Gemeinde
Köniz

Direktion Planung + Verkehr
Planungsabteilung
Landorfstrasse 1
3098 Köniz

Vorprüfungsexemplar

ZPP 2/4
„Areal Station Wabern“

Änderung der baurechtlichen Grundordnung

Ordentliches Verfahren nach Art. 66 Abs. 2 BauG

Mitwirkungsbericht

Das Dossier beinhaltet:
- Nutzungsplanänderung, Pläne Nr. 16 und 26
- Besondere Vorschriften zum Nutzungsplan
- Schutzplanänderung, Pläne Nr. 16 und 26
- Baulinienplanänderung, Pläne Nr. 16.4 und 26.2

Weitere Unterlagen:
- Raumplanungsbericht
- **Mitwirkungsbericht**
- Bebauungs- und Erschliessungskonzept BEK „Areal Station Wabern“
- Masterplan „Areal Station Wabern“ (Bericht und Karte)

15. März 2019

Abteilung

Planungsabteilung Gemeinde Köniz
Landorfstrasse 1
3098 Köniz

www.koeniz.ch
plak@koeniz.ch

Projektleitung

Raymond Borle, Gemeindeplaner Stv.
Tino Tscharner, Siedlungsplaner
Livia Kälin, Praktikantin Raumplanung

Datei

P:\3 Raumordnung\3.4 Baurechtliche Grundordnung\3.4.2 Arealplanungen und -entwicklung\3.4.2.2 Wabern West\Areal Station Wabern\31 Erlassverfahren Mitwirkung\Mitwirkungsbericht\190315 MAPLA_MWB.indd

Version

8. November 2019

Inhaltsverzeichnis

0 Grundlagen **2**

0.1 Ausgangslage und Situation 2
0.2 Prozess 2
0.3 Planungsinstrument 3

1 Mitwirkung **4**

1.1 Gegenstand der Mitwirkung 4
1.2 Information der Öffentlichkeit 4
1.3 Übersicht Mitwirkungseingaben 4

2 Zusammenfassung der Eingaben **5**

3 Folgerungen für die weitere Umsetzung **31**

3.1 Würdigung der Mitwirkungseingaben 31
3.2 Interessensabwägung der Gemeinde 31
3.3 Schlussfolgerungen 31
3.4 Verfahren und Termine 32

0 Grundlagen

0.1 Ausgangslage und Situation

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

Im 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.

0.2 Prozess

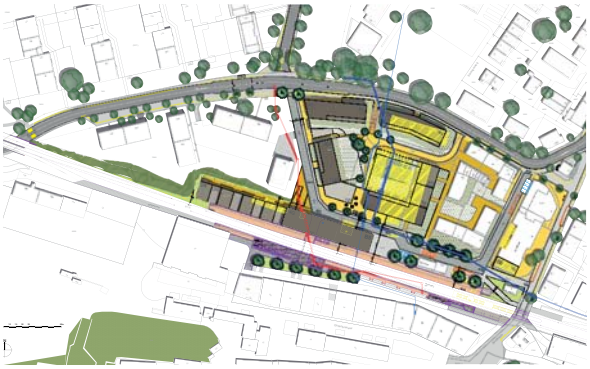
Um eine qualitativ hochwertige Entwicklung erreichen und auch langfristig sichern zu können, hat die Gemeinde seit dem Jahr 2013 ein mehrstufiges Entwicklungs- und Planungsverfahren durchgeführt.

Die planerische Umsetzung des Vorhabens erfolgt in drei Stufen: Masterplan, Bebauungs- und Erschliessungskonzept sowie Änderung der baurechtlichen Grundordnung.

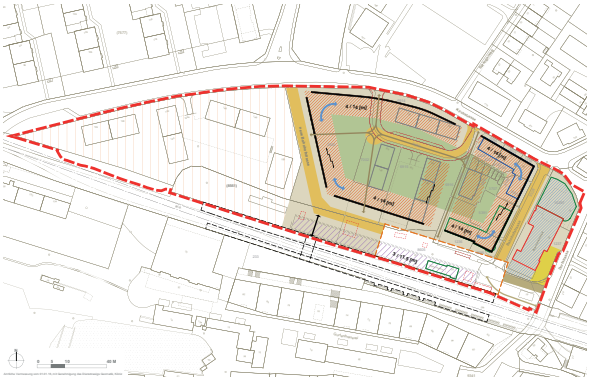
Abbildung 1: Bild

0.3 Planungsinstrument

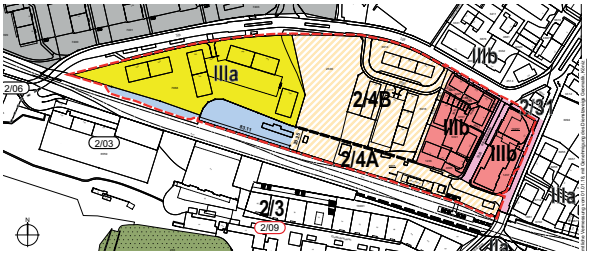
Der **Masterplan „Areal Station Wabern“** bildet die konzeptionelle Grundlage der neuen Zone mit Planungspflicht und besteht aus Karte sowie Bericht. Der Masterplan ist als Idee, Vision zu verstehen und dient insbesondere dazu die Inhalte der nachgelagerten Planungsinstrumente besser verstehen sowie nachvollziehen zu können. Der Masterplan wurde vom Gemeinderat genehmigt, hat aber keine planungsrechtliche Verbindlichkeit und **war nicht Bestandteil der öffentlichen Mitwirkung.**



Das **Bebauungs- und Erschliessungskonzept BEK** wurde aus dem Masterplan abgeleitet und macht Aussagen zur Nutzungsart, zu den wichtigsten städtebaulichen Rahmenbedingungen, zum Freiraum sowie den Erschliessungsgrundsätzen und verortet die räumlichen Aussagen der Zone mit Planungspflicht. Das BEK wird durch den Gemeinderat beschlossen und ist für die Gemeindebehörden verbindlich, wird aber nicht durch den Kanton genehmigt. **Das BEK war Bestandteil der öffentlichen Mitwirkung.**



Nutzungsplanänderung, besondere Vorschriften zum Nutzungsplan und Baulinienplan sind Bestandteil der baurechtlichen Ordnung und müssen in einem ordentlichen Verfahren nach Artikel 66 Absatz 2 des kantonalen Baugesetzes mit öffentlicher Mitwirkung, kantonaler Vorprüfung, öffentlicher Auflage durch die Stimmbevölkerung beschlossen und vom Kanton genehmigt werden. Nutzungsplanänderung, besondere Vorschriften zum Nutzungsplan und Baulinienplan **waren Bestandteil der öffentlichen Mitwirkung.**



1 Mitwirkung

1.1 Gegenstand der Mitwirkung

Die Durchführung einer öffentlichen Mitwirkung wird durch das Raumplanungsgesetz vorgeschrieben. Die Mitwirkung dient der demokratischen Abstützung und der Qualitätssicherung einer Planung, welche in der einen oder anderen Form alle Bürgerinnen und Bürger betreffen wird. Dem Gemeinderat ist es ein Anliegen, dass alle interessierten Kreise ihre Fragen klären, ihre Hoffnungen und Ängste formulieren, ihre Verbesserungsvorschläge einbringen und ihre Vorbehalte platzieren können.

Im Gegensatz zur (später folgenden) öffentlichen Auflage, bestehen für die Teilnahme an der Mitwirkung kaum formellen Vorgaben. Alle Eingaben wurden von der Planungsbehörde geprüft und beantwortet, sofern sie schriftlich und fristgerecht eingereicht worden sind.

Gestützt auf die zahlreichen Eingaben hat der Gemeinderat verschiedene Korrekturen an der Mitwirkungsvorlage beschlossen. Die verschiedenen Pläne, die besonderen Vorschriften, der Raumplanungsbericht und weitere Planungsgrundlagen sind auf www.koeniz.ch/stationwabern abrufbar.

Sämtliche Dokumente wurden zeitgleich zur Veröffentlichung des vorliegenden Mitwirkungsberichts an das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) zur Vorprüfung eingereicht.

Folgende Dokumente waren Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung:

- Nutzungsplanänderung
- Besondere Vorschriften zum Nutzungsplan
- Baulinienplanänderung
- Raumplanungsbericht
- Bebauungs- und Erschliessungskonzept BEK

1.2 Information der Öffentlichkeit

Die Änderung der baurechtlichen Grundordnung (Nutzungsplanänderung, besondere Vorschriften zum Nutzungsplan und Baulinienplan) sowie das Bebauungs- und Erschliessungskonzept BEK wurden vom 25. April bis 1. Juni 2018 zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt. Am 17. Mai wurde die Planung im Kulturlokal „Heitere Fahne“ vorgestellt. Rund 50 Interessierte informierten sich detailliert vor Ort in einer allgemein konstruktiven Stimmung über die Planung.

Die Mitwirkungsunterlagen waren während der gesamten Mitwirkungsfrist im Gemeindehaus aufgelegt und frei konsultierbar.

