



## Genehmigung

Änderung der baurechtlichen Grundordnung

**ZPP Nr. 7/2**

**«Zentrum Niederwangen»**

Ordentliches Verfahren

## Raumplanungsbericht

22. Dezember 2021

Das Dossier beinhaltet:

- Änderung Nutzungsplan Nr. 23
- Änderung Schutzplan Nr. 23
- Änderung Baureglement

Weitere Unterlagen:

- **Raumplanungsbericht**
- Mitwirkungsbericht
- Bebauungs- und Erschliessungs-konzept
- Städtebaumodell

## Impressum

[www.koeniz.ch](http://www.koeniz.ch) | [plak@koeniz.ch](mailto:plak@koeniz.ch)

### Projektteam

---

Christoph Kupper, Projektleiter Raumplanung  
Erika Heiniger, Projektleiterin Raumplanung

### Datei

---

3.4.2.7 / 1.10 / 598607

### Version

---

5. Juli 2022

## Inhaltsverzeichnis

<b>0 Zusammenfassung</b>	<b>3</b>
<hr/>	
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>5</b>
<hr/>	
1.1 Lage und Situation	5
1.2 Rahmenbedingungen	5
Inventar der historischen Verkehrswege (IVS)	6
Raumbedarf SBB	6
Nichtionisierende Strahlung	6
Autobahn A12 und Riedmoosbrücke	6
Sanierung Freiburgstrasse	6
Stadtbach	7
Öffentliche Leitungen	7
1.3 Planungsrechtliche Vorgaben	7
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK II	7
Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde	7
Verhältnis zur Ortsplanungsrevision (OPR)	9
Nutzungsplan	9
Baureglement	10
Schutzplan	11
1.5 Planungsauslöser / Problemstellung	12
1.6 Grundeigentum, Beteiligte	13
1.7 Termine Planerlassverfahren	13
<b>2 Planungsgegenstand und Planungsziele</b>	<b>15</b>
<hr/>	
2.1 Planungsgegenstand	15
2.2 Planungsziele	15
<b>3 Grundlagen</b>	<b>17</b>
<hr/>	
3.1 Studie Arealentwicklung	17
3.2 Testplanung und Richtprojekt	17
3.3 Bebauungs- und Erschliessungskonzept BEK	18
Städtebau und Freiraum	18
Erschliessung und Verkehr	19
Etappierung	20
Nutzungsverteilung	20
<b>4 Planungsinstrumente</b>	<b>21</b>
<hr/>	
4.1 Planungsinstrumente	21
4.2 Neue ZPP Nr. 7/2 Zentrum Niederwangen	22
Neue Kerninhalte	22
Änderung Nutzungsplan	22
Änderung Baureglement	23
Änderung Schutzplan	25

<b>5 Raumplanerische Interessenabwägung</b>	<b>27</b>
<hr/>	
5.1 Raumordnung	27
Übereinstimmung mit übergeordneten Planungen und Zielen	27
Haushälterische Nutzung des Bodens	27
Wohnliche Siedlung	27
Abstimmung Siedlung und Verkehr	27
Umsteigeknoten öV	28
Fussverkehr	28
Veloverkehr	28
Motorisierter Individualverkehr MIV	28
Mobilitätsmanagement	29
Ver- und Entsorgung	29
Energie	29
5.2 Umwelt	30
Orts- und Landschaftsbild	30
Lärm	30
Nichtionisierende Strahlung	31
Gewässer	31
Grundwasser	32
Naturgefahren	32
Altlasten	32
Störfallvorsorge	33
5.3 Infrastruktur und Wirtschaft	33
Investitionen durch die Gemeinde / Private	34
Ausgleich von Planungsvorteilen	34
5.4 Einbezug Eigentümerschaft	34
5.5 Fazit	34
<b>6 Planungsrechtliches Verfahren</b>	<b>37</b>
<hr/>	
6.1 Verfahren	37
6.2 Öffentliche Mitwirkung	37
6.3 Kantonale Vorprüfung	37
6.4 Öffentliche Auflage	38
6.5 Beschluss, Genehmigung und Umsetzung	38
6.6 Folgeplanung	38
<b>7 Anhang</b>	<b>39</b>
<hr/>	
7.1 Anhang 1 Leitungskataster, Auszug Niederwangen Station	39
7.2 Anhang 2 Motorisierter Individualverkehr, DTV Niederwangen 2014 - 2018	40
7.3 Anhang 3 Nachweis Fahrtenerzeugung Bestand/ Neu	41

## 0 Zusammenfassung

Das Gebiet rund um die S-Bahnstation Niederwangen weist seit Jahren räumliche sowie funktionale Mängel auf und wird der Funktion als Ortsteilzentrum nicht gerecht. Die Überbauungsordnung Wangenbrüggli aus dem Jahr 2001 wurde nie in Kraft gesetzt. In der bisherigen Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 7/2 „Station Wangenbrüggli“ gilt eine Ersatzordnung mit begrenztem Handlungsspielraum und tiefer Ausnutzung.

Niederwangen gehört gemäss dem kantonalen Richtplan zum urbanen Kerngebiet der Agglomeration und weist heute eine Raumnutzerdichte von 85 RN/ha auