbar. Dies allenfalls im Abtausch gegen Teile von Ried.

- Längerfristig dürfte sich auch die Frage nach einer Siedlungsergänzung im Raum Kleinwabern stellen. Aus dem Konzept des grünen Bandes "von Aare zu Aare" ist hier eine Zäsur erwünscht. Dies trotz dem bereits erfolgten einseitigen Anbau an die Seftigenstrasse.

Wohnen und Dichte: Vorhandene Qualitäten weiterentwickeln

Grosse Teile des Siedlungsgebietes sind stark durchgrünt, weisen eine niedriger Dichte auf, haben einen hohen Wohnwert und sollen deshalb nicht grundsätzlich verändert werden. Massvolle, parzellenweise Verdichtungen zugunsten eines besseren Wohnwertes (bei kleinen Hausgrundrissen) sollen möglich sein, wenn sie sich ins Siedlungsbild einfügen. Dazu sind gebietsspezifische Strategien aufzuzeigen. Es ist insgesamt auch eine planerische Aufgabe, der patchworkartigen Siedlungsstruktur von Köniz mehr stadträumliche Konturen zu geben. Dies kann insbesondere durch Massnahmen im öffentlichen Aussenraum geschehen.

Höhere Dichten finden sich in Schliern, im Dreieck Köniz - Liebefeld - Steinhölzli und im Morillon. Diese zentraleren Siedlungsteile sind sehr gut erschlossen, sodass die höheren Dichten hier Sinn machen. Im Dreieck, besonders im Gebiet Liebefeld gibt es Gebiete, die aufgrund ihrer Standortgunst mittel - bis längerfristig eine Verdichtung erfahren sollten.



Die "Restlandschaft" zwischen Oberwangen und Thörishaus hat ein Potenzial für eine höherwertige Gewerbeentwicklung. Es könnten einzelne, Etappen gebildet werden, die je zentral ab der Freiburgstrasse erschlossen würden. Die erwünschte Gliederung könnte mit Baumgruppen auf zwischengeschalteten Grünbereichen erfolgen. Hier eine Darstellung mit einer von Norden nach Süden vorgesehenen Etappierung.

Angebote für das Arbeiten

Nach Angaben der Gemeindebehörden besteht ein vermehrter Bedarf nach Gewerbeflächen. Dagegen besteht der Eindruck, dass das Umnutzungspotenzial im Raum Liebefeld die mögliche Nachfrage nach Dienstleistungsflächen abdecken kann. Die Arbeitszonen konzentrieren sich heute auf die folgenden drei Gebiete:

- Wangental, im Talboden von Niederwangen bis Thörishaus. Hier besteht in Niederwangen ein gewisses, bislang nicht ausgeschöpftes Verdichtungspotenzial. Offen ist, wie verfügbar die Potenziale tatsächlich sind. Notwendig ist in diesen langgezogenen Bereichen eine gewisse qualitative "Nachrüstung". Es geht dabei um den öffentlichen Raum, um Grünstrukturen und Dienstleistungsangebote für die Arbeitsbevölkerung. Denkbar ist die Ergänzung der Arbeitszone 2 in Thörishaus. Zwischen Staatsstrasse und Bahn könnte diese bis gegen Oberwangen verlängert werden, wobei bei der Ansiedlung von Betrieben strenge Kriterien für die Dichte und Optimierung des Flächenbedarfs gelten sollten.

- Waldegg - Liebefeld - Sägematt. Grössere, monofunktionale Bereiche sollen vermieden werden. Es sind in der Regel Mischnutzungen oder Nutzungskombinationen anzustreben. Im Raum Waldegg/Liebefeld steht Dienstleistung im Vordergrund. In diesen Gebieten können neue städtebauliche Ansätze erprobt werden. Besonders interessant ist dabei der Raum Sägematt, wo das fluktuierende Gewerbegebiet grundsätzlich erhalten bleiben sollte. Städtebaulich und nutzungsmässig sollte es seiner zentralen Lage entsprechend aufgewertet werden.

- Wabern. Hier besteht kaum ein Potenzial. Die langgezogene Arbeitszone 1 im Raum Bächtelen wird so nicht umgesetzt werden können.

Das Thema Hochhaus in Köniz

Die Entwicklungsziele, die besondere Topographie, der Charakter der vorhandenen Besiedlung, aber auch die eher skeptische Haltung von Bevölkerung und Behörden rufen nach einer Zurückhaltung bei der Frage von allfälligen neuen Hochhäusern in der Gemeinde Köniz. Behandelt wurde das Thema, weil es in der Schweiz wieder in der Luft liegt und es wichtig ist, dass die Gemeinde einzelnen Investoren mit eigenen Konzepten gegenübertreten kann. Mit Konzepten, die das Gesamtinteresse und nicht ein Einzelinteresse abbilden. Die Ansätze zu einem Hochhauskonzept sind deshalb eher als vorausschauendes planerisches Handeln, denn als Anstoss für eine neue Hochhausentwicklung zu verstehen.

Das Ortsbild von Köniz darf durch eventuelle neue Hochhäuser und Höhere Häuser nicht beeinträchtigt werden.

Hochhäuser nur an verträglichen und ausgewählten Standorten

Anlass, Rahmen und Definition

Die Hochhausstudie der Stadt Bern vom 31. März 2006, die laufende Hochhausstudie einiger Agglomerationsgemeinden im Rahmen der Region Bern, sowie ein konkretes Vorhaben in Wabern haben eine vertiefte und vorgezogene Bearbeitung des Hochhausthemas ausgelöst. Die nachfolgenden Überlegungen beziehen sich auf das weitgehend zusammenhängend bebaute Gebiet der Gemeinde, das Teil der Agglomeration Bern ist.

Grundsätzlich wird in der Schweiz unterschieden zwischen Hochhäusern und höheren Häusern. Nach Art. 20 des Bernischen Baugesetzes (BauG) sind Hochhäuser Gebäude mit mehr als 8 Geschossen, sowie Gebäude, die höher als 30 m sind. Höhere Häuser sind Gebäude, welche die Maximalhöhe der nächsthöheren Zone überschreiten oder die höher sind, als die Grundordnung für die Zone höchster Nutzung zulässt (Industriezonen und Zonen mit Planungspflicht ausgenommen).

Hochhaus, höheres Haus und Ortsbild

Hochhäuser und höhere Häuser können das Ortsbild nachhaltig prägen. Hochhäuser haben in der Regel eine Fernwirkung, während höhere Häuser eher zu einer städtebaulichen Differenzierung führen und sich ihre Wirkung eher auf ein bestimmtes Areal, einen Quartierteil oder einzelne Strassenzüge beschränkt. Die Grundsatzfrage, ob überhaupt Hochhäuser und höhere Häuser vorgesehen werden sollen, sowie die Standortfrage, die Dimensionierung und Gestaltung dieser Bauten stellen mit die höchsten Anforderungen an Städtebau und Architektur. Die Beurteilung selbst ist, wie bei anderen Fragen der Stadtgestalt auch, abhängig von kultureller Prägung, Interessenlage, Zeitgeist, usw. Dieses Kapitel will die Voraussetzungen zu einer möglichst objektiven Auseinandersetzung mit dem Thema schaffen. Projekte für Hochhäuser und höhere Häuser sollen nicht allein vom Einzelvorhaben ausgehend, sondern immer integriert in eine Gesamtüberlegung zu Stadt und Landschaft entwickelt und beurteilt werden. Neue Akzente in der Silhouette von Köniz sollen nur dann gefördert und bewilligt werden, wenn sie zu einer positiven Weiterentwicklung der räumlichen Identität der Gemeinde führen.

Hochhäuser, höhere Häuser und Dichte

Mittlere und höhere Dichten sind ökologisch vorteilhaft und wirtschaftlich effizient. Sie lassen sich mit verschiedenen klassischen Siedlungstypen und Bauformen und nicht nur mit Hochhäusern und höheren Häusern erreichen. Köniz ist nicht Hongkong, New York oder Shanghai, wo aufgrund von beschränktem Raumangebot und sehr grosser Nachfrage höchste Dichten – bei entsprechenden Einschränkungen bezüglich Belichtung und Umgebungsqualität – realisiert werden. Im Massstab von Köniz, einer kleineren Schweizer Stadt, können Hochhaus und höheres Haus nicht wesentlich zur Verdichtung der Stadt als Ganzes beitragen, wenn Belichtung und Aussenraumqualität als Prämissen gesetzt sind. Auch wenn aufgrund besonderer Verhältnisse punktuell allenfalls Verdichtungen erreicht werden könnten, so fallen diese für die Stadtentwicklung als Ganzes kaum ins Gewicht. Das Hochhaus als Bauform eignet sich im schweizerischen Kontext (Markt) eher für bestimmte Nutzungen und Nutzergruppen und wird ein vereinzelt auftretendes Phänomen bleiben.

Wohnen und Hochhaus in Köniz

Wohnen im Hochhaus dürfte auch in der nahen und mittleren Zukunft nur für einen eher kleinen Kreis von Nachfragern ein Thema sein. Der überwiegende Teil der Nachfrage wird in Richtung niedriger und mittlerer Dichten bei eher klassischen Bebauungsmustern und 2 bis ca. 6-geschossiger Bauweise gehen. Lage, Anbindung, Sicherheit und soziales Milieu, Angebot von Grün- und Freiräumen werden weiterhin wichtige Standortkriterien bleiben. Köniz hat in diesem Bereich Hervorragendes zu bieten. Es ist nicht auszuschliessen, dass heute und in absehbarer Zukunft wieder ein Markt für besondere Wohnformen in Hochhäusern besteht.

Hochhaus, höheres Haus und andere Nutzungen

Aufgrund der bei Hochhäusern beschränkten, pro Geschoss zur Verfügung stehenden Fläche werden in der Schweiz auf dem Markt für Büroflächen eher Bauten mit bis zu ca. 6 Geschossen und mit grösserer Grundfläche pro Geschoss vorgezogen, die mehr Flexibilität und optimalere Betriebsabläufe ermöglichen. Inzwischen werden Mindestflächen pro Geschoss von gegen 1'000 m^2 BGF als Anforderung genannt. Für Hotels sind Hochhäuser und höhere Häuser geeignet, wenn pro

Der Zufall ist bestimmend: Schliern

Massenwohnungsbau an der Funkstrasse

Geschoss eine gewisse, grössere Mindestzahl von Zimmern realisiert werden kann. Wie das Beispiel des kürzlich realisierten Hotelkomplexes der französischen ACCOR-Gruppe am Guisanplatz in Bern zeigt, führen diese betrieblichen Anforderungen zu Baukörpern, die nicht mehr als schlank bezeichnet werden können.

Hochhaus, höheres Haus und Siedlungserneuerung

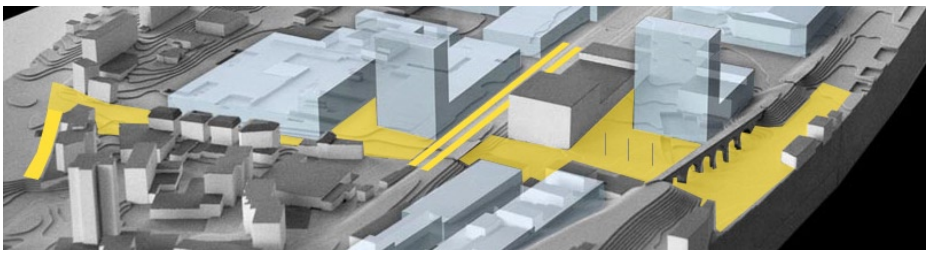
Die schrittweise Siedlungserneuerung ist auch in Köniz ein wichtiges Thema der Stadtentwicklung. Angesichts der bestehenden, oft kleinteiligen Grundstücksverhältnisse und Bebauungsmuster erfolgt die Siedlungserneuerung hier eher in kleinen Schritten. Bei dieser in der Regel parzellenweisen Erneuerung können keine radikalen Wechsel der Siedlungsstruktur vollzogen werden. Das Hochhaus und das höhere Haus werden deshalb allein aus dieser Sicht bei der Siedlungserneuerung der Könizer Wohn- und Mischgebiete kaum ein Thema sein können. Störende Eingriffe und inhomogene Siedlungsmuster wären die Folgen.

Bestand in Köniz

Im Rahmen der Mittel und des zeitlichen Rahmens konnte kein abgeschlossenes Inventar erstellt werden. Die Aussagen basieren auf einer Begehung.

Hochhäuser sind in den europäischen Städten vielerorts eher an peripheren Lagen, ausserhalb der historischen Zentren entstanden. Dies trifft auch für die Schweiz und insbesondere für die Agglomeration Bern zu, wo ein überwiegender Teil der Hochhäuser dem Wohnen dient. Diese Hochhäuser sind in der Regel eher aus der Notwendigkeit entstanden, während den Aufschwungphasen der Nachkriegszeit in kurzer Zeit an verfügbarer Lage – meistens eher am damaligen Siedlungsrand – Wohnraum zu schaffen. Gut bekannt und damals versehen mit dem Bonus für besonders gute Lösungen, sind sogenannte "Gesamtüberbauungen" entstanden. Gesamtüberbauungen, die allenfalls eine lokale Entwurfslogik aufweisen, kaum aber aus dem Stadtgefüge heraus begründet waren. Auch der Bestand an Hochhäusern und höheren Häusern in der Gemeinde Köniz lässt keine Schlüsse über ein übergreifendes städtebauliches Konzept zu. Vielmehr ist der heutige Bestand das Ergebnis von einzelnen, in der Regel arealbezogenen Entscheidungen.

Städtebauliche Kriterien für Hochhäuser



Technische Funktion (oben) und ein Entwicklungsgebiet (rechts; Umfeld der geplanten S-Bahnstation Malley) als Begründung für Hochhäuser.

Hochhäuser und höhere Häuser sollen Orte von spezifischer Bedeutung auszeichnen und nicht durch Zufall und aufgrund von Einzelinteressen irgendwo im Stadtkörper entstehen. Das Abweichen von der üblichen Trauf- und Firstlinie hatte denn auch im historischen Städtebau immer eine besondere Bedeutung:

- Spirituelle und religiöse Motive (Kirchen)
- Symbolik, Zeichen für Macht, Herrschaft, Wettbewerb (Geschlechtertürme, Burgen)
- Orte der Sicherheit und des Schutzes
- Orientierung und Aussicht (Leuchttürme, Aussichtstürme)
- Technische Funktion (Wassertürme, "Tröchnitürme" / "Hänggitürme").

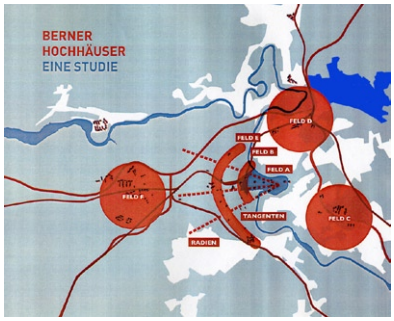
Aus heutiger Sicht können sich beispielsweise folgende Themen und Motive für das Abweichen von der jeweiligen Trauf- oder Firstlinie ergeben:

- Dynamische Orte, wie Entwicklungsgebiete, Achsen und Pole für Freizeit, Kultur, Konsum, Arbeit, besondere Wohnformen
- Umfeld von Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs
- Orte im Stadtkörper, die aufgrund ihrer Bedeutung durch einen Akzent in der Stadtsilhouette "markiert" werden sollen.

Städtebauliche Kriterien gegen Hochhäuser

Folgende Kriterien schliessen Hochhäuser und höhere Häuser aus oder schränken diese ein:

- Landschaftsschutzgebiete, Aussichtslagen, Kreten, Lagen, wo sich unerwünschte Fernwirkungen ergeben können, in der Regel Hanglagen
- Lagen am Siedlungsrand
- See- und Flussufer
- Historische Zentren
- Schützenswerte und erhaltenswerte Ensembles und Einzelobjekte, sowie deren Umgebung



Die Berner Hochhausstudie

- Konkurrenz Kirchtürme
- Homogene, intakte Quartierstrukturen
- Isolierte Einzelstandorte.

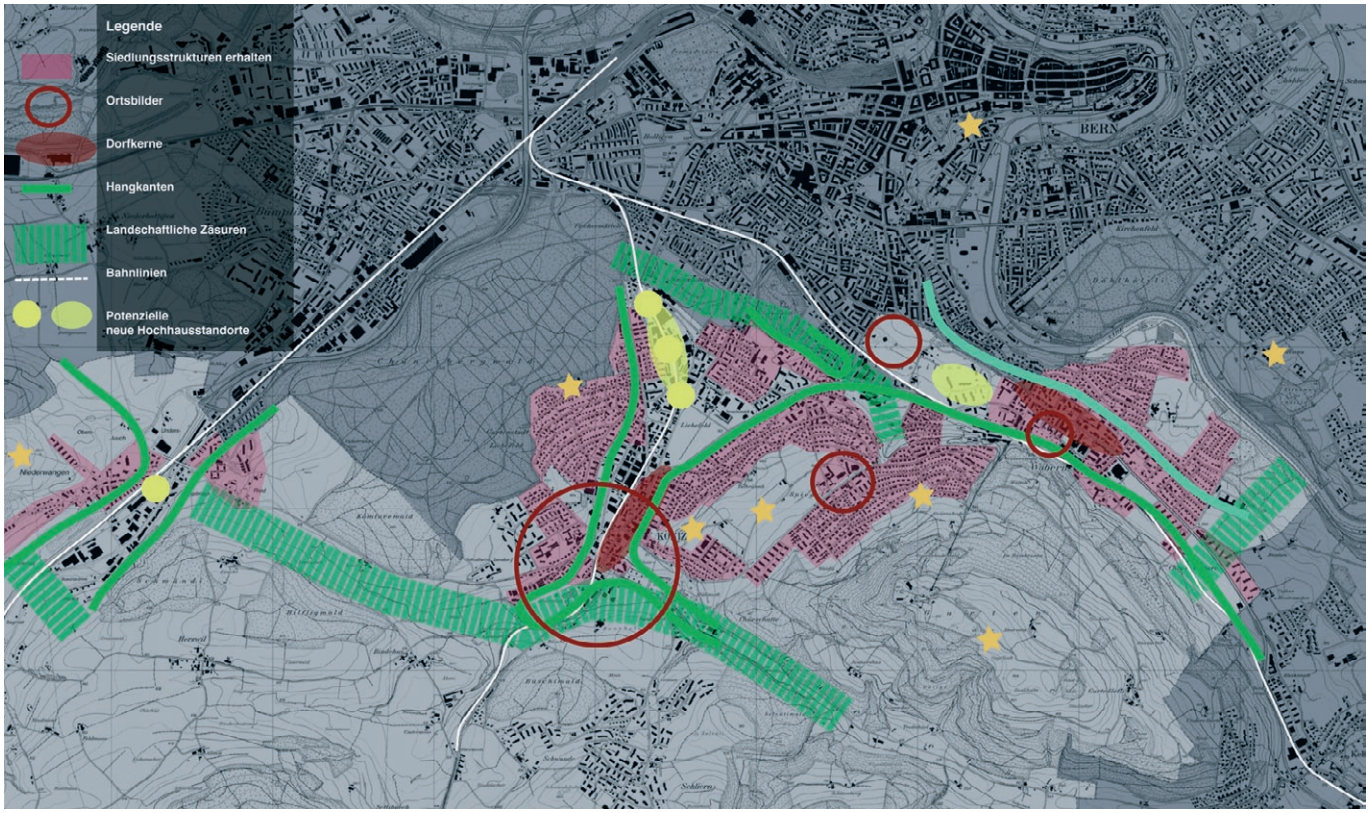
Hochhausstudie Bern

Die Berner Hochhausstudie sieht vor allem eine Weiterentwicklung in Gruppen in den peripheren, bereits definierten Feldern vor. Dies wirkt sehr verständlich und entspricht auch dem Ansatz, der sich für Köniz herausschält. Ein "Stadtbogen", bzw. eine "Perlenkette" vom Bierhübeli bis nach Kehrsatz ist ein Konzeptansatz, der Köniz betreffen würde. Dieser Konzeptansatz erscheint allerdings etwas virtuell, ist angesichts der vorhandenen wertvollen Baustrukturen schwer durchsetzbar und dürfte kaum als städtebaulich tragendes Element erlebbar sein.