1.3 Übersicht Mitwirkungseingaben

Während der Mitwirkungsfrist sind insgesamt 13 Mitwirkungseingaben eingegangen. Dabei kamen 9 Eingaben von Institutionen (Parteien, Verbände, Leiste und Interessenvertreter) sowie 4 Eingaben von Privatpersonen.

Die folgenden Mitwirkenden haben eine schriftliche Stellungnahme eingereicht.

Parteien

A Sozialdemokratische Partei Köniz
B Grüne Köniz

Quartiervereine

3 Wabern-Leist
4 Gurtenbühl Leist

Interessenverbände, Firmen

1 von Graffenried Recht
2 BLS Netz AG
5 Wasserverbund Region Bern AG
6 Ausschuss Stockwerkeigentümergemeinschaft „Quellfrisch“
7 VCS Regionalgruppe Bern

Bevölkerung

8 Herr Luca Vettorazzo, Gurtenbrauerei, Wabern
9 Frau Rosmarie Kiener, Möriswil
10 Frau S. Santoro-Ciardullo
Herr M. Santoro, Gurtenbrauerei, Wabern
11 Herr Bruno Lustenberger, Gurtenbrauerei, Wabern

2 Zusammenfassung der Eingaben

Die Aussagen der Mitwirkungseingaben wurden thematisch geordnet, zusammengefasst und durch den Gemeinderat beantwortet. Die Nummerierung entspricht dabei der Nummerierung der Mitwirkenden. In der Spalte „Anpassung“ ist vermerkt, ob die Mitwirkungseingabe zu Änderungen an der Planung geführt hat, vertiefte Überprüfungen notwendig sind oder die Mitwirkungseingabe nicht weiterverfolgt wird.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
	Allgemein				
3	Der Wabern-Leist würdigt die sorgfältig erarbeitete Planung. Die Bemühungen der Gemeinde ein attraktives Bahnhofquartier zu schaffen findet durch den Wabern-Leist volle Unterstützung.		x		Wird zur Kenntnis genommen.
3	Die verschiedenen Planungsperimeter der Planungsinstrumente sind verwirrend. Welche Rechtskraft haben die Aussagen von Masterplan und BEK (Platzierung Parkierung, Verbreiterung Bahnhofstrasse usw.)?	x			Der Masterplan hat keine Rechtswirkung und den Status einer Machbarkeitsstudie. Das BEK ist für die Gemeindeverwaltung verbindlich. Siehe Kapitel 0. Die Planungsperimeter wurde für alle Planungsperimeter vereinheitlicht.
3	Besondere Vorschriften zur ZPP: Zu Ziffer 1 Der Zielsetzung kann vorbehaltlos zugestimmt werden.		x		Wird zur Kenntnis genommen.
3	Zum Bebauungs- und Erschliessungskonzept BEK: Wir begrüssen, dass mit dem BEK eine detaillierte, konzeptionelle Grundlage für die nachgelagerte Überbauungsordnung vorliegt.		x		Wird zur Kenntnis genommen.
4	Der Gurtenbühl-Leist freut sich über die geplante Aufwertung des Areals.		x		Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
6	An der Informationsveranstaltung vom 17.5.18 haben wir den Eindruck erhalten, dass besonderes Augenmerk auf einen ruhigen Innenhof der neuen Überbauung gelegt wurde. Auch die Anwohner ausserhalb des Planungsperimeters haben dieses Bedürfnis. Dies muss bei der Planung des neuen Bahnhofplatzes berücksichtigt werden.		x		Dies entspricht der Haltung der Gemeinde. Allerdings soll auch eine dem Ort angemessene Entwicklung ermöglicht werden. Der ruhige Innenhof soll als Ausgleich zu den Immissionen von Kirchstrasse und S-Bahn-Station dienen. Die Emissionen der Überbauung selber haben dabei die einschlägigen gesetzlichen Auflagen der Lärmschutzverordnung des Bundes einzuhalten.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
6, 8	Durch das geplante Gebäude der BLS wird sich das Schallproblem noch verstärken und in Richtung Quellfrisch ausbreiten. Zu Randzeiten hört man bereits geringe Geräusche. Die Aufenthaltszonen sind deshalb so einzurichten, dass diese nicht zu abendlichen Treffpunkten werden. Allenfalls würden zwei- oder drei weniger hohe Gebäude und Verzicht auf Restaurationsbetriebe mit Outdoorbereich die Lage entschärfen. Wir bitten genauere Abklärungen, wie sich zusätzlicher Lärm für unsere Überbauung vermeiden lässt.	(x)	x		Nach Art. 36 Abs. 1 LSV ermittelt die Vollzugsbehörde die Aussenlärmimmissionen ortsfester Anlagen oder ordnet deren Ermittlung an, wenn sie Grund zur Annahme hat, dass die massgebenden Belastungsgrenzwerte überschritten sind oder ihre Überschreitung zu erwarten ist. Um abschätzen zu können, ob ein Betrieb Lärm verursacht, ist meist ein Betriebskonzept nötig, so vor allem bei Gastgewerbebetrieben. Das verlangt auch die Gastgewerbeverordnung: Dem Gesuch um Eröffnung eines neuen Gastgewerbebetriebs ist gemäss Art. 25 Abs. 3 GGV ein Betriebskonzept beizulegen. Aufgrund der Angaben zum Betrieb der Anlage ist der zu erwartende Lärm abzuschätzen. Der Betrieb darf dabei nicht mehr Lärm verursachen, als die Empfindlichkeitsstufe(n) von beeinträchtigten Nutzungen zulassen. Da die konkreten Nutzungen sowie deren abschliessende Lage in vorliegendem Verfahren nicht geklärt werden, können entsprechende Abklärungen frühestens im Rahmen der nachgelagerten Überbauungsordnung, sicher aber im Rahmen einer entsprechenden Bau- und/oder Betriebsbewilligung erfolgen. Aus Sicht der Gemeinde sind die den Arealen zugeordneten Empfindlichkeitsstufen zwingend einzuhalten. Jedoch attraktivieren Gastronomiebetriebe den öffentlichen Aussenraum enorm und sind, wenn sie die geltenden Immissionsgrenzwerte berücksichtigen, erwünscht und aus Sicht der Gemeinde zuzulassen. Zulässige Nutzfläche und Fassadenhöhe auf dem Bahnareal werden reduziert.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
9	Es besteht grosses Interesse, die alte Gurtenbahn wieder an ihren Ursprungsort zu bringen. Die Gurtenbahn könnte als Gastrobetrieb im Areal Station Wabern zur Belebung des öffentlichen Raumes beitragen. Die alte Gurtenbahn sollte in vorliegende Planung integriert werden. Zumindest sollte die Planung eine spätere Integration der alten Gurtenbahn nicht verhindern.		x		Aus Sicht der Gemeinde wäre, wenn überhaupt, eine entsprechende planerische Festlegung im Rahmen der nachgelagerten Überbauungsordnung stufengerecht.
10	Das Areal Station Wabern soll mit urbanem Flair charakterisiert werden. Dies ist falsch. Im Gegensatz zum Liebefeld kann Wabern keine urbanen Merkmale aufweisen. Die Bewohner geniessen die familiäre und gemütliche Atmosphäre in Wabern. Viele Familien mit Kindern sind deshalb aufgrund der eher dörflichen Verhältnisse aus der Stadt hierher gezogen. Die neuen Planungen setzen der Infrastruktur in Wabern (Schulen, Strassen) stark zu. Der Vorschlag eines neuen Quartiers mit 200 Einwohnerinnen und Einwohner sowie grosszügigen Gewerbeflächen in einem infrastrukturschwachen Teil der Gemeinde wird die Lage noch verschärfen. Die Annahme der Mehrnutzung des öffentlichen Verkehrs schliesst die Zunahme von motorisiertem Individualverkehr nicht aus.		x		Wabern ist stark geprägt durch die Zentrumsachse der Seftigenstrasse mit vielen Nutzungsüberlagerungen (Arbeiten, Wohnen, ÖV, usw...) und hohem Verkehrsaufkommen. Aufgrund der dynamischen Entwicklung in Wabern werden bereits heute die bestehenden Infrastrukturanlagen ausgebaut (Schulanlagen, Dorf- und Kirchstrasse, Sanierung Seftigenstrasse u.a.) und an die neuen Rahmenbedingungen angepasst. Entgegen der Aussage der Mitwirkenden handelt es sich bei Wabern um einen sehr infrastrukturstarken sowie den urbansten* Ortsteilvon Köniz. Insbesondere das Areal um den Bahnhof ist aufgrund der hohen Überlagerung von Infrastrukturanlagen für eine Entwicklung prädestiniert. (ÖV-Haltestellen, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, usw.). *höchste Raumnutzerdichte (Anzahl EinwohnerInnen und Beschäftigte pro Hektare, gemäss kantonalem Richtplan 2030) auf Gemeindegebiet.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
11	Wie wird die Entwicklung von Technologien berücksichtigt?		x		Durch Marktansprüche (Innovation), Ansprüche der Gemeinde (z.B. über Richtpläne, Auflage Wärmeverbund, erneuerbare Energien u.a.) oder Rahmenbedingungen an übergeordneten Gesetzgebung.
B	Aus unserer Sicht besteht nicht vollständige Kohärenz zwischen den Inhalten von Masterplan / BEK und Vorschriften zur ZPP 2/4.		x		Wird zur Kenntnis genommen.
	Zudem würden wir eine Klärung begrüssen, welche Rechtskraft Aussagen im Masterplan und BEK haben, die ausserhalb des Perimeters der ZPP 2/4 liegen.		x		Der Masterplan hat keine Rechtswirkung und den Status einer Machbarkeitsstudie (s. auch Raumplanungsbericht). Das BEK ist für die Verwaltung verbindlich.
	Wir vermissen verbindliche Vorgaben zum Energiekonzept.		x		Um sinnvolle Synergien frühzeitig erkennen und koordinieren, resp. in Wert setzen zu können, verlangen die besonderen Vorschriften als Grundlage einer Überbauungsordnung ein Energiekonzept über den ganzen Perimeter. In diesem Rahmen können stufengerecht zielführende Lösungen gesucht werden (Wärmeverbünde usw.). Weitergehende Festlegungen auf Stufe der baurechtlichen Grundordnung werden deshalb als nicht zielführend erachtet.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
B	Zu Art.2/2 und 2/4 Die Grünen Köniz begrüssen die Vorgaben zur verdichteten Bauweise. Die festgelegten Geschossflächenziffern werden dazu führen, dass ältere Wohnblöcke an der Kirchstrasse durch neue ersetzt werden. Mit Art. 2/4 wird sichergestellt, dass mietzinsgünstiger Raum nicht gänzlich aus dem Perimeter verdrängt wird, was wir sehr begrüssen. Auch obengenannte verstärkte Limitierung des Nicht-Wohnanteils ausserhalb der BLS-Parzelle dürfte den Preisdruck für Wohnnutzung an diesem hochkarätigen Standort mindern. Wir erwarten, dass der geforderte Anteil an preisgünstigen Wohnungen primär im Areal zwischen BLS-Parzelle und Kirchstrasse realisiert wird und höchstens in geringfügigem Mass auf dem aus wohnqualitativer Sicht wenig attraktiven BLS-Grundstück.		x		Wird zur Kenntnis genommen.
B	Im Grundsatz begrüssen wir die geplante Aufwertung des Areals Station Wabern. Mit dieser Planung wird gestützt auf Prinzipien der Verdichtung und Entwicklung nach innen, eine letzte Leerstelle im Umfeld der Station Wabern erschlossen. Der Einführung einer Begegnungszone T20 stimmen wir vorbehaltlos zu.		x		Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
	Übergeordnete Vorgaben, Verfahren, Koordination				
2	Die Vorschriften gemäss Verordnung über elektrische Leitungen LeV sind zu beachten und einzuhalten.		x		Geltende übergeordnete Vorschriften werden im Rahmen der nachgelagerten Überbauungsordnung oder Baubewilligungsverfahren festgelegt / koordiniert.
2	Die einschlägigen Sicherheitsvorschriften betreffend Bauarbeiten in Gleisnähe, Ausführungsvorschriften zur Eisenbahnverordnung, Bepflanzungen entlang der Bahn sowie parallel geführter Wege und Verkehrsflächen sind zu beachten und einzuhalten.		x		Wird zur Kenntnis genommen.
