Gemeinde
Köniz

Direktion Planung und Verkehr
Planungsabteilung
Landorfstrasse 1
3098 Köniz

Masterplan "Areal Station Wabern"

Bericht

Das Dossier beinhaltet:
- **Bericht**
- Karte 1:500

8. September 2017

ZPP Nr. 2/4 ‚Areal Station Wabern'
Masterplan Bericht – öffentliche Mitwirkung

Abteilung

Planungsabteilung Gemeinde Köniz
Landorfstrasse 1
3098 Köniz

www.koeniz.ch
plak@koeniz.ch

Projektleitung

Raymond Borle, Gemeindeplaner Stv.
Tino Tscharner, Siedlungsplaner

Auftragnehmer
(Idee Konzept und Entwurf Masterplan)

Jürg Stettler dipl arch eth/sia
locco Planergemeinschaft, Kollerweg 9, 3006 Bern
Denise Roth, Raumplanerin FSU
Zeltner Ingenieure AG, Dorfstrasse 55, 3123 Belp
Markus Steiner, Landschaftsarchitekt BSLA
landplan AG, Bächelmatt 49, 3127 Lohnstorf

Datei

J:_halböffentlich\DPV\02MAPLA\ArealStationWabern\A)MAPLA\040PläneundVorschriften\MasterplanBericht\170908\170908MAPLA_MasterplanBericht_def.indd

Version

20. April 2018

Inhaltsverzeichnis

0 Zusammenfassung **3**

1 Ausgangslage **4**

1.1 Auslöser und Verfahren 4
Dynamische Entwicklung 4
Kommunaler Richtplan 4
Verfahren 4
1.2 Perimeter 5
1.3 Geschichte 8
1.4 Baurechtliche Grundordnung 10
Nutzungsplan 10
Schutzplan Naturobjekte 11
1.5 Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde 12
Teilbereich Siedlung 12
Teilbereich motorisierter Individualverkehr (MIV) 12
Teilbereich öffentlicher Verkehr (ÖV) 12
Teilbereich Langsamverkehr (LV) 14

2 Vorgehen **15**

2.1 Phase I: Entwurf 15
2.2 Phase II: Grundeigentümergespräche 15
2.4 Phase III: Konsolidierung und Fertigstellung 16
2.3 Zeitplan 16
Masterplan 16
Doppelspurausbau BLS 16
Änderung der baurechtlichen Grundordnung 16

3 Bestandesaufnahme und Analyse **17**

3.1 Städtebau 17
Bestandesaufnahme 17
Potenzial- und Defizitanalyse 18
Fazit 18
3.2 Nutzung 19
Bestandesaufnahme 19
Potenzial- und Defizitanalyse 20
Fazit 20
3.3 Freiraum 21
Bestandesaufnahme 21
Potenzial- und Defizitanalyse 21
Fazit 21
3.4 Motorisierter Individualverkehr 22
Bestandesaufnahme 22
Potenzial- und Defizitanalyse 22
Fazit 22
3.5 Öffentlicher Verkehr 23
Bestandesaufnahme 23
Potenzial- und Defizitanalyse 24
Fazit 24
3.6 Langsamverkehr 25

Bestandesaufnahme 25
Potenzial- und Defizitanalyse 25
Fazit 25

4 Zielsetzung Masterplan 26

Städtebau 26
Nutzung 26
Grünraum / Freiraum 26
Verkehr 26

5 Variantenfächer 27

5.1 Parzelle Nr. 2500 27
5.2 BLS-Areal 28
5.3 Exkurs: Variantenprüfung Perronanlagen 29
Variante Mittelperron ‚alte‘ und ‚neue‘ Dorfstrassen-Brücke 30
Variante Aussenperron ‚alte‘ und ‚neue‘ Dorfstrassen-Brücke 30

6 Entwurf Masterplan, Zwischenergebnis und Konsolidierung 31

6.1 Städtebau 31
Phase I 31
Phase II 32
Phase III - konsolidiertes Schlussergebnis 33
Etappierung 34
Höhenstaffelung 34
Schemaschnitte 36
6.2 Nutzung 37
6.3 Verkehr / Erschliessung 38
Motorisierter Individualverkehr miV 38
Anbindung Langsamverkehrsnetz 39
Behindertengerechter Zugang zur Gurtenbahn 39
Öffentlicher Verkehr 40
6.4 Freiraum 41
Bahnhofplatz 41
Strassenräume 41
Aussenräume Blockrand 41

7 Weiteres Vorgehen 42

7.1 Beschluss Gemeinderat 42
7.2 Planungsinstrumente 42
7.3 Öffentlichkeitsarbeit 42
7.4 Vertiefungsarbeiten 42

0 Zusammenfassung

Im Zentrum von Wabern rund um den Bahnhof hat in den letzten Jahren eine dynamische Siedlungsentwicklung eingesetzt. Mit der Realisierung der Überbauung „Quellfrisch“ auf dem ehemaligen Brauereiareal wurden rund 100 neue Wohnungen und rund 15‘000 m2 Gewerbefläche erstellt. Die geplante Überbauung Morillon soll im Endausbau Raum für rund 2‘000 Ein-wohnerinnen und Einwohner bieten. Gleichzeitig wur-den die Dorf- und Kirchstrasse saniert und Tempo-30 eingeführt. Zudem plant die BLS den Doppelspuraus-bau der Linien S3 und S4. Die Taktverdichtung auf den ¼h-Takt ist bereits erfolgt.

Das heute unternutzte Areal Station Wabern ist als zentrales, städtebaulich und siedlungsplanerisch wichtiges Gebiet zentraler Teil dieser Entwicklung.

Um für dieses wichtige Areal eine qualitativ hochwer-tige Entwicklung zu erreichen, wurde in den Jahren 2013 bis 2015 der vorliegende Masterplan in Zusam-menarbeit mit verschiedenen Fachplanern erarbeitet. Die Erarbeitung erfolgte in mehreren Stufen und un-ter Einbezug der betroffenen Grundeigentümerschaf-ten. Der Masterplan diente im weiteren Verfahren als Grundlage für die Ausarbeitung des Bebauungs- und Erschliessungskonzepts sowie der besonderen Vor-schriften zur neuen Zone mit Planungspflicht ZPP 2/4 „Areal Station Wabern“.

Das Areal soll in mehreren Etappen mit einer für die-sen Standort aus städtebaulicher Sicht angemessen verdichteten, gemischt genutzten Überbauung entwi-ckelt werden. Gleichzeitig werden die Erschliessung des Areals sowie dessen Anbindung an die angren-zenden Quartiere verbessert und der Bahnhofplatz neu gestaltet. Die Arealentwicklung erfolgt abge-stimmt auf die Planung des Doppelspurausbaus der BLS und den damit zusammenhängenden Umbau der Perronanlagen inkl. Perronzugänge.

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser und Verfahren

Das Areal der Station Wabern ist heute stark unternutzt und sanierungsbedürftig. Im Rahmen der laufenden Planung des Doppelspurausbaus der BLS-Linien S3 und S4 sowie der bereits erfolgten Taktverdichtung auf den ¼h-Takt können sinnvolle Synergien genutzt werden und das Stationsareal einer neuen zweckmässigen Nutzung zugeführt werden.

Die Grundeigentümer der Parzelle Nr. 2500 (Zone für Sport- und Freizeitanlagen ZSF Nr. 2/61) haben grosses Interesse an der Überbauung der heute ungenutzten Fläche. Im Sinne der angestrebten Siedlungsentwicklung nach Innen hat auch die Gemeinde Köniz ein Interesse an der Schliessung dieser Baulücke bzw. an der Schaffung von neuem Raum für Wohn- und Arbeitsnutzungen.

Dynamische Entwicklung

Im Umfeld der Station Wabern hat in den vergangenen Jahren eine dynamische Siedlungsentwicklung eingesetzt. Mit der Fertigstellung der Überbauung „Quellfrisch" auf dem ehemaligen Brauereiareal am Fusse des Gurtens sind rund 100 neue Wohnungen und über 11'000 m² Gewerbefläche entstanden. Mit der Überbauungsordnung Morillon besteht ein weiteres grosses Wohnbauprojekt für max. rund 2'000 Einwohner. Die Station Wabern und ihr unmittelbares Umfeld stehen im Zentrum dieser Entwicklungen.

Kommunaler Richtplan

Die Station Wabern wird heute ‚nur' über die Dorf- und Bahnhofstrasse erschlossen. Eine direkte Anbindung der Überbauung Morillon fehlt. Die Gemeinde hat deshalb in Verlängerung der Bondelistrasse eine zusätzliche Erschliessung von der Kirchstrasse über die heute unbebaute Parzelle Nr. 2500 in ihre Richtplanung aufgenommen (s. Kap. 1.5 auf Seite 12).

Verfahren

Im Rahmen der Planung des Doppelspurausbaus stellten sich Fragen nach der Bahnhoferschliessung, Lage der Haltekanten (Mittel- oder Aussenperron) sowie der Perronzugänge. Diese stehen in engem Zusammenhang mit der Arealentwicklung. Die beiden Planungen sind eng aufeinander abgestimmt. Für die Station und den Doppelspurausbau liegt eine umsetzungsreife Bestvariante vor. Aufgrund der vielfältigen Interessen und des abweichenden Zeitprogramms des Plangenehmigungverfahrens für den Doppelspurausbau, wurde entschieden das Areal Station Wabern ausserhalb der laufenden Ortsplanung zu beplanen.

Die Gemeinde löste deshalb Ende 2012 die Ausarbeitung des Masterplans aus. Unter Mitwirkung aller massgebenden GrundeigentümerInnen entwickelte die Gemeinde darin für das Areal Station Wabern eine städtebauliche ‚Vision'.

Ziel ist es, aus dem Konzept des Masterplans die massgebenden Rahmenbedingungen abzuleiten und darauf aufbauend eine grundeigentümerverbindliche Zone mit Planungspflicht festzulegen. Im vorliegenden Bericht werden Vorgehen (Kapitel 2 auf Seite 15) und Resultate des Verfahrens detailliert erläutert (Kapitel 5 auf Seite 27).

1.2 Perimeter

Mit dem Ziel einer städtebaulich und funktional möglichst abgestimmten und hochwertigen Entwicklung wurde nebst den Schlüsselparzellen der BLS sowie der Parzelle Nr. 2500 der ganze Bereich des Stationsareals rund um den alten Ortskern von Wabern in die Planung miteinbezogen. Der gewählte *Planungsperimeter* wird durch die Kirchstrasse im Norden, die Dorfstrasse im Osten und die Bahnlinie im Süden abgegrenzt.

Die bestehende Wohnüberbauung zwischen Unterführung und Bondelistrasse ist aufgrund der peripheren Lage für die Aufwertung und Erschliessung des Stationsareals nicht von zentraler Bedeutung und wurde deshalb bereits frühzeitig aus dem Planungsperimeter ausgeschlossen.

In einem weiter gefassten *Betrachtungsperimeter* sind insbesondere die aus verkehrstechnischer Sicht relevanten Abschnitte der Kirch-, Bondeli-, Dorf- und Seftigenstrasse enthalten. Schliesslich umfasst der Betrachtungsperimeter auch das ehemalige Brauereiareal, dessen optimale Anbindung an die S-Bahnstation zu den planerischen Hauptzielen gehört.

Abbildung 1: Betrachtungsperimeter (blau) und Planungsperimeter (rot), Orthofoto Quelle: Bundesamt für Landestopografie

Bestand

Abbildung 2: Blickrichtung Süden ab Kirchstrasse

Abbildung 3: Blickrichtung Osten ab Mäander Kirchstrasse

Legende

1	Parzelle 2500 (ZSF Nr. 2/61)
2	Bestand Kirchstrasse 152-168
3	Alter Dorfkern (Blockrandansatz „Aegerter“)
4	Alte Brauereiwirtschaft („Heitere Fahne“)
5	Wabernstock („Nobshaus“)
6	BLS-Areal Ost (Station Wabern)
7	BLS-Areal West (Zwischennutzung)
8	Kirchstrasse 130-136
9	Überbauung „Quellfrisch“ (Brauereiareal)
10	Talstation Gurtenbahn

Abbildung 4: Blickrichtung Südwesten ab Kirchstrasse/ Wabernstock

Abbildung 5: Blickrichtung Südwesten ab Dorfstrasse

Abbildung 6: Blickrichtung Norden ab Dorfstrasse

Abbildung 7: Blickrichtung Westen ab Dorfstrasse

Abbildung 8: Blickrichtung Norden ab Überbauung „Quellfrisch"

Abbildung 9: Blickrichtung Osten ab Kirchstrasse

Abbildung 10: Blickrichtung Süden ab Hochhaus Funkstrasse

Abbildung 11: Blickrichtung Süden ab Dorfstrasse

1.3 Geschichte

Wabern entstand im 20. Jahrhundert durch das Zusammenwachsen der beiden Ortsteile Gross- und Kleinwabern. Die ältesten Gebäude im Umfeld der heutigen S-Bahnstation sind neben dem Wabernstock (1587) und dem Sahlihuus (1647/48) die heute noch bestehenden Gebäude der ehemaligen Gurtenbrauerei (ab 1864) sowie die Brauereiwirtschaft mit Saal (1870).

Für wichtige Impulse in der Siedlungsentwicklung sorgte um die Wende vom 19. ins 20. Jahrhundert vor allem die Eröffnung der Gurtenbahn (1899) sowie die Anbindung Grosswaberns an den Berner Hauptbahnhof durch das Tram (1894) und die Gürbetalbahn (1901).

In unmittelbarer Nähe zur Bahnstation Wabern wurden ab den 1920er-Jahren Teile von Plänen für ein neues Dorfzentrum baulich umgesetzt. Die heute noch bestehende Überbauung an der Kreuzung Kirchstrasse-Bahnhofstrasse weist Ansätze einer Blockrandbebauung in hoher Qualität aus, die in den Folgejahrzehnten mit geringerer Qualität gegen Westen weitergezogen wurde.

Die Erdgeschossflächen wurden entsprechend der Funktion als Dorfzentrum gewerblich genutzt. Obwohl sich die gewerbliche Entwicklung und der Detailhandel in der zweiten Jahrhunderthälfte schwerpunktmässig an die Seftigenstrasse verlagert haben, haben sich im Bereich des alten Dorfzentrums einige Läden, Restaurants und Gewerbebetriebe etablieren können.

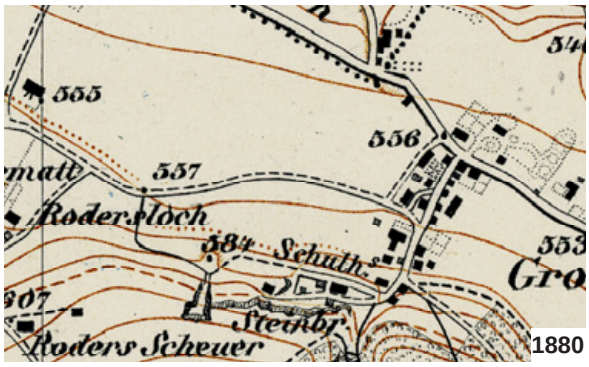
Erst ab Mitte der 1960er-Jahre wurde die Wohnüberbaung zwischen BLS-Unterführung und Bondelistrasse realisiert. Die Wohnblöcke nehmen keinen städtebaulichen Bezug zu dem bestehenden Quartiergeviert. In den 1970er-Jahren entstanden schliesslich aufgrund der Planung ‚Morillongut' in einer ersten Etappe die Hochhäuser an der Funk- und Bondelistrasse, sowie weitere Scheibenbauten an der Funkstrasse. Die reine Wohnsiedlung wurde in den Folgejahrzehnten kontinuierlich realisiert und letztmals 2006 um weitere Wohnbauten ergänzt.

Von der Tramstation Sandrain an der Seftigenstrasse bis zur S-Bahnstation Wabern zieht sich heute ein Grünstreifen. Das schmale Band wurde planerisch für eine angedachte Umfahrungsstrasse gesichert. Konkret wurde ab Beginn der 1960er-Jahre ein Projekt für einen Strassentunnel diskutiert, dessen Einfahrt im Bereich der Bondelistrasse erfolgt wäre. Der Tunnel durch den Gurten, entlang der S-Bahnstrecke, hätte einen grossen Teil des steigenden Verkehrsaufkommens um den Dorfkern von Wabern lenken und zwischen Kleinwabern und Kehrsatz zurück auf die Seftigenstrasse führen sollen. Die Pläne scheiterten schliesslich Mitte der 1980er-Jahre nach mehrmaligen Anläufen unter anderem an den hohen Kosten und der Einsprache der Stadt Bern. Stattdessen wurde in den 1990er-Jahren die Seftigenstrasse ausgebaut. Eine Umfahrungsstrasse für Wabern ist heute kein Thema mehr und auch nicht mehr im kantonalen Richtplan enthalten. Der Freihalteraum wird heute gelegentlich als temporärer Parkplatz während Grossanlässen auf dem Gurten genutzt (z.B. Gurtenfestival, Mountainbike-Weltcup, Gurten Classic).

Am Gurtenhang schliesslich ersetzte jüngst die Überbauung „Quellfrisch" die ehemaligen Brauereigebäude als ortsbildprägende Kulisse.