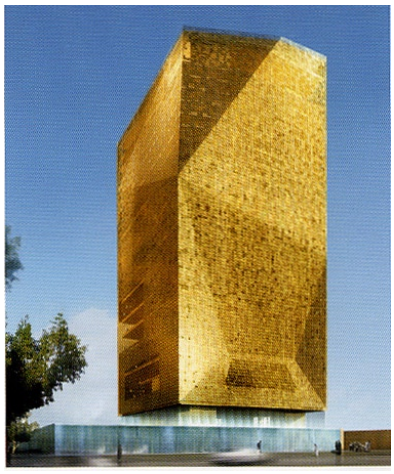
Ansätze für einen Hochhausleitplan Köniz

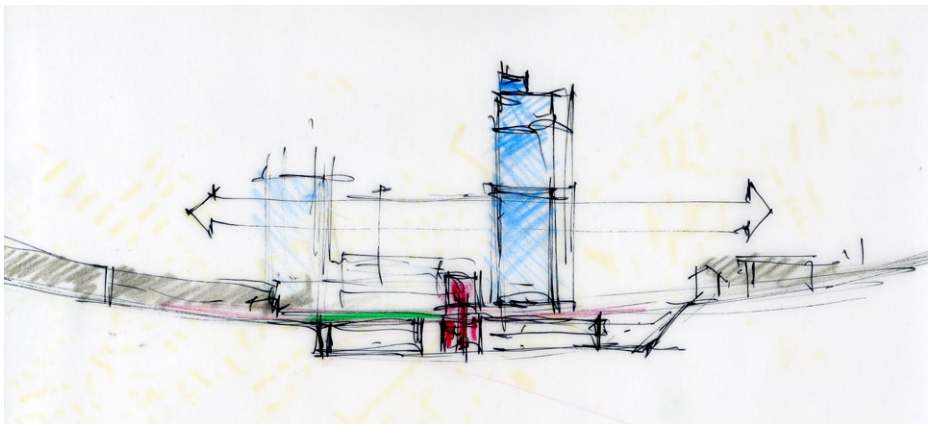
Die "positiven" Kriterien, die für eine Hochhausentwicklung sprechen könnten, greifen – unterstützt durch die Vision eines starken stadträumlichen Auftrittes im Herzen der Gemeinde - im Bereich des Zentrumsbereiches Köniz – Liebefeld – Steinhölzli. Die westliche Seite des dreieckigen Raumes hat angesichts der Bau- und Nutzungsstrukturen, sowie der heutigen und künftigen Erschliessungsqualität eine besondere Bedeutung.

Wie bei der Anwendung der einzelnen Kriterien bereits erwähnt und dargestellt wurde, könnte auch der Raum der Station Niederwangen durch ein prägnantes Bauvolumen akzentuiert und im Siedlungsraum am Stadteingang verständlich gemacht werden. Auch erscheint eine gewisse Ergänzung der amorphen, auf einem Zwischenplateau liegende Hochhausgruppe an der Funkstrasse im Raum Morillon denkbar. Auszuschliessen sind Hochhäuser und höhere Häuser an den Hängen, in den Ortskernen von Köniz und Wabern und in den homogenen, feinmasstäblichen Siedlungsstrukturen.

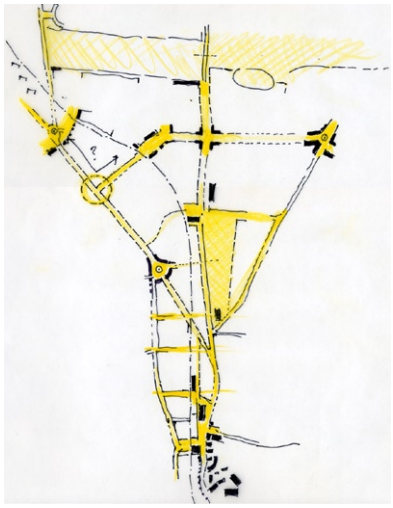


Entwurf Hochhausleitplan Köniz: Verzicht auf weitere Hochhäuser in weiten Teilen des Gemeindegebietes aus Gründen des Ortsbildes und der Landschaft. Konzentration der denkbaren, konzeptionell und städtebaulich begründbaren Standorte auf das innere "Dreieck", auf Morillon und auf den Stationsbereich Niederwangen.



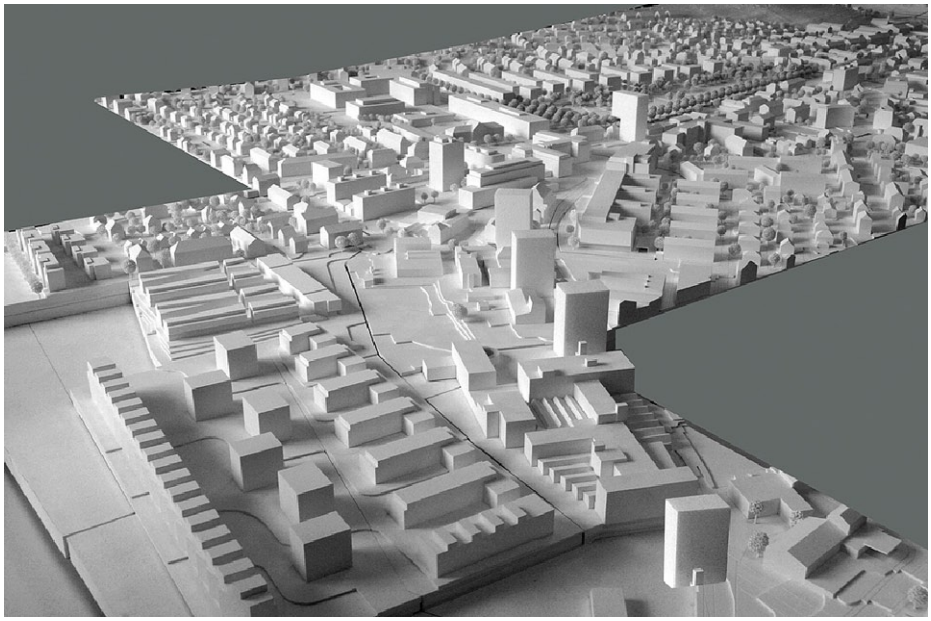


Denkbarer Akzent bei der S-Bahnstation Niederwangen.



Dreieck Waldegg – Zentrum Köniz –Steinhölzli als städtebauliches Motiv für eine gezielte und behutsame Hochhausentwicklung.

Blick Richtung Norden mit Stadtpark und Raum Liebefeld/Waldegg im Hintergrund. Die beiden Stationen Köniz und Liebefeld werden betont.



Denkbare Akzentuierung Stadteingang Waldegg

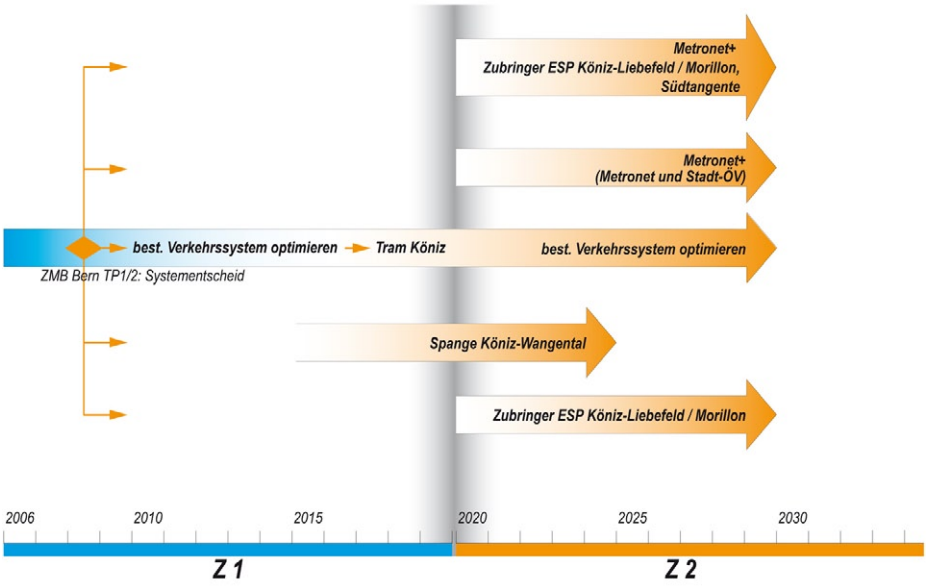
Siedlungsentwicklung und Erschliessungssystem

Nachhaltigkeit soll die Strategie bei der Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur prägen. Die bisherige, erfolgreiche Entwicklungsstrategie, geprägt von einer nachhaltigen Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur, soll konsequent weiterverfolgt werden. Im Sinne eines Gesamtmobilitätsansatzes sollen Entwicklungsreserven geschaffen werden, in dem prioritär die Netze des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs optimiert und ausgebaut werden. Das vorhandene Strassennetz soll optimiert und so genutzt werden, dass auch der lokale Wirtschaftsverkehr möglichst gute Bedingungen vorfindet. Insgesamt soll ein ortsverträgliches Verkehrsnetz geschaffen werden. Es sind ferner Optionen für eine bessere Anbindung von Köniz an das übergeordnete Strassennetz zu sichern. Grössere neue Verkehrsinfrastrukturbauten sind kaum vor 2020 umgesetzt. Bis dahin gilt es den Verkehr auf dem bestehenden Netz abzuwickeln, zu optimieren und den Verkehrszuwachs mit nachfragebeeinflussenden Massnahmen zu lenken.

Nachhaltige Verkehrssysteme

Strategieprozess

Entwicklungsszenarien



In den nächsten Jahren wird aus Sicht Köniz und aus regionaler Sicht entschieden, ob es neue Anschlüsse für den motorisierten Verkehr braucht und ob das ÖV-System massiv ausgebaut wird oder nicht. Für Köniz muss die bestehende Verkehrsinfrastruktur aufwärtskompatibel sein, so dass die Chancen neuer Systeme genutzt und die Risiken der neuen Systeme frühzeitig erkannt und mit entsprechenden Massnahmen möglichst minimiert werden können. Das laufende Controlling der Verkehrsinfrastrukturen im Bezug auf die Wirkung der nachfrageorientieren Massnahmen dient Köniz in den nächsten Jahren als Entscheidungsgrundlage für den Verkehrsinfrastrukturausbau.

Verkehrsstrategie bis ca. 2020

Entwicklung bis ca. 2020

Die vorgesehene Siedlungsentwicklung und das Wachstum der Gemeinde kann innerhalb der noch vorhandenen Kapazitäten des geltenden Zonenplanes erfolgen. Die vorhandenen Reserven befinden sind mehrheitlich in den Siedlungsgebieten in denen

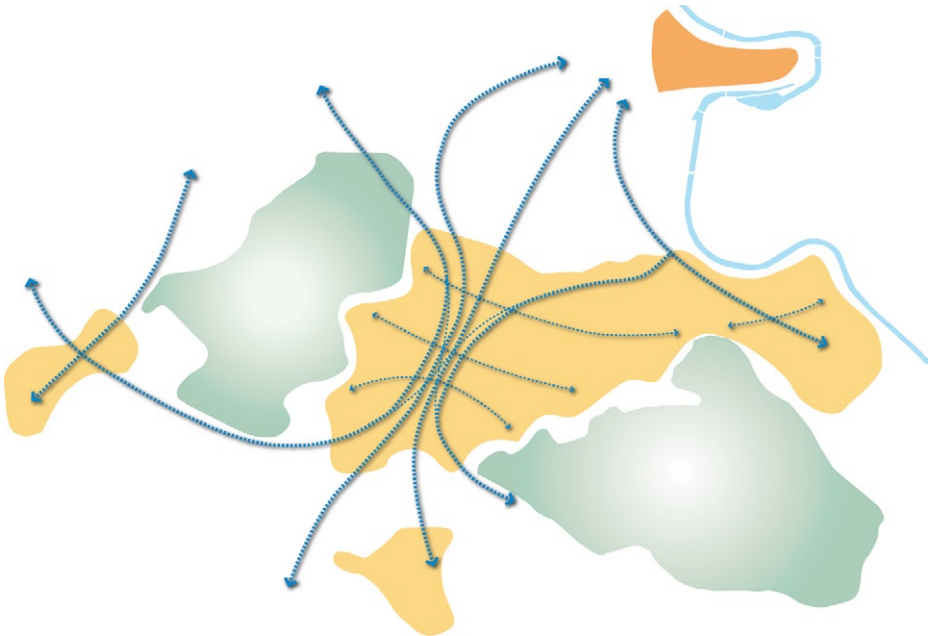
- bereits gute Bedingungen für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr vorherrschen. Das heisst in Wabern, Liebefeld und Köniz mit möglichen Entwicklungspotenzialen, die es erlauben ca. 2/3 der vorgesehenen Bevölkerungszunahme abzudecken und weitere zusätzliche Arbeitsplätze anzubieten.

- noch gute Bedingungen bezüglich der Strasseninfrastruktur vorherrschen, kombiniert mit einer Infrastruktur für den Öffentlichen Verkehr die noch ausgebaut werden soll. Das heisst, im Wangental entlang der A12 und der S1, mit Niederwangen, Oberwangen und Thörishaus. Dort befinden sich Entwicklungspotenziale, die es erlauben ca. 1/3 der vorgesehenen Bevölkerungszunahme abzudecken und grössere Flächen für Verkaufsnutzungen zu realisieren.

- In den ländlichen Siedlungsgebieten befinden sich nur mehr geringe Kapazitätsreserven, so dass sich auf Grund der Veränderung in der Bevölkerungsstruktur die Einwohnerzahlen tendenziell reduzieren wird. Daher kann auch davon ausgegangen werden, dass sich der motorisierte Verkehr aus diesen Gebieten in Richtung Kernagglomeration auf dem heutigen Niveau stabilisiert. Aus diesem Grund beschränkt sich die folgende Darstellung auf die verkehrsintensiven Gebiete.

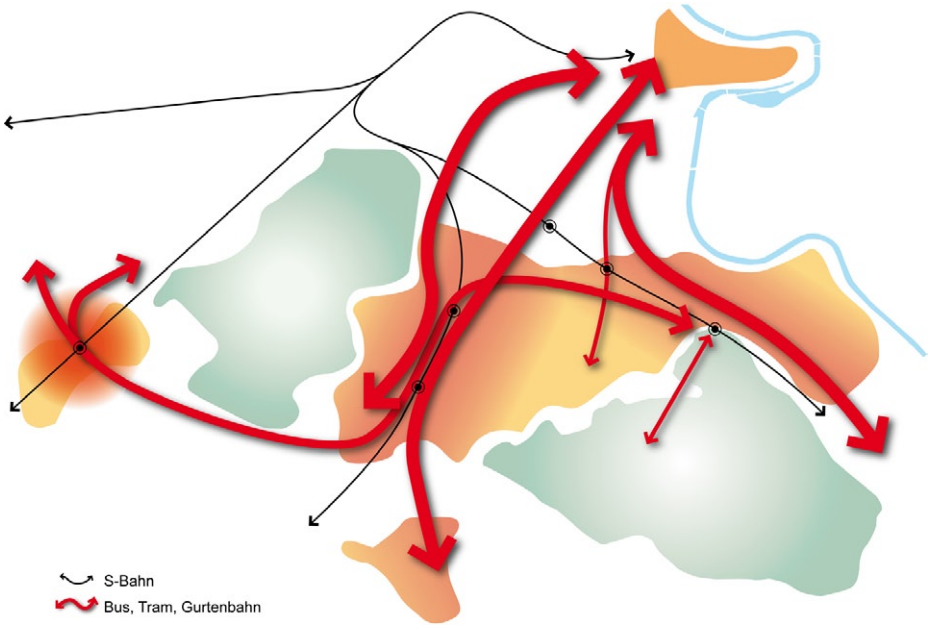
Siedlungsentwicklung und Erschliessungssystem Köniz und Wabern

Velo- und Fussverkehr



In der ganzen Gemeinde soll das Langsamverkehrsnetz verbessert werden. Insbesondere geht es darum, das bestehende Netz zu optimieren, Lücken zu schliessen und neue Wegverbindungen zu prüfen.