3	Zu Ziffer 2.4 Die Vorgabe eines Mindestanteils von 20-40% an preisgünstigem Wohnraum wird begrüsst.		x		Wird zur Kenntnis genommen.
5	Aufgrund der aufgelegten Arealplanung haben wir festgestellt, dass die für die Stadt Bern sowie die Partner- und Regionsgemeinden des WVRB wichtige Wassertransportleitung, inkl. der begleitenden Kommunikations- und Steuerkabelleitung von Bauten und Anlagen (Hochbauten, Baumpflanzungen usw.) betroffen sind. Die Leitungen sind in Ihrem Bestand geschützt und durch Dienstbarkeitsverträge gesichert. Aufgrund der Bedeutung der Leitungen bitten wir möglichst rasch mit uns vertiefte Gespräche aufzunehmen, um die erforderlichen Planbereinigungen vor oder spätestens während der kantonalen Vorprüfung vornehmen zu können.		x		Am 4.8.15 wurden durch die Planungsabteilung bereits Gespräche mit dem WVRB geführt. Auflagen und Rahmenbedingungen sind bekannt. Zu gegebener Zeit, d.h. im Rahmen der nachgelagerten Überbauungsordnung oder im Rahmen der Bauprojektierung der Erschliessungsstrasse, wird die Gemeinde die notwendigen Gespräche in die Wege leiten. Im Rahmen der ZPP sind keine besonderen Bestimmungen notwendig. Das BEK wird aber entsprechend mit der Leitungslage ergänzt.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
11	Die Toleranzgrenze für die Lärmbelastung soll nach der Umsetzung des Masterplans höher ausfallen. Ist es möglich in die Planungspflicht lärmdämmende Fassaden einzuschliessen (Glas- und Metallfassaden lassen Lärm abstrahlen, heute besteht die Abstrahlung nicht)?		x		Gemäss Lärmschutzverordnung des Bundes müssen die Auswirkungen von Bauten und natürlichen Hindernissen die Schallauswirkung (Dämpfung, Reflexion) berücksichtigen. Eine weitergehende Regelung ist nicht nötig.
11	Ist es möglich die Toleranzgrenzen gemäss heutiger Situation abzugrenzen? Was sind die neuen Grenzen bezüglich Lärm durch die neue Zone?		x		Die Immissionsgrenzwerte der angrenzenden Zonen bleiben unverändert. Die Immissionsgrenzwerte der neuen Zone entsprechen den Grenzwerten der angrenzenden Zonen.
A	Wabern ist einer der Ortsteile, der besonders von hohen und steigenden Mieten betroffen ist. Wir begrüssen daher dass im Baureglement Artikel 26a bezahlbares Wohnen referenziert wird. Die SP erachtet es als zu unverbindlich den Artikel in der ZPP Nr. 2/4 nur zu verankern und die konkrete Festlegung an die Überbauungsordnung zu delegieren. Zudem richtet sich der Artikel nur auf das zusätzliche Nutzungsmass. Die heute bestehenden rund 50 bezahlbaren Wohnungen dürfen nicht ersatzlos vernichtet werden. Die SP kann dem Projekt nur zustimmen, wenn verbindlich geregelt ist, dass die Hälfte der für das Wohnen vorgesehenen Fläche für preisgünstigen Wohnungsbau in dauerhaft gesicherter Kostenmiete reserviert ist.		x		Artikel 26a ist noch nicht in Rechtskraft erwachsen. Ein Entscheid des Verwaltungsgerichts ist noch nicht erfolgt. Aufgrund der offenen Formulierung der Nutzungsanteile ist es zum heutigen Zeitpunkt offen, ob Art. 26a überhaupt zur Anwendung kommt. Bereits zum heutigen Zeitpunkt weitergehende Festlegungen zu treffen ist aus Sicht des Gemeinderats deshalb nicht zielführend. Art. 26a bezieht sich auf zusätzliche Wohnnutzung und nicht auf bestehende Wohnnutzung. Der Gemeinderat lehnt eine Verschärfung diesbezüglich ab.
A	Bei den Energievorgaben für die neuen Gebäude muss mindestens das Niveau von Minergie-P vorgeschrieben werden.		x		Aufgrund der bereits strengen übergeordneten Energievorschriften hat der Gemeinderat entschieden, keine weitergehenden Energievorschriften zu erlassen.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
B	Art. 4/6 Die äusserst wichtige energetische Komponente wird im vorliegenden Entwurf kaum berücksichtigt. Der Energiebedarf durch Wohnnutzungen macht heute einen beträchtlichen Teil der verursachten Treibhausgasemissionen aus. Um den in der Könizer Energiestrategie definierten durchschnittlichen Anteil von 70% erneuerbarer Wärme zu erreichen müssen Chancen wie diese genutzt werden. Wir fordern verbindliche Vorgaben zum Energiekonzept. Die Wärmeenergie muss vollständig aus erneuerbaren Quellen kommen. Dafür ist eine Heizzentrale in der ZPP zu erstellen oder es muss ein Wärmeverbund in einem grösseren Perimeter geschaffen werden.		x		Aufgrund der bereits strengen übergeordneten Energievorschriften hat der Gemeinderat entschieden, keine weitergehenden Energievorschriften zu erlassen. Um sinnvolle Synergien frühzeitig erkennen und koordinieren, resp. in Wert setzen zu können, verlangen die besonderen Vorschriften als Grundlage einer Überbauungsordnung ein Energiekonzept über den ganzen Perimeter. In diesem Rahmen können stufengerecht zielführende Lösungen gesucht werden (Wärmeverbünde usw.). Weitergehende Festlegungen auf Stufe der baurechtlichen Grundordnung werden deshalb als nicht zielführend erachtet.
2	Die in der ZPP geplanten Bauvorhaben sind mit den laufenden Projekten „Ausbau Bahnhof Wabern“ und „Doppelspurausbau zu koordinieren.		x		Die Planung wurde eng mit der BLS Netz AG koordiniert. Die konkrete Umsetzung der Planung (Bauten, Erschliessung usw.) kann erst im Rahmen der nachgelagerten Überbauungsordnung oder Baubewilligungsverfahren vorgenommen werden.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
	Nutzung				
3	Zu Ziffer 2.1 Die Zuweisung des gesamten Perimeters der ZPP Nr. 2/4 zur Kernzone K ist nachvollziehbar. Auch wenn damit der bestehenden Bebauung in der Wohnzone W eine höhere Lärmtoleranz zugemutet wird.		x		Wird zur Kenntnis genommen.
	Die Regelung der Wohnanteile von max. 50% auf dem BLS-Grundstück und min. 50% im Restperimeter sind richtig.		x		Wird zur Kenntnis genommen.
	Um eine gute Integration der Nutzungen und Bauten zu erreichen, sind im Restperimeter reine Nicht-Wohnbauten auszuschliessen, resp. ist zu präzisieren, dass der minimale Wohnanteil pro Gebäude gilt.		x		Wird abgelehnt. Aus Sicht der Gemeinde sollen auch reine nicht-Wohnbauten möglich sein. Dies muss aber im Rahmen eines Nutzungstransfers erfolgen. Aus planerischer Sicht ist die Sicherung des Wohnanteils im Gesamtquartier wichtig. Die Nutzung einzelner Bauten ist untergeordnet.
11	Im Areal wird ein hoher Anteil Gewerbefläche geplant. In der Stadt Bern ist der Bedarf an Gewerbefläche stark rückläufig. Der Leerstand in Wabern stellt das neue Flächenangebot in Frage. Wie ist der Bedarf künftig einzuschätzen? Was begründet die geplante Gewerbefläche? Ist der „Gewerbefläche“ Raum für Schule, Erwachsenenbildung enthalten?		x		Die Zone mit Planungspflicht definiert nur entlang der Bahnlinie ein Minimum an Gewerbeflächen, sonst ist der Anteil an Gewerbefläche frei und kann dem Markt angepasst werden. Die Bestimmungen der Kernzone ermöglichen auch Schulnutzungen.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
11	Soll aufgrund der Entwicklung nicht doch Raum für Schule geschaffen werden (Dies unter Berücksichtigung des Bedarfs an erhöhter Verkehrssicherheit für Schulkinder)?		x		Das Dorfschulhaus wird in Kürze mit einem Neubau ergänzt. Für das Morillonschulhaus wurden künftige Entwicklungsmöglichkeiten gesichert. Aus Sicht der Gemeinde reichen die Schulkapazitäten damit aus. Die vorliegende Planung verunmöglicht aber weitere Schulnutzungen im Areal nicht.
B	Zu Art. 2/1 Mit der neuen Zuordnung des gesamten Arealperimeters zur Kernzone K sind wir einverstanden. Hingegen sind die Festlegungen zur Nutzungsart aus unserer Sicht nicht vollständig nachvollziehbar. Im Sinn einer optimal der Umgebung angepassten Arealnutzung würden wir es vorziehen, wenn auf der BLS-Parzelle nur ein geringer Wohnanteil zulässig wäre und im übrigen Gebiet ein Mindest-Wohnanteil von 75% gelten würde. Im Sinne der Zielsetzung der Planung ist zudem zu verhindern, dass zwischen BLS-Parzelle und Kirchstrasse mehrgeschossige reine Bürobauten entstehen. Die Vorschriften sollen in diesem Sinne präzisiert werden.		x		Reine Bürobauten können - ohne Nutzungstransfer - nur auf der BLS-Parzelle entstehen. Aus Sicht der Gemeinde sollen auch reine nicht-Wohnbauten möglich sein. Dies muss aber im Rahmen eines Nutzungstransfers erfolgen. Aus planerischer Sicht ist die Sicherung des Wohnanteils im Gesamtquartier wichtig. Die Nutzung einzelner Bauten ist untergeordnet. Eine hohe Nutzungsdurchmischung ist der Gemeinde wichtig. Mit den heutigen Marktverhältnissen müssen eher Minimal-Anteile an Gewerbeflächen festgelegt werden, da diese aufgrund der tieferen Wertschöpfung durch Wohnnutzung verdrängt werden.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
	Städtebau				
2	Die BLS Netz AG geht davon aus, dass die Überbauung des westlichen Bereichs der BLS-Parzelle einen Schattenwurf auf die bestehenden Wohngebäude zur Folge haben wird. Der zulässige Schattenwurf ist abzuklären.		x		Der Schattenwurf ist gemäss Art. 22 BauV nur für Hochhäuser (Häuser mit Gesamthöhe von 30m und mehr, Art. 20 BauG) nachzuweisen und demnach im vorliegendem Fall nicht massgebend.
2	Es ist davon auszugehen, dass die Auflagen gemäss Verordnung über den Schutz von nicht-ionisierender Strahlung (NISV) nicht eingehalten werden können. Die Gemeinde sollte eine NIS-Beurteilung in Auftrag geben.	(x)	x		Die Beurteilung der nicht-ionisierenden Strahlung im betroffenen Bereich wurde durch eine externe Firma untersucht (s. Anhang 4.1). Eine Überbauung entlang der Gleise ist demnach möglich, muss aber selbstverständlich die Auflagen der NISV berücksichtigen. Zulässige Nutzfläche und Fassadenhöhe sowie die städtebauliche Ausgestaltung auf dem Bahnareal werden reduziert.
3	Zu Ziffer 2.2 Wir begrüssen die Vorgaben für eine verdichtete Bauweise und die folgerichtig festgelegte minimale und maximale Nutzungsdichte. Dass dadurch die bestehenden 45 jährigen Wohnbauten der Kirchstr. 152-160 dem Abbruch geweiht werden ist vertretbar.		x		Wird zur Kenntnis genommen.
3	Zu Ziffer 2.3 Die maximale Fassadenhöhe FH von 14 m für die neue Blockrandbebauung ist grundsätzlich angemessen. Für das BLS-Grundstück erachten wir die viergeschossige Bauweise aber als zu hoch. Gemäss Masterplan könnte ein bis 150 m langes Gebäude erstellt werden. Auf dem BLS-Grundstück ist eine dreigeschossige Bauweise mit einer FH von 11.0 m vorzusehen.	x			Wird zur Kenntnis genommen. Die Überbauung des Bahnareals wurde eingehend überprüft. Neu wird für das BLS-Areal eine Fassadenhöhe von 11 m festgesetzt. S. auch Kapitel 3 «Folgerungen für die weitere Umsetzung».