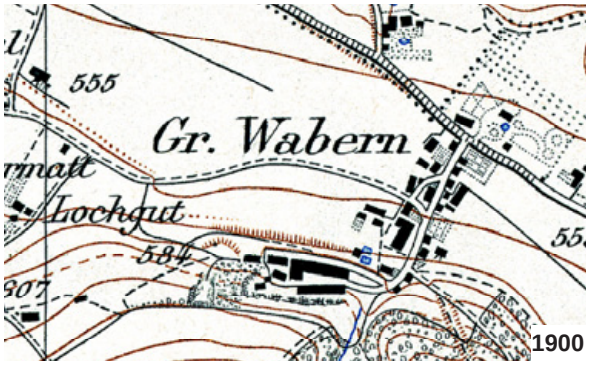
Aufgrund dieser gestaffelten Siedlungsentwicklung enthält der Betrachtungsperimeter auf kleinstem Raum unterschiedliche Siedlungsstrukturen. Dies äussert sich unter anderem in der Nutzung, Gestaltung und Setzung der Gebäude sowie in der Bausubstanz.

Historische Entwicklung des alten Dorfkerns 1880 - 2012



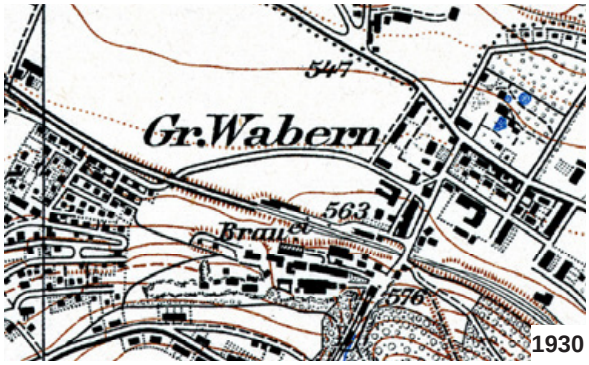
1880

1949



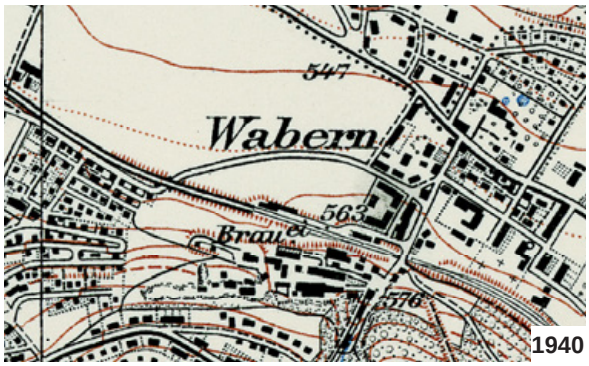
1900

1967



1930

1975



1940

2012

Abbildung 12: Siegfried-Karten (Zugriff via www.be.ch/geoportal), Historische Luftbilder (www.geo.admin.ch)

1.4 Baurechtliche Grundordnung

Nutzungsplan

Gemäss dem geltenden *Nutzungsplan* ist der Bestand der Wohnzone (Bauklasse IIIa) oder der Kernzone (Bauklasse IIIb) zugeordnet. Der Planungsperimeter ist somit in erster Linie ein Wohnquartier, das durch eine gewisse gewerbliche Erdgeschossnutzung im Bereich der Kreuzung Kirchstrasse / Dorfstrasse / Bahnhofstrasse ergänzt wird. Die alte Brauereiwirtschaft wird heute nach längerem Leerstand vollständig durch Gastronomie- bzw. Gewerbebetriebe genutzt (Veloladen, Lokal „Heitere Fahne").

Die unbebaute Parzelle Nr. 2500 ist einer Zone für Sport- und Freizeitanlage ZSF Nr. 2/61 zugewiesen. Gemäss *Baureglement* gilt hier ein Bauverbot. Erlaubt wären ausschliesslich Familiengärten. Diese wurden allerdings nie realisiert.

Zielsetzung des Masterplanverfahrens ist es, die städtebaulich, verkehrlich und freiräumlich massgebenden Qualitäten und Defizite zu eruieren und darauf aufbauen die gewünschte Entwicklung im Planungsperimeter aufzuzeigen.

Der gesamte Planungsperimeter wurde aus der laufenden Ortsplanungsrevision (OPR) ausgegliedert. Dadurch ist ein gesonderter Planungsprozess mit eigenem Zeitplan gesichert.

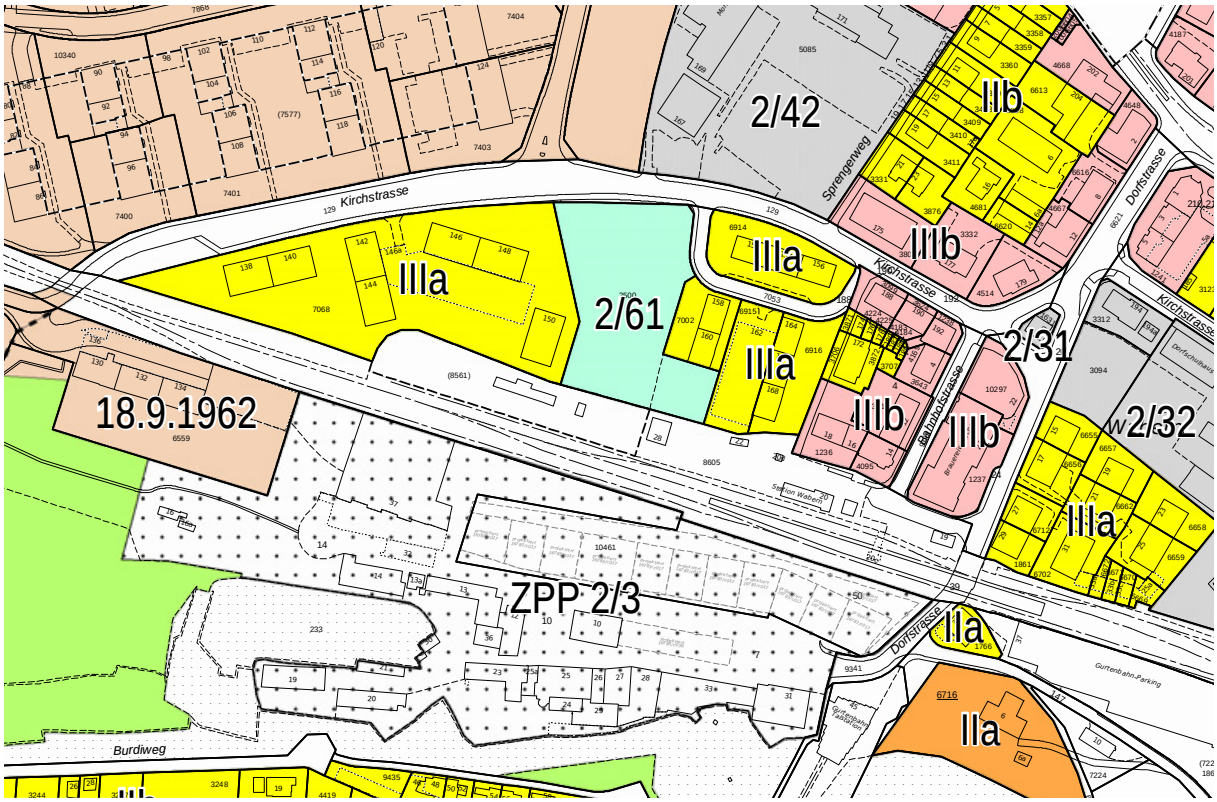


Abbildung 13: Auszug Nutzungsplan (2014)

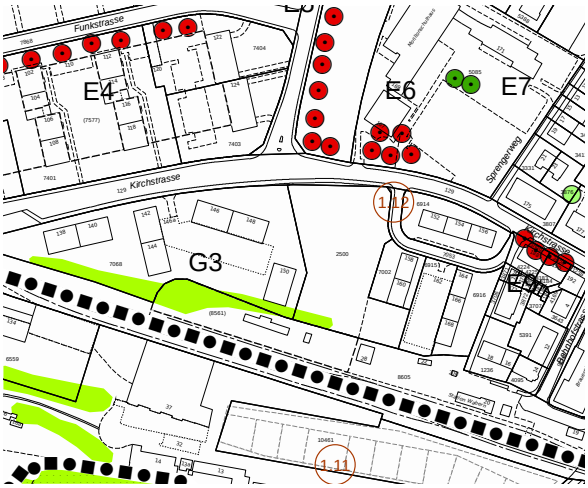
Schutzplan Naturobjekte

Im *Schutzplan Naturobjekte* sind im Planungsperimeter mehrere schützenswerte bzw. erhaltenswerte Objekte enthalten. Die geschützte Hecke im westlichen Bereich des Planungsperimeters kann nur entfernt werden, wenn für einen gleichwertigen Ersatz an anderer Stelle oder eine ökologische Aufwertung gesorgt wird.

Die Bauten an der Kreuzung Kirchstrasse /Bahnhofstrasse (Blockrandansatz „Aegerter) sind im kantonalen Bauinventar als erhaltenswert (Zuständigkeitsbereich Gemeinde) aufgeführt. Sie sind in ihrem äusseren Bestand und mit ihren Raumstrukturen zu bewahren.

Einen noch stärkeren Schutz durch das kantonale Bauinventar geniessen die beiden K-Objekte (Zuständigkeitsbereich der kantonalen Denkmalpflege KDP) am Ostrand des Planungsperimeters: Der Wabernstock und die alte Brauereiwirtschaft. Diese dürfen nicht abgebrochen werden und innere Bauteile, Raumstrukturen und feste Ausstattungen sind ihrer Bedeutung entsprechend zu erhalten.

Die *Gefahrenkarte* weist für den Planungsperimeter im Westen keine Gefährdung aus. Der östliche Bereich ab Höhe Sprengerweg bis Dorfstrasse weist eine geringe Gefährdung aus, welche für sensible (z.B. Spitäler, Kläranlagen) Bauvorhaben speziell zu berücksichtigen ist.



Einzel-/Laubbaum Kategorie I (E)
Hecke, Feld- und Ufergehölz (G)
Grenze der Teilräume
5.4 Nummer der Teilräume

Abbildung 14: Auszug Schutzplan Naturobjekte

Schützenswertes Objekt
Erhaltenswertes Objekt

Abbildung 15: Auszug Schutzplan Bauten

1.5 Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde

Die vom Kanton genehmigte Fassung des kommunalen Richtplans Raumentwicklung Gesamtgemeinde (RP REGG) setzt die Eckpfeiler der Entwicklungsstrategie der Gemeinde Köniz behördenverbindlich fest. Der RP REGG definiert unter anderem, dass die Gemeinde bis 2030 ein moderates Bevölkerungswachstum um plus 2'500 EinwohnerInnen und einen Zuwachs um 1'600 bis 3'000 Arbeitsplätzen anstrebt. Als zentrale Strategie wird die Innenentwicklung definiert, d.h. eine bauliche Entwicklung innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes, wo die nötige Infrastruktur bereits besteht. Durch diesen Schwerpunkt sollen das angestrebte Wachstum nachhaltig gestaltet und die wertvollen Grünräume ausserhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen vom Siedlungsdruck entlastet werden.

Teilbereich Siedlung

Die konkreten Entwicklungsabsichten der Gemeinde im Bereich Areal Station Wabern sind in Massnahmenblatt S3-02-01 des RP REGG behördenverbindlich festgehalten. Die dort ausformulierten übergeordneten Zielsetzungen im Bereich Siedlung lauten:

Das Areal Bahnhof Wabern ist gestalterisch aufgewertet, erfüllt die hohen Anforderungen in Bezug auf Nutzung, Verkehr und Städtebau und fügt sich optimal in die bestehende städtebauliche Situation ein.

Die Identität des Ortszentrums Wabern wird aufgewertet und gestärkt.

Das Areal der Zone für Sport- und Freizeitanlagen ZSF Nr. 2/61 wird der zentralen Lage gerecht und einer neuen Nutzung mit dem Ort entsprechender Dichte zugeführt.

Teilbereich motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die im RP REGG vorgesehene Sanierung der Dorf- und Kirchstrasse konnte im Sommer 2017 abgeschlossen werden. Im Rahmen des umfassenden Sanierungsprojekts wurden unter anderem folgende Punkte umgesetzt:

- Erlass einer Tempo-30-Zone im Abschnitt Bondelistrasse bis Dorfstrasse (Wabernstock);
- Erlass einer Begegnungszone (max. 20 km/h) ab Wabernstock bis zur Talstation der Gurtenbahn;
- Reduzierung der Belastung durch den Strassenlärm mittels Temporeduktion;
- Erhöhung Komfort und die Sicherheit für den Langsamverkehr;
- Der Strassenraum und das Ortsbild werden gestalterisch aufgewertet;
- Die Strassenraumgestaltung nimmt Bezug auf die Nutzungen angrenzender Liegenschaften;
- Die Wohn- und Aufenthaltsqualität wird durch die Aufwertung des Strassenraums erhöht.

Mit der Sanierung und Umgestaltung der Dorf- und Kirchstrasse erfährt das Areal Station Wabern bereits eine gestalterische und funktionale Aufwertung. Das Projekt „Sanierung Kirch- und Dorfstrasse" und der vorliegende Masterplan sind aufeinander abgestimmt und koordiniert.

Teilbereich öffentlicher Verkehr (ÖV)

Eine Erschliessung des Stationsareals durch den Ortsbus ist im RP REGG nicht vorgesehen. Mit der Sanierung der Dorf- und Kirchstrasse soll die Verbindung zwischen der Tramstation ‚Gurtenbahn' an der Seftigenstrasse und der Talstation Gurtenbahn aufgewertet werden.

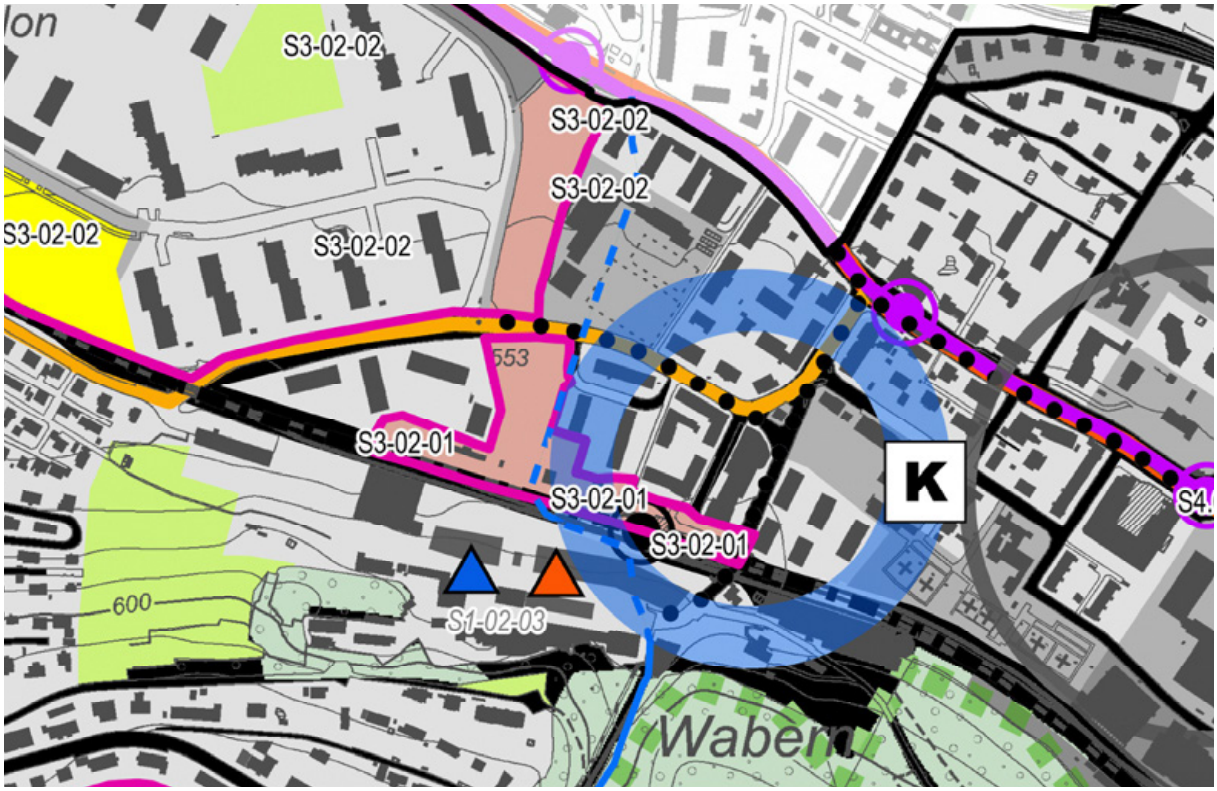


Abbildung 16: Auszug Raumentwicklungsplan REP (2014)

Legende

RET²

Siedlung / Zentrenstruktur

- Rechtsgültige Bauzonen Grundnutzung Wohnen / Gemischt
- Rechtsgültige Bauzonen übrige Bauzonen (ZöN, ZSF, UeO, ZPP)
- Rechtsgültige Bauzonen Grundnutzung Arbeiten
- S1 Prioritärer Wohnschwerpunkt / Arbeitsschwerpunkt
- S2 Siedlungserweiterungsgebiet Wohnen / Arbeiten / Zone für öffentliche Nutzung (ZöN)
- S3 Interventionsgebiet Siedlung, angestrebte Nutzung: Wohnzone / Arbeitszone, gemischte Z. / Landwirtschaftszone, übrige Zonen / Grünzone
- S4 Zentrenstruktur:
  - Gemeindezentrum
  - Ortsteilzentrum
  - Versorgungsstützpunkt
- S5 Einkaufsstandort von regionaler Bedeutung (bestehend / geplant)
- S6 Raumprägende Grünstrukturen
- S7 Langfristige Siedlungsbegrenzung

Natur, Landschaft und Erholung

- Wald
- N1 Gewässer:
  - Gewässer (offen)
  - Gewässer (eingedolt / auszudolen)
- N3 Interventionsraum Landschaft (Nummerierung der Teilräume siehe Schema)
- N4 Grünes Band
- N5 Freizeit, Sport, Kultur, Naherholung:
  - Standort oder Anlage von regionaler Bedeutung (bestehend/geplant)
  - Rastplatz (bestehend/geplant)
  - Kinderspielplatz Unterhalt Gemeinde bestehend / geplant
  - Kinderspielplatz Unterhalt Dritte bestehend / geplant
  - Topographische Aussichtspunkte

Verkehr ³

- V1 Hochleistungsstrasse bestehend
  - Hauptverkehrsstrasse bestehend / geplant
- V2 Strassenraumgestaltung
- V3 Verbindungsstrasse
- V4 Öffentlicher Verkehr:
  - Bahnlinie mit Haltestelle (bestehend / Haltestelle geplant)
  - Tramlinie mit Haltestelle (bestehend / geplant)
- V5 Umsteigeknoten (bestehend / geplant)

Teilbereich Langsamverkehr (LV)

In den Teilbereichen Fuss- und Veloverkehr sieht der RP REGG eine umfassende Vernetzung des Areals mit den umliegenden Quartieren vor. Das heute sehr kleine Einzugsgebiet der Station soll um Teile der Überbauung Morillongut und der Gartenstadt Gurtenbühl erweitert werden. Die beiden Zugänge im Osten (Bahnhofstrasse / Dorfstrasse für Fuss- und Veloverkehr, Brücke Dorfstrasse für Fussverkehr) sollen deshalb mit zusätzlichen Erschliessungswegen für den Langsamverkehr ergänzt werden:

- aus nördlicher Richtung über die Parzelle 2500 (ZSF);
- aus westlicher Richtung entlang der BLS-Linie (Nordseite).