Öffentlicher Verkehr



Die Qualität der ÖV-Erschliessung von der Gemeinde Köniz liegt in den sehr guten und schnellen, umsteigefreien ÖV-Verbindungen nach Bern, verbunden mit einer flächigen ÖV-Erschliessung durch die dichten Buslinien. Die Siedlung von Köniz hat sich in erster Linie entlang dieser ÖV-Strukturen zu entwickeln. Mittel- bis langfristig soll das flächendeckende System in Köniz ergänzt werden durch ein neues schienengebundenes Verkehrsmittel. Verschiedene Varianten werden im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern Süd untersucht. Für die Gemeinde Köniz würde die Umstellung der Linie 10 auf das Tram, die Verdichtung der Buslinie 17, sowie die Verlängerung der Linie 9 in Wabern eine hochwertige und leistungsfähige ÖV-Erschliessung ergeben, die für die bisher vorgesehene bauliche Entwicklung von Köniz ausreicht. Mit der Tramverlängerung nach Kleinwabern soll auch ein Anschluss mit der S-Bahn geprüft werden. Die weiteren Buslinien, insbesonders die Tangentialverbindung Wabern, Köniz, Niederwangen mit Verlängerung nach Bümpliz/Bethlehem sollen sukzessiv ausgebaut und verdichtet werden. Eine auf Qualität ausgerichtete Entwicklung von Köniz bedingt keinen grösseren Systemwechsel beim schienengebundenen Verkehr.

Motorisierter Verkehr

Da ein Ausbau des Netzes erst längerfristig überhaupt möglich ist, muss der motorisierte Verkehr auf dem bestehenden Netz abgewickelt werden, welches nur noch beschränkten Entwicklungsspielraum aufweist, um zusätzliche Fahrten aufzunehmen. Im Raum Liebefeld kann bis 2010 1/3 des Verkehrszuwachses aufgenommen werden, indem das Netz durch lokalen Ausbau im Bereich Waldegg optimiert wird. 2/3 des Verkehrszuwachses muss mit nachfragebeeinflussenden Massnahmen gelenkt werden. Dies bedeutet ein Akzeptieren der begrenzten Leistungsfähigkeit des Strassennetzes. Damit die Verkehrsabwicklung innerhalb des Siedlungsgebietes generell aber auch für den lokalen Wirtschaftsverkehr möglichst störungsarm erfolgt, muss die ins Zentrum einfahrende Verkehrsmenge in den Spitzenzeiten begrenzt werden. Das heutige Verkehrssystemmanagement mit den vorhandenen Dosierungsanlagen ist auszuweiten auf den Raum Liebefeld und wahrscheinlich auch auf die Landorf-/ Sägestrasse. Parallel muss die geplante bauliche Entwicklung im Liebefeld auf die Verkehrsinfrastruktur abgestimmt werden. Das heisst, dass langfristige Planungen, wie die Bundesbauten und das Gebiet Carba Nord erst umgesetzt werden können, wenn es gelingt sicherzustellen, dass der Modal Split zu Gunsten des Öffentlichen Verkehrs verändert wird und dass das Wachstum beim motorisierten Individualverkehr begrenzt wird. Mit der starken Förderung des Langsamverkehrs, des betrieblichen Mobilitätsmanagement und mit der Einführung des Parkplatzmanagements werden zentrale, gut durch ÖV erschlossene Arbeitsplätze vermehrt mit nachhaltigen Verkehrsmitteln erreicht, was zur Veränderung des Modal Splits beiträgt.

Mögliche Verkehrsstrategie ab ca. 2020

Öffentlicher Verkehr

Falls sich aus regionaler Sicht ein Ausbau mit Regiotram oder Metronet als zweckmässig erweist, soll dies als Chance genutzt werden, um das Liebefeld und Köniz entlang der neuen öffentlichen Räume stärker aufzuwerten und um neue Fuss- und Veloverbindungen zu schaffen.

Die Nutzungen sollten verdichtet werden um eine stärker als bisher angestrebte Siedlungsentwicklung zu ermöglichen, die von der leistungsfähigeren ÖV-Infrastruktur profitiert. Diese verdichteten Siedlungsentwicklungsgebiete müssen im unmittelbaren Einzugsgebiet der Haltestellen liegen und die erforderlichen Flächen müssten zur Verfügung stehen und frühzeitig sichergestellt werden. Ein hohes Nutzungspotenzial liegt im Raum Liebefeld und Sägestrasse. Ein Systemwechsel und der Ausbau eines schienengebundenen ÖV-Systems darf nicht dazu führen, dass die für Köniz sehr gute, flächige ÖV-Erschliessung ausgedünnt wird.

Motorisierter Verkehr

Die im Aggloprogramm Siedlung und Verkehr der Region Bern vorgesehenen direkten Zugänge zur Autobahn mit dem Zubringer ESP Köniz-Liebefeld / Morillon oder der Südtangente (Anschluss Wabern) würden ein uneingeschränkteres, grösseres Wachstum der Siedlung ermöglichen. Die dazu erforderlichen Anschlüsse innerhalb des Siedlungsgebietes bergen aber grössere Risiken. Einerseits bezüglich Stadtverträglichkeit der Anlagen, anderseits bezüglich des angezogenen Mehrverkehrs, den solche Ausbauten bewirken können. Um den generellen Mehrverkehr wegen Autobahnanschlüssen zu minimieren, sind entsprechend Dosierungsanlagen vorzusehen. Ein Verzicht auf den Zubringer heisst ein Verzicht auf weiteres Wachstum, oder Wachstum nur mit ÖV.

Stadtverträglicher Verkehr

Grundsätzlich müssen Ausbauten des motorisierten Individualverkehrs (mIV) wie auch des öffentlichen Verkehrs stadtverträglich sein. Ein Anschluss an eine Hochleistungsstrasse im städtischen Umfeld verlangt eine neue Definition des Standards der Strasse. Die Frage der Autobahnanschlüsse eines Stadtzubringers oder einer Südtangente müssen Köniz und Bern gemeinsam angehen und sich dafür stark machen, dass die Anschlussbauwerke minimale Eingriffe in die Stadtstruktur haben.

Fazit für Köniz: Die Stadtverträglichkeit der Anschlussbauwerke hat für die Gemeinde Köniz die höhere Priorität als die Leistungsfähigkeit der neuen Anschlüsse.

Siedlungsentwicklung und Erschliessungssystem im Gebiet Niederwangen

In Niederwangen ist eine sehr grosse Siedlungsentwicklung bereits vorgesehen und eingeleitet (mögliches Bevölkerungswachstum von Niederwangen selber von mehr als 50%). Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur mIV und ÖV haben genügend Reserven um dieses grosse Wachstum zu ermöglichen. Der vorgesehene ÖV-Ausbau ca 2015 ermöglicht die Einführung eines 15 Min. Taktes der S-Bahn. Dies würde eine künftige zusätzliche Weiterentwicklung ermöglichen, welche eine gute ÖV Erschliessung benötigt. Eine gute Umsteigesituation Bahn-Bus muss angestrebt werden. Das mIV-Verkehrssystem hat aber nicht genügend Reserven, um gleichzeitig die geplante Siedlungsentwicklung zu ermöglichen und auch noch den Zusatzverkehr, den die Spange Köniz - Wangental verursacht, zu bewältigen.

Fazit: Anzustrebendes Referenzkonzept ÖV und MIV aus Sicht Köniz

- Köniz wird mit einer Tramlinie erschlossen, die ergänzt wird mit einer optimalen Flächenerschliessung durch Busse
- Für die Erschliessung der Entwicklungsgebiete in Wabern wird das Tram 9 verlängert und der Anschluss mit der S-Bahn geprüft
- Verdichtung der bestehenden ÖV-Linien (S1, S3, Bus und ev. S2)
- Dosierung der Strassenräume zugunsten einer stadtverträglichen Verkehrsmenge
- Hochleistungsstrassen wie der Zubringer Köniz/Morillon oder die Südumfahrung von Bern nur mit stadtverträglichen Anschlüssen
- Verzicht auf Spange Köniz Wangental: die Entlastungswirkung ist zu gering; durch die Verkehrsverlagerung entsteht ein neuer Konflikt in Niederwangen; der Landschaftsschaden ist zu gross bei einer neuen Erschliessung bis Schliern. Der landschaftliche Schutz wird dem Verkehrsnutzen übergeordnet.

In Abstimmung mit der Siedlung wird der Schwerpunkt der Entwicklung dort gesetzt, wo ein gutes und leistungsfähiges ÖV-System vorhanden oder mit optimalem Aufwand realisierbar ist. Wenn die vorhandene Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Verkehr optimiert und der öffentliche Verkehr auf dem bisherigen dichten Netz ausgebaut wird, kann das vorgesehene Einwohnerwachstum bis 2025 aufgenommen werden. Dies bedingt eine Steigerung des Modal Splits zu Gunsten des Öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie ein Akzeptieren der begrenzten Leistungsfähigkeit beim motorisierten Individualverkehr.

Lokale Verkehrssysteme

Die Gemeinde Köniz verfolgt eine qualitative und nicht eine quantitative Entwicklung. Dies soll sich nicht nur in der baulichen Entwicklung zeigen, sondern auch in der Nutzung der Räume und in der Wahl der Verkehrsmittel. Dort wo das Potenzial gross ist, soll der Umstieg auf den ÖV und Langsamverkehr stark propagiert und gefördert werden. Wegeketten des Fuss-, Veloverkehrs und öffentlichen Verkehrs werden konsequent optimiert. Mit attraktiven öffentlichen Räumen und mit guten Angeboten sollen die Veränderung des Modal Splits zu Gunsten ÖV, Velo- und Fussverkehr kontinuierlich herbeigeführt werden. Nach dem Prinzip "Motorisierter Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich und sicher gestalten" wird eine funktionsfähige und siedlungsverträgliche Mobilität für Bevölkerung und Wirtschaft ermöglicht. Die Strassen werden so organisiert und gestaltet, dass sie für den Fuss- und Veloverkehr verträglicher werden und die Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen an Bedeutung gewinnt. Mittels Verkehrssystemmanagement wird die Verkehrsabwicklung so organisiert, dass der lokale Wirtschaftsverkehr möglichst störungsarm abläuft.

Mit der Gliederung der Gemeinde Köniz nach räumlicher Lage, Bebauungsdichte und Nutzungsmix können auch unterschiedliche Aussagen über das Potenzial des Modal Splits gemacht werden. Die drei städtischen Ausfallachsen in Wabern, Liebefeld/Köniz und Niederwangen bilden Schwerpunkte.

Wabern

- nur noch moderater Ausbau der Siedlung, weil der Ausbau der Erschliessung beschränkt ist
- die Einführung des 1/4h Takt der S3 ab 2012 erhöht Umsteigepotenzial in näherem Umfeld der S-Bahn
- Nutzung der besseren ÖV-Erschliessung durch die S-Bahn mit Entwicklungsgebieten Brauerei Bahnhof Wabern und Morillon
- Verlängerung der Tramlinie 9 zur besseren Erschliessung der Entwicklungsgebiete wie der Bächteleacker
- Veränderung Modalsplit in Richtung: 40 / 60 (Auto / ÖV, Fuss-, Veloverkehr)
- Mobilitätsberatung und Mobilitätsmanagement in Betrieben unterstützen und fördern
- Gutes Fusswegnetz, sichere Veloverbindungen, v.a. in die Stadt Bern und nach Köniz / Liebefeld sicherstellen
- Gute Fuss-, Veloverbindungen zu Naherholungsräumen Aare und Gurten sicherstellen
- P+R im Gebiet Kleinwabern/Kerhsatz prüfen

Massnahmen zur Veränderung des Modal Split 40 / 60

- Ausbau Langsamverkehrsnetz
- Ausbau ÖV
- Dosierung des mIV
- urbane Strukturen an ÖV-Haltestellen
- restriktive Parkplatzverfügbarkeit bei Firmen
- Mobilitätsmanagement
- Jobticket, ÖV-Vergünstigungen
- Parkplatzbewirtschaftung

Liebefeld / Köniz

- das Potenzial im "Dreieck" Liebefeld / Köniz ist gross für eine ÖV-gerechte Kleinstadt: Köniz wird Modellstadt ÖV, Fuss-, Veloville

- Veränderung Modal Split in Richtung 33 / 33 / 33 (Auto / ÖV / Fuss-, Veloverkehr), Umstieg auf ÖV und LV mit neuen ÖV-Strukturen fördern
- ÖV nahe Arbeitsplätze mit Mobilitätsberatung und Mobilitätsmanagement in Betrieben fördern
- Aufwertung weiterer Strassenräume: Waldegg, Könizstrasse, Steinhölzli, etc.
- Gutes Fusswegnetz, sichere Veloverbindungen, v.a. in die Stadt Bern und nach Wabern, Bümpliz und Niederwangen sicherstellen
- Gute Fuss-, Veloverbindungen zu Naherholungsräumen Gurten, Könizäli, Könizbergwald, südliche Landschaftsräume sicherstellen
- Verbindung Köniz – Wangental: Separater Fuss- und Veloweg durch die Talebene erstellen.

Massnahmen zur Veränderung des Modal Split 33 / 33 / 33

- Ausbau Langsamverkehrsnetz
- Ausbau ÖV
- Dosierung des mIV
- urbane Strukturen an ÖV-Haltestellen
- restriktive Parkplatzverfügbarkeit bei Firmen
- Mobilitätsmanagement
- Jobticket, ÖV-Vergünstigungen
- Parkplatzbewirtschaftung

Niederwangen

- das Erschliessungssystem ist gut, es ist jedoch stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet (Gewerbeerschliessungen)
- Niederwangen bleibt trotz gutem ÖV auto-orientiert; der ÖV von Einzelnen gut genutzt, wird nicht zum Massenverkehrsmittel, da die Baustruktur zu dispers ist
- Veränderung Modalsplit in Richtung: 60 / 40 (Auto / ÖV, Fuss-, Veloverkehr)
- Gutes Fusswegnetz, sichere Veloverbindungen, v.a. nach Köniz, Brünnen, Bümpliz und Bern sicherstellen
- Gute Fuss-, Veloverbindungen zu umliegenden Wäldern (Könizbergwald etc.), zu Kiesgruben, südwestliche Landschaftsräume, zu "Erlebniswelt" Brünnen sicherstellen

Massnahmen zur Veränderung des Modal Split 60 / 40

- Ausbau Langsamverkehrsnetz
- Ausbau ÖV
- urbane Strukturen an ÖV-Haltestellen
- Mobilitätsmanagement
- Jobticket, ÖV-Vergünstigungen
- Parkplatzbewirtschaftung

Die oberen Gemeinden und weitere Ortschaften im Wangental

- es ist kein Ausbau der mIV-Infrastruktur vorgesehen / notwendig
- der Durchgangsverkehr muss verträglich werden (Handlungsbedarf Gestaltung in Gasel, Oberwangen, Thörishaus, weitere), Umgestaltung nach dem Koexistenzprinzip
- die Verbindungen zur Autobahn müssen mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen an den neuralgischen Stellen (Weiler, Strecke) verträglicher gemacht werden
- Park & Ride an S-Bahn-Stationen bereitstellen, fördern
- Gutes Fusswegnetz, sichere Veloverbindungen in den Gemeinden und zu den Naherholungsräumen rund um die Gemeinden sicherstellen.

Öffentlicher Raum gestalten

In einer Stadtrandgemeinde wie Köniz ist der öffentliche Raum hauptsächlich Strassenraum oder Landschaftsraum. Diese Differenz von städtischen, dichten, lebhaften und linearen öffentlichen Strassenräumen und den natürlichen, offenen, ruhigen und flächigen "Fenstern" ist zu akzentuieren. Einerseits sind die vorhandenen Teilstücke von beispielhaften innerstädtischen Strassenräumen zu einem zusammenhängenden System, mit Bezug zu den urbanen Strassenzügen der Stadt Bern, auszubauen. Andererseits sind im Stadtkörper, analog zum Projekt Dreispitz, öffentliche Parks zu entwickeln.

Beispiel eines öffentlichen Raumes, welcher die Aufgaben Repräsentation, Aufenthalt und Verkehr exemplarisch miteinander verbindet (Zentrum Bläuacker).

Aufgaben des öffentlichen Raumes

Das Gebaute ist unbeständiger, unkoktrollierbarer geworden. Der Städtische, öffentliche Freiraum hingegen zeichnet sich durch seine räumliche Stabilität aus. Zudem stellt der öffentliche Raum das gemeinsame räumliche Element der Stadt dar. Er prägt wesentlich das Image der Stadt.

Folgende Aufgaben hat der öffentliche Raum zu erfüllen:

- Repräsentation, Adresse
- Sozialraum
- Aufenthaltsbereich
- Verkehrsfunktion
- Erschliessungsfunktion

Die Struktur der primären öffentlichen Räume

Die Grundstruktur wird durch die beiden Hauptpole Dreieck Liebefeld und Kernstadt Bern geprägt. Während in der Kernstadt, bedingt durch die frühere Urbanisierung, die öffentlichen Räume bereits eine klare Form und Gestalt aufweisen (Hirschengraben, Gassen in der Altstadt etc.) sucht das Dreieck noch seine Erscheinung. Erste Elemente sind bereits realisiert (zum Beispiel das Zentrum Bläuacker), weitere sind geplant (Dreispitz-Park).

Die beiden Pole Kernstadt und Dreieck sind durch drei städtische Hauptachsen eng miteinander verbunden. Sie zeichnen sich durch eine mehr oder weniger kontinuierliche Öffentlichkeit aus. Eine vierte Achse (Seftigenstrasse) ist keine Verbindung zwischen zwei städtischen Orten, sondern eine Ausfallsachse. Der Grad der Öffentlichkeit sinkt in Abhängigkeit zur Entfernung zur Kernstadt Bern.

Zwischen Köniz und Bern bildet ein Band von parkartigen Grünanlagen einen Zwischenraum für Langsamverkehrsverbindungen, Naherholung und Freizeitaktivitäten. Im besten Sinne also auch öffentliche (Grün-)Räume. Weitere solche "Fenster" sind in der Gartenstadt Köniz ausgespart. Flächen mit grossen Potenzial zur Bildung von öffentlichen Räumen.

Ebenso verstreut im Teppich der Stadt oder aber aufgereiht an den nach Süden führenden Landstrassen, liegen die Ortsteilzentren mit mehrheitlich schwach ausgeprägten öffentlichen Räumen.

Würdigung der vorhandenen Qualität

Die ausgeführten Projekte im öffentlichen Raum von Köniz sind Zeugen eines beispielhaften Qualitätsbewusstseins. Im Besonderen bei der stadtverträglichen Gestaltung von Strassenräumen nimmt die Gemeinde Köniz eine Pionierrolle in der Schweiz ein. Das angeeignete Wissen ist für weitere Projekte zu nutzen und soll die Basis für weitere Pionierprojekte, auch für andere Typen von öffentlichen Räumen, bilden.