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
3	Zu Ziffer 3.2 Die Weiterführung der Blockrandstruktur ist richtig. Sie darf jedoch nicht die Wohnqualität der bestehenden Gebäude beeinträchtigen. Es ist insbesondere auf einen angemessenen Abstand zur Liegenschaft Kirchstrasse 172 zu achten. Die Festlegung der raumprägenden Kanten begrüssen wir. Angesichts der FH von 14 m sowie der angestrebten, belebenden Aussenraumnutzung ist jedoch der vorgegebene Abstand von der Baulinie bis zur Parzellengrenze von z.T. 2 m zu wenig. Entlang der Kirchstrasse ist ein Strassenabstand von 5 m vorzusehen.		x		Das BEK legt noch keine konkreten Abstände fest. Dies erfolgt erst im Rahmen der nachgelagerten Überbauungsordnung. Die Sicherstellung einer verträglichen Wohnhygiene ist für die Gemeinde einer der wichtigsten Prämissen.
3	Auch wenn die Baute des bestehenden Stationsgebäudes nicht im kantonalen Bauinventar aufgenommen worden ist, sollte es als „prägende Baute“ im BEK aufgenommen werden. Das Stationsgebäude ist im Areal ein wichtiger historischer Zeuge und ein identitätsstiftendes Element.			x	Dies entspricht der Haltung der Gemeinde. Das bestehende Stationsgebäude wird als prägende Baute im BEK aufgenommen und ergänzt.
6, 8, 10	Es ist eine maximale Gebäudehöhe von 14 m geplant. Es finden sich in den Unterlagen kaum Aussagen, wie sich die Fassadenhöhe von 14 m auf unsere Überbauung auswirken würde. Eine nachhaltige Beeinträchtigung unserer Aussicht wäre nicht in Ordnung. Bereits in der Planung sollte die maximale Fassadenhöhe auf 12 m beschränkt werden. Damit kann einer künftigen Häuserschlucht vorgebeugt werden.	x	x		Das gesamte Bahnhofsquartier zwischen Bahnlinie Kirchstrasse - Dorfstrasse ist der Bauklasse IIIa / IIIb mit einer Fassadenhöhe von 14m zugewiesen. Im Bereich der heutigen ZSF 2/61 folgt die Planung dieser Festlegung. Die Überbauung des Bahnareals wurde eingehend überprüft. Neu wird für das BLS-Areal eine Fassadenhöhe von 11 m festgesetzt. S. auch Kapitel 3 «Folgerungen für die weitere Umsetzung».