Für den Fussverkehr soll gemäss Richtplan zudem eine Sicherung der Verbindung auf der Südseite der BLS-Linie geprüft werden. Diese führt aus Richtung Gurtenbühl / BLS-Unterführung auf Gleisniveau zur Überbauung „Quellfrisch". Die bereits gebaute Treppe zum Hof der Überbauung „Quellfrisch" wurde als direkte Verbindung zur Station Wabern konzipiert. Die Lage der Personenunterführung muss darauf abgestimmt werden.

V8 Langsamverkehr:

- Fussweg bestehend
- Fussweg bestehend zu verbessern
- Fussweg geplant
- Punktuelle Massnahme gemäss Langsamverkehrskonzept
- Strecken-Massnahme gemäss Langsamverkehrskonzept
- Wanderweg (Zielzustand)
- Route SchweizMobil (Wanderland)
- Vxx-xx-xx Verweis auf Massnahmeblatt

V4 Öffentlicher Verkehr:

- ÖV Haltestelle

Natur, Landschaft und Erholung

- Wald
- Gewässer (offen)

N5 Freizeit, Sport, Kultur, Naherholung:

- S Schule / Kindergarten / Heim
- K/K Kinderspielplatz bestehend / geplant
- Hauptverbindungen bestehend
- Hauptverbindungen bestehend zu verbessern
- Hauptverbindungen geplant
- Nebenverbindungen bestehend
- Nebenverbindungen bestehend zu verbessern
- Nebenverbindungen geplant
- Punktuelle Massnahme gemäss Langsamverkehrskonzept
- Strecken-Massnahme gemäss Langsamverkehrskonzept
- Velo Velo Veloabstellplätze bestehend / geplant

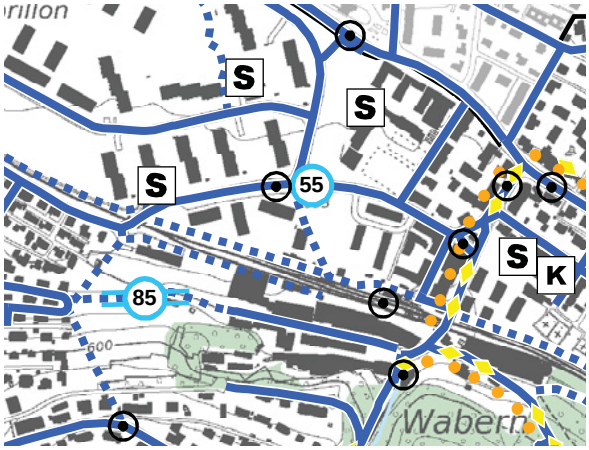


Abbildung 17: RP REGG: Teilplan Fussverkehr (2014)

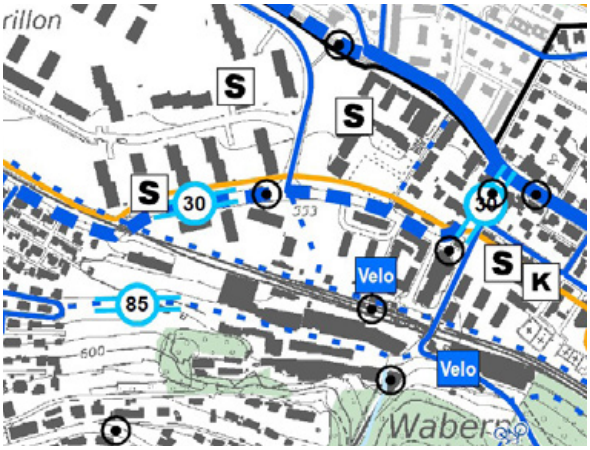


Abbildung 18: RP REGG: Teilplan Veloverkehr (2014)

2 Vorgehen

Der Masterplan wurde in drei Phasen erarbeitet:

Die *Phase I (Entwurf)* beinhaltet Bestandesaufnahme, Analyse und Konzeptskizzen sowie einen Lösungsfächer. Die Bewertung der erarbeiteten Varianten des Lösungsfächers führt zu einem Zwischenresultat, welches Auskunft über den städtebaulichen Lösungsansatz und über die bestmögliche Bahnhoferschliessung gibt.

Als *Phase II (Grundeigentümergespräche)* erfolgte die Festigung des Konzepts aus der Phase I mit den planungsauslösenden Grundeigentümern in drei Grundeigentümergesprächen. Das konsolidierte Konzept enthält die in den Stellungnahmen geäusserten Haltungen der Grundeigentümer.

Als P*hase III (Konsolidierung & Fertigstellung)* erfolgte die Ausarbeitung des definitiven Masterplans aufgrund der Resultate des partizipativen Planungsprozesses. Der definitive Masterplan dient als Grundlage für die Ausarbeitung einer Zone mit Planungspflicht (ZPP) und eines Bebauungs- und Erschliessungskonzepts (BEK).

Nach Abschluss dieser drei Phasen gelangen die Zone mit Planungspflicht und das Bebauungs- und Erschliessungskonzept für die Gemeindeverwaltung in das ordentliche Planerlassverfahren mit öffentlicher Mitwirkung und Vorprüfung durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR). Danach erfolgt für die ZPP die öffentliche Auflage mit Einsprachemöglichkeit.

Die ZPP wird durch die Stimmberechtigten erlassen, das Bebauungs- und Erschliessungskonzept durch den Gemeinderat.

2.1 Phase I: Entwurf

Der Gemeinderat beauftragte die Planungsabteilung Ende 2012 mit der Erarbeitung eines Masterplans für das Areal Station Wabern. Für die Erarbeitung der massgebenden Inhalte des Masterplans wurde für die Phasen I bis III ein erfahrenes Planerteam beauftragt:

- Jürg Stettler, Dipl. arch. ETH/SIA, Locco Planergemeinschaft, Kollerweg 9, 3006 Bern
- Denise Roth, Raumplanerin FSU, Zeltner Ingenieure AG, Dorfstrasse 55, 3123 Belp
- Markus Steiner, Landschaftsarchitekt BSLA landplan AG, Bächelmatt 49, 3127 Lohnstorf

Der Bericht der Phase I lag im Frühjahr 2013 vor und enthält Bestandesanalysen und Lösungsfächer zu den Elementen Städtebau, Verkehrserschliessung und Freiraum / Grünraum. Basierend auf dem Bericht und den Empfehlungen des Planerteams entschied der Gemeinderat die Arealentwicklung auf der Grundlage der Variante *‚Aussenperron alte Brücke'* weiterzuverfolgen.

2.2 Phase II: Grundeigentümergespräche

In Phase II organisierte die Planungsabteilung Köniz (PLAK) in Zusammenarbeit mit den Abteilungen Verkehr und Unterhalt (AVU) sowie Umwelt und Landschaft (AUL) drei Workshops mit den aus planerischer Sicht, massgebenden Grundeigentümern. Folgende Parteien wurden zu den Workshops eingeladen:

1. BLS Netz AG
2. Gurtenbahn Bern AG
3. Eigentümerschaft Parzelle 2500 (ZSF)
4. Eigentümerschaft Brauereiareal „Quellfrisch"
5. Eigentümerschaft Alte Brauereiwirtschaft
6. Eigentümerschaft Kirchstrasse 130-136

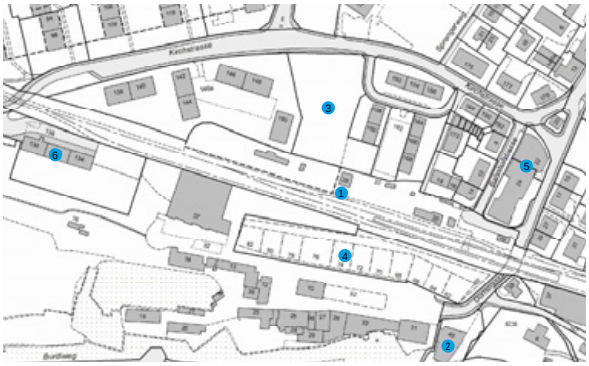


Abbildung 19: Massgebende Parteien

Die vom Planerteam in Phase I erarbeiteten Bestvarianten dienten als Diskussionsgrundlage.

Die Workshops fanden am 13. Juni, 2. Juli und 22. August 2013 im Gemeindehaus Bläuacker statt und verliefen in einer konstruktiven Atmosphäre. Im September 2013 verfassten die eingeladenen Parteien ihre schriftlichen Schluss-Stellungnahmen.

2.4 Phase III: Konsolidierung und Fertigstellung

Die dritte und letzte Phase diente der Abstimmung der Planung mit den Stellungnahmen aus den Grundeigenttümergesprächen, der verwaltungsinternen Konsolidierung, der Abtimmungen mit weiteren Betroffenen (insbesondere Werkseigentümern) sowie für erste Kontakte mit betroffenen Leisten und allen im Perimter liegenden GrundeigentümerInnen.

Nach Konsolidierung des Masterplans wird dieser vom Gemeinderat als Grundlage zur Ausarbeitung des für die Gemeindeverwaltung verbindliche Bebauungs- und Erschliessungskonzept sowie einer Zone mit Planungspflicht beschlossen.

Dabei werden die aus Sicht der Gemeinde zwingend einzuhaltenden Eckpunkte der Planung in der grundeigentümerverbindlichen Zone mit Planungspflicht ZPP 2/4 „Wabern Station" aufgenommen.

Das für die Gemeindeverwaltung verbindliche Bebauungs- und Erschliessungskonzept dient dabei als Vorgabe und Hilfe bei der Umsetzung der Zone mit Planungspflicht in einer Überbauungsordnung oder einzelnen Teil-Überbauungsordnungen.

2.3 Zeitplan

Masterplan

Phase I	Dezember 2012 – Mai 2013
Phase II	Juni – September 2013
Phase III	Oktober 2013 – April 2015

Doppelspurausbau BLS

Projektierung	März 2015 – März 2016
Plangenehmigungsverfahren	April 2016 – Okt. 2017
Voraussichtlicher Baubeginn	April 2018

Änderung der baurechtlichen Grundordnung

Öffentliche Mitwirkung	1. Semester 2018
Volksabstimmung	Ende 2019
Frühester Baubeginn	2020

3 Bestandesaufnahme und Analyse

3.1 Städtebau

Bestandesaufnahme

Das Areal ‚Station Wabern‘ wird geprägt vom Aufeinanderprallen unterschiedlicher Nutzungen und Bebauungsmuster in unterschiedlichen Massstäben. Der Perimeter grenzt

- im Norden an die Hochhaus-Überbauung Morillongut mit ihrem Abstandsgrün,
- sowie an das Schulareal Morillon,
- im Westen an das stark durchgrünte Einfamilienhausquartier Gurtenbühl,
- und im Süden an die prägenden Industrie- und Wohnbauten des Areals der ehemaligen Gurtenbrauerei.

Diese unterschiedlichen Siedlungsmuster stossen auf den historischen Dorfkern. Der Kern des Betrachtungsperimeters besteht aus einer Blockrandbebauung in sehr hoher Qualität, welche sich in Richtung Köniz sukzessive auflöst.

Das Stationsareal ist heute mit einigen Güterschuppen und dem Stationsgebäude bebaut und stellt eine ungenutzte Brache dar.

Es liegen jedoch auch Einzelbauten mit hoher architektonischer Qualität und unterschiedlicher Prägung vor:

- Reiheneinfamilienhäuser Sprengerweg (Wohnen am Stadtrand)
- Blockrand „Aegerter“ (innerstädtische Typologie)
- Wabernstock und Sahlihaus (verbliebene bäuerliche Bauten)
- Brauereiwirtschaft
- Talstation Gurtenbahn (60er Jahre Architektur)

- Stark durchgrüntes Einfamilienhausquartier
- Strassenraumdefinierende Bebauung
- Grossformen
- Hochhausstruktur
- Ansatz Blockrandbebauung
- Zeilenbebauung ohne Bezug zur Strasse
- Denkmalpflegerisch wertvolle Bausubstanz
- Öffentliche Bauten

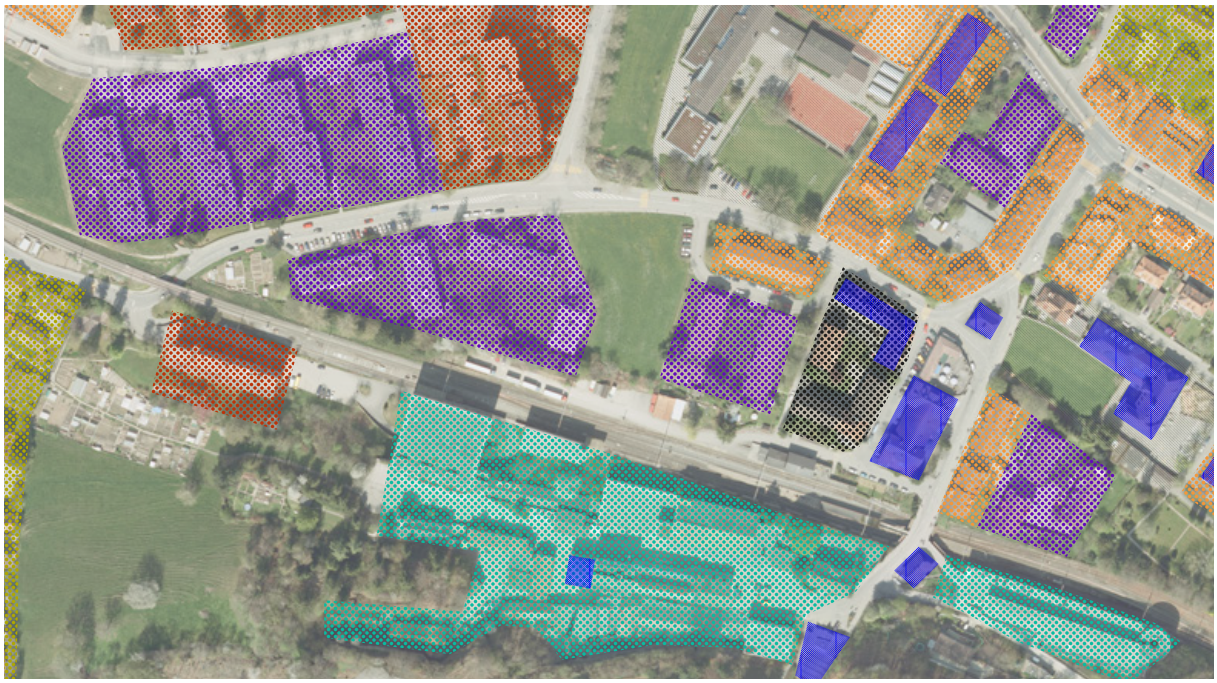


Abbildung 20: Städtebauliche Typologien im Betrachtungsperimeter

Potenzial- und Defizitanalyse

+ Grosszügige Brachflächen ermöglichen eine grosszügige Intervention und 1. Bauetappe.