Typologie, Inventar und qualitative Ziele

Dreieck

Siehe Kapitel "Zentrum Köniz Liebefeld - das Dreieck"

Innerstädtische Hauptachsen: Referenz Schwarzenburgstrasse

Innerstädtische Hauptachsen

Könizstrasse, Sägestrasse, Schwarzenburgstrasse, Wabersackerstrasse, Morillonstrasse, Waldeggstrasse, Hessstrasse, Stationsstrasse, Kirchstrasse

Referenz ist die umgestaltete Schwarzenburgstrasse:

- Gleichmässiges und tiefes Geschwindigkeitsniveau auf der Strasse
- Zurückhaltende, in das städtebauliche Umfeld integrierte Erscheinung
- Kommerziell genutzte Erdgeschosse und öffentlicher Nutzungen entlang der Strasse
- Grosszügige, öffentliche Vorzonen mit Gehbereichen und Kundenparking
- Stärkung der Fussgängerquerbeziehungen
- Sichere Verhältnisse für den Veloverkehr
- Städtische, minerale Ambiance ohne Bepflanzung.

Ausfallachse Seftigenstrasse

Städtische Ausfallachse

Seftigenstrasse

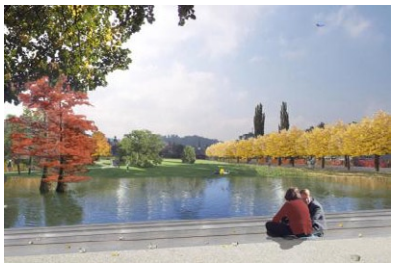
Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Tramlinie 9 stellen sich Fragen zur Weiterentwicklung / Anpassung des vorbildlich gestalteten Strassenraumes, insbesondere nach der Reaktion auf die nach Osten abnehmende Öffentlichkeit entlang der Strasse.

Achsen entlang der Parkanlagen

Achsen entlang der Parkanlagen

Kirchstrasse - Morillon, Morillonstrasse - Morillon, Schwarzenburgstrasse - Weissenstein Steinhölzli Morillon, Könizstrasse - Weissenstein, Sägestrasse - grünes Fenster westlich der Bahnstation, Muhlernstrasse - Schlossmatte

Es gelten die selben Grundsätze wie für die innerstädtischen Hauptachsen. Die angrenzenden Landschaftsräume sind ergänzend ein Motiv für Alleen, Baumreihen oder für eine gleichwertige landschaftsarchitektonische Auszeichnung des Strassenraumes.



Referenz Parkanlagen: Dreispitz-Park (Mettler Landschaftsarchitektur, Gossau/Berlin)

Parkanlagen

Dreispitz, Weissenstein - Steinhölzli - Lerbermatt - Morillon, Blinzernplateau (evtl. in Kombination mit inselartiger Bebauung), Gurtenplateau, Schlossmatte - Mülimatt, grünes Fenster westlich der Station

Referenz ist die geplante Parkanlage Dreispitz. Ziel ist das Aktivieren der vorhandenen grünen Fenster in der Stadt für die öffentliche Naherholung. Wesentliche Elemente dazu sind:

- öffentliche Zugänglichkeit der Fläche
- dichtes und mit den angrenzenden Quartieren verknüpftes Wegnetz
- durch Gestaltung Anreize für unterschiedliche Nutzungen setzen
- eine differenzierte Bepflanzung in Art und Dichte
- Perspektiven, Sichtbeziehungen, räumliche Erlebnisse.

Plätze an den Achsen

Die wichtigen Kreuzungen an den innerstädtischen Hauptachsen

Referenz ist das Zentrum Bläuacker. Anzustreben ist eine Rhythmisierung der Strassenachsen durch klar erkennbare Platzbereiche:

- Gestalterischer "Unterbruch" der Strassengestaltung zu Gunsten einer platzartigen, flächigen Gestaltung
- Stärkung des räumlichen Schwerpunktes mit öffentlichen und kommerziellen Nutzungen, die den Platzbereich beleben (Boulevardcafés, Haltestellen des öV, Eingangsbereiche etc)
- Angemessene städtebauliche und architektonische Akzente setzen (höhere Häuser etc.).

Die beiden primären öffentlichen Räume in Niederwangen: der autoorientierte Raum bei den Fachmärkten und die Verbindungsachse Niederwangen - Station - Ried.

Niederwangen

Hallmattstrasse (im Bereich der Fachmärkte), Station Niederwangen, Quartier Niederwangen, Quartier Ried

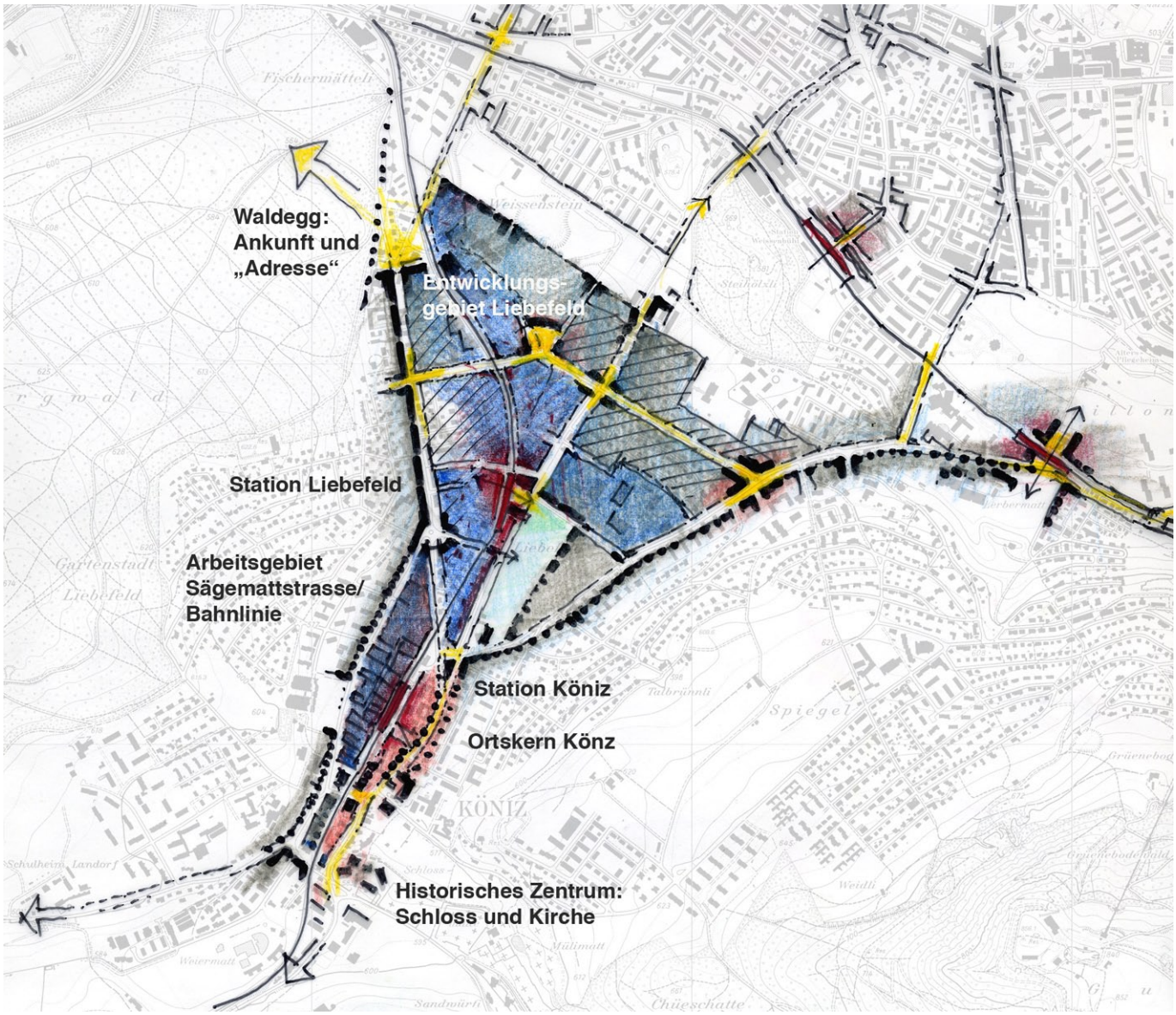
Die öffentlichen Räume in Niederwangen haben unterschiedliche Ausprägungen. Diese Unterschiede sind in der Entwicklung zu pflegen und bewusst zu differenzieren. Der autoorientierte Aussenraum entlang der Hallmattstrasse im Bereich der Fachmärkte mit der Stimmung einer Einkaufsstrasse mit Parkplätzen und Reklameelementen ist schon fast fertig gebaut. Die anderen Elemente sind abhängig von der gewählten planerischen Strategie (siehe Kapitel "Vorwärtsstrategie Wangental"). Wesentlich erscheint, das der öffentliche Raum für die Bewohner des Ortes eher auf der Achse Niederwangen - Ried und weniger entlang der Freiburgstrasse lokalisiert ist.

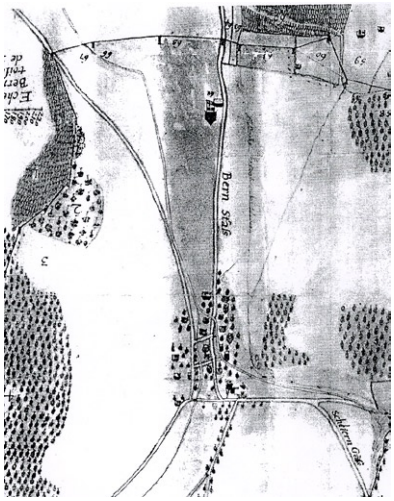
Weitere Ortsteilzentren

Siehe Kapitel "Identitäten der Ortsteilzentren stärken".

Zentrum Köniz Liebefeld - das Dreieck

Das Dreieck zwischen dem Zentrum Köniz – Liebefeld – Steinhölzli wird zu einem eigenständigen Subzentrum in der Agglomeration Bern. Dieser zentrale Ort wird zur "Adresse" der Gemeinde und trägt wesentlich zum Image der Gemeinde bei. Hier ist ein starker Auftritt nach Aussen und Qualitäten im Inneren gefragt.





Das "Dreieck" ist sehr früh auf den Karten präsent (Darstellung von 1694).

Historische Spuren weiterentwickeln

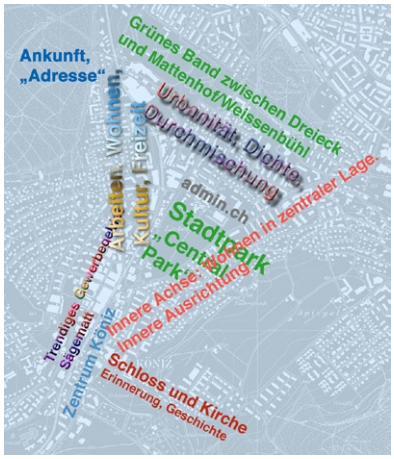
Bereits sehr früh hat sich das "Dreieck" in der Landkarte von Köniz eingeschrieben. Was eher pragmatisch entstand, hat die Kraft, eine neue Mitte für einen Stadtteil von gegen 40'000 Menschen zu werden. Die Weiterentwicklung des "Dreiecks" zu einem gemischten, vielseitigen Zentrumsbereich eigener Prägung ist eine zentrale Chance für Köniz. Das "Dreieck" kann im Masstab der Agglomeration Bern die Rolle eines Subzentrums übernehmen. Es wird künftig noch mehr Ausstrahlung haben, wenn neben den funktionalen Aspekten und interessanten architektonischen Ansätzen auch eine ganzheitliche städtebauliche Verstärkung umgesetzt wird.

Städtebauliche Themen im "Dreieck"

Die folgenden Aspekte sind bei einer weiterführenden städtebaulichen Vertiefung von Bedeutung:

Übersicht von Süden

- Beibehaltung einer eindeutigen Grünzäsur im Raum Weissenstein.
- Ankunftsort Waldegg: Umstrukturierung Raum Waldegg aufgrund der verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen, die sich aus der ZMB Bern Süd ergeben. Schaffen eines präzise formulierten Ankunftsortes.
- Weiterentwickeln Gebiet Carba, Widmar, usw., verdichtet und auch gemischt.
- Neue Station Liebefeld mit Verdichtung im Umfeld. Akzent durch höheres Haus oder Hochhaus, im Stadtkörper präsent.
- Neue Station Köniz mit besserer Anbindung an das Ortszentrum und an das Sägemattquartier, präsent durch dominanten Baukörper im Sinne eines höheren Hauses.
- Siedlungserneuerung im Zwischenbereich zwischen Bahn und Schwarzenburgstrasse, verdichtet und gemischt. Es soll ein Bezug zum Stadtpark und zum Strassenraum geschaffen werden.
- Der Raum Hessgut, wo Bundesarbeitsplätze konzentriert sind, soll durch eine attraktive, belebte Raumkante zum Stadtpark ergänzt werden.
- Knoten Steinhölzli (Wabersackerstrasse / Hessstrasse / Kirchstrasse als Teil des "Dreiecks" erlebbar machen. Nach Möglichkeit Aussenraum und EG-Nutzungen aufwerten.
- Erneuerung Gewerbegebiet zwischen Sägemattstrasse und Bahn. Beibehaltung gewerbliche Nutzung, Zwischennutzungen. Schrittweise Verdichtung und teilweise Mischformen von Wohnen und Arbeiten ermöglichen. Ausbildung einer attraktiven Strassenseite, des Stations-

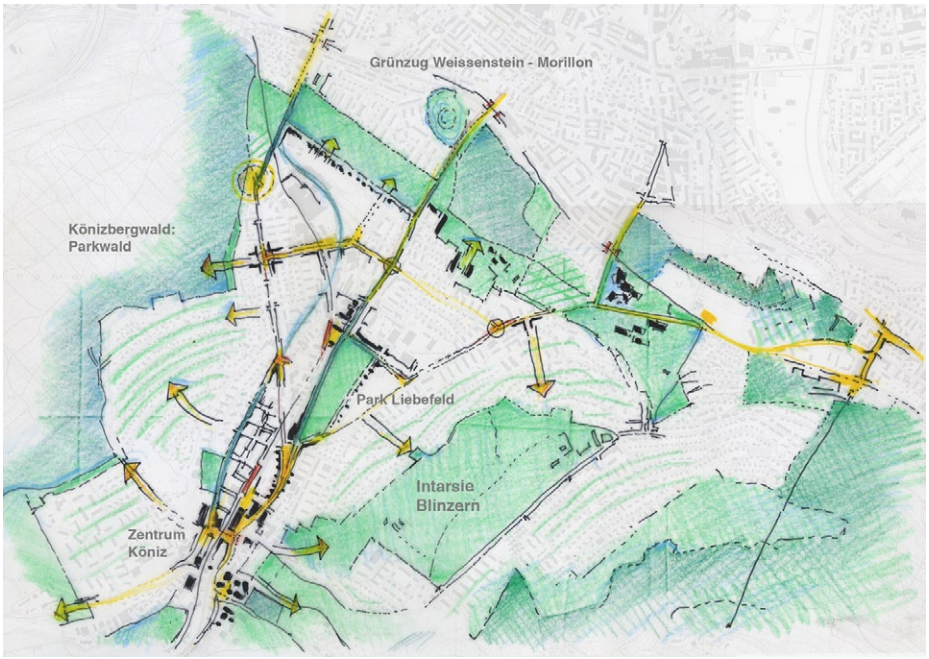


Konzeptübersicht

Die wichtigsten Elemente des öffentlichen Raumes

bereiches Köniz und des "Kopfes" am Bahnübergang Landorfstrasse.

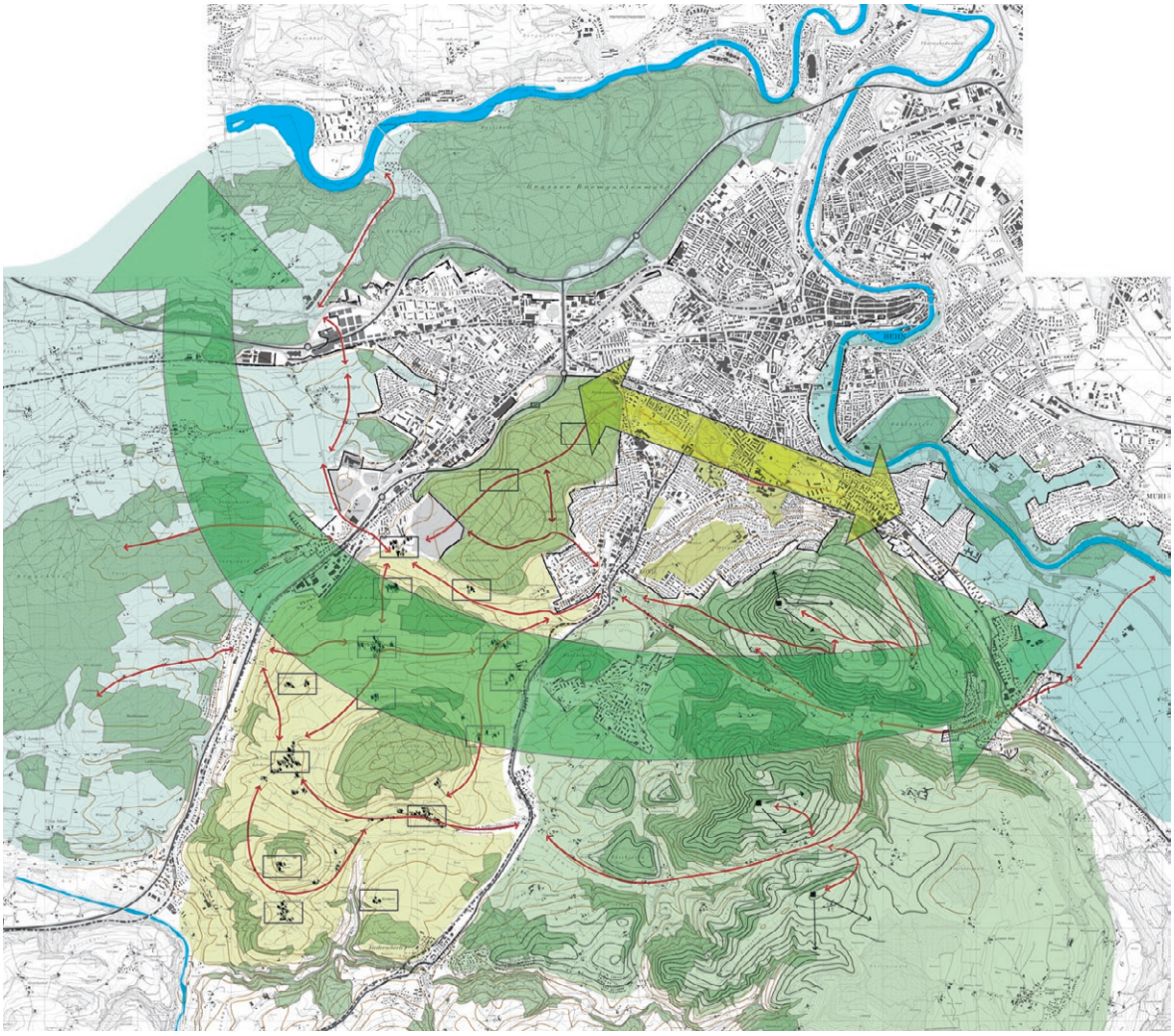
- Mittel- bis längerfristige Erneuerung und Verdichtung der zentral gelegenen Wohngebiete im Gebiet Neumatt - Steinhölzli
- Anbindung und Durchlässigkeit für den Langsamverkehr
- Anbindung an den Park und an die äusseren Grün- und Erholungsräume
- Optionen übergeordnete Erschliessung (Südspange und Metronet) berücksichtigen.
- Der öffentliche Raum, das System der Strassen, Plätze des "Dreiecks" und des Stadtparks gilt es funktional und stadtgestalterisch zu stärken und als Einheit darzustellen.



Der Stadtpark und die umgebenden Grünsysteme sind wichtige Elemente der räumlichen Qualität des "Dreiecks".

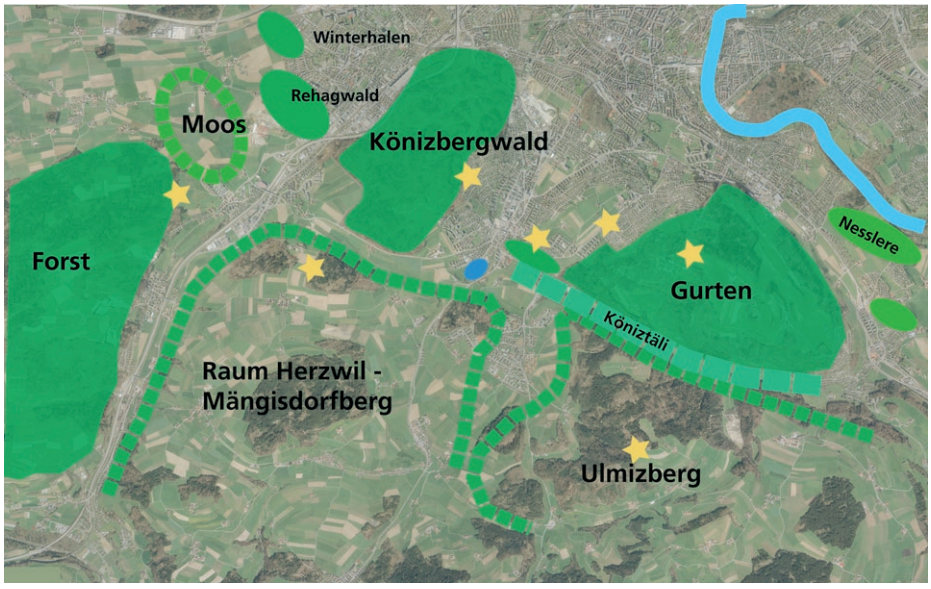
Äussere Landschaft

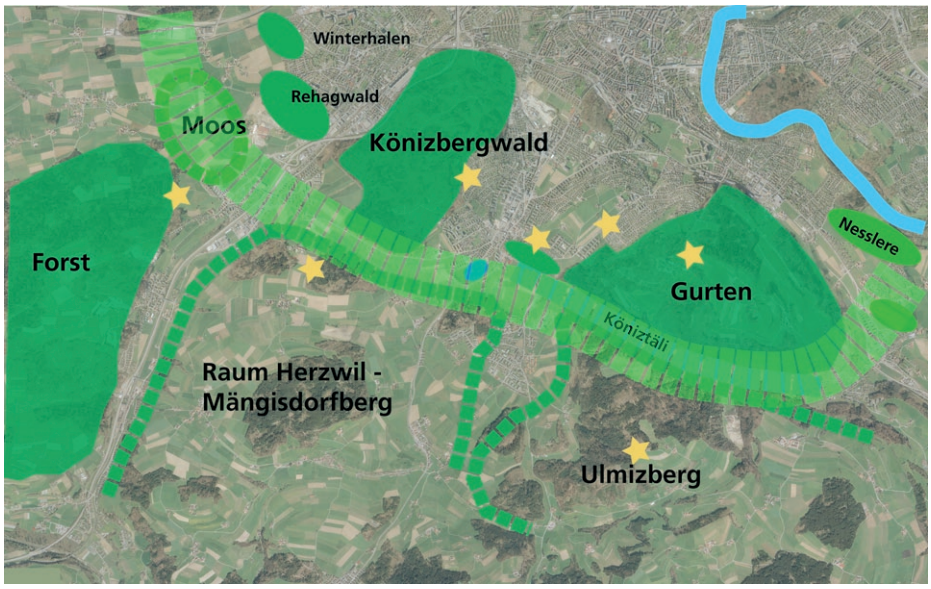
Köniz ist im Zentrum dicht bebaut und urban, zieht sich in einem Siedlungsteppich von Wabern bis ins Wangental. Und dann plötzlich das Schloss, das Grün, ländliche Strukturen. Vom Schloss aus sind es nur wenige Meter ins Köniztäli. Ebenfalls in unmittelbarer Nähe befindet sich die Landschaftskammer, die sich von Bindehus durch ein mit Eichen und Ufergehölzen reich strukturiertes Seitental nach Herzwil zieht. Man wähnt sich im voralpinen Raum. Diese deutliche Zäsur zwischen urbanem Zentrum, Kultur- und Naturlandschaft gilt es auch in der weiteren Siedlungsentwicklung zu erhalten. Sie kann dereinst auch zu einem innerstädtischen Element werden. Die Zäsur, das grüne Band vom Köniztäli ins Wangental und weiter in den Forst – soll der ökologischen Vernetzung sowie der Naherholung dienen. Das grüne Band ist Teil eines regionalen Grünraumsystems, welches die Aare im Belpmoos mit der Aare (Wohlensee) bei Frauenkappelen verbindet.



Das grüne Band

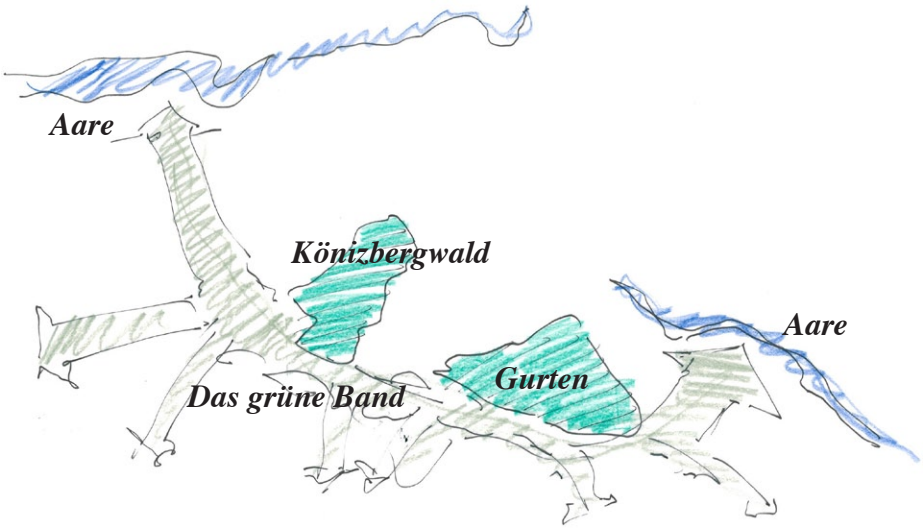
Wer die Region Bern aus ihrem Zentrum heraus wie einen grosser Kreis vermisst, stellt fest, dass die Gemeinde Köniz 110 Grad dieser Region umfasst. Prägend für dieses grosse Stück Region Bern ist insbesondere das Grün zwischen Wangental, Sensegraben und Gürbetal.





Wesentliche Elemente des grünen Bandes sind bereits vorhanden (oben). Das vorgeschlagene Konzept (unten) sieht eine Verbindung dieser Elemente zu einem grossen Ganzen vor, das von regionaler Bedeutung ist.

Landschaftsraum als Naherholungsraum



Der Übergang vom dichten Siedlungsgebiet in das Mosaik von Wald und offener Landschaft erfolgt sehr klar. Insbesondere der Grünzug, welcher sich aus dem Köniztäli über den Raum Büschi, Bindehus in Richtung Ried zieht, hat die Bedeutung einer eigentlichen Zäsur. Eine Zäsur, die aus städtebaulicher Sicht zu erhalten ist: Hier findet die Region Bern das für sie typische: Urbanität und Landschaftsqualität in unmittelbarer Nähe zueinander. Dieses grüne Band ist eingebettet in einen regionalen Grünzug, welcher von der Aare im Belpmoos über das Köniztäli und den Forst bis zum Wohlensee zieht. In einem Agglomerationsprojekt "Von Aare zu Aare" könnte sich das grüne Band regional städtebaulich strukturierend auswirken.

Gestaltung und Nutzung im grünen Band

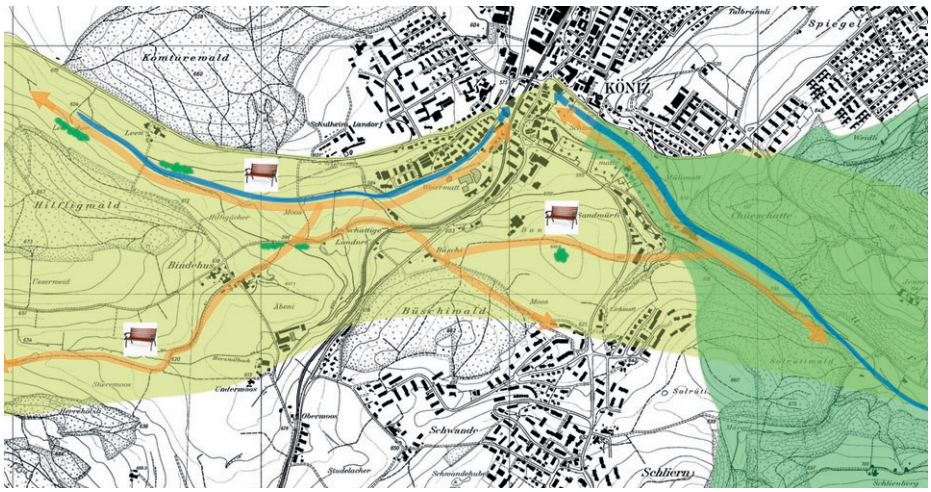
Landschaftsqualität im grünen Band heisst:

- Aufwertung des Landschaftsbildes zu gunsten einer erhöhten Erlebnisqualität. Der gesamte Landschaftsraum des grünen Bandes weist eine prägnante Gestaltung auf. Baumgruppen, Beimreihen, Heckenstrukturen, bei Bedarf auch pavillonartige Bauten etc. sind aufgrund von szenografischen, ökologischen und gestalterischen Überlegungen gesetzt und verstärken den abwechslungsreichen Charakter. An landschaftlich attraktiven Punkten gilt es, Aufenthaltsorte zu gestalten. Die Fuss- und Wanderwege sind so zu gestalten, dass sie der Naherholung aller Bewohner dienen können, also auch mit Kinderwagen oder für ältere Personen begehbar sind. Mit den Landwirten ist eine Zusammenarbeit aufzubauen, nicht nur die Naherholungssuchenden sollen von einem attraktiven Landschaftsraum profitieren können. Es gilt, auch für die Landwirtschaftsbetriebe einen Mehrwert zu schaffen beispielsweise durch Hofbeizen, Produktevermarktung und Freizeitangebote.

- Erhalt und Förderung ökologisch wertvoller Leitstrukturen. Hecken, Feldbäume, Baumreihen sind zu fördern und Bachläufe zu renaturieren. Die ökologische Aufwertung des Landwirtschaftsgebiets erfolgt in Umsetzung des Landschaftsentwicklungskonzepts (2005). Bei der Planung von Revitalisierungsprojekten für Bachläufe ist die Priorität auf Bachläufe im grünen Band zu legen.

- Erhaltung der landwirtschaftlicher Nutzung. Ackerbau und Milchwirtschaft sollen auch in Zukunft die gestaltende Kraft bleiben. Im grünen Band ist jedoch mit Anlagen der Intensivlandwirtschaft wie Gewächshäusern, Tiermastbetrieben etc. sehr zurückhaltend umzugehen.

Um das Nebeneinander von urbanen und landschaftlichen Qualitäten in Köniz direkt erfahren zu können, ist eine Fusswegverbindung ab Zentrum Bläuacker entlang dem renaturierten Sulgenbach durch die Schlossmatte ins Könizäli prioritär anzugehen. Die laufenden Planungen in diesem Raum erlauben die Integration und Umsetzung dieses Gedankens. Die Verbindung Weiermatt – Ried soll, entlang dem revitalisierten Bach, mit dem Fahrrad möglich sein. Die Höhendifferenzen werden so minimiert, die Verkehrssicherheit erhöht und das Landschaftserlebnis verstärkt. Im Raum Moos-Herzwil-Liebewil sind die Wanderwege gemäss Richtplan Verkehr (Teil 4 Fuss- und Wanderwege 1993) zu realisieren. Nebst dem gesteigerten Landschaftserlebnis kann mit dieser Verbindungen auch die Anbindung dieser Naherholungsräume an den öffentlichen Verkehr optimiert werden.



Ausschnitt Landorf - Könizäli: Fuss- und Velowege entlang von revitalisierten Bachläufen, Bepflanzung zur Gliederung und Akzentuierung des Landschaftsraumes.

Achsen der intensiveren Nutzung

Während in den Landschaftskammern Herzwil-Liebewil-Sense sowie Ulmizberg die extensive Landwirtschaft, die Natur und die Erholungsnutzung im Vordergrund stehen, sind entlang der Achsen Schwarzenburgstrasse und Freiburgstrasse intensivere Formen von Freizeit- und Bodennutzungen zu platzieren (Sportplätze, bodenunabhängige Landwirtschaft, landwirtschaftsnahes Gewerbe u.a.)

Stadtwälder

Als Naherholungsgebiete sind der Gurten, der Könizberg-, der Büschi- und der Inselwald von zentraler Bedeutung. Die Erholungsqualitäten der siedlungsnahen Wälder ist zu fördern und in Zusammenarbeit mit den Eigentümern Ausstattungs- und Finanzierungsfragen zu klären. Im Rahmen der Planung Ried ist der Erhaltung und Aufwertung des Naherholungsgebiets Taubentränke besondere Beachtung zu schenken.

Grün-Mosaik am Stadtrand zu Bern

Das grüne Band verdient in der weiteren Ortsentwicklung besondere Beachtung. Von städtebaulicher Bedeutung ist aber auch das Mosaik von verschieden gearteten Grünräumen auf der Achse Morillon – Steinhölzli – Weissenstein. Dieser seit Jahrzehnten in Planungswerken von Bern und Köniz auftretende Leitgedanke der Erhaltung dieser Struktur, soll weiterentwickelt werden.

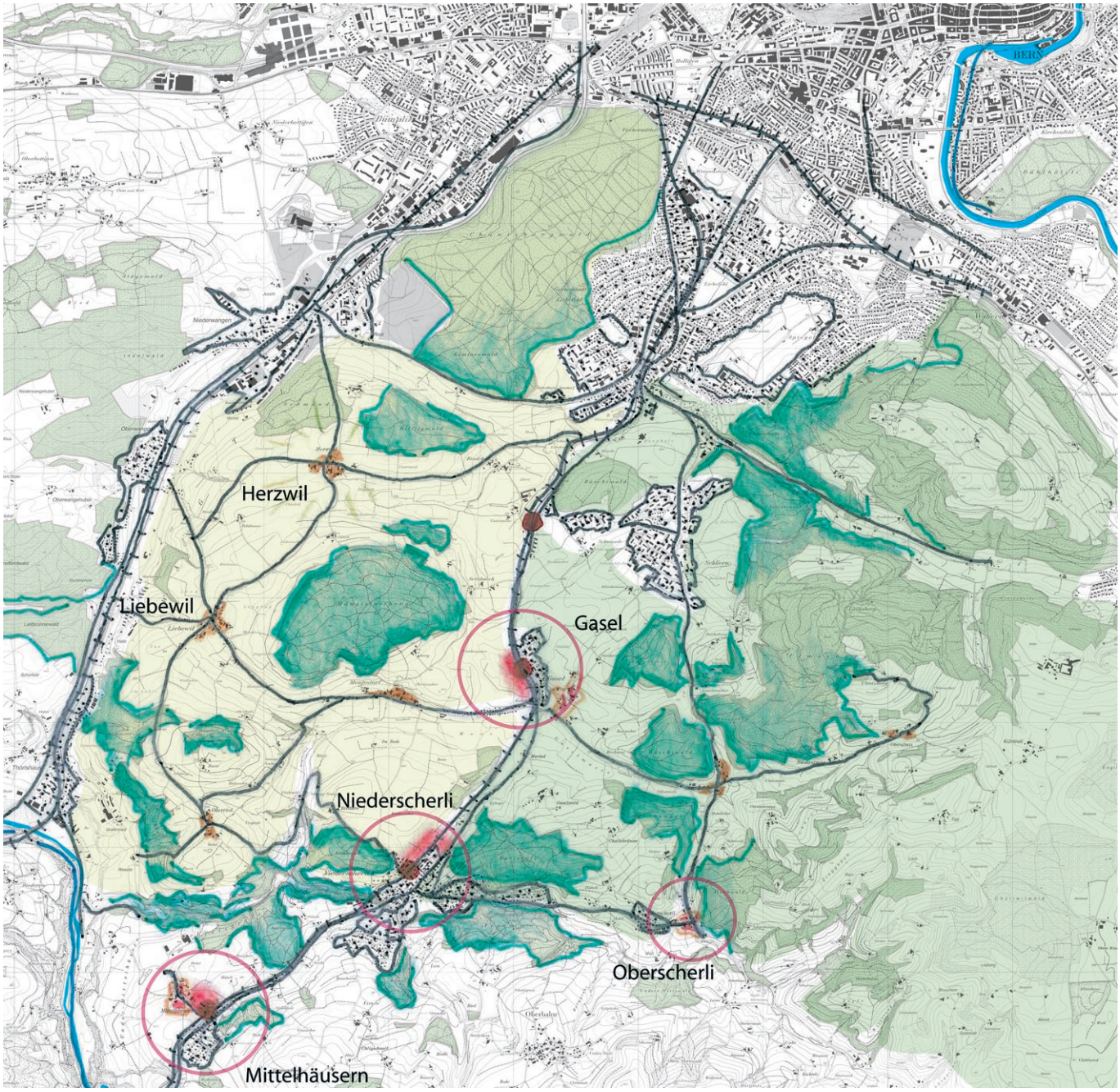
Abhängigkeiten

Die Vorhaben einer Spange Köniz - Wangental würde dem Konzept des grünen Bands entgegenstehen und dessen Umsetzung als landschaftsplanerisches Leitelement von Köniz wesentlich erschweren, da davon im besonderen Masse die siedlungsnahen Erholungsgebiete von Köniz und das Siedlungsgebiet des Raumes Ried/Niederwangen betroffen wären.