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
8	Als Eigentümer einer Duplex-Wohnung an der Gurtenbrauerei 72, wäre das Dach des gegenüberliegenden Gebäudes auf dem Bahnhofsareal genau auf Augenhöhe zu meiner Terrasse. Die Beschränkung der Aussicht würde sich negativ auf die Wohnqualität sowie den Wert der Wohnung auswirken, was für mich nicht akzeptabel ist.	(x)	x		Der Gebäudeabstand von über 30m entspricht dem mehr als doppelten Gebäudeabstand einer entsprechenden reglementarischen Regelbauzone (jeweils der doppelte Werte von 5m kleiner Grenzabstand und 10m grosser Grenzabstand). Eine Einschränkung der Wohnqualität ist damit ausgeschlossen. Die Überbauung des Bahnareals wurde eingehend überprüft. Neu wird für das BLS-Areal eine Fassadenhöhe von 11 m festgesetzt. S. auch Kapitel 3 «Folgerungen für die weitere Umsetzung».
B	Zu Art. 2/3 Die generelle Zulässigkeit von 4 Vollgeschossen mit maximal 14m Gebäudehöhe steht im Widerspruch zum im Masterplan definierten differenzierten Bebauungskonzept. Insbesondere beim geplanten 140m langen Gebäude auf der BLS-Parzelle führt eine solche Gebäudehöhe angesichts des deutlich tiefer liegenden angrenzenden Terrains zu einer nicht verantwortbaren Minderung der Wohnqualität namentlich für die Wohnbauten Kirchstrasse 144 und 150. Wir fordern deshalb eine Beschränkung auf maximal 3 Geschosse auf der BLS-Parzelle, nicht zuletzt um das gesamte Planungswerk nicht unnötig zu gefährden. Auch wenn dadurch auf der BLS-Parzelle ca. 15% weniger Nutzung als die im Planungsentwurf definierten 7‘000m2 Geschossfläche realisierbar sind, stellt die neue baurechtliche Grundordnung immer noch einen sehr erheblichen Mehrwert für die Grundeigentümerin dar.	x			Die Überbauung des Bahnareals wurde eingehend überprüft. Neu wird für das BLS-Areal eine Fassadenhöhe von 11 m festgesetzt und die zulässige maximale Geschossfläche auf 2′400 m² begrenzt. Der Bereich der Bahn-Parzelle zwischen den Liegenschaften Kirchstrasse Nr. 144 und Nr. 150 wird im Bahnareal, resp. nach OPR in der Verkehrszone Bahn belassen und soll bei Bedarf im Rahmen einer künftigen Arealplanung der Liegenschaften Kirchstrasse Nrn. 138-150 in die Betrachtungen integriert werden. S. auch Kapitel 3 «Folgerungen für die weitere Umsetzung».

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
B	Zu Art. 3/1 Der Festlegung „raumprägende Kanten“ können wir nicht überall zustimmen. Insbesondere sind u.E. entlang der Kirchstrasse Abstände von zum Teil bloss 2m zum Trottoir nicht akzeptabel. Angesichts der geplanten 4-Geschossigkeit und zulässigen Gebäudehöhe von bis zu 14m erscheint vielmehr ein Abstand von mindestens 5m Trottoir angebracht, was auch Voraussetzung für eine qualitativ ansprechendere Vorlandgestaltung darstellt.		x		Wird zur Kenntnis genommen. Das BEK legt keine Abstände fest. Dies erfolgt erst in der nachgelegten Überbauungsordnung.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
	Freiraum				
3	Neue Ziffer: Der Vollständigkeit halber sind in Bezug auf die Hecke sowohl die Rodungsmöglichkeit als auch die Ersatzmassnahmepflicht in den ZPP-Vorschriften zu erwähnen.		x		Wird abgelehnt. Hecken sind gem. Bundesrecht (NHG, JSG) und der kantonalen Naturschutzgesetzgebung (NSchG, NSchV) geschützt. Über Ausnahmen vom Beseitigungsverbot entscheidet der Regierungsstatthalter. Ob die Rodung einer Hecke notwendig ist, wird erst im Rahmen der nachgelagerten Überbauungsordnung zu klären sein. Die Schutzplanänderung überführt den Planungsperimeter in den neuen Schutzplan gemäss OPR. Die bestehende Hecke wird gemäss dem bewilligten Doppelspurausbau DS festgelegt. (Rodung und erforderliche Ersatzmassnahmen wurden bereits im Rahmen DS bewilligt)
3	Sogar entlang der Engstelle vor dem Blockrandansatz Aegerter sind „raumprägende Hochstammbäume“ vorgeschrieben. Entlang des Blockrandfortsatzes fehlen aber entsprechende Vorgaben. Wir schlagen vor, insbesondere entlang der neuen Erschliessungsstrasse eine Begrünung mit Bäumen vorzusehen. Dies kommt der neuen Bewohnerschaft sowie der benachbarten Überbauung Kirchstrasse 146-150 zugute.		x		Wird abgelehnt. Die Bäume entlang dem Blockrandansatz Aegerter entsprechen dem rechtsgültigen Schutzplan und dem Schutzplan gemäss OPR und sind deshalb zwingend zu übernehmen. Als prägende Hochstammbäume sind aus Sicht der Gemeinde die konzeptionellen Baumpflanzungen auf den Bahnhofplätzen Nord und Süd wichtig und zu sichern. Weitere Baumpflanzungen sind aber möglich und können falls konzeptionell erforderlich in der nachgelagerten Überbauungsordnung festgelegt werden.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
B	Zu Art. 3/1 Wir sind der Meinung, dass es nicht angemessen ist, ausgerechnet an der strassenräumlich engsten Stelle vor den Gebäuden Kirchstrasse 188-192 Hochstammbäume vorzuschreiben, nicht aber in der Fortsetzung der Kirchstrasse und entlang der geplanten neuen Verbindungsstrasse. Wir plädieren daher für weitergehende Festlegungen betreff Erhaltung wertvollen Baumbestandes neu betreff neuen Baumpflanzungen. So z.B. ist der neue Zugang aus dem Morillonquartier zum Bahnhof Wabern durch eine Baumreihe zu akzentuieren.		x		Wird abgelehnt. Die Bäume entlang dem Blockrandansatz Aegerter entsprechen dem rechtsgültigen Schutzplan und dem Schutzplan gemäss OPR und sind deshalb zwingend zu übernehmen. Als prägende Hochstammbäume sind aus Sicht der Gemeinde die konzeptionellen Baumpflanzungen auf den Bahnhofplätzen Nord und Süd wichtig und zu sichern. Weitere Baumpflanzungen sind aber möglich und können falls konzeptionell erforderlich in der nachgelagerten Überbauungsordnung festgelegt werden.
B	Zu Art. 3/1 In die besonderen Vorschriften zur ZPP Nr. 2/4 gehören u.E. verbindliche Festlegungen zum „Problem“ der geschützten Hecke entlang der Parzellengrenze 8605/7068, die dem geplanten Gebäuderiegel auf der BLS-Parzelle teilweise im Weg steht. Wir wehren uns nicht gegen die in der Planung vorgeschlagene Teilrodung, verlangen aber, dass die erforderliche Ersatzpflanzung nicht erst nach der Teilrodung, sondern umgehend im Anschluss an die Genehmigung der ZPP zu realisieren ist.		x		Wird abgelehnt. Hecken sind gem. Bundesrecht (NHG, JSG) und der kantonalen Naturschutzgesetzgebung (NSchG, NSchV) geschützt. Über Ausnahmen vom Beseitigungsverbot entscheidet der Regierungsstatthalter. Ob die Rodung einer Hecke notwendig ist, wird erst im Rahmen der nachgelagerten Überbauungsordnung zu klären sein. Die Schutzplanänderung überführt den Planungsperimeter in den neuen Schutzplan gemäss OPR. Die bestehende Hecke wird gemäss dem bewilligten Doppelspurausbau DS festgelegt. (Rodung und erforderliche Ersatzmassnahmen wurden bereits im Rahmen DS bewilligt)

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
	Verkehr				
1	Die neue Basiserschliessung ist in einem Niedriggeschwindigkeitsregime (Tempo 30 oder Begegnungszone) zu erstellen und so zu legen, dass eine optimale Überbauung realisiert werden kann.		x		Dies entspricht der Haltung des Gemeinderats und ist entsprechend in der Planung verankert.
1	Bei Ablehnung der Umzonung wird nur ein Fuss- und Fahrwegrecht eingeräumt.		x		Das ist korrekt und entspricht den Bestrebungen des Gemeinderats.
1	Für die neue Basiserschliessung ist ein Verkehrskonzept auszuarbeiten, um die Lärmimmission und die Verkehrsintensität auf ein vernünftiges Mass zu beschränken.			x	Die Gemeinde Köniz hat die Ausarbeitung eines Verkehrskonzepts ausgelöst, welches die entsprechenden Fragen behandelt, beurteilt, die nötigen Schlüsse zieht und Vorgaben für die nachgelagerten Überbauungsordnung(en) und Projektierungen definiert.
2	Die Anbindung Gurtenbühl Perron Süd ist grau als BLS-Projekt dargestellt. Zum aktuellen Zeitpunkt ist das öffentliche Fusswegrecht noch nicht sichergestellt. Ob einer Enteignung zugestimmt würde ist dabei unklar.		x		Das ist der Gemeinde bekannt.
2	Die BLS Netz AG begrüsst die künftige Möglichkeit einer Haltestelle für Bahnersatz- und Linienbusse auf dem Bahnhofplatz.		x		Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
2	Für den neuen Bahnhofsplatz ist aufgrund der vielfältigen Ansprüche und zur Sicherstellung einer möglichst konfliktfreien Nutzung ein Verkehrskonzept auszuarbeiten. Ausserdem sollte der neue Radweg unter der Dorfstrassenbrücke den Kabelverteilerschrank der BLS nicht tangieren.			x	Die Gemeinde Köniz hat die Ausarbeitung eines Verkehrskonzepts ausgelöst, welches die entsprechenden Fragen behandelt, beurteilt, die nötigen Schlüsse zieht und Vorgaben für die nachgelagerten Überbauungsordnung(en) und Projektierungen definiert. Der Fuss- und Radweg wird eng mit der BLS koordiniert und in einem separaten Baubewilligungsverfahren behandelt.
3	Zu Ziffer 3.4 Den geplanten Bahnhofplatz begrüssen wir. Der formulierte Anspruch „Treffpunkt für Nutzungen des öffentlichen und des Individualverkehrs“ zu sein ist unpassend. Weshalb sich der Individualverkehr hier treffen soll ist nicht nachvollziehbar.	x			Die Formulierung ist missverständlich. Sinngemäss sollte es heissen: «Nördlich der... Freiraum für Treffpunkt und Aufenthalt sowie für Nutzungen des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs.» Die Formulierung wird angepasst.
3	Zu Ziffer 4.3 Die gemäss Masterplan und BEK vorgesehene Strassenbreite der neuen Erschliessungsstrasse sowie der Bahnhofstrasse von 8 m ist nicht angemessen. Für die neue Erschliessungsstrasse genügt eine Breite von 7 m (5.20 m Fahrbahn, 1.80 m Gehbereich mit schräg gestelltem Randstein). Auf Höhe des Stationsgebäudes sollte die Fahrbahn zum Gebäude einen Abstand von 3 m statt 1 m einhalten.		x		Wird zur Kenntnis genommen. Das BEK legt noch keine konkreten Abstände fest. Dies erfolgt erst im Rahmen der nachgelagerten Überbauungsordnung.
3	Zu Ziffer 4.4 Aufgrund der guten öV-Erschliessung begrüssen wir die Beschränkung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge. Für das Wohnungssegment des preisgünstigen Wohnungsbaus können wir uns vorstellen, dass deutlich weniger als 0.5 Abstellplätze pro Wohnung gewünscht sind.		x		Wird zur Kenntnis genommen. Eine weitere Reduktion von Abstellplätzen kann bei Nachweis in einem Mobilitätskonzept jederzeit durch Grundeigentümerschaft vorgenommen werden.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
3	Die Option einer künftigen Anknüpfung der Buslinie Nr. 29 an die Station Wabern ist nicht zweckmässig (geringes Umsteigepotenzial, Fahrzeitverlängerung, neu erstellte Haltestellen Morillon/Gurtenbahn, Konflikt BehiG vs. niveaugleicher Bahnhofplatz). Auf einen öV-Umsteigepunkt Bahn/Bus ist zu verzichten.		x		Die Folgen sind der Gemeinde bekannt. Als langfristiges Ziel ist jedoch die Anknüpfung der Buslinien 22/29 an den Bahnhofsplatz logische Konsequenz der Planung. (Identitätsstiftend, städtebaulich, funktional). Die Planung soll diesbezüglich aufwärtskompatibel sein.
3	Zum Masterplan Areal Station Wabern: Die im Masterplan dargestellten vier Car-Abstellplätze lehnen wir ab. Sie widersprechen dem Charakter der Begegnungszone und dem Ziel eines attraktiven öffentlichen Raums. Wir schlagen vor die Car-Abstellplätze entlang der Bondelistrasse anzuordnen. Die Option der Kiss & Ride-Abstellplätze sowie der Haltebereich für den Bahnersatz kann nachvollzogen werden.		x x		Wird zur Kenntnis genommen. Der Masterplan hat keine Rechtswirkung, den Status einer Machbarkeitsstudie und war nicht Teil der öffentlichen Mitwirkung. Nach Vorliegen des Verkehrskonzepts, wird im Rahmen der nachfolgenden Planungs-/Baubewilligungsverfahren eine gezielte Diskussion hierzu erfolgen können.
3	Die heutige Einbahnregelung der Bahnhofstrasse ist beizubehalten, um einer Mehrbelastung entgegenzuwirken und Schleichverkehr zur Umfahrung von Stausituationen auf der Kirchstrasse zu verhindern. Gegenverkehr für Fahrräder ist zuzulassen.			x	Wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Köniz hat die Ausarbeitung eines Verkehrskonzepts ausgelöst, welches die entsprechenden Fragen behandelt, beurteilt, die nötigen Schlüsse zieht und Vorgaben für die nachgelagerten Überbauungsordnung(en) und Projektierungen definiert.
3	Aufgrund der kaum normkonformen Linksabbiege-Situation von der Bahnhofstrasse in die Kirchstrasse, ist die Zu- und Wegfahrt zum Baufeld des BLS-Areals ausschliesslich über die neue Erschliessungsstrasse zu führen. Entsprechend soll auch die Wegweisung für den motorisierten Individualverkehr erfolgen.			x	Wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Köniz hat die Ausarbeitung eines Verkehrskonzepts ausgelöst, welches die entsprechenden Fragen behandelt, beurteilt, die nötigen Schlüsse zieht und Vorgaben für die nachgelagerten Überbauungsordnung(en) und Projektierungen definiert.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
4	Wir freuen uns auf die direkte Verbindung Gurtenbühl-Bahnhof auf der Südseite der Bahnlinie. Damit wird ein attraktiver und sicherer Zugang zu S-Bahnstation, Dorfschulhaus und LV-Achse gewährleistet.		x		Wird zur Kenntnis genommen. Dies entspricht der Haltung des Gemeinderats. Die Umsetzung erfolgt jedoch im Rahmen des Projekts des Doppelspurausbaus der BLS Netz AG.
4	Wir begrüssen die Beschränkung der Abstellplätze für den motorisierten Individualverkehr auf die untere Bandbreite gemäss kantonaler Bauverordnung.		x		Wird zur Kenntnis genommen.
4	Trotz Beschränkung der Abstellplätze wird es Mehrverkehr geben. Die bestehenden Verkehrsprobleme werden durch die Arealentwicklung damit verschärft: - Die Querung der Tempo 30 Zone ist für Kinder schwierig; - Die Situation auf dem Trottoir Bondelistrasse-Kirchstrasse ist nicht klar; - Das Temporegime ist anspruchsvoll. Auf engem Raum gibt es Zonen Tempo 20, 30 und 40. Wir fordern Massnahmen, die einen durchgehend sicheren Fussverkehr entlang der Kirchstrasse ermöglichen.			x	Wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Köniz hat die Ausarbeitung eines Verkehrskonzepts ausgelöst, welches die entsprechenden Fragen behandelt, beurteilt, die nötigen Schlüsse zieht und Vorgaben für die nachgelagerten Überbauungsordnung(en) und Projektierungen definiert. Inwiefern Anpassungen ausserhalb des Planungsperimeters notwendig sind, wird im Rahmen dieser nachgelagerten Arbeiten zu eruieren sein. Sichere Fusswege, insbesondere sichere Schulwege, sind ebenfalls ein hoch gewichtetes Anliegen des Gemeinderats.
6	Alle geplanten (Car-) Abstellplätze sind so zu platzieren, dass Lärm- und Lichtemissionen auf ein Minimum begrenzt werden.		x		Wird zur Kenntnis genommen. Die Lage der oberirdischen Parkierung wird erst im Rahmen der nachgelagerten Überbauungsordnung festgelegt.
6	Oberirdische Parkplätze sind nicht nötig, da Einstellhallen erstellt werden und das Gurtenparking bestehend ist.		x		Besucher- und Kundenparkplätze werden zielführend oberirdisch angelegt. Die Lage der oberirdischen Parkierung wird erst im Rahmen der nachgelagerten Überbauungsordnung festgelegt.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
6	Die neue Zufahrt zum Bahnhof ist als Begegnungszone Tempo 20 zu signalisieren.			x	Dies entspricht der Haltung des Gemeinderats und ist entsprechend im BEK vorgesehen und verankert. Die Gemeinde Köniz hat die Ausarbeitung eines Verkehrskonzepts ausgelöst, welches die entsprechenden Fragen behandelt, beurteilt, die nötigen Schlüsse zieht und Vorgaben für die nachgelagerten Überbauungsordnung(en) und Projektierungen definiert.
6	Es liegt kein schlüssiges Verkehrskonzept vor. Der Mehrverkehr ist einzuschränken, Ausweichrouten und Lastwagenverkehr sind zu verhindern, so wie auch Suchverkehr durch Besucher und Besucherinnen des Gurtens.			x	Die Gemeinde Köniz hat die Ausarbeitung eines Verkehrskonzepts ausgelöst, welches die entsprechenden Fragen behandelt, beurteilt, die nötigen Schlüsse zieht und Vorgaben für die nachgelagerten Überbauungsordnung(en) und Projektierungen definiert.
11	Zitat: „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. (Messung 2013)“		x		Wird zur Kenntnis genommen.
11	Im Masterplan wird durch eine Reduktion der Parkplätze auf eine Reduktion des Individualverkehrs gezielt, um eine Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr zu erhalten.		x		Die Aussage ist korrekt. Es wird eine Verlagerung zum Umweltverbund (öV, Fuss- und Veloverkehr) insgesamt angestrebt.
11	Der öffentliche Verkehr wird durch die Elektro-Mobilität sehr stark konkurrenziert (Suggerieren von „sauberer“ Energie, Bevölkerungswachstum im Raum Gürbetal (gem. Zitat), selbstfahrende Autos, Überlastung öV usw.).		x		Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
11	Es kann davon ausgegangen werden, dass 200 neue Einwohnerinnen und Einwohner sowie neues Gewerbe weiterhin Parkplätze wünschen werden. Die Begrenzung der Parkplätze steigert nicht die Attraktivität für Wohnen und Gewerbe.		x		In städtischen Gebieten ist der Anteil an Haushalten ohne Auto hoch. Deshalb ist eine Beschränkung der Anzahl Parkplätze vertretbar.
11	Die Verkehrsmessung (s. Zitat) wurde vor der Fertigstellung von Quellfrisch und Überbauung Bächtelen durchgeführt. Wie hoch ist die Verkehrsbelastung heute? Wie hoch wird der Zuwachs in 10 Jahren geschätzt?		x		Kreuzungen, wie Dorf-/Seftigenstrasse haben während der Abend- und Morgenspitzenstunden ihre Kapazitätsgrenzen heute erreicht. Wenn überhaupt, ist in den kommenden Jahren trotz neuen Überbauungen nur mit einer geringen Zunahme der Verkehrsbelastung zu rechnen.
11	Ich begrüsse die Umsetzung des Areals und vertrete die Meinung, dass die zunehmende Verkehrsbelastung nicht beeinflusst und eingeschätzt werden kann.		x		Wird zur Kenntnis genommen.
	Der Schutz von Kindern und Fussgängern entlang der Hautverkehrswege ist höher zu priorisieren als der Masterplan.		x		Dies entspricht der Haltung des Gemeinderats.
	Es fehlt ein Verkehrskonzept. Die bereits bestehenden technologischen Entwicklungen könnten besser als aktuell berücksichtigt und eingeplant werden. Eine intelligente mit neuen Technologien geführte Verkehrsführung mit dem Areal als „Micro - Silicon Valley“ (Gewerbe, Leitsysteme Fahrzeuge, Peaks Informationen, Transportkapseln, attraktive Arbeitsplätze) hat grosses Potenzial.		x		Die Gemeinde Köniz hat die Ausarbeitung eines Verkehrskonzepts ausgelöst, welches die entsprechenden Fragen behandelt, beurteilt, die nötigen Schlüsse zieht und Vorgaben für die nachgelagerten Überbauungsordnung(en) und Projektierungen definiert. Die Berücksichtigung von Elektrofahrzeugen bedarf keiner speziellen Regelung auf Stufe Nutzungsplanung.
7	Wir finden die Vorgaben im Kapitel 4.4 und 4.5 des Nutzungsplanes gut. Da der Standort bestens mit ÖV erschlossen ist, begrüssen wir Autoarmes oder autofreies Wohnen.		x		Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
A	0.5 Abstellplätze pro Wohnung ist aus unserer Sicht eindeutig zu hoch. Das Gebiet ist sehr gut mit ÖV erschlossen, die Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr wird ausgebaut. Unnötige Parkierungsmöglichkeiten führen zu Mehrverkehr, was in unmittelbarer Nähe von grossen Schulstandorten nicht verantwortbar ist. Wir fordern 0.25 Abstellplätze pro Wohnung, damit werden notwendige Parkierungsmöglichkeiten für Behinderte, Mobility und das Gewerbe abgedeckt.		x		Die besonderen Vorschriften zum Nutzungsplan lassen eine Unterschreitung des Wertes von 0.5 Abstellplätzen pro Wohnung zu.
A	Der Bahnhof Wabern soll ein guter Umsteigeort für ÖV-Nutzer, Fussgänger und Velofahrer werden. Wir fordern die heutigen Umsteigedistanzen zu verkürzen, optimieren bzw. zusammenlegen. Zudem muss alles unternommen werden, um die Schulwegsicherheit im Perimeter und an den Übergängen zu den Schulstandorten zu sichern.		x		Dies entspricht der Haltung der Gemeinde. Jedoch liegt die Linienführung des ÖV und die damit verbundenen Konsequenzen nicht in abschliessender Kompetenz der Gemeinde - wird aber mit vorliegender Planung unterstützt. Die Übergänge zu den Schulstandorten liegen ausserhalb des Planungsperimeters.
A	Wir begrüssen, dass der Bahnhofplatz als städtischer Freiraum und Treffpunkt aufgewertet werden soll. Die Einführung einer Begegnungszone mit Tempo 20 ist dabei zwingend notwendig. Freiräume sind für alle Bewohner/innen da.		x		Dies entspricht der Haltung der Gemeinde und ist entsprechend vorgesehen.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
B	Zu Art. 3/1 Die Gestaltung des Bahnhofplatzes als Treffpunkt begrüssen wir grundsätzlich sehr, haben aber wegen der engen Platzverhältnisse Vorbehalte gegenüber einzelnen Inhalten. Insbesondere den für Besucher des Gurtens angedachten Car-Parkplatz lehnen wir ab, da Reisecars problemlos die Wartezeit auch mit grösserem Abstand zur Gurtenbahn überbrücken können.		x		Wird zur Kenntnis genommen. Die Lage der oberirdischen Parkierung wird erst im Rahmen der nachgelagerten Überbauungsordnung festgelegt.
B	Zu Art. 3/1 Bei der grundsätzlich interessanten Option der Anknüpfung der Buslinie 29 an den Bahnhof Wabern, sehen wir einen Interessenskonflikt mit der geplanten Tempo 20 Zone, welcher angesichts des eher niedrig geschätzten Umsteigepotentials höhere Priorität eingeräumt wird. Ausserdem scheint uns die bestehende Bahnhofstrasse wegen des engen Strassenraums und des heiklen Knotens bei der Bäckerei Aegerter für eine Busroute ungeeignet, aus verkehrsrechtlicher Sicht vermutlich sogar unzulässig. Wir empfehlen daher diese Option fallen zu lassen.		x		Wird zur Kenntnis genommen. Die Integration der Buslinien Nr. 22/29 Bedarf einer guten Abstimmung, ist aber nicht unmöglich. Als langfristiges Ziel ist die Anknüpfung der Buslinien Nr. 22/29 an den Bahnhofsplatz die logische Konsequenz der Planung. (Identitätsstiftend, städtebaulich, funktional). Die Planung soll diesbezüglich aufwärtskompatibel sein.
B	Art. 4/3 Da eine verkehrsberuhigte Tempo 20 Zone angestrebt wird, ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb für die Verbindung Kirchstrasse - Bahnhofplatz eine Fahrbreite von 6m ein Trottoir vorgesehen ist. Ausserdem ist mit bauliche Massnahmen dafür zu sorgen, dass Tempo 20 auch eingehalten wird.		x		Wird zu Kenntnis genommen. Die besonderen Vorschriften definieren keine Querschnitte und Fahrbahnbreiten. Die erforderlichen Dimensionen sind im Rahmen der Überbauungsordnung/ Strassenprojektierung aus den massgebenden Begegnungsfällen abzuleiten. Die Gestaltung ist selbstverständlich auf die Geschwindigkeit der Begegnungszone Tempo 20 auszurichten.

Nr.	Kernaussage	Anpassung			Antwort des Gemeinderats
		ja	nein	über-prüf.	
B	Art. 4/4 Wir begrüssen ausdrücklich die Beschränkung der Anzahl PP, was ein entscheidender Faktor für die Umsetzung des Planungszieles eines motorfahrzeugarmen Quartieres darstellt. Ebenfalls richtig scheint uns die Festlegung, wonach alle PP im Arealperimeter in Einstellhallen unterzubringen sind. Klärungsbedarf besteht hingegen bezüglich der Platzierung von Kunden-PP für publikumsorientierte Dienstleistungen.		x		Wird zur Kenntnis genommen. Die Verortung von Abstellplätzen erfolgt erst in der nachgelagerten Überbauungsordnung.
B	Art. 4/4 Es muss ein umfassendes Verkehrskonzept erstellt werden. Dass innerhalb eines engen Radius Tempo 20, 30 und 40 vorkommen, ist verwirrend. Die sanierte Kirchstrasse sowie die angrenzende Tempo 20 Zone bergen gewisse Probleme, welche durch die Verdichtung des Bahnhofquartiers noch weiter verschärft werden. Z.B. die Querung der Kirchstrasse ist insbesondere für Schulkinder zu Stosszeiten sehr schwierig und wurde bereits von Elternräten der Gemeinde vorgetragen. Ebenso führen die gelb eingefärbten Bereiche in der Strassenmitte täglich zu konfliktiven Situationen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Auch ist die Vortrittsregelung bei Bondelistrasse - Kirchstrasse Abzweigung ungenügend ersichtlich und wird wiederholt missachtet.			x	Wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Köniz hat die Ausarbeitung eines Verkehrskonzepts ausgelöst, welches die entsprechenden Fragen behandelt, beurteilt, die nötigen Schlüsse zieht und Vorgaben für die nachgelagerten Überbauungsordnung(en) und Projektierungen definiert. Sichere Fusswege, insbesondere sichere Schulwege, sind ebenfalls ein hoch gewichtetes Anliegen des Gemeinderats. Die Übergänge zu den Schulstandorten liegen ausserhalb des Planungsperimeters.

3 Folgerungen für die weitere Umsetzung

3.1 Würdigung der Mitwirkungseingaben

Grundsätzlich ist aufgrund der Mitwirkungseingaben ein positiver Tenor gegenüber den vorgelegten Planungsinstrumenten auszumachen.

Begrüsst werden die Aufwertung des Quartiers, die angestrebte bauliche Dichte und Nutzungsdurchmischung.

Mit Abstand am meisten Anregungen und Einwendungen wurden betreffend Verkehr eingereicht. Die neue Erschliessungsstrasse wird nicht in Frage gestellt. Die angestrebte Begegnungszone Tempo 20, wie auch die Beschränkung der Anzahl Abstellplätze werden gross mehrheitlich begrüsst.

Als zum jetzigen Zeitpunkt fehlend empfunden wird ein Verkehrskonzept, welches sich den Befürchtungen, Anliegen und Fragen der Mitwirkenden annimmt. Hauptthemen sind hier der Immissionsschutz vor Mehrverkehr sowie die Sicherheit von Fusswegen, insbesondere den Schulwegbeziehungen.

Ein weiterer umstrittener Punkt ist die bauliche Höhe der geplanten Überbauung. Insbesondere die bisher angedachten baulichen Dimensionen auf dem ehemaligen Bahnareal wurde stark in Frage gestellt.

Schwer verständlich waren für viele Mitwirkende die unterschiedlichen Perimeter der verschiedenen Planungsinstrumente (ZPP, BEK, BLP).

3.2 Interessensabwägung der Gemeinde

Die öffentliche Mitwirkung bei Planungen soll die Planungsbehörden in ihrer Aufgabe unterstützen, eine den Anforderungen des Gesetzes und den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechende Raumordnung zu schaffen. Sie dient der Sammlung von Ideen und Hinweisen bzw. - nach den Worten des kantonalen Baugesetzes - von Anregungen und Einwendungen. Sie ist damit ein Teil der Grundlagenbeschaffung. Zudem ermöglicht sie der Bevölkerung eine politische Einflussnahme und den Planungsbehörden eine möglichst breite Interessenabwägung.

Der Information der Bevölkerung räumt das übergeordnete Recht damit einen hohen Stellenwert ein. Ein Rechtsmittel im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung (Einsprache- oder Beschwerdemöglichkeit) besteht jedoch nicht.

Betroffene, schutzwürdige Interessen können nach übergeordnetem Recht erst im Rahmen der öffentlichen Auflage mit Einsprache gerügt werden.

Mit der vorliegenden Zone mit Planungspflicht werden grundeigentümerverbindlich Art und Mass der Nutzung, Gestaltungsgrundsätze und weitere relevante Bestimmungen, insbesondere zum Verkehr, festgelegt. Viele Themenbereiche, z.B. die abschliessenden Lagen, Höhen, Längen und Breiten von Hoch- und Tiefbauten u.dgl. werden zielgerichtet und stufengerecht erst in der nachfolgenden Detailplanung der Überbauungsordnung thematisiert und im Rahmen der im entsprechenden Verfahren stattfindenden öffentlichen Auflage behandelt werden.

3.3 Schlussfolgerungen

Die Gemeinde löste für die neue Bahnhofstrasse Wabern die Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts BGK aus. Die aus der Mitwirkung gestellten Fragen sollen damit beantwortet werden können. Zudem wird es als Grundlage für die weitergehende Projektierung dienen.

Die Arbeiten zum BGK laufen zurzeit noch. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt kann festgestellt werden, dass an den vorliegenden Planungsinstrumenten aufgrund des BGK keine Anpassungen notwendig sind. Weder das behördenverbindliche Bebauungs- und Erschliessungskonzept, noch die neue Zone mit Planungspflicht legen Inhalte fest, welche mit den im Entwurf vorliegenden Ergebnissen des BGK in Konflikt stehen würden.

Betreffend der baulichen Dimensionen auf dem ehemaligen Bahnareal erfolgte eine vertiefte Überprüfung durch die Gemeinde. Auf Antrag der Bau- und Planungskommission entschied der Gemeinderat aufgrund vorliegenden Mitwirkungseingaben (Reduktion von Gebäudehöhe und Gebäudelänge) sowie der Eingabe der BLS (Überprüfung der Auflagen NISV) folgende Anpassungen an der Überbauung auf dem ehemaligen Bahnareal:

- Reduktion der Zone mit Planungspflicht bis zum westlichen Ende von Parzelle Nr. 2500.

Der westliche Fortsatz des Bahnareals wird aufgrund der schlechten Erschliessbarkeit und der baulichen Nähe zu der bestehenden Überbauung Kirchstrasse 138-150 der Verkehrszone Bahn zugeordnet und nicht wie vorgesehen der neuen Zone mit Planungspflicht zugewiesen werden. Dieser Bereich des Bahnareals kann im Rahmen einer allfällig neuen Gesamtkonzeption der Überbauung Kirchstrasse 138-150 zielführender in das Areal Station Wabern eingebunden werden.

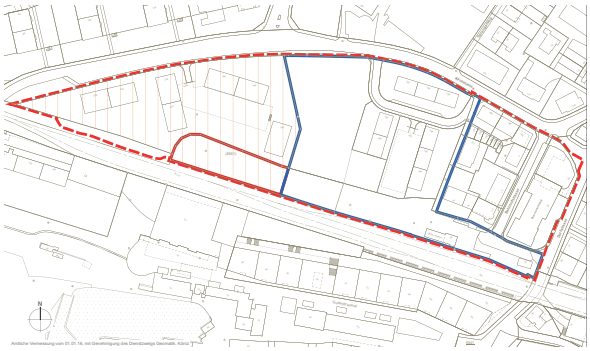


Abbildung 2: Perimeter rot gestrichelt: Perimeter „Änderung ausserhalb OPR 2018“, Perimeter rot durchgezogen: neu Verkehrszone Bahn, Perimeter blau: verbleibender Perimeter ZPP Nr. 2/4, schraffiert: Perimeter Überbauung Kirchstrasse 138-150.

- Reduktion der maximalen Fassadenhöhe um ein Vollgeschoss auf 11 [m]. Zudem wird das maximale Nutzungsmass von 7‘000 [m^2] auf 2‘400 [m^2] reduziert und als Grundlage für die nachfolgende Überbauungsordnung ein qualitatives Verfahren vorgeschrieben. Zur besseren Verständlichkeit wurde die Zone mit Planungspflicht in die zwei Sektoren A (Bahnareal) und B (restliche Überbauung) aufgeteilt.

Zur besseren Verständlichkeit wurde der Planungsperimeter für alle Planungsinstrumente vereinheitlicht und überall der Perimeter gemäss OPR „Änderung ausserhalb OPR 2018“ eingetragen.

3.4 Verfahren und Termine

Die Gemeinde beabsichtigt die durch die Realisierung des Doppelspurausbaus Kehrsatz Nord - Frischingweg der BLS Netz AG entstehenden Synergien für die neue Bahnhofstrasse möglichst zu nutzen.

Deshalb soll die Planung nach der erfahrenen Verzögerung durch die Erarbeitung des Verkehrskonzepts und der Überprüfung der Überbauung des Bahnareals nun zur kantonalen Vorprüfung eingereicht werden.

Die öffentliche Mitwirkung zur ZPP Nr. 2/4 „Areal Station Wabern“ ist mit Vorlage dieses Berichtes abgeschlossen. Der Beschluss für die Freigabe der Planungsinstrumente zur kantonalen Vorprüfung ist im Gemeinderat am 27. März 2019 erfolgt.

Da die Zone mit Planungspflicht, Baulinienplan und Schutzplan grundeigentümerverbindlich sind, werden diese nach Abschluss der Vorprüfung zur öffentlichen Auflage gebracht. Dies ist nach heutigem Zeitplan im Herbst 2019 vorgesehen. Im Rahmen der Auflagefrist können im Sinne von Art. 61 des kantonalen Baugesetzes alle betroffenen Grundeigentümer ihre Einsprache einreichen.

Nach einer allfälligen weiteren Überarbeitung werden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger im Rahmen einer Volksabstimmung über die Zone mit Planungspflicht und den Baulinienplan befinden. Die Volksabstimmung kann frühestens im Mai 2020 stattfinden.

Bei einer Annahme der Planung durch die Stimmberechtigten erfolgt zum Schluss die Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern. Die Planung könnte mit diesem Zeitplan in etwa im Herbst 2020 in Kraft gesetzt werden.

- Ende März 2019 — Beschluss GR Vorprüfung
- April - Juni 2019 — Kantonale Vorprüfung
- Herbst 2019 — Öffentliche Auflage
- ab Mai 2020 — Volksabstimmung