+ Städtebaulich und architektonisch sind hohe Qualitäten auf kleinem Raum vorhanden.

+ Teilweise sind urbane Siedlungsansätze vorhanden

- Homogene Wohnquartiere in Agglomerationsarchitektur dominieren das Umfeld.

- Insgesamt fehlt es dem Bearbeitungsperimeter an Urbanität aufgrund der starken Unternutzung und der nicht strassenraumbezogenen Bebauung.

Fazit

Mit der Arealentwicklung soll mittels Ergänzung und Erneuerung ein urbanes Quartier geschaffen werden.

Die heutigen Brachflächen sollen qualitativ, mit angemessener Dichte in Wert gesetzt werden und zur Siedlungsentwicklung nach Innen beitragen.

3.2 Nutzung

Bestandesaufnahme

Der Betrachtungsperimeter umfasst den historischen Kern von Wabern. Dieser ist, entlang der Dorfstrasse, auch an der Nutzung noch ablesbar. In diesem Bereich dominieren Wohnbauten mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen. Der alte Dorfkern schliesst nahtlos an das neue Zentrum entlang der Seftigenstrasse an.

Im Areal der ehemaligen Gurtenbrauerei (Quellfrisch) konnte sich bereits nach kurzer Zeit ein kleiner Gewerbeanteil etablieren, welcher stetig zunimmt.

Daneben sorgen die beiden Kulturbetriebe „Heitere Fahne“ und „Sahlihuus“, die Schulanlagen Morillon und Dorfschulhaus, die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten und die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr für ein attraktives Zentrum und Wohnumfeld.

Die Umsteigebeziehung zwischen Tram / S-Bahn und der Gurtenbahn trägt zum nötigen Publikumsverkehr bei.

- Infrastrukturbauten
- EG publikumsorientiert, OG‘s Wohnen
- Wohnen
- Gewerbe
- Öffentliche Nutzung
- Kirche
- Restaurant
- Kulturbetrieb
- Kindertagesstätte
- Parkhaus
- Tankstelle
- Bank

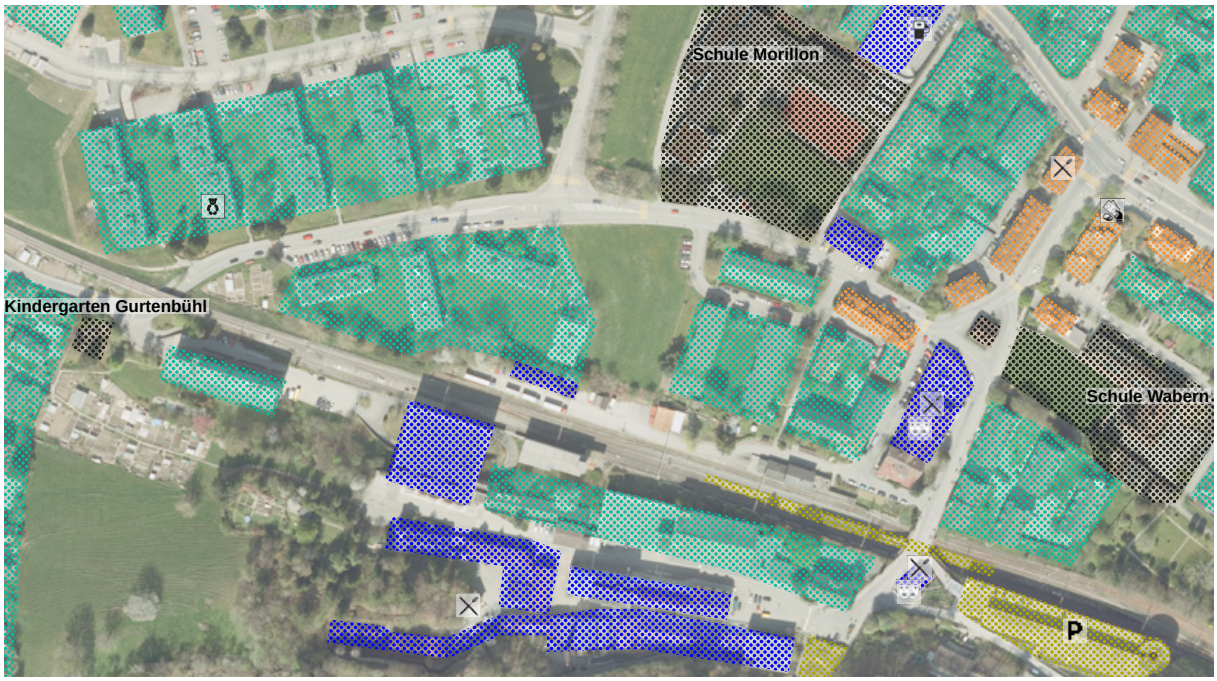


Abbildung 21: Nutzng und Dienstleistungsangebote im Betrachtungsperimeter

Potenzial- und Defizitanalyse

+ Im Betrachtungsperimeter besteht ein hoher Anteil an öffentlichen Nutzungen (Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätte)

+ Die Versorgung mit Zentrumsnutzungen und kulturellen Angeboten ist gut.

+ Ein gastronomisches Grundangebot ist vorhanden.

+ Das Brauereiareal entwickelt sich zu einem gut durchmischten Areal.

- Die Parzelle Nr. 2500 stellt eine Nutzungsbrache an gut erschlossener Lage dar.

- Das Stationsareal ist ungenutzt, schlecht erschlossen und schlecht einsehbar. An publikumsbezogenen Nutzungen fehlt es völlig.

- Im Perimeter dominiert homogene Wohnnutzung, resp. die Nutzungsdurchmischung ist für diese Lage unterdurchschnittlich.

- Die gastronomischen Angebote sind zeitlich stark eingeschränkt.

Fazit

Die Parzelle Nr. 2500 und das BLS-Areal sollen einer heterogenen Überbauung zugeführt werden.

Mit der Arealentwicklung soll die Nutzungsdurchmischung gefördert werden und ein urbanes Quartier entstehen.

3.3 Freiraum

Bestandesaufnahme

Im Betrachtungsperimeter dominieren private und halböffentliche Freiräume. Städtische, öffentliche Freiräume bestehen nur im Umfeld von öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Kirche). Das Areal schliesst jedoch fast unmittelbar ans Naherholungsgebiet Gurten an.

Potenzial- und Defizitanalyse

+ Die Nähe zum Naherholungsgebiet Gurten wirkt sich positiv auf das Wohnumfeld aus.

+ Im Morillongut wird langfristig ein öffentlicher Grünraum entstehen.

+ Die Versorgung mit privaten/halböffentlichen Freiräumen ist gut.

+ Die Seftigenstrasse als Achse des öffentlichen Freiraums in Wabern weist trotz dem erheblichen Verkehrsaufkommen eine Aufenthaltsqualität auf.

- Der öffentliche Freiraum der Brache rund um die S-Bahnstation ist nicht zugänglich, ohne soziale Kontrolle und ungestaltet.

- In Wabern besteht tendenziell ein Defizit an urbanen, öffentlichen Freiräumen.

Fazit

Es sollen private, halböffentliche sowie öffentlichen-Freiräume von hoher Qualität geschaffen werden. Insbesondere soll der öffentliche Raum rund um die S-Bahnstation attraktiver gestaltet werden.

Private Freiräume
Halböffentliche Freiräume
Öffentliche Freiräume

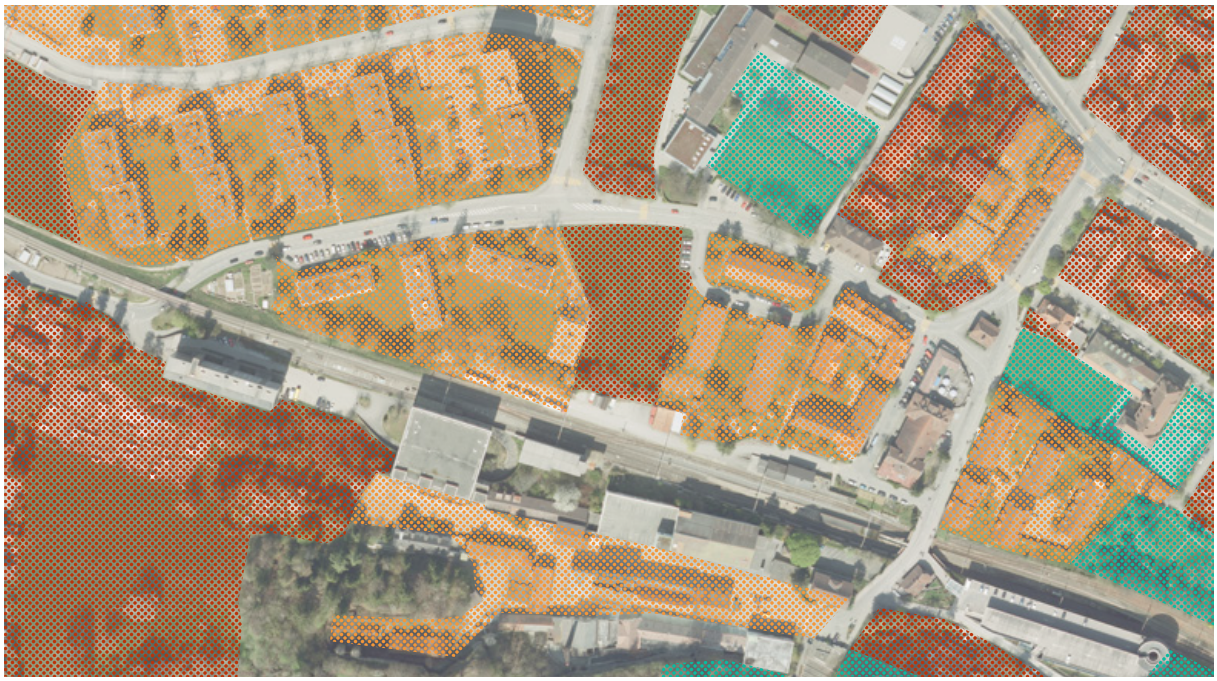


Abbildung 22: Freiraumangebot im Betrachtungsperimeter

3.4 Motorisierter Individualverkehr

Bestandesaufnahme

Die Seftigenstrasse, Einfallsachse Gürbetal – Bern, stellt das Rückgrat der Netzerschliessung von Wabern dar und ist mit ca. 20'000 Fahrzeugen pro Tag die am stärksten belastete Strasse der Gemeinde. Die Dorf- / Kirchstrasse ist für die Gemeinde Köniz eine wichtige ortsteilverbindende Strasse (Wabern - Liebefeld - Köniz). Sie weist einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 6'400 Fahrzeugen auf. Die Dorfstrasse verbindet die Seftigenstrasse mit der Gurtenbahn-Talstation / Brauereiareal und ist als Sackgasse ausgestaltet. Die grosszügig dimensionierte Bondelistrasse verbindet die Seftigenstrasse vom Knoten Ambassador mit der Kirchstrasse und stellt die Erschliessung des Morillonguts dar. Die Strukturen machen ablesbar, dass in diesem Raum einst ein Trasse für die Umfahrung von Wabern und Kehrsatz angedacht war.

Potenzial- und Defizitanalyse

+ Mit der unbebauten Parzelle Nr. 2500 besteht heute das Potenzial für eine sinnvolle Erschliessung des Stationsareals.

- Die Bahnhofstrasse hat nicht den Charakter und auch nicht die Funktion einer Stationserschliessung, sondern eher einer untergeordneten Quartiererschliessung.

- Der Mäander der Kirchstrasse, welcher um ein einzelnes Gebäude (Nr. 152 bis 156) führt, stellt eine überdimensionierte und unwirtschaftliche Erschliessung dar.

Fazit

Mit der Planung soll eine nutzergerechte, nachvollziehbare Stationserschliessung mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

- Hauptstrasse (Kanton)
- Sammelstrasse (Gemeinde)
- Erschliessungsstrasse
- P Parkhaus

Abbildung 23: Angebot für den motorisierten Individualverkehr im Betrachtungsperimeter

3.5 Öffentlicher Verkehr

Bestandesaufnahme

Das Areal Station Wabern liegt in einem dichten Netz von öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Tram, Bus, Gurtenbahn).

Das Tram Nr. 9 mit der Endstation in Wabern bedient direkt am Knoten Dorf- / Seftigenstrasse die gut frequentierte Haltestelle „Gurtenbahn". Die Tramlinie führt in ca. 9 Min zum Bahnhof Bern. Je nach Zielort am Bahnhof muss noch der Fussweg aufgerechnet werden. Die Haltestelle Sandrain ist für das Morillon- und Sandrainquartier von Bedeutung.

Die Linie des Ortsbus Nr. 29 Niederwangen-Wabern-Lindenweg verläuft via Kirch-/ Dorfstrasse und hat hinter dem Wabernstock eine Wendemöglichkeit, die dem Wenden der Verdichtungskurse dient. Der Ortsbus verbindet als Tangentiallinie Niederwangen mit Köniz / Liebefeld und Wabern.

Das Trasse der S-Bahn liegt am Hangfuss des Gurtens und schneidet sehr markant ins Gelände ein. Die Haltestelle ist heute via Brückenabgang der Dorfstrasse oder Unterführung beim Stationsgebäude erreichbar. Die Fahrzeit Wabern – Bahnhof Bern beträgt je nach S-Bahn-Linie 9 bis 11 Minuten. Je nach Zielort am Bahnhof Bern muss analog dem Tram der Fussweg aufgerechnet werden.

Oberhalb der Bahnlinie liegt die Talstation der Gurten bahn. Die Gurtenbahn befördert jährlich rund 900'000 Personen ins Naherholungsgebiet auf den Berner Hausberg.

S-Bahn
Tram
Bus
Standseilbahn
Haltestelle

Abbildung 24: Angebot des öffentlichen Verkehrs im Betrachtungsperimeter

Potenzial- und Defizitanalyse

+ Die Umsteigebeziehung zwischen Tram und Gurtenbahn sorgt für eine Belebung der Dorfstrasse, insbesondere auch zu Randzeiten.

+ Es ist damit zu rechnen, dass mit den Arealentwicklungen „Quellfrisch", Morillon und Bahnhof Wabern neue Bedürfnisse von Fernverkehrspendlern geschaffen werden, die den direkten Zugang zur S-Bahn suchen.

- Die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sind ungenügend (z.B. keine direkte Busanbindung an die S-Bahnstation).

- Die Zugänge zur S-Bahnstation sind nicht wintersicher und nicht behindertengerecht ausgestaltet.

Fazit

Im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau sollen behindertengerechte Zugänge zur S-Bahnstation und zur Gurtenbahn geschaffen werden.

Mit der Planung soll die Möglichkeit geschaffen werden die Bushaltestelle direkt an der S-Bahnstation zu realisieren.

3.6 Langsamverkehr

Bestandesaufnahme

Die Verbindungen und Schulwege ins Morillon- und Dorfschulhaus verlaufen heute entlang der Kirch- und Dorfstrasse. Die Dorfstrasse ist eine wichtige Verbindung zu den Naherholungsräumen Gurten und Aare. Das Stationsareal bildet eine Sackgasse und ist für alle Verkehrsteilnehmer nur über die Bahnhofstrasse oder den Brückenabgang ab Dorfstrasse erreichbar.

Die Kirchstrasse / Dorfstrasse ist Teil der regionalen Veloroute 74 Gürbe – Sense. Auf der Seftigenstrasse verläuft die nationale Veloroute Nr. 8 (Etappe 3 Spiez – Bern)

Potenzial- und Defizitanalyse

+ Mit der unbebauten Parzelle Nr. 2500 besteht heute das Potenzial für eine sinnvolle Erschliessung des Stationsareals.

- Das Areal ist für den Langsamverkehr praktisch nicht durchlässig. Die Hauptverbindungen führen um das Areal herum.

- Die Dorfstrasse weist ein sehr starkes Längsgefälle auf (bis zu 12%) und ist somit nicht vollständig behindertengängig.

- Es fehlt an einem direkten Stationszugang aus dem Gurtenbühlquartier.

Fazit

Mit der Planung soll die Anbindung der Station für den Langsamverkehr und die Durchlässigkeit des Areals allgemein verbessert werden. Insbesondere sollen das Morillongut und das Gurtenbühl besser an die S-Bahnstation angebunden werden.

Veloroute
Gehwege
Privatweg
Zugang Schule
Öffentlicher Veloabstellplatz

Abbildung 25: Angebot des Langsamverkehrs im Betrachtungsperimeter

4 Zielsetzung Masterplan

Das Areal ‚Station Wabern' liegt im Schwerpunkt des alten Dorfkerns von Wabern und soll sich mit einer optimal gelegten, ergänzenden Struktur mit den angrenzenden Quartieren vernetzen. Mit dem projektierten Bahnhofumbau, einer guten Langsamverkehrsvernetzung und einer auf die städtebauliche Entwicklung angelegte Erschliessung, hat das Areal grosses Potential sich zu einem wichtigen Teil von Wabern zu entwickeln.

Städtebau

- Die neue Bebauung verbindet die unterschiedlichen Bebauungsmuster und Massstäbe zu einem neuen Bahnhofquartier.
- Die neue Bebauung vermittelt durch seine Gestaltung eine hohe lokale Identität und eine eigene städtebauliche Qualität.
- Die Überbauung weist eine hohe innere Qualität auf. Insbesondere tragen die Aussenräume und die inneren Gebäudeerschliessungen zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei.
- Die bestehenden, stark prägenden, städtischen Blockrandstrukturen werden erhalten und weiterentwickelt.

Nutzung

- Die vielfältigen Nutzungen schaffen in Wabern eine neues Zentrum mit einer eigenen Ausstrahlung.
- Das Areal weist eine gemischte Nutzung mit Priorität Wohnnutzung im städtischen Kontext auf.

Grünraum / Freiraum

- Der öffentliche Raum wird mit den vorhandenen und neuen Passantenströmen belebt. Der Bahnhofplatz ist ein attraktiver Zugang zum ÖV mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Die Übergänge von öffentlichen, halbprivaten und privaten Räumen sind klar und funktional gestaltet.

Verkehr

- Die Erschliessungen orientieren sich am städtebaulichen Muster. Die Verkehrsströme werden logisch geführt und tragen der Bedeutung des Ortes als Drehscheibe für den Arbeits- und Naherholungsverkehr Rechnung.
- Die öffentlichen Strassenräume um den Bahnhof, Wabernstock bis zur Gurtenbahn sind im Sinne der Koexistenz mit Tempo 20 gestaltet.
- Das neue Erschliessungsnetz ist wirtschaftlich und benötigt so wenig Strassenfläche wie möglich.
- Die Durchlässigkeit für den Langsamverkehr ist verbessert.
- Lücken im Langsamverkehrsnetz sind geschlossen (Gurten-Wabern, Quartiere untereinander, Schulen und öffentliche Verkehrsmittel).
- Die Umsteigebeziehungen und die Zugänglichkeit der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel sind verbessert.
- Der Ziel- und Quellverkehr der neuen Bebauung belasten den überlasteten Abschnitt der Kirchstrasse vor der Einmündung in die Seftigenstrasse nicht zusätzlich.
- Neue Car-Abstellplätze (im Zusammenhang mit der Gurtenbahn) sind in das städtebauliche Nutzungskonzept eingeplant.

5 Variantenfächer

5.1 Parzelle Nr. 2500

Als Bestvariante im Bereich der Parzelle 2500 erwies sich Variante S1 (Blockrandbebauung schmal). Die drei Zeilenbauten werden durch eine massstabsgetreue Erweiterung des bestehenden Blockrands („Aegerter") in die Struktur eingebettet. Mit der Fortführung der bestehenden Blockrandbebauung wird eine Fläche freigespielt, welche als Bahnhofplatz mit Baumdach genutzt werden kann. Aussenperrons ersetzen das bestehende Mittelperron. Der motorisierte Individualverkehr und allenfalls der öffentliche Verkehr (Linie 29) können über die verlängerte Bahnhofstrasse an die Station herangeführt werden. Ein neuer Gewerbebau der BLS kommt im westlichen Bereich des Stationsareals zu stehen. Im Quartier dominiert die Wohnnutzung, ergänzt mit gewerblicher Erdgeschossnutzung. Im Innenraum der Bebauung entsteht ein überschaubarer durchgrünter und ruhiger Hof.

Die nicht empfohlene Variante S2 (Blockrandbebauung breit) zieht die Bebauung näher an die Geleise heran und schafft dadurch mehr Wohnraum und einen grösseren Innenhof. Entlang der Bahnlinie entsteht allerdings im Schatten der Überbauung „Quellfrisch" eine wenig attraktive Wohnlage. Der Bahnhofplatz wird in den Bereich des bestehenden Stationsgebäudes verschoben und fällt deutlich kleiner aus. Eine bedeutende Aufwertung des Stationsareals wird verunmöglicht.

Die ebenfalls verworfene Variante S3 (Kammlösung) schafft mit riegelartigen Bauten ein Bebauungsmuster mit wenig Bezug zum Bestand. Die Station bzw. der Bahnhofplatz verliert auch hier an Bedeutung. Die orthogonale Stellung zum Bahnhof hat funktionale Nachteile (z.B. bezüglich Langsamverkehrsverbindungen).

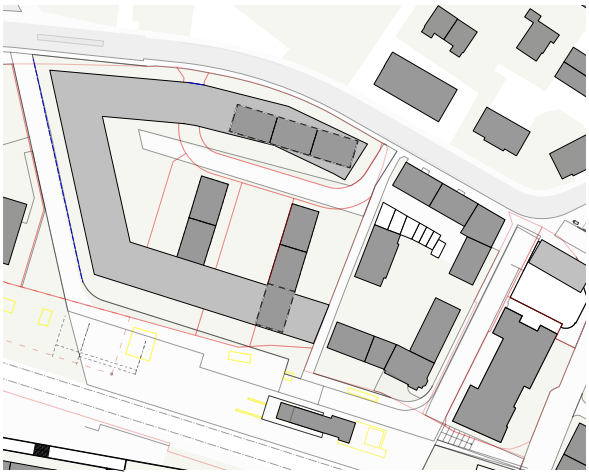


Abbildung 26: Variante S1: Blockrandbebauung schmal

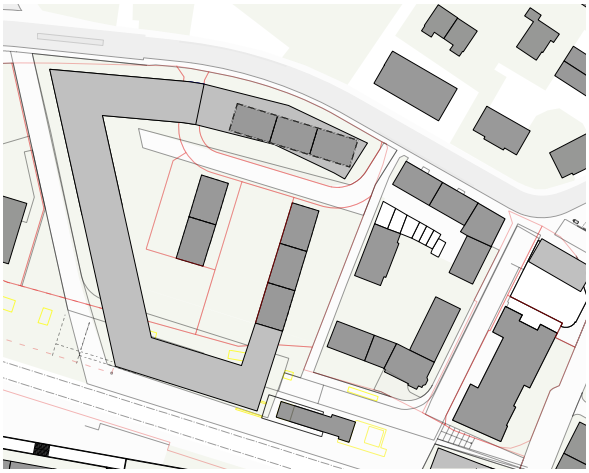


Abbildung 27: Variante S2: Blockrandbebauung breit

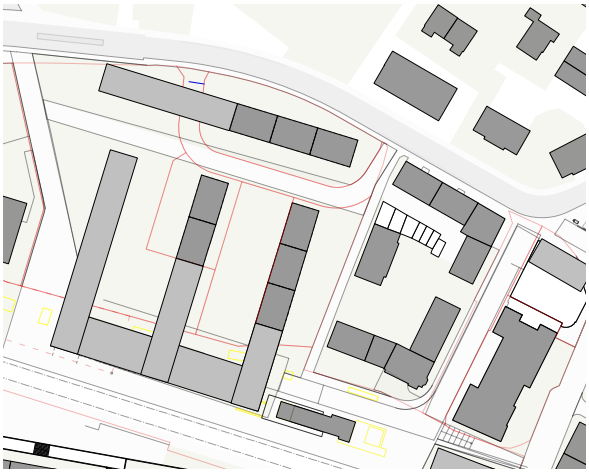


Abbildung 28: Variante S3: Kammlösung

5.2 BLS-Areal

Basierend auf der Bestvariante S1 (Blockrandbebauung schmal) wurden drei Varianten für die Planung des BLS-Gebäudes erarbeitet. Dabei erwies sich die Variante „Baumdach" als Bestvariante bei welcher das BLS-Gebäude an die westliche Grenze des Planungsperimeters verschoben wird. Der Bahnhofplatz bleibt somit unbebaut und wird in seiner Funktion als Verkehrsdrehscheibe und öffentlicher Platz gestärkt.

Die beiden anderen Varianten erwiesen sich sowohl gestalterisch als auch funktional als ungünstig. Geprüft wurde eine Variante mit mehreren gewerblich genutzten Punktbauten sowie ein zeilenartiger Gewerberiegel entlang der Bahnlinie. Das Ziel einer Belebung der öffentlichen Flächen würde in beiden Fällen nicht erreicht, da die Bauten selbst wichtige öffentliche Flächen beanspruchen und den Passantenfluss hemmen. Städtebaulich würde die Situation verklärt und die Zäsur zwischen Bahnareal und Quartier würde verstärkt.

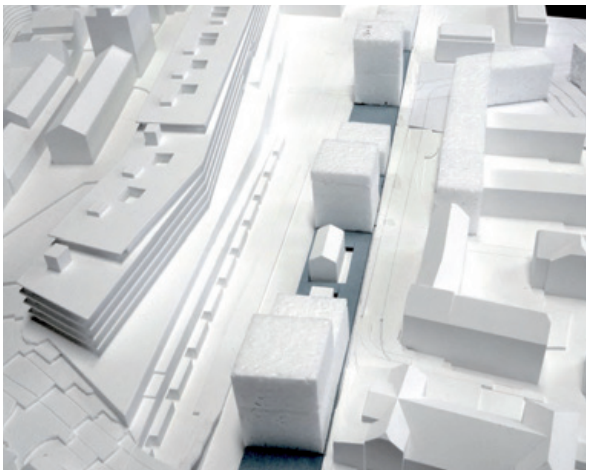


Abbildung 29: Variante B1: Punktbauten

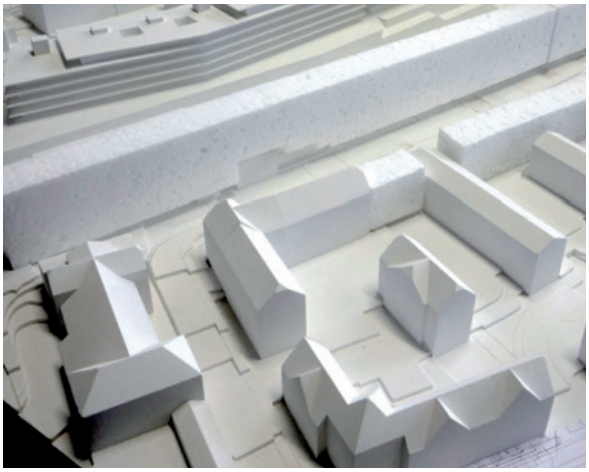


Abbildung 30: Variante B2: Riegel

Abbildung 31: Variante B3: Baumdach

5.3 Exkurs: Variantenprüfung Perronanlagen

Der Doppelspurausbau macht umfassende bauliche Anpassungen der Stationsinfrastruktur notwendig. Das Planerteam prüfte neben der minimalen Anpassung der heute bestehenden Struktur mit Mittelperron auch ein Umstellung auf zwei Aussenperrons sowie den Ersatz der bestehenden Brücke Dorfstrasse (siehe Tabelle).

Ein Brückenersatz müsste nach den heute gültigen Vorschriften ausgelegt werden, was automatisch zu einer deutlichen Vergrösserung der Durchfahrtshöhe für die Bahn und damit zu einer Anhebung der Strassenfahrbahn führen würde. Diese Niveaukorrektur würde beträchtliche Mehrkosten verursachen. Im Bereich der Brücke weist die Dorfstrasse bereits heute ein Längsgefälle von ca. 12 Prozent auf. Für Menschen mit einer Behinderung ist somit der Zugang zur Talstation Gurtenbahn erschwert. Jede Anhebung der Brücke würde die Situation weiter verschlechtern. Damit das Gefälle nicht erhöht wird, müsste die gesamte Dorfstrasse bis zur Einmündung in die Kirchstrasse angehoben werden. Eine solche Massnahme wäre mit grossen Nachteilen für die Liegenschaften unterhalb der Brücke verbunden.

Bezüglich der Perronanordnung wurden sowohl Varianten mit zwei Aussenperrons sowie mit einem Mittelperron analog der heutigen Situation geprüft. Dem Ziel einer verbesserten Anbindung der umliegenden Wohnquartiere entsprachen dabei die Varianten mit Aussenperrons besser. Die heutige Struktur ist stark auf die Anbindung an die Gurtenbahn ausgerichtet. Die Führung des Passantenstroms über Brücke und Unterführung ist umständlich. Zudem entstehen unübersichtliche Bereiche und tote Winkel, welche das Sicherheitsempfinden negativ beeinflussen. Die Varianten mit Aussenperrons überzeugen durch Übersichtlichkeit und einfache Laufwege auf Platzniveau.

Auch aus städtebaulicher Sicht sind Aussenperrons wünschenswert. Aufgrund der reduzierten Breite der Bahninfrastruktur entsteht eine Restfläche die als Bahnhofplatz genutzt werden kann. Der Bahnhofplatz erhält eine städtebauliche Bedeutung und wird durch die Anordnung mit Aussenperrons intensiv über die ganze Länge genutzt. Bei den Varianten mit Mittelperron würde diese kleinere Restfläche fast ausschliesslich als Verkehrsfläche genutzt.

Längerfristig (mit dem Bau der Entflechtung in Holligen) wird auf Rechtsverkehr umgestellt. Damit werden bei der Bestvariante „Aussenperron alte Brücke" von Belp kommende Gurtenbesucher (Fahrtrichtung Bern) über den neuen Bahnhofplatz und die Dorfstrassenbrücke zur Talstation Gurten geführt. In der Gegenrichtung (Fahrtrichtung Belp) gelangen die Gurtenbesucher über eine direkte Treppe (Seite „Quellfrisch") von der Talstation auf das Perron. Die bestehende Brücke und die Stützmauer zum Quellfrischareal bleiben unverändert.

Das Quartier profitiert von der breiten Langsamverkehrserschliessung. Die zwei Bahnhofplätze Nord und Süd werten den Warteraum auf. Neben der Treppe müssen die Perrons nur durch eine Personenunterführung verbunden werden, welche die beiden Plätze in direkten Bezug setzt.

Die BLS als Besitzerin des Stationsareals zeigte sich mit dieser Variante im Grundsatz einverstanden.

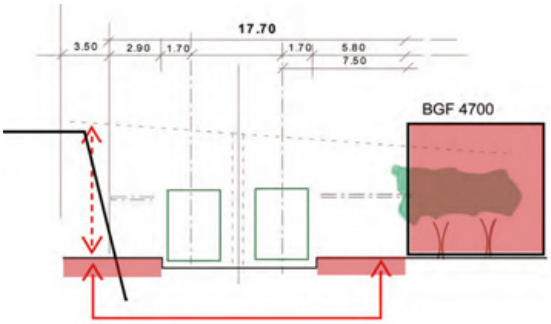


Abbildung 32: Schema Aussenperron

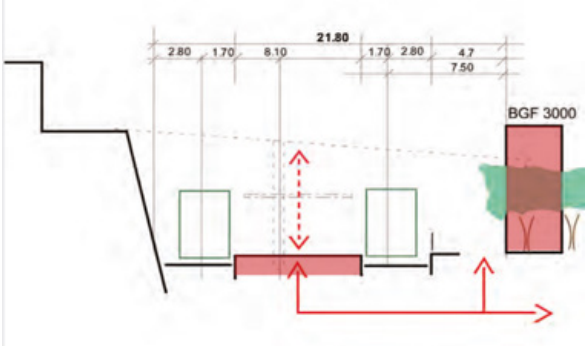


Abbildung 33: Schema Mittelperron

Variante Mittelperron ‚alte' und ‚neue' Dorfstrassen-Brücke

	Variante Perron 1 **Mittelperron alte Brücke**	**Variante Perron 1 *** **Mittelperron neue Brücke**
Breite Bahninfrastruktur	ca. 22 m	ca. 22 m
Nutzung Restfläche BLS	ca. 3'000 m2 BGF	ca. 3'000 m2 BGF
Behindertengerechtigkeit Dorfstrasse und Brücke	nicht gegeben (12%)	nicht gegeben (grösser 12%)
Behindertengerechtigkeit Bahnhofanlage und Bahnhofplatz	gegeben	gegeben
Auswirkungen auf die Liegenschaften unterhalb der Dorfstrassenbrücke	analog heutiger Situation	Zugänglichkeit schlechter
Total Kostenschätzung inkl. MwSt. ±50% (siehe Anhänge)	6.7 Mio. Fr.	9.7 Mio. Fr.
Vernetzung mit Areal	Zwischenraum, Verkehrsraum	Zwischenraum, Verkehrsraum
Charakteristik der Wegverbindungen ab Perron	Die Personen müssen die Personenunterführung nutzen oder gehen direkt auf die Brücke	Die Personen müssen die Personenunterführung nutzen oder gehen direkt auf die Brücke
soziale Sicherheit / Empfinden	unsichere Nischen / Engpässe	unsichere Nischen / Engpässe

Variante Aussenperron ‚alte' und ‚neue' Dorfstrassen-Brücke

	Variante Perron 2 **Aussenperron alte Brücke**	**Variante Perron 3** **Aussenperron neue Brücke**
Breite Bahninfrastruktur	ca. 18 m	ca. 21 m
Nutzung Restfläche BLS	ca. 4'700 m2 BGF	ca. 3'900 m2 BGF
Behindertengerechtigkeit Dorfstrasse und Brücke	nicht gegeben (12%) (auch mit Lift ab Perron nicht lösbar, da das Gefälle bis zur Talstation Gurtenbahn 10% oder grösser ist je nach Abschnitt)	nicht gegeben (grösser 12%)
Behindertengerechtigkeit Bahnhofanlage und Bahnhofplatz	gegeben	gegeben
Auswirkungen auf die Liegenschaften unterhalb der Dorfstrassenbrücke	analog heutiger Situation	Zugänglichkeit schlechter
Total Kostenschätzung inkl. MwSt. ±50% (siehe Anhänge)	5.6 Mio. Fr.	10 Mio. Fr.
Vernetzung mit Areal	Bahnhofplatz entsteht	Bahnhofplatz entsteht
Charakteristik der Wegverbindungen ab Perron	Die Personen bewegen sich hauptsächlich auf Platzniveau	Die Personen bewegen sich hauptsächlich auf Platzniveau
soziale Sicherheit / Empfinden	offene transparente Anlage	offene transparente Anlage

6 Entwurf Masterplan, Zwischenergebnis und Konsolidierung

6.1 Städtebau

Der Masterplan wurde in den drei Phasen kontinuierlich weiterentwicklelt. Im Folgenden werden die Entwicklungschritte zur besseren Verständlichkeit im Bereich Städtebau einzeln dargestellt.

Phase I

Der bestehende Blockrand ‚Aegerter' wird aufgrund seiner hohen städtebaulichen Qualitäten sowie der hohen baulichen Dichte in seinem Bestand belassen und bildet für die nachfolgenden baulichen Entwicklungen des gesamten Areals Station Wabern die konzeptionelle, städtebauliche Grundlage.

Basierend aud der Bestvariante S1 entwickelt eine neue Blockrandbebauung den bestehenden Blockrand ‚Aegerter' sinnvoll weiter und ermöglicht die Einbindung der bestehenden Zeilenbauten. Der neue Blockrand gibt dem Areal Station Wabern den nötigen Handlungsspielraum zur Bildung von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräumen und bindet in Verlängerung der Bondelistrasse die neue Bahnhofstrasse logisch in das Quartiergeviert ein. Diese urbane Bebauung bildet ab Höhe Bondelistrasse den Auftakt zum alten Ortskern von Wabern. Der neue Blockrand wird von der neuen Bahnhofstrasse aus erschlossen und die bestehende Erschliessungsschlaufe der Kirchstrasse wird aufgehoben.

Der Bahnhofplatz mit seinen vielfältigen Nutzungsüberlagerungen ist aufwärtskompatibel und wird zur attraktiven Drehscheibe für den Langsamverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Mit einem Baumdach entlang des Perron-Nord bildet er einen angemessenen Freiraum gegenüber der dominierenden Stützmauer und der Grossform der Überbauung Quellfrisch. Über die neue Personenunterführung sowie einen neuen Personenabgang von der Dorfstrassen-Brücke wird das Perron Süd erschlossen. Die Überbauung des ehemaligen Brauereiareals definiert hier einen Bahnhofplatz Süd, welcher das Quartier Gurtenbühl über eine Langsamverkerhsverbindung über die Parzellen der Liegenschaften Kirchsstrasse 130-136 anbindet.

Das neue BLS-Gebäude im Westen der Station wird über die Nord- und Stirnseite direkt ab der neuen Bahnhofstrasse, resp. dem Bahnhofplatz erschlossen. Das Volumen kann in Assoziation mit den Gewerbebauten im „Quellfrisch" Areal gelesen werden.

Die bestehende Brauereiwirtschaft wird auf Höhe der nördlichen Baulinie des Blockrand ‚Aegerter' verscho-

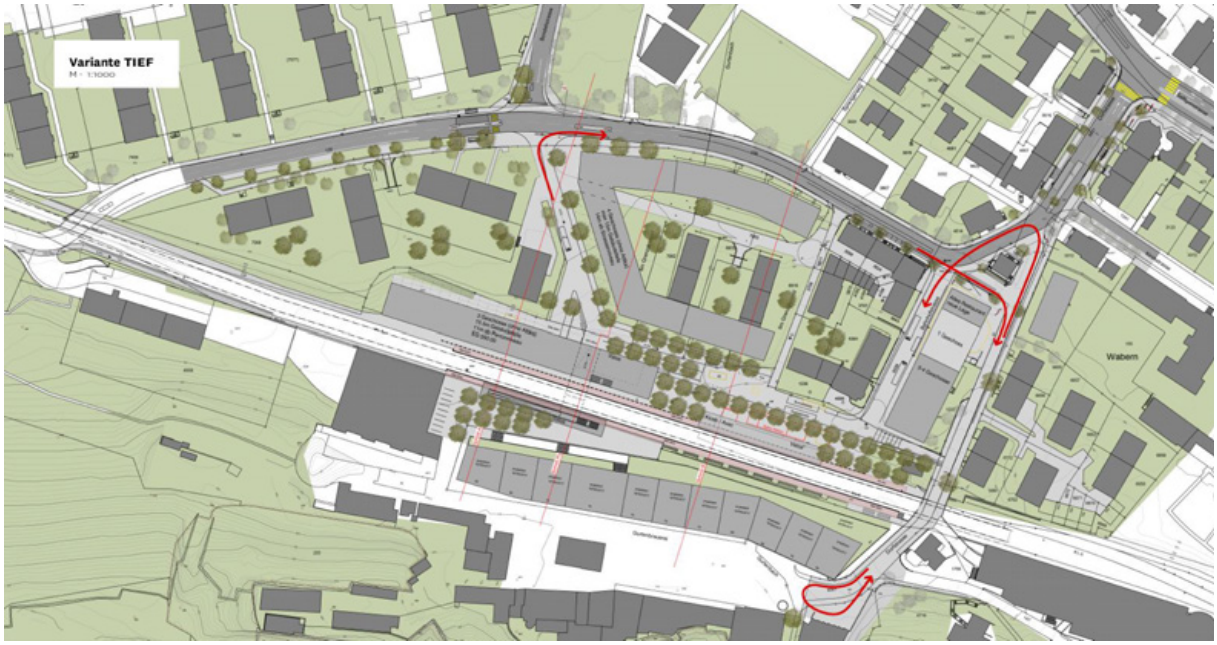


Abbildung 34: Entwurf Masterplan, Stand August 2013 Phase I

ben und bildet einen klaren Auftakt des Areals Station Wabern aus Richtung Norden. Der bestehende Saalbau mit Bühnenhaus und Anbau weicht einem Neubau, welcher zwischen der ehemaligen Brauereiwirtschaft einen neuen Terrassenbereich definiert.

Phase II

Aufgrund der erfolgten Stellungnahmen wurde der Entwurf des Masterplans angepasst, bereinigt und verfeinert. Insgesamt wurde dabei die Dichte reduziert, um das Freiraumangebot steigern sowie wichtigen Anliegen aus den Grundeigentümergesprächen entgegenkommen zu können.

Insbesondere wurde der neue Blockrand zu Gunsten einer unabhängigen etappierten Bauweise in vier Baukörper aufgeweicht, welche sich über eingeschossige Verbindungsbauten miteinander verbinden.

Die Erschliessung für Parzelle Nr. 2500 erfolgt von der neuen Bahnhofstrasse aus. Die östlichen Parzellen werden neu jedoch über die auf eine Stichstrasse zurückgebaute Erschliessungsschlaufe der Kirchstrasse erschlossen. Dadurch entsteht im Innenhof zusätzlicher, hochwertiger Raum für Spiel- und Aufenthaltsbereiche.

Die bestehenden Zeilen der östlich liegenden Parzellen werden auf Punktbauten reduziert, welche dem bestehenden Bau im Hof des Blockrand-Ansatzes ‚Aegerter‘ entsprechen. Dadurch kann Freiraum im Umfang der Fläche der nötigen Spielfläche nach kantonalem Baugesetz geschaffen werden.

Das neue BLS-Gebäude wurde im Bereich des Bahnhofplatzes zur städtebaulichen Akzentuierung um ein Geschoss auf vier Vollgeschosse erhöht. Der hintere Bereich des Gebäues wurde in seiner Höhe differenziert gestaltet. Damit fügt sich das Gebäude insgesamt besser in den Bestand und das neue Areal Staion Wabern ein.

Die Anbindung des Gurtenbühl-Quartiers wurde auf eine Fussgängeranbindung reduziert und wird neu entlang der Parzellengrenze geführt.

Die Brauereiwirtschaft wurde mit dem verfügten kantonalen Bauinventar neu als ‚schützenswert‘ eingestuft. Ein Abbriss des Saalbaus mit Bühnenhaus ist damit nicht mehr möglich. Der Masterplan sieht neu nur noch im Bereich des Bühnenhauses und des Anbaus einen Bereich für einen neuen Anbau vor, welcher sich jedoch klar der bestehenden Baute der Brauereiwirtschaft unterordnet.

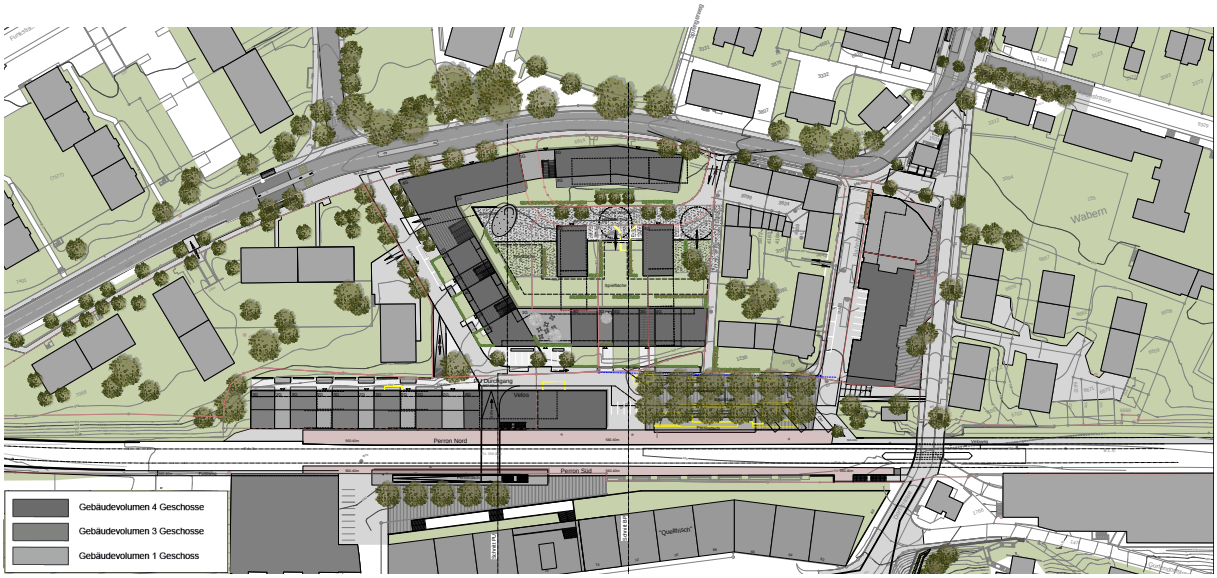


Abbildung 35: Überarbeiteter Masterplan, Stand April 2015, Phase II

Phase III - konsolidiertes Schlussergebnis

Aufgrund des verwaltungsinternen Mitberichtverfahrens, der Vernehmlassung der Bau- und Planungskommission und Gesprächen mit dem Wasserverbund Region Bern wurde der Masterplan weiter bearbeitet und optimiert:

Insgesamt wurde der neue Blockrand als zu massiv empfunden und die innere Durchwegung als mangelhaft kritisiert. Aus diesem Grund wurde der Blockrand auf präzis gesetzte Einzelbauten reduziert, welche die minimal nötigen Raumkanten definieren und den Konzeptansatzes des Blockrandes immer noch schlüssig ablesen lassen. Dies gelingt insbesondere Aufgrund von zwei Winkelbauten welche den neuen Blockrand im Süden abschliessen. Aufgrund des prägenden gegenübers des neuen BLS-Gebäudes gelingt dies auf Parzelle Nr. 2500 bereits mit einem eingeschossigen Anbau.

Durch den östlichen Winkelbau kann auf die ebenfalls kritisierten Hofbauten verzichtet werden. Dadurch kann ein attraktiver, durchgrünter Innenhof geschaffen werden, welcher bei einer angemessenen Dichte grossen Handlungsspielraum für attraktive Aufenthalts- und Spielbereiche bietet.

Vertieft überprüft wurden zusätzlich die Grundeigentumsverhältnisse. Das vorliegende Konzept bedingt geringfügige Landumleungen, aus welchen jedoch für die betroffenen Landeigentümer grossen Nutzen sowie einfachere Parzellenformen resultieren.

Wird eine Neuorganisation des Areals Station Wabern im vorliegenden Ausmass angestrebt, müssen die Wasserleitung des Wasserverbundes Region Bern, ein Abwasserkanal sowie die Sauberwasserleitung des Gurtenbachs verlegt werden. Im Bereich des BLS-Gebäudes wird dies kurzfristig nötig sein. Im Bereich der bestehenden Überbauung im Osten von Parzelle Nr. 2500 kann dies auch erst langfristig erfolgen. Die Koordination zwischen Hoch-, Tief- und Werkleitungsbau muss jedoch im weiteren Verfahren stufengerecht weitervertieft werden.

Gemäss Stellungnahme der Kantonalen Denkmalpflege kann der heutige Anbau an das Bühnenhaus der ehemaligen Brauereiwirtschaft voraussichtlich abgerissen werden. Der südliche Anbau an die Brauereiwirtschaft wurde entsprechend reduziert. Eingehend diskutiert wurde der Umgang mit dem nicht geschützten Terrassenbereich der Brauereiwirtschaft. Das heutige Zusammenspiel zwischen dem Hauptbau der Brauereiwirtschaft, den Anbauten der ehemaligen Kegelbahn und der Toiletten sowie der sich gegen die

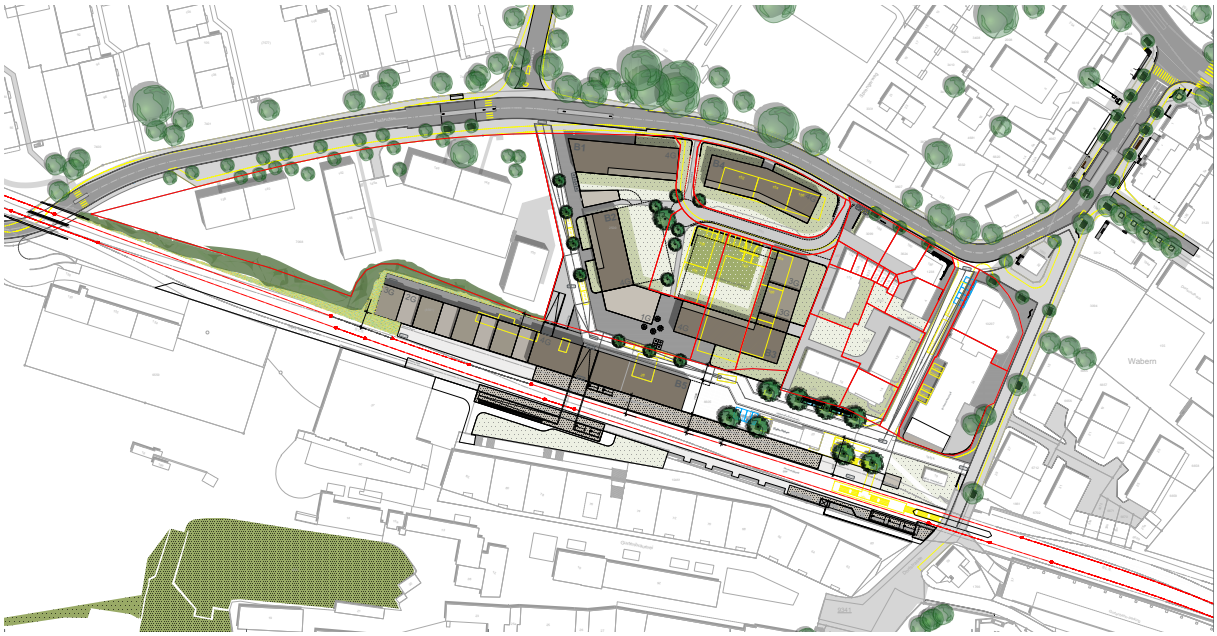


Abbildung 36: Konsolidierter Masterplan, Stand Dezember 2015, Phase III

Dorfstrasse hin öffnenden Terrasse wurde aus Sicht der Kantonalen Denkmalpflege und der Gemeinde als sehr stimmig erachtet. Bauliche Massnahmen hätten allesamt unverträgliche Auswirkungen auf den hohen Situationswert. Der Masterplan verzichtet deshalb in diesem Bereich auf Massnahmen.

Für das BLS-Areal bildet der Masterplan ab der nördlichen Perronkante Perron-Nord, das Bauprojekt des Doppelspurausbaus der BLS Netz AG ab. Alle entsprechenden Elemente werden nicht nicht Bestandteil der künftigen ZPP Nr. 2/4 ‚Areal Station Wabern‘ sondern Bestandteil des Plangenehmigungsverfahrens gemäss Eisenbahngesetz der BLS Netz AG sein.