Im Raum Schlossmatte sowie im Raum Ried können die Weichen für attraktive Nächsterholungsräume im Rahmen der laufenden Planungen gestellt werden. Die Prioritäten bei den Bachrenaturierungen sind abhängig u.a. von der Beurteilung der Gefahrensituation (Gefahrenkarte).

Entwicklung der ländlichen Ortsteile

In den ländlichen Ortsteilen von Köniz sind keine grösseren Siedlungsentwicklungen vorgesehen. In Ortsteilen, welche durch die Bahnlinie erschlossen sind, ist eine massvolle bauliche Entwicklung denkbar. In Ergänzung soll in Gebieten mit guter öV-Erschliessung auch die Umnutzung bestehender, nicht mehr landwirtschaftlich genutzter Bauten für eine qualitativ hochwertige Umnutzung unterstützt werden.



Herzwil

Umnutzung Scheune für Wohnen

Niederscherli

Der ländliche Raum von Köniz soll seinen Charakter bewahren. Die klare Trennung zwischen dem urbanen Siedlungsraum Wangental-Köniz/Liebefeld und dem von kleineren Dorfschaften, Weilern und Einzelhöfen geprägten Gemeindeteil soll erhalten bleiben. Diese Strategie lässt sich raumplanerisch begründen mit der Forderung, der Zersiedelung Einhalt zu gebieten und Geländekammern in ihrem Charakter zu erhalten. In den Weilern Herzwil und Liebewil ist diesem Aspekt besondere Beachtung zu schenken. In diesen Weilern, insbesondere in Herzwil, bieten sich Entwicklungspotenziale durch die Umnutzung der schützenswerten landwirtschaftlichen Gebäuden zu Wohnraum. Es gibt in Köniz aber auch die Dörfer und Siedlungsansätze, die sich entlang der Bahnlinie nach Schwarzenburg entwickelt haben. Sie sind nicht urban, sie sind aber auch nicht ländlich. Sie sind sehr gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen und lassen sich als periurban bezeichnen. In diesen Dörfern und Weilern, in Niederscherli, Mittelhäusern und Gasel, steht aufgrund der guten öV-Erschliessung eine weitere, massvolle bauliche Entwicklung im Interesse einer geordneten Raumentwicklung.

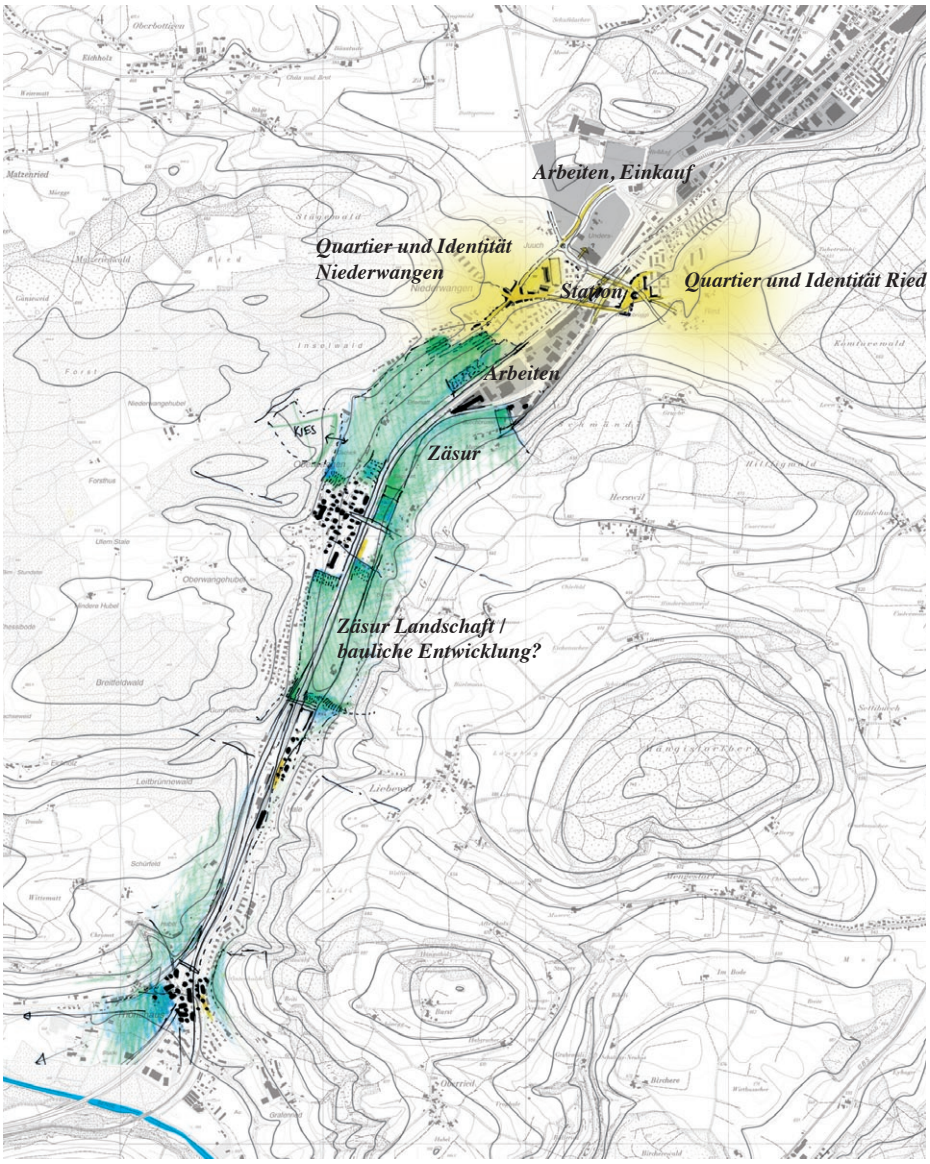
Potenziale bieten die landwirtschaftlich genutzten Flächen in unmittelbarer Nähe zu den S-Bahnhaltestellen in Gasel, Niederscherli und Mittelhäusern. Eine Umzonung in eine Wohnzone wäre an diesen Standorten möglich, ohne das Landschaftsbild störend zu beeinflussen. Fragen der Infrastrukturerschliessung und –auslastung (Schulen etc.) müssten vorgängig geklärt werden. Weiter sind für die Weiler Gasel, Mittelhäusern und Oberscherli Umzonungen überbauter, nicht oder nicht mehr landwirtschaftlich genutzter Flächen aus der Landwirtschaftszone in eine Bauzone zu prüfen. Für die Umnutzung oder Neuüberbauung müssen Auflagen zum Ortsbildschutz formuliert werden.

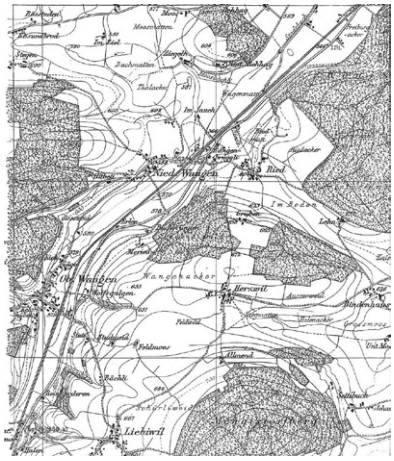
Abhängigkeiten

Die Bestimmungen zum Bauen ausserhalb der Bauzone befinden sich auf eidgenössischer und kantonaler Ebene in laufender Revision. Die Möglichkeiten zur Umnutzung bestehender Bausubstanz werden tendenziell gelockert. Die Möglichkeiten weiterer Siedlungsentwicklungen in den ländlichen Ortsteilen hängen stark von der zukünftigen Entwicklung des öV-Netzes ab. Wird bspw. eine Metronet bis Schwarzenburg realisiert, ergeben sich für Ortsteile wie Gasel, Niederscherli und Mittelhäusern ganz neue Siedlungsperspektiven.

Vorwärtsstrategie Wangental

Das Wangental entwickelt sich auf Grund der Erschliessungsgunst und der vorhandenen Bauzonen relativ stark. Darauf aufbauend wird eine Vorwärtsstrategie formuliert, welche die vorhanden Zäsuren akzeptiert. Bausteine dieser Strategie sind der Erhalt der Grünzäsuren, die Entwicklung von Wohnquartiere mit eigenen Identitäten, sowie das formulieren von Bezügen und Verbindungen.





Wangental 1896: Die Siedlungen sitzen am Hang oder auf dem Plateau. Die Eisenbahn führt im Talboden eine erste Zäsur ein.

Wangental

Das Wangental ist die Ausfallsachsen von Bern in den Raum Sense und Fribourg. Die Autobahn und die Eisenbahnlinie im Talboden sind Zeichen dieser wichtigen Verbindung und auch räumliche Zäsur. Entlang dieser Verbindungen besetzen grossmasstäbliche Gewerbe- und Industriebauten den flachen Boden, mit der Tendenz, zusammen zu wachsen. An den nach Osten orientierten Talflanken, liegen die historischen Ortskerne von Niederwangen, Oberwangen und Thörishaus. Daran angehängt neuere Siedlungsteile, mit der Tendenz auf die Anhöhen zu wachsen. Ein Grünraum zwischen den Dorfteilen Nieder- und Oberwangen bildet eine deutliche Zäsur im Tal und verbindet die Landschaftsräume Forst und Herzwil-Liebwil miteinander. Diese Zäsur, eigentlich die visuell erlebbare Grenze zwischen der Stadtregion Bern und dem Umland, ist bedeutend und zu erhalten. Eine ähnliche Zäsur zwischen Oberwangen und Thörishaus ist durch ein Baugebiet am Osthang deutlich geschwächt worden. Dadurch wird die Wirkung dieser Zäsur in Frage gestellt. Daraus abgeleitet, könnte man sich zwischen diesen beiden Ortsteilen eine weitere Baugebietsentwicklung für gewerbliche Nutzungen im Talboden vorstellen.

Niederwangen - Ried

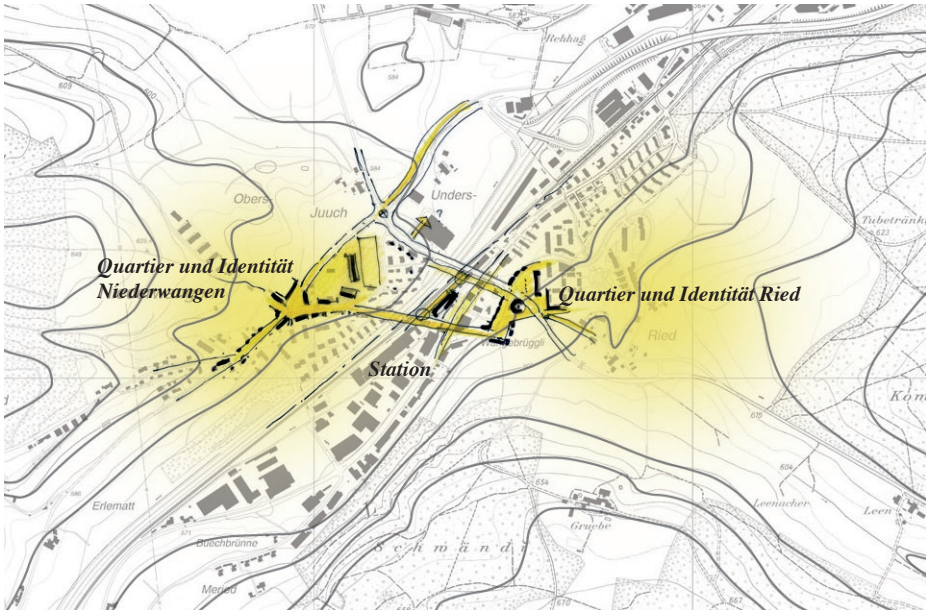
Die Ansiedlung von Fachmärkten beim Autobahnknoten, hauptsächlich auf dem Boden der Stadt Bern und eine Entwicklung im Ried ist Tatsache. Daraus abgeleitet wird für Niederwangen - Ried eine Vorwärtsstrategie formuliert.

Niederwangen

Die vorhandene Quartierzentralität um die Schule soll aussenräumlich und wenn möglich mit öffentlichen Nutzungen weiterentwickelt und gestärkt werden. Im Dreieck, welches durch die Eichelstrasse und den Stegenweg gebildet wird, ist eine Ergänzung der Wohngebiete denkbar. Die genaue Abgrenzung dieser Erweiterung ist auf der Basis von Bedarf, topografischer Situation und schützenswerte Aussichten noch zu definieren.

Die Planung Ried und das Raumentwicklungskonzept

Aufgrund der langen und komplexen Planungsgeschichte des Gebietes Ried, der zur Zeit (Herbst 2006) laufenden Verhandlungen zwischen den involvierten Parteien und um den Prozess des REK nicht mit dieser anerkannt brisanten Frage zu belasten, ist die Planung Ried kein Bestandteil der REK-Erarbeitung. Das REK geht davon aus, dass im Gebiet Ried in einzelnen Etappen ein neues Wohn-Quartier entsteht.



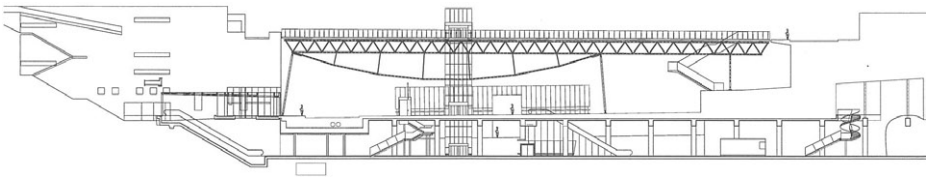
Ried

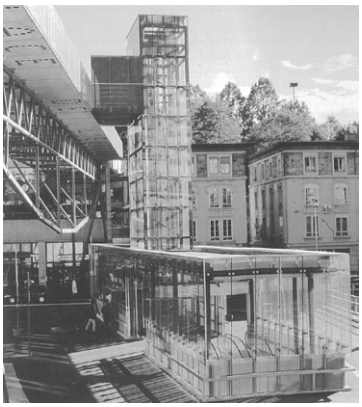
Bei der Entwicklung des Quartiers Ried ist darauf zu achten, dass ein Quartier mit eigener, starker Identität und Zentralität entsteht. Zusätzlich sind klare Bezüge zum Könizbergwald, zum Naherholungsraum Landorf - Herzwil, zur Station und dem Quartierzentrum Niederwangen zu formulieren. Zudem braucht das Quartier eine klar definierte Eingangssituation und ein Gesicht zum Strassenraum.

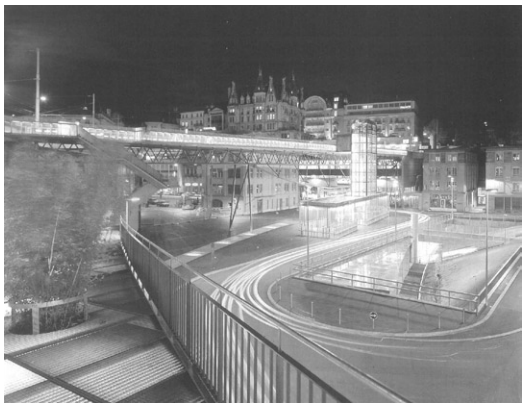
Verbindung Niederwangen - Ried

Die Verbindung der Riedmoosstrasse-Brücke funktioniert für den motorisierten Verkehr. Für den Langsamverkehr ist sie zu wenig attraktiv und liegt zu dem Peripher zu den Orten, welche man erreichen möchte. Zur direkten Verbindung Könizbergwald - Ried - Station Niederwangen - Niederwangen - Forst soll eine neue Brücke geschlagen werden. Eine Brücke, welche die verschiedenen Stadtebenen miteinander verbindet. Das Gelände zwischen der Station und der Freiburgstrasse liegt Brach und sollte aussenräumlich und baulich aufgewertet werden. Eine direkte räumliche Anbindung an die Brücken ist zu prüfen.

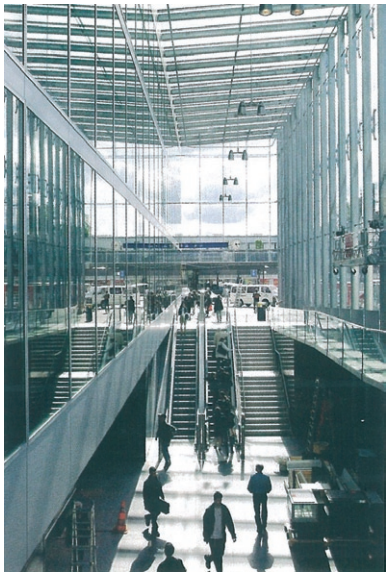
Referenzen "Verbinden verschiedener Stadtebenen"







Place de l'Europe, Lausanne: Ein Lift verbidet die Fussgängerbrücke (Ebene +1) mit dem Platz (Ebene 0) und der Station der Metro (Ebene -1). Architekt: Bernard Tschumi, Luca Merlini, Paris-Lausanne und Emmanuel Ventura, Lausanne.



Nordhalle Bahnhof Bern: Die Glashalle verbindet als öffentlicher Raum in einem Gebäude vier Ebenen: Untergeschoss, Erdgeschoss (Stadtebene), Galerie und Perrondecke (Postautostation). Architektur: Atelier 5, Bern.

Identitäten der Ortsteilzentren stärken

Zentrale Orte entstehen durch eine Kombination von Nutzungsangeboten und räumlichen Qualitäten. Mit einer markanten, einprägsamen Gestaltung werden solche Orte für die Bevölkerung zu identitätsstiftenden Räumen. Vorhandene Beispiele sind das Zentrum Bläuacker oder das Schloss Köniz. Beispiele mit Potenzialen und mit Handlungsbedarf sind die Zentren der Quartiere Wabern, Spiegel und Schliern. Die grundsätzliche Strategie bei diesen Orten ist die Anbindung der dispers im Umfeld liegenden öffentlichen Nutzungen an einen zentralen öffentlichen Ort, eine grosszügige, platzartige Gestaltung der Aussenräume sowie das akzentuieren von räumlichen Qualitäten wie Aussichten, Sichtbezügen und das integrieren von interessanten Gebäuden. Ein weiteres Element der Entwicklung ist die Anbindung der verschiedenen publikumsorientierten Nutzungen mit dem Quartier.

Beispiel Zentrum Wabern

Zwischen der Bahnstation Wabern und der Tramhaltestelle auf der Seftigenstrasse liegt der räumliche Mittelpunkt und das historische Zentrum von Wabern. Durch den Rückbau des nördlichen Anbaus der Brauereiwirtschaft entsteht im historischen Zentrum ein Platz. Die Strassen auf dem Platz werden zu Gunsten der Aufenthaltsqualität gestalterisch zurückgenommen. Das historische Gebäude im Mittelpunkt der Kreuzung ist keine Insel mehr sondern ein Haus auf einem Platz. Das bauliche Ensemble wird durch einen Neubau ergänzt. Der Neubau fasst die bislang offene Ost-Seite der Platzes und bildet, von Köniz herkommend, den räumlichen Abschluss der Kirchstrasse. Das Erdgeschoss dieses Gebäude weist idealerweise eine publikumsbezogene Nutzung auf (Restaurant, Laden etc.).

Die Gurtenbahn-Talstation bleibt aus technischen Gründen am heutigen Ort. Der Weg von der Seftigenstrasse zu diesem Ort wird zu einer zentralen Freiraumachse aufgewertet und damit die Auffindbarkeit der Gurtenstation verbessert. Für diese Achse wird die Brücke über die Bahnlinie auf der Westseite, in der Fortsetzung der Achse, ergänzt. Die Strasse wird zur Freifläche. Die vorhandene Baumreihe entlang der Dorfstrasse wird als zentrales gestalterisches Element vom Platz bis zur Talstation der Gurtenbahn fortgeführt. Im Bereich der ergänzten Brücke ist die Baumreihe zu Gunsten eines Liftturmes (Verbindung zum Perron) unterbrochen.

Beispiel Zentrum Spiegel

Das Quartier Spiegel hat zwei zentrale Orte. Das räumliche Zentrum liegt an der Kreuzung Spiegel-/Bellevuestrasse. Das funktionale Zentrum wird durch die Migros und die Post gebildet. Beim räumlichen Zentrum ist die Lage am Hang mit der einseitigen Offenheit (Aussicht) zu thematisieren. Der Ort wird durch einen Platz als spezieller Ort ausgezeichnet. Ein neues Gebäude besetzt die nördliche Ecke des Platzes, bildet im Erdgeschoss einen Ort für Warteraum und/oder Kiosk, und spannt eine Art öffentlicher Balkon auf: Die Stadt Bern, der Bantiger, das Entlebuch und die Alpen sind sichtbar. Ein zweiter öffentlicher Platz verbindet Migros, Post und Bushaltestelle miteinander. Dieses Angebot wird mit einem Aufenthaltsort (Baumgruppe) an der korrigierten Kreuzung Chasseral-/Spiegelstrasse komplettiert. Die neue Baumgruppe setzt zudem die beiden bestehenden Baumreihen miteinander in Bezug.

Beispiel Zentrum Schliern

Die stark introvertierte Anlage des Zentrums ist gestalterisch an den Strassenraum anzubinden. Strasse, Zufahrt und Innenhof werden ein zusammenhängender Freiraum. Optische Visitenkarte wird an Stelle der Abfallsammelstelle die zum Strassenraum hin ergänzte Baumgruppe. Der südöstliche Rand des neuen Platzes wird durch die in Nachbarschaft zum Zentrum gelegenen, meist öffentlich genutzten, Gebäude definiert. Auf dem Platz befindet sich die neue Busendhaltestelle.
Der Dörfliweg wird zum ursprünglichen Weg zurückgebaut. Neben den Fussgängern wird der Weg nur noch vom Bus als Wendeschlaufe gebraucht. Dadurch wird die öffentliche Bedeutung dieses Raumes zu Gunsten der Wohnqualität in den alten Bauerngebäuden bewusst zurückgenommen.

Teil III - Umsetzung

Strategie der Umsetzung

Thematische Massnahmen - Räumliche Interventionsfelder

Aus der Gesamtschau aller im zweiten Teil dargestellten Konzepte, treten konkrete Massnahmen (thematische Aufgaben) und Interventionsfelder (funktionale Räume) in den Vordergrund. Mit den Interventionsfeldern werden die Brennpunkte der künftigen Entwicklung der Gemeinde Köniz bezeichnet. Jedes Interventionsfeld soll mit Hilfe eines geeigneten Gebietsentwicklungsinstrumentes konkretisiert werden. Diese Vertiefungen beinhalten eine integrale Bearbeitung der Sachthemen Siedlung, Verkehr und Landschaft. Auf dem Weg zur übergeordneten Zielsetzung der Ortsplanungsrevision - der baurechtlichen Grundordnung - sind zunächst gemäss dem Schema auf der folgenden Seite die Richtpläne und Konzepte zu erarbeiten. In einzelnen Teilgebieten und Sachbereichen wird es nötig sein, die baurechtliche Grundordnung resp. einzelne Massnahmen (Bereich Verkehr) parallel zur Richtplanphase zu erarbeiten bzw. zu realisieren.

Übersicht der Planungsinstrumente

Der Aufbau der Planungsinstrumente kann analog dem Richtplandossier "Zentrumsplanung Köniz/Liebefeld" gestaltet werden, d.h. sie bestehen aus

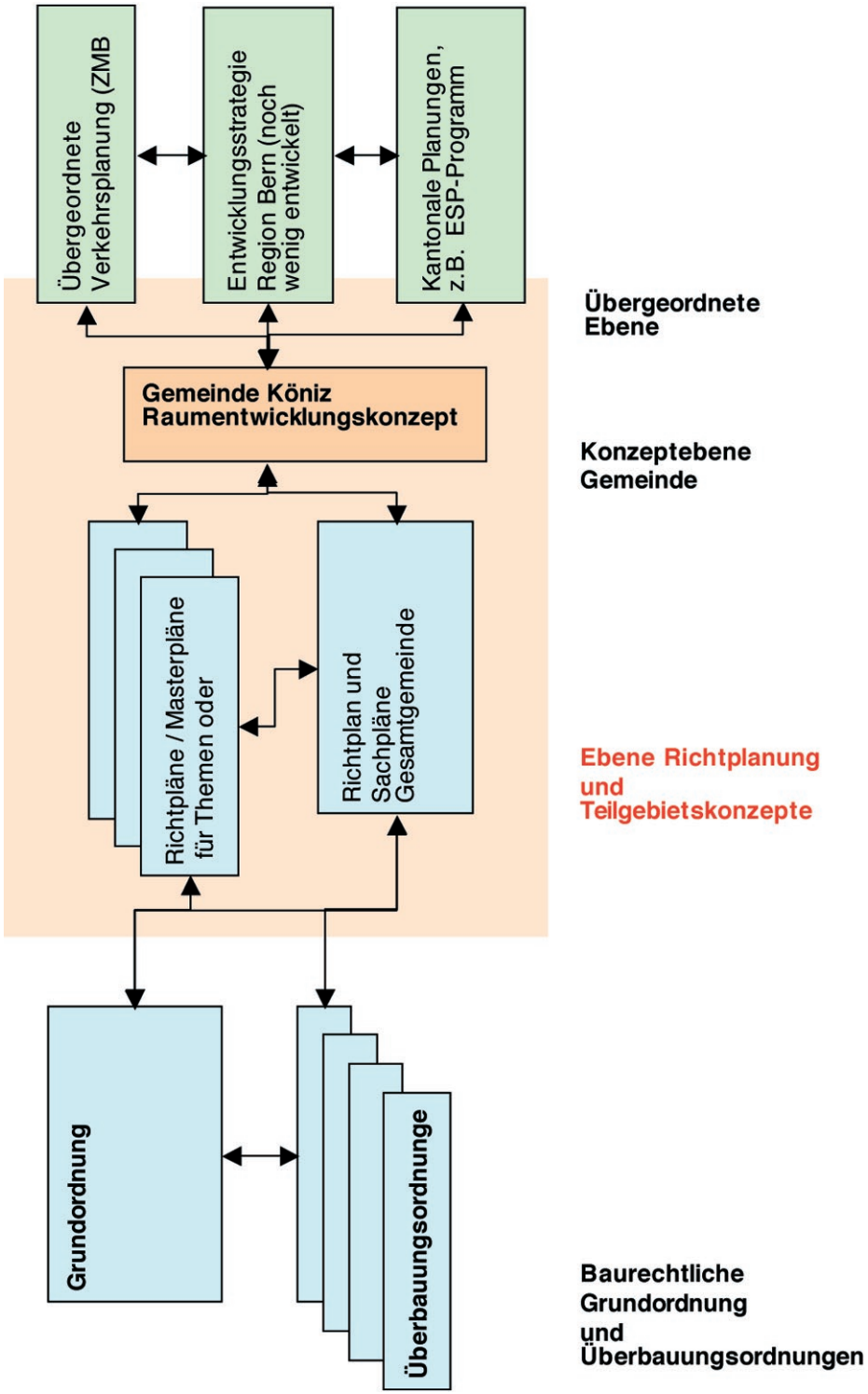
- Themenbezogenen Richtplänen
- Objektblättern (eher in der Art der Stadt Zürich)
- Matrix der Abhängigkeiten zu andern Bereichen resp. Themenfeldern
- Randbedingungen für die Umsetzung

Für die Gesamtgemeinde:

- Richtplan Siedlung (neu)
- Richtplan Verkehr (neue Fassung erarbeiten)
- Richtplan Naherholung, Freizeit & Landschaft (neue Fassung erarbeiten)
- Richtplan Energie (neu)
- Richtplan ökologische Vernetzung (rechtskräftig)

Für Teilgebiete (Aufzählung provisorisch):

- Teilrichtplan Köniz / Liebefeld (heutige Fassung aufgearbeitet)
- Teilrichtplan Wangental (Basis S&V Niederwangen)
- Teilrichtplan Schliern (neu)
- Konzept für die Obere Gemeinde (Gasel, Niederscherli, Mittelhäusern plus ländlicher Raum)
- Konzepte für Quartierzentren (Spiegel, Wabern, ev. andere)

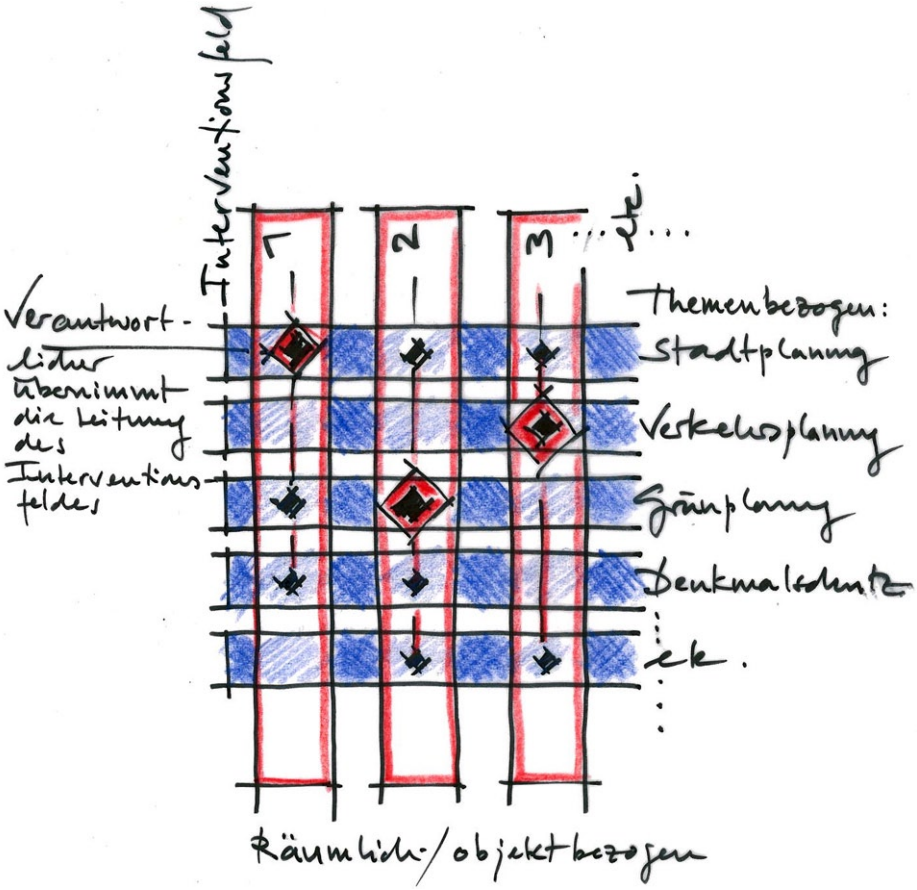

Übergeordnete Verkehrsplanung (ZMB
Entwicklungsstrategie Region Bern (noch wenig entwickelt)
Kantonale Planungen, z.B. ESP-Programm
Übergeordnete Ebene
Gemeinde Köniz Raumentwicklungskonzept
Konzeptebene Gemeinde
Richtpläne / Masterpläne für Themen oder
Richtplan und Sachpläne Gesamtgemeinde
Ebene Richtplanung und Teilgebietskonzepte
Grundordnung
Überbauungsordnunge
Baurechtliche Grundordnung und Überbauungsordnungen

Organisation

Zunächst ist eine Projektorganisation für die Revision der Ortsplanung aufzubauen (Gesamtsteuerung, fachliche und politische Begleitung, usw.).

In Bezug auf die Umsetzung des Raumentwicklungskonzepts wird jede thematische Massnahme und jedes räumliche Interventionsfeld einem konkreten Planungsinstrument zugeordnet, welches der Umsetzung dient - entweder in Form eines behördenverbindlichen Richtplans oder eines Konzepts.

Je nach Aufgabenstellung wird die Federführung einer bestimmten Abteilungen übertragen, welche als verantwortlicher Planer resp. als Manager des Interventionsfeldes auftritt. Sie sorgt für die Vorbereitung und Durchführung externer Aufträge, koordiniert die Arbeiten mit den übrigen Planungsinstrumenten und zeichnet für deren Erlass verantwortlich.



Thematische Massnahmen

A - Marketing der Gartenstadt

Ergebnis

Verschiedene Ergebnisse. Generell das Erfüllen verschiedener Legislaturziele, insb.

1.1 Bevölkerungszunahme unterstützen und soziale Durchmischung erhalten bzw. fördern
1.2 Siedlungsqualität verbessern
2.1 Bestehende und neue Unternehmen stützen
8.1 Kommunikation und Standortförderung stärken

Handlungsanweisung

- Den Begriff "Gartenstadt" mit Inhalten füllen und in die Marketing- und Kommunikationsstrategie der Gemeinde integrieren.
- Aktive Zusammenarbeit mit Investoren und Aufbau eines dynamischen Stadtmarketings
- Überprüfen der laufenden Planungen und der geltenden Instrumente auf die Kompatibilität mit dem REK
- Anpassung der Organisation der Verwaltung zur Bewältigung der sachthemenübergreifenden Interventionsfelder

Zuständigkeit und Beteiligte

Stabsabteilung (Lead), Planungsabteilung, Verkehrsabteilung, Abteilung Umwelt & Landschaft, Finanzabteilung

B - Koordination Hochhausfrage

Ergebnis

- Teil des Richtplans Siedlung Gesamtgemeinde
- Teilrichtplan Köniz/Liebefeld und Teilrichtplan Wangental

Handlungsanweisung

Die Inhalte der verschiedenen Studien sind aufeinander abzustimmen. Auf der Basis der koordinierten Studien sind die Inhalte bezüglich der städtebaulichen Nah- und Fernwirkung zu vertiefen und zu überprüfen.

Abhängigkeiten

- REK Köniz, Strategie Siedlungsentwicklung und Hochhaus
- Räumliches Stadtentwicklungskonzept Bern 1995, Hochhauskonzept, Ergänzung 2006
- Verein Region Bern, Hochhausstudie
- Interventionsfeld "2 - Das Dreieck"
- Interventionsfeld "4 - Niederwangen"

Zuständigkeit und Beteiligte

- Gemeinde Köniz: Planungsabteilung (Lead)
- Quartiervertretungen
- Stadt Bern
- Verein Region Bern

C - Öffentlicher Raum im städtischen Teil der Gemeinde

Ergebnis

- Richtpläne und Konzepte für verschiedene Teilgebiete (Gestalterische Leitlinien für den öffentlichen Raum)

Handlungsanweisung

Vertiefung der im Konzeptteil aufgezeigten Ansätze. Thematische Schwerpunkte sind die Typologie der öffentlichen Räume, Qualitätsmerkmale und die Orientierung. Daraus sind möglichst präzise Gestaltungsprinzipien für die einzelnen Räume zu definieren.

Abhängigkeiten

- Massnahme "D - Mobilitätsmanagement und Langsamverkehrsnetz"
- Interventionsfeld "1 - Grünes Band"
- Interventionsfeld "2 - Das Dreieck"
- Interventionsfeld "3 - Grünzug Weissenstein - Morillon"
- Interventionsfeld "4 - Niederwangen"
- Interventionsfeld "5 - Entwicklung Schliern"
- Interventionsfeld "6 - Stärkung der Quartierzentren: Spiegel, Wabern"

Zuständigkeit und Beteiligte

- Gemeinde Köniz: Planungsabteilung (Co-Lead), Verkehrsabteilung (Co-Lead), Abteilung Umwelt & Landschaft
- Quartiervertretung
- Stadt Bern

D - Mobilitätsmanagement und Langsamverkehrsnetz

Ergebnis

- Richtplan Verkehr Gesamtgemeinde
- Instrument der Nachhaltigen Entwicklung Köniz

Handlungsanweisung

Mit dem Ziel, Steigerung des Modal Splits zu Gunsten des Öffentlichen Verkehrs, sind geeignete Massnahme aufzuzeigen (Dosierungsanlagen, Parkplatz-Management etc.) sowie das Langsamverkehrsnetz zu verbessern (Netz zu bestimmen, Lücken schliessen).