Etappierung

Als einzelne Etappierungseinheiten definiert der Masterplan folgende Elemente:

a) Doppelspurausbau BLS Netz AG
b) Erschliessung neue Bahnhofstrasse/ Bahnhofplatz und Aufhebung Erschliessungsschlaufe Kirchstrasse
c) sÜberbauung Parzelle Nr. 2500
d) Neubau BLS Netz AG
e) Überbauung Kirchstrasse 152-168

Mit dem voraussichtlichen Baubeginn auf Anfang 2018 wird der Startschuss für die bauliche Entwicklung der Doppelspurausbau der BLS Netz AG sein. Da zwischen Doppelspurausbau und neuer Bahnhofstrasse grosse Synergien bestehen (Erschliessung Stationsareal, Anschluss neue Personenunterführung), sollten die beiden Etappierungselemente gemeinsam oder zumindest zeitnah realisiert werden. Für das weitere Verfahren ist damit für die Gemeinde die Projektierung der neuen Bahnhofstrasse sowie die Sicherung der Finanzierung voranzutrieben.

Der Realisierungshorizont aller anderen Etappeneinheiten ist theoretisch frei wählbar, kann aber bei zeitgleicher/ -naher Realisierung mit der Startetappe wichtige Synergien nutzen. Insbesondere die Etappierungslemente c) und d) setzen den Masterplan bereits grossmehrheitlich um. Aus Sicht der Gemeinde ist für die gesetzte Zielerreichung des Masterplans damit die Realisierung der Etappenelemente a) bis d) prioritär.

Höhenstaffelung

Die aufgelöste Blockrandbebauung soll maximal vier Vollgeschosse aufweisen. Damit passt sich die neue Bebauung dem bestehenden Blockrandansatz an und generiert eine dem Ort entsprechende Dichte.

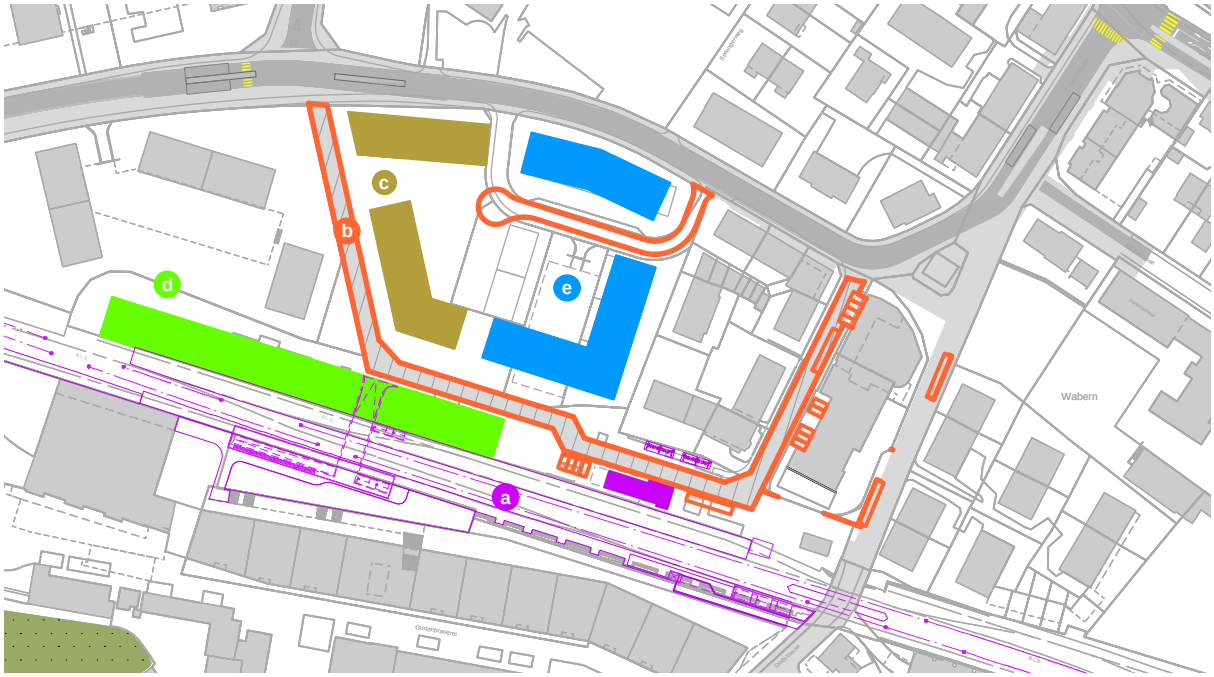


Abbildung 37: Masterplan mit geplanter Etappierung

Trotz grosser Baulücken und Brachflächen setzt die Arealentwicklung aufgrund des starken städtebaulichen Kontextes zum prägenden Bestand (Blockrandansatz ‚Aegerter', Brauereiwirtschaft, Überbauung Kirchstrasse 152-168) eine massstäbliche, differenzierte Bauweise voraus. Verstärkt wird dieses Bedürfnis durch die vorliegende Topografie des Areals (die Höhendifferenz Bahnhofplatz-Kirchstrasse beträgt 7.0 m). Die minimal und maximal zulässige Dichte wurde deshalb so gewählt, dass hierfür genügend Handlungsspielraum besteht. Für Bauten Quer zur Hangneigung ist ab einer gewissen Gebäudelänge eine Höhenstaffelung zwingend.

Aus städtebaulicher Sicht sind Akzentuierungen in Bezug auf eine maximale Höhe von vier Vollgeschossen im den Bereichen Bahnhofplatz und Ecke Kirchstrasse / neue Bahnhofstrasse notwendig:
Der Neubau der BLS Netz AG prägt im Bereich neue Bahnhofstrasse/ Bahnhofplatz raumwirksam mit vier Vollgeschossen den Beginn des neuen Bahnareals und reduziert sich gegen Westen auf eine Höhe von zwei- bis drei Vollgeschossen. Damit nimmt das Gebäude Rücksicht auf die bestehende Überbauung und vermittelt städtebaulich zwischen Bahnareal, Bestand und dem prägenden Gegenüber des Areals Gurtenbrauerei.
Als Auftakt des neuen Stationsareals und dem Verlauf der Kirchstrasse sowie der neuen Bahnhofstrasse in Verlängerung der Bondelistrasse, bekommt die Ecke Kirchstrasse/ neue Bahnhofstrasse räumlich einen hohen Stellenwert. Eine prägende Eckausbildung mit vier Vollgeschossen ist hier zwingend.

Entlang des Bahnhofplatzes sind vier Vollgeschosse wünschenswert, aufgrund des prägenden Neubaus der BLS aber nicht zwingend. Augenmerk ist hier insbesondere auf einen minimalen Anteil an öffentlichen Nutzungen mit Gewerbe, Verkauf und Resaturation zu legen. Dies gilt auch für die vorgemerkten Bereiche für städtebauliche Akzentuierungen.

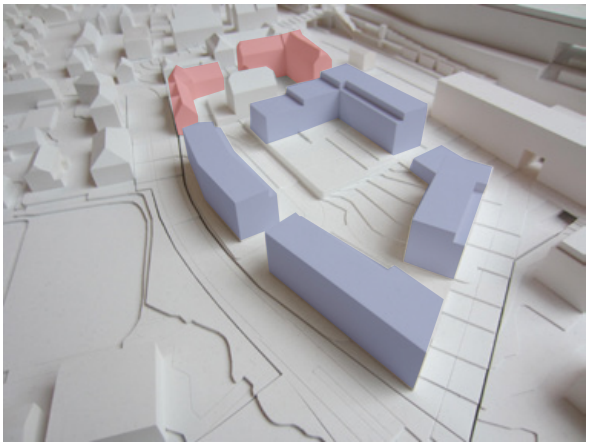


Abbildung 38: starker städtebaulicher Kontext zwischen Blockrandansatz (rot) und Arealentswicklung (blau)

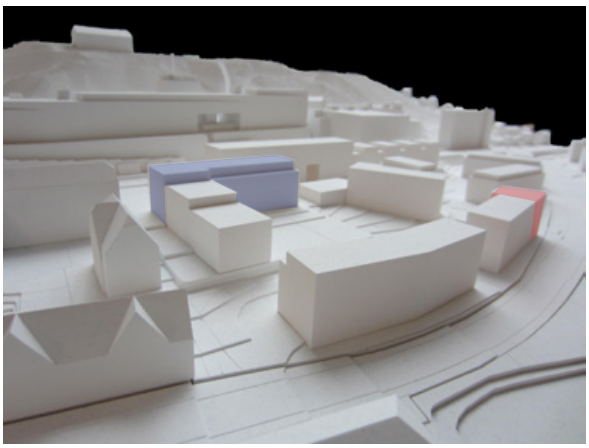


Abbildung 39: prägende Eckausbildung Kreuzung Kirchstrasse/neue Bahnhofstrasse (rot). Akzentuierung Bahnhofplatz (blau).

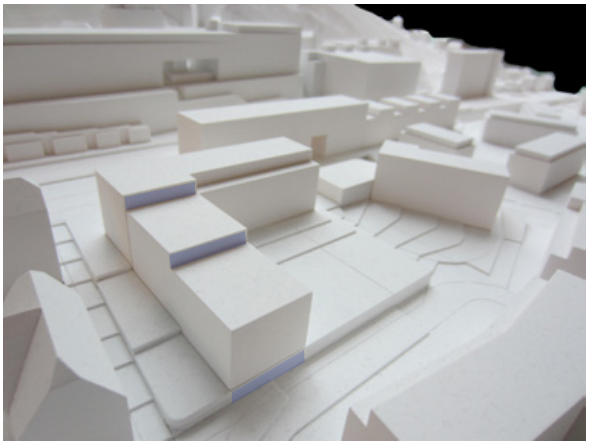


Abbildung 40: Höhenstaffelung der Hauptbauten, welche quer zur Hangneigung liegen.

Schemaschnitte

Die Schemaschnitte verdeutlichen die Einpassung der Neubauten ins Terrain und zeigen die Räume zwischen den Gebäuden auf. Die Höhen der Neubauten des Stationsareals befinden sich in etwa auf Höhe des Sockels der Quellfrisch-Bebauung (+0.80 m).

An der Kirchstrasse liegt die Bebauung beinahe zwei Geschosse tiefer als am neuen Bahnhofplatz (-7.0 m). Die neue Bahnhofstrasse weist bis auf Niveau Bahnhofplatz eine maximale Steigung von 6% auf und ist damit behindertengerecht, optimal für den Langsamverkehr und führt zudem direkt an die neue Personenunterführung.

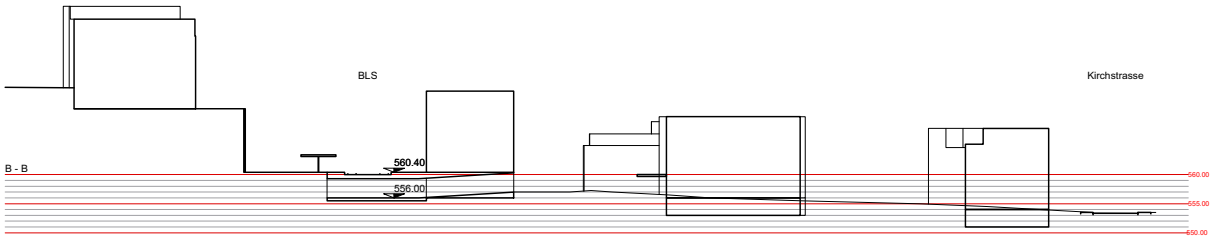


Abbildung 41: Querschnitt neue Personenunterführung, Blickrichtung West

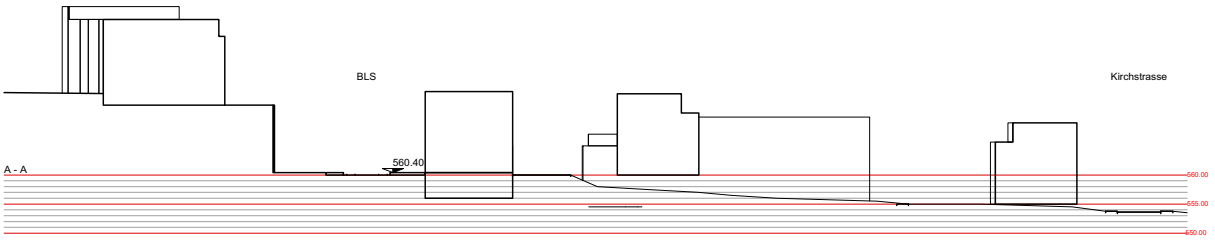


Abbildung 42: Querschnitt Bahnhofplatz, Blickrichtung West

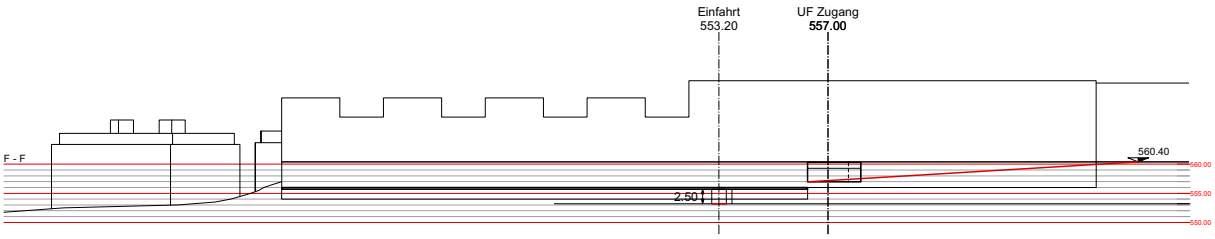


Abbildung 43: Längsschnitt Neubau BLS Netz AG, Blickrichtung Nord

6.2 Nutzung

Das neue Areal Station Wabern soll mit einem durchmischten Nutzungsangebot seine Aufgaben als Bahnhofquartier wahrnehmen.

Städtisches Wohnen mit hoher Wohnqualität soll vorrangig mit publikumsorientierten Nutzungen ergänzt werden.

Ein minimales marktfähiges Angebot von Nicht-Wohnnutzung ist dabei planungsrechtlich festzulegen.

Der Schwerpunkt der Nutzung der Obergeschosse liegt bei der Wohnnutzung, ergänzendes ruhiges Arbeiten wie Büros, Arztpraxen und dergleichen sind denkbar. Inwiefern Wohnnutzung in den Obergeschossen des Neubaus der BLS Netz AG verträglich ist (insbesondere NISV), muss im weiteren Verfahren noch vertieft geprüft werden.

Publikumsorientierte Nutzungen (Verkauf, Gastronomie, Dienstleistung usw.) sind vorrangig in den Erdgeschossen erwünscht. In den raumrelevanten Eckbereichen müssen zwingend publikumsorientierte Nutzungen untergebracht werden. In den übrigen Bereichen sind auch Erdgeschoss-Wohnungen denkbar.

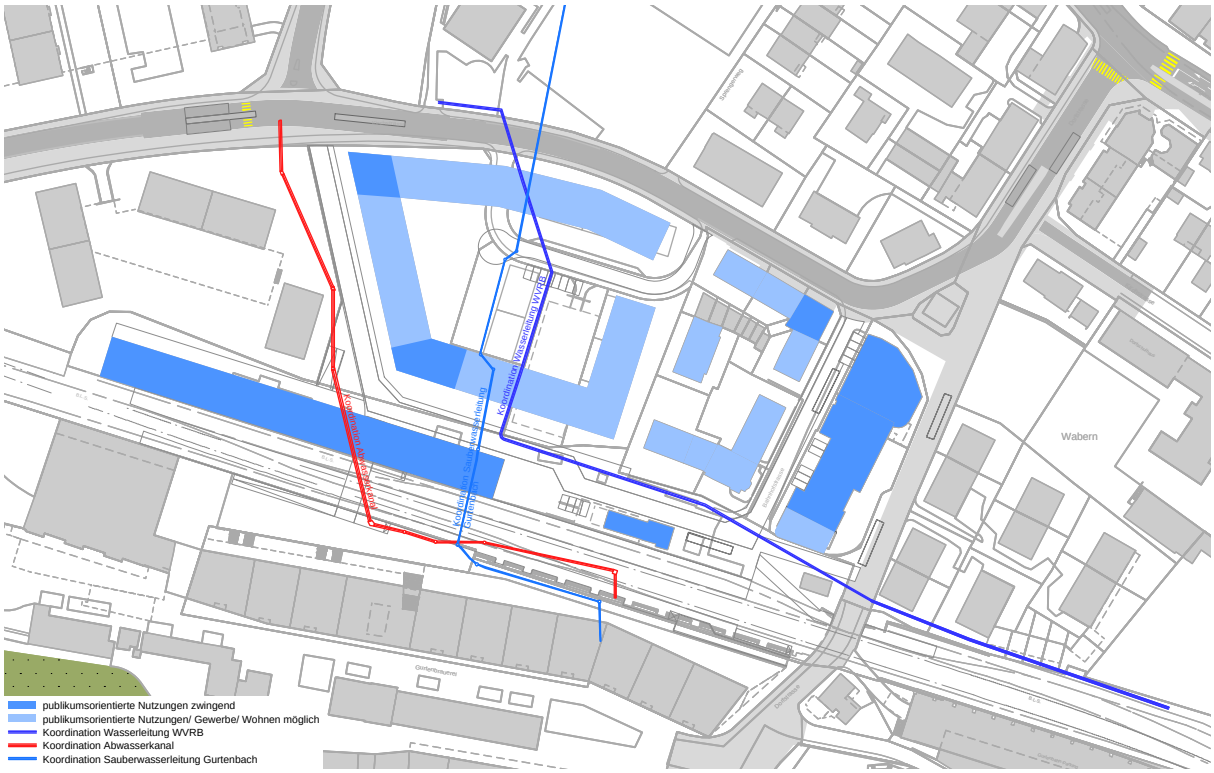


Abbildung 44: Schema Erdgeschossnutzungen

6.3 Verkehr / Erschliessung

Die Haupterschliessung soll für sämtliche Verkehrsträger (motorisierter Individualverkehr, Langsamverkehr und allenfalls Ortsbus) über den neuen Strassenabschnitt in der Verlängerung der Bondelistrasse erfolgen, welcher über die Station Wabern mit der bestehenden Bahnhofstrasse verbunden wird. Die Dorfstrasse wird im Rahmen der geplanten Sanierung als Langsamverkehrsachse zwischen Tramstation und Talstation Gurtenbahn aufgewertet.

Motorisierter Individualverkehr miV

Die neue Bahnhofstrasse soll der westlichen Grenze der Parzelle 2500 folgen. Der westliche Anschluss der Erschliessungsschleife Kirchstrasse wird zwecks einer übersichtlicheren, effizienteren Verkehrsführung westseitig aufgehoben und als Sackgasse ausgestaltet. Dabei wird zwischen den Baufeldern die Möglichkeit zur Erstellung von Einstellhallenzufahrten, Wendemöglichkeiten und privaten oberirdischen Besucherparkplätzen in Verbindung mit attraktiven Aufenthaltsbereichen geschaffen.

Oberirdische Besucherparkplätze sollen jeweils paketweise entlang der neuen Bahnhofstrasse angeordnet werden.

Für die Bedürfnisse der Gurtenbahn sind neue Car-Parkplätze im Raum der bestehenden Bahnhofstrasse und im Bahnhofplatz vorgesehen.

Generell ist die Erschliessung des Stationsareals als Begegnungszone (Tempo 20) im Sinne der Koexistenz geplant.

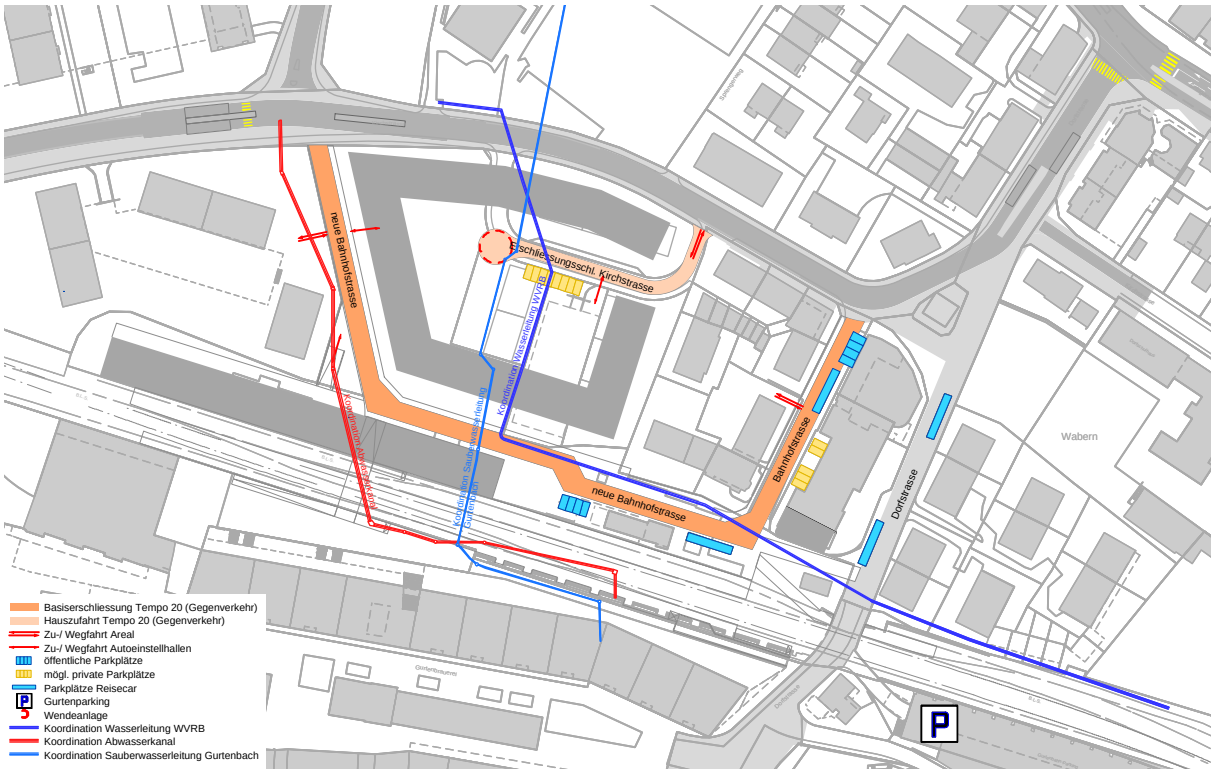


Abbildung 45: Schema miV

Anbindung Langsamverkehrsnetz

Mit der neuen Bahnhofstrasse, dem Bahnhofplatz, der neuen Personenunterführung und einer Verbindung südlich entlang der Bahn im Rahmen des Bahnprojekts kann für den Fuss- und Veloverkehr eine umfassende Vernetzung des Stationsareals mit den umliegenden Quartieren gewährleistet werden.

Durch das geplante Tempo 20-Regime weisen die neuen Strassenräume eine hohe Sicherheit kombiniert mit einer hohen Aufenthaltsqualität auf.

Im Weiteren lässt die Überbauung des Masterplans genügend Handlungsspielraum für eine attraktive, ergänzende private innere Durchwegung.

Behindertengerechter Zugang zur Gurtenbahn

Der heutige Zugang der Gurtenbahn ist durch die Steigung im Bereich Dorfstrassenbrücke mit 12.5% nicht Behindertengerecht.

Durch die neue Aussenperronanlage und die neue Personenunterführung mit dem neuen Personenaufgang Süd auf das südliche Ende der Dorfstrassenbrücke, kann dieser steile Bereich umgangen werden.

Die Erschliessung gemäss Masterplan wertet damit auch den öffentlichen Zugang zur Gurtenbahn erheblich für alle Mobilitätsbehinderte auf.

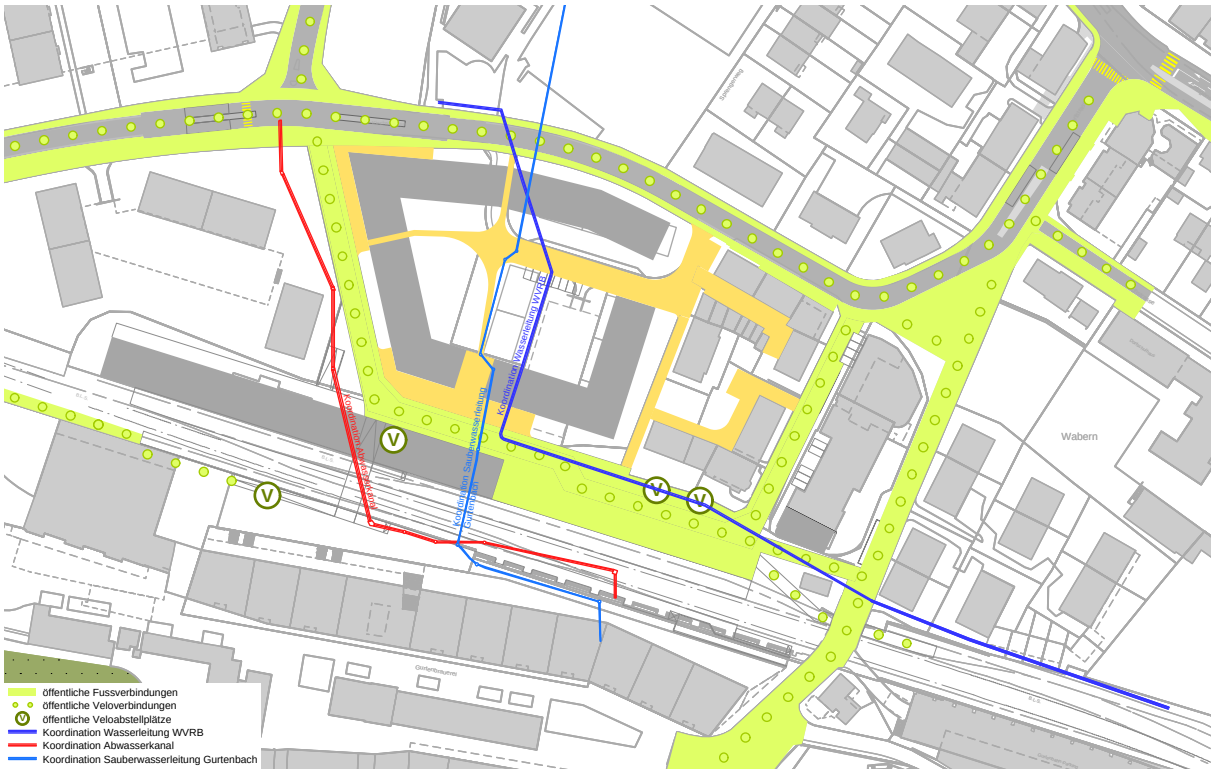


Abbildung 46: Schema LV

Öffentlicher Verkehr

Mit der Sanierung der Kirchstrasse wird die heute versetzt angeordnete Haltestelle Morillon der Linie 29 zusammengefasst.

Durch die neuen Aussenperronanlagen wird der öffentliche Raum über den neuen attraktiven Bahnhofplatz und die neue Personenunterführung optimal an die Bahninfrastruktur angeschlossen.

Der neue Bahnhofplatz wird direkt mit Bushaltekanten ausgestattet. Diese gewährleisten vorerst einen allfälligen Bahnersatzbetrieb. Der Bahnhofplatz ist damit auch aufwärtskompatibel, falls längerfristig eine Bushaltstelle der Linie 29 eingerichtet werden soll. Dies würde die Umsteigebziehungen zusätzlich erheblich attraktivieren.

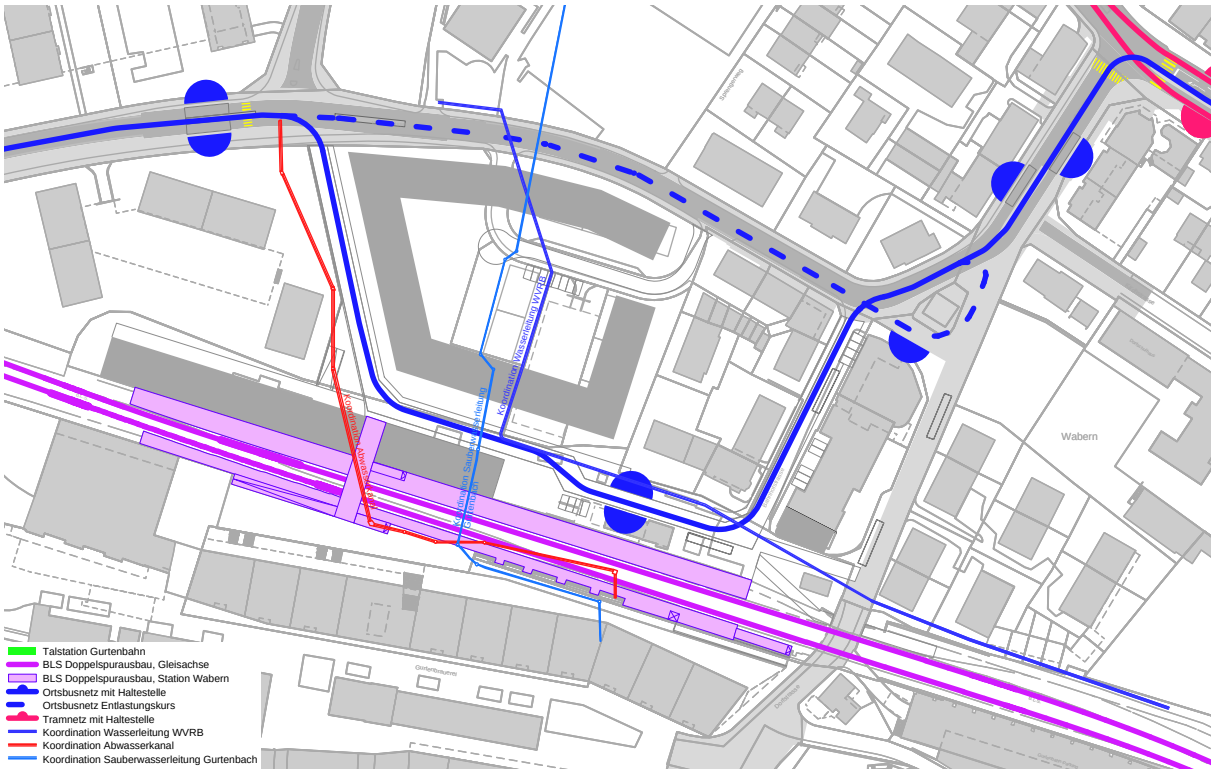


Abbildung 47: Schema öV

6.4 Freiraum

Bahnhofplatz

Mit dem Bahnhofplatz und seinem Baumdach wird ein neuer städtischer Freiraum geschaffen, welcher multifunktionale Nutzungen wie Begegnung, Langsamverkehr, marktähnliche Angebote, öffentlicher Verkehr etc. erlaubt. Als grossflächiger Zwischenraum zwischen den Arealen Gurtenbraurei und dem neuen Stationsareal, vermag das Baumdach die nötige Ruhe und Ordnung zu schaffen und zwischen den einzelnen städtebaulichen Siedlungstypen zu vermitteln.

Strassenräume

Durch das Tempo 20-Regime sowie den abwechselnd versiegelten Flächen der angrenzenden publikumsorientierten Nutzungen und den durchgrünten Flächen von angrenzder Wohnnutzung im Erdgeschoss entstehen abwechslungsreiche Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität und sozialer Sicherheit.

Aussenräume Blockrand

Durch die Blockrandtypologie, welche die neuen baulichen Entwicklungen am den Rand der Entwicklungsbereiche platziert, entsteht im Innern ein ruhiger, grosszügiger Aussenraum, welcher genühend Handlungs- und Gestaltungsspielraum für attraktive private Aussenräume, Platzbereiche für Aufenthalt und die gemäss kantonalem Baugesetz geforderte grössere Spielfläche bietet.

Abbildung 48: Schema Freiraum

7 Weiteres Vorgehen

7.1 Planungsinstrumente

Der Masterplan „Areal Station Wabern" bildet die konzeptionelle Grundlage für den Erlass der grundeigentümerverbindlichen besonderen Vorschriften zum Nutzungsplan der Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 2/4 ‚Areal Station Wabern. Die Beschlussfassung der ZPP liegt in der Kompetenz der Stimmbevölkerung.

Als Umsetzungshilfe für die Ausarbeitung der nachfolgende Überbauungsordnung, resp. Teil-Überbauungsrdnungen wurde aus dem Masterplan das Bebauungs- und Erschliessungskonzept abgeleitet. Das Konzept macht Aussagen zur Nutzungsart, zu den wichtigsten städtebaulichen Rahmenbedingungen, zum Freiraum und zu den Erschliessungsgrundsätzen und soll im Rahmen der Erarbeitung der (Teil-) Überbauungsordnungen als Grundlage beigezogen werden. Das Bebauungs- und Erschliessungskonzept wird vom Gemeinderat beschlossen und ist für die Gemeindeverwaltung verbindlich.

7.2 Öffentlichkeitsarbeit

Nebst den Grundeigentümergesprächen der Phase II wurde am 01. September 2015 für alle von den Planung betroffenen GrundeigentümerInnen sowie die betroffenen Quartierleiste Wabern-Leist und Gurtenbühl-Leist eine Informationsveranstaltung durchgeführt.

Die Öffentlichkeit wird im Herbst 2017 im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zur ZPP Nr. 2/4 ‚Areal Station Wabern' Gelegeheiteit zur Meinungsäusserung haben.

7.3 Vertiefungsarbeiten

Der Masterplan zeigt bereits im Vorfeld der öffentlichen Mitwirkung auf, welche Vertiefungsarbeiten im weiteren Verfahren zu leisten sind. Dies betrifft insbesondere:

- In Bezug auf die Projektierung/ Finanzierung Klärung nötiger und sinnvoller Landumlegungen (Bereich neue Bahnhofstrasse, Parzelle Nr. 2500 und Überbauung Kirchstrasse 152-168);
- In Bezug auf die Projektierung/ Finanzierung Klärung nötiger und sinnvoller Leitungsumlegungen (Abwasserkanal Gemeinde, Sauberwasserleitung Gurtenbach und Leitung Wasserverbund Region Bern);
- Klärung des massgebenden Abstands gemäss NISV des neuen Gebäudes der BLS Netz AG;
- Klärung eines veträglichen, zulässigen Wohnanteils im neuen Gebäude der BLS Netz AG.

Köniz,

Der Gemeindeplaner

Gemeinde Köniz

Wakkerpreis 2012
Köniz

SCHWEIZER HEIMATSCHUTZ

Energiestadt Köniz
Innovativ in Energie