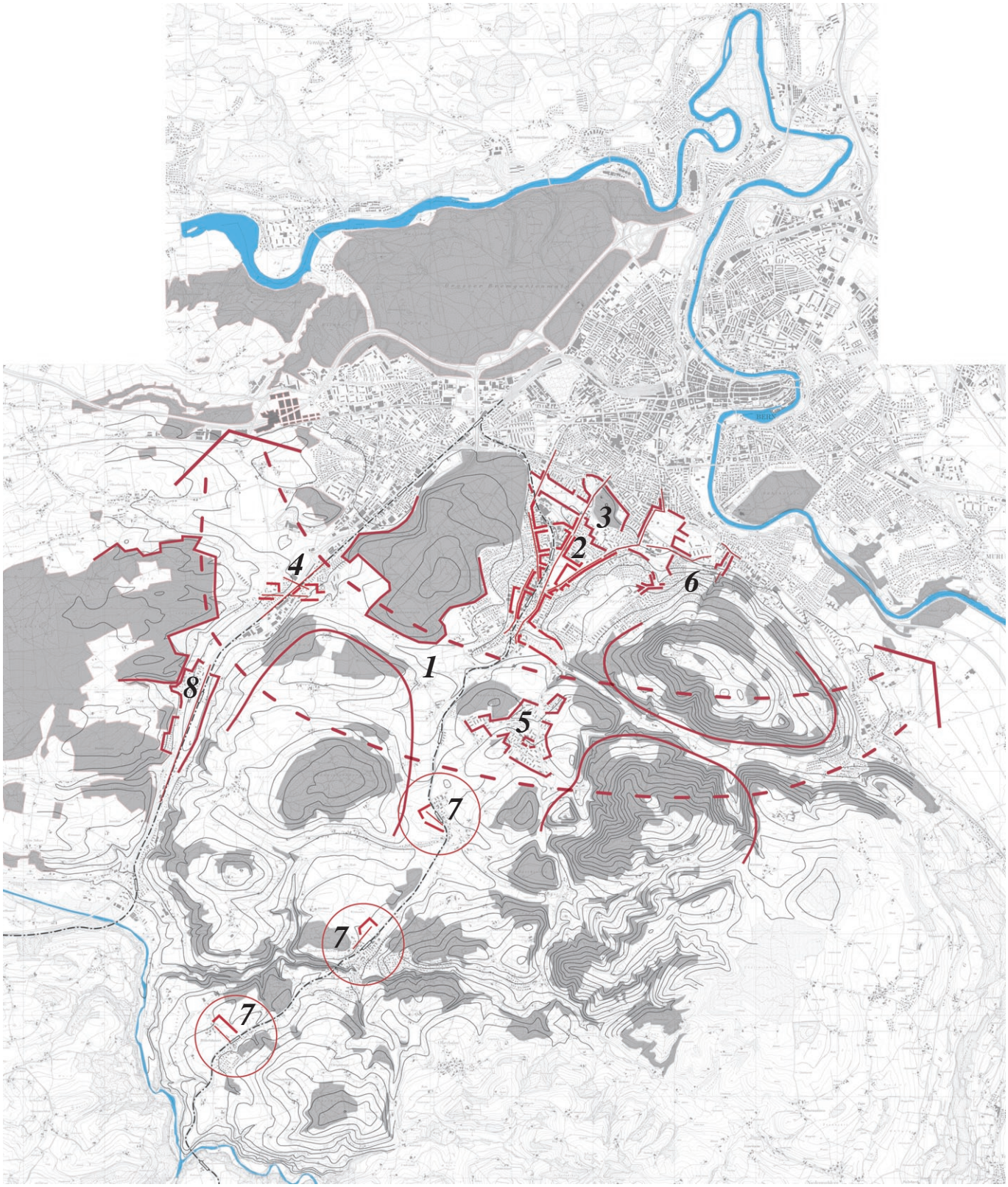
Abhängigkeiten

- übergeordnetes Verkehrsnetz
- Massnahme "C - öffentlicher Raum im städtischen Teil der Gemeinde"
- Interventionsfeld "1 - Grünes Band"
- Interventionsfeld "2 - Das Dreieck"
- Interventionsfeld "3 - Grünzug Weissenstein - Morillon"
- Interventionsfeld "4 - Niederwangen"
- Interventionsfeld "5 - Entwicklung Schliern"
- Interventionsfeld "6 - Stärkung der Quartierzentren: Spiegel, Wabern"

Zuständigkeit und Beteiligte

- Gemeinde Köniz: Verkehrsabteilung (Lead), Planungsabteilung, Abteilung Umwelt und Landschaft
- Quartiervertretungen
- Kanton Bern (ZMB Bern Süd)
- Stadt Bern
- Bernmobil, BLS
- Grosse, verkehrsgenerierende Nutzer

Räumliche Interventionsfelder



1 - Grünes Band

Ergebnis

- Teil des Richtplans Naherholung, Freizeit und Landschaft
- Teil der Richtplanung des VRB

Handlungsanweisung

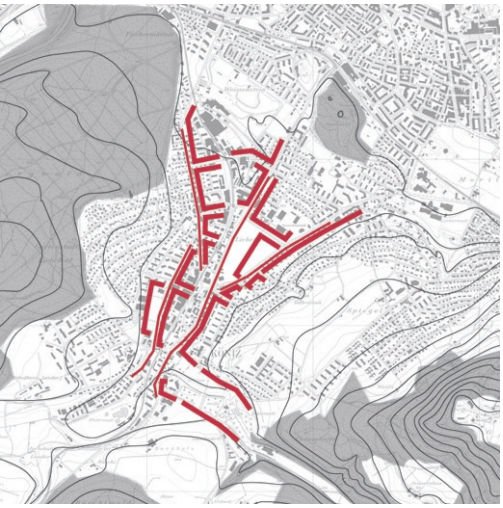
Für diesen Naherholungsraum mit städtischem Charakter sind folgende Themen integral zu bearbeiten: Nutzungsstrategie, Ausstattung, Siedlungsrand, Wegnetz, Einbindung der Verkehrsinfrastrukturen, Einbezug der angrenzenden Teilräume (Gurten, Ulmiz, Könizbergwald, Forst), Gestaltung, ökologische Aufwertung, etc.

Abhängigkeiten

- Richtplan ökologische Vernetzung (RöV)
- Massnahme "C - Öffentlicher Raum"
- Massnahme "D - Mobilitätsmanagement und Langsamverkehrsnetz"
- Interventionsfeld "4 - Niederwangen"
- Interventionsfeld "5 - Entwicklung Schliern"

Zuständigkeit und Beteiligte

- Gemeinde Köniz: Abteilung Umwelt & Landschaft (Lead), Planungsabteilung, Verkehrsabteilung
- Quartiervertretung
- Verein Region Bern
- Gemeinde Kehrsatz
- Stadt Bern
- Vertreter von Interessensverbänden wie Forst- und Landwirtschaft, Naturschutzorganisationen etc.



2 - Das Dreieck

Ergebnis

- Richtplan Köniz/Liebefeld
- Teil des Richtplans Naherholung, Freizeit und Landschaft

Handlungsanweisung

Das Richtplan-Dossier Zentrum Köniz-Liebefeld ist aufgrund der Ergebnisse des REK und der ZMB Bern Süd zu überarbeiten und mit Aussagen zu ergänzen. Je nach Ergebnis der ZMB Bern Süd ist die Konzeption der Siedlungsentwicklung anzupassen. Der Richtplan für das ganze "Dreieck" beinhaltet folgende Schwerpunkte:

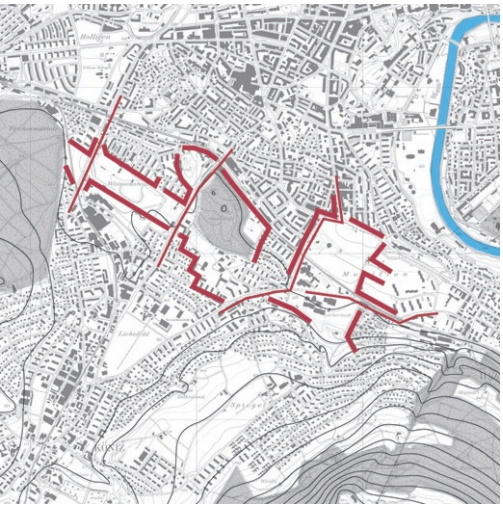
- Thematische und städtebauliche Verdichtung, Identität
- Verdichtung und Akzentuierung Umfeld Bahnstationen
- Weitere Nutzungsthemen: Kleinmasstäbliches Dorfzentrum/Wohnen (Ostseite), Arbeiten und verdichtete Wohnnutzungen (Nordseite), gemischte, dichte Arbeits- und geeignete Freizeitnutzung (Westseite). Auch vermehrt kulturelle Nutzung und 24h-Nutzung, Gewerbecluster Sägestrasse.
- Aufwertung Ankunftsort Waldegg
- Öffentlicher Raum als Ganzes erlebbar machen; Vernetzung und Anbindung.

Abhängigkeiten

- Ergebnis ZMB Bern Süd
- Massnahme "B - Koordination Hochhausfrage"
- Massnahme "C - Öffentlicher Raum"
- Massnahme "D - Mobilitätsmanagement und Langsamverkehrsnetz"
- Interventionsfeld "3 - Grünzug Weissenstein - Morillon"

Zuständigkeit und Beteiligte

- Gemeinde Köniz: Planungsabteilung (Lead), Verkehrsabteilung, Abteilung Umwelt & Landschaft, Abteilung Alter, Jugend und Gesundheit
- Quartier- und weitere Vertretungen (KMU usw.)
- Grosse Grundeigentümer wie der Bund
- Stadt Bern



3 - Grünzug Weissenstein-Morillon

Ergebnis

- Teilrichtplan Köniz/Liebefeld

Handlungsanweisung

Der Richtplan sollte folgende Themen / Elemente definieren:

- Lage und Gestaltung des Überganges Siedlung - Freiraum
- Ausbilden der Zäsur zwischen Bern und Köniz
- Identität und Gestalt des Freiraumes und seiner Elemente
- Verträglichkeit / Mass von Bauten und Anlagen für intensiverer Nutzung (öffentliche Bauten, Spiel- und Sportfelder)
- Durchgehende Verbindungen für den Veloverkehr und die Fussgänger
- Gestaltung der Strassenräume, die den Grünzug durchqueren inkl. Ausbildung der Querungen für den Langsamverkehr

Abhängigkeiten

- Ergebnis ZMB Bern Süd
- Massnahme "C - Öffentlicher Raum"
- Massnahme "D - Mobilitätsmanagement und Langsamverkehrsnetz"
- Interventionsfeld "2 - Das Dreieck"

Zuständigkeit und Beteiligte

- Gemeinde Köniz: Planungsabteilung (Lead)
- Stadt Bern: Abteilung Umwelt & Landschaft, Verkehrsabteilung
- Quartiervertretung

4 - Niederwangen

Ergebnis

- Teilrichtplan Wangental. Die Basis dazu bildet ein städtebauliches Entwicklungskonzept (Testplanungen oder ähnliches), auch als Basis für die Fortsetzung der Planung Ried

Handlungsanweisung

Folgende Themen sind zu untersuchen:

- Identität der beiden unterschiedliche Wohnsituationen
- Lage und Ausbildung der Abgrenzung Fachmarktgebiet - Grünraum
- Machbarkeit sowie die bauliche und gestalterische Ausbildung einer Verbindung der beiden Wohnsituation Niederwangen und Ried mit der Station
- Nutzung, Volumetrie und Gestaltung eines oder mehrerer Gebäude bei der Station Niederwangen
- Lage und Gestaltung des Übergangs Siedlung - Freiraum
- Revitalisierung des Stadtbachs im urbanen Raum
- Standortplanung Industrie und Gewerbe im Wangental

Abhängigkeiten

- Planung Ried
- Massnahme "B - Koordination Hochhausfrage"
- Massnahme "C - öffentlicher Raum im städtischen Teil der Gemeinde"
- Massnahme "D - Mobilitätsmanagement und Langsamverkehrsnetz"
- Interventionsfeld "1 - Grünes Band"

Zuständigkeit und Beteiligte

- Gemeinde Köniz: Planungsabteilung (Lead), Verkehrsabteilung, Abteilung Umwelt & Landschaft
- Stadt Bern
- Oberingenieurkreis II
- RVK 4
- Quartiervertretung

5 - Entwicklung Schliern

Ergebnis

- Teilrichtplan Schliern als Grundlage für die Revision der baurechtlichen Grundordnung

Handlungsanweisung

Konzept Weiterentwicklung mit folgenden Schwerpunkten: Identität und Zentrumsbildung, Siedlungserneuerung und Siedlungsergänzung sowie Einbettung in die Landschaft, Siedlungsrand, öffentlicher Raum, Anbindung MIV und ÖV.

Abhängigkeiten

- Massnahme "C - Öffentlicher Raum"
- Massnahme "D - Mobilitätsmanagement und Langsamverkehrsnetz"
- Interventionsfeld "1 - Grünes Band"

Zuständigkeit und Beteiligte

- Gemeinde Köniz: Planungsabteilung (Lead), Verkehrsabteilung, Abteilung Umwelt und Landschaft
- Quartiervertretung

6 - Stärkung der Quartierzentren: Spiegel, Wabern

Ergebnis

- Konzept und Massnahmenkatalog je Quartierzentrum

Handlungsanweisung

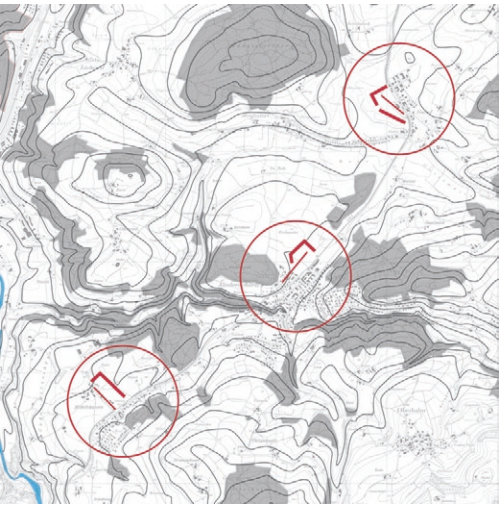
Überprüfen und Vertiefen der im Konzeptteil aufgezeigten Ansätze (Machbarkeit, Einbezug Privater, Finanzierung, Anbindung der Wohngebiete an die Zentren etc.). Dient als Grundlage für die Revision der baurechtlichen Grundordnung. Bei Bedarf weitere Quartierzentren mit Handlungsbedarf untersuchen.

Abhängigkeiten

- Massnahme "C - Öffentlicher Raum"
- Massnahme "D - Mobilitätsmanagement und Langsamverkehrsnetz"

Zuständigkeit und Beteiligte

- Gemeinde Köniz: Planungsabteilung (Lead), Verkehrsabteilung
- Quartiervertretung



7 - Entwicklung Gasel, Niederscherli, Mittelhäusern, ländlicher Raum

Ergebnis

- Konzept Obere Gemeinde als Grundlage für die Revision der baurechtlichen Grundordnung

Handlungsanweisung

Prüfen der Verträglichkeit einer massvollen Siedlungsentwicklung (Einzonungen sowie Umzonung von nicht mehr landwirtschaftlich genutzten Bauten) sowohl im Umfeld der Bahnstationen sowie in andern Ortsteilen. Formulieren von Anforderungen bezüglich der ortsbaulichen und architektonischen Gestaltung, dem Bezug zur Landschaft und der Erschliessung.

Zuständigkeit und Beteiligte

- Gemeinde Köniz: Planungsabteilung (Lead), Verkehrsabteilung, Abteilung Umwelt & Landschaft
- Ortsvertretungen

8 - Oberwangen-Thörishaus

Ergebnis

- Richtplan Wangental als Grundlage für die Revision der baurechtlichen Grundordnung, mit Massnahmen zur Siedlungsgliederung

Handlungsanweisung

Überprüfen der bereits beeinträchtigten landschaftlichen Zäsur im Talboden zwischen Oberwangen und Thörishaus auf seine landschaftlich Bedeutung und seine Eignung als Entwicklungsgebiet für Gewerbebetriebe.

Zuständigkeit und Beteiligte

- Gemeinde Köniz: Planungsabteilung (Lead), Abteilung Umwelt & Landschaft, Verkehrsabteilung
- Ortsvertretungen

Teil IV - Grundlagen

Grundlagen, Quellen, Literatur

Kantonale Grundlagen

- Kantonaler Richtplan: Massnahmenblatt A_03 Kriterien für Weilerzonen nach Art. 33 RPV; Anpassungen 2004
- Kantonale Denkmalpflege: Bauinventar Köniz; laufend nachgeführt

Regionale Planungsgrundlagen

- Verein Region Bern: Regionaler Richtplan; Teil 2a; Naherholung und Landschaft, Ausscheidung Weilerzonen; 2004
- Regionaler Waldplan Bern 2003-2017

Kommunale Planungsgrundlagen

- Übersicht Nutzungsplan
- Schutzplan 1993 - Teil Schutzgebiete und Teile Schutzobjekte
- Richtplan Extensive Erholung, 1993
- Richtplan Verkehr 1993 - Teilplan 3 Zweiradverbindungen
- Richtplan Verkehr 1993 - Teilplan 4 Fuss- und Wanderwege
- Richtplan-Dossier Zentrum Köniz-Liebefeld; Oktober 2003
- Köniz in Zahlen - Beilage zum Verwaltungsbericht, 2004
- Landschaftsentwicklungskonzept Köniz - Vernetzungskonzept Siedlung (Entwurf), 2004
- Landschaftsentwicklungskonzept Köniz - Teilrichtplan ökologische Vernetzung, 2005
- Köniz ä läbigi Umgäbig – Kampage, 2005
- Stand der Erschliessung, 2005
- Ortsplanungsbericht für die Legislatur 2001 bis 2005, 2006
- Gemeinde Köniz, Hornung - Wirtschafts- und Sozialstudien: Bevölkerungsszenarien der Gemeinde Köniz - Zusammenfassung; Bern, 6. November 2006
- Raumentwicklungskonzept Köniz - Leistungsbeschrieb für die Offertstellung vom 22. Dezember 2005
- Raumentwicklungskonzept Köniz - Offerte des Planungsteams vom 26. Januar 2006
- Ziele des Gemeinderates vom Juli 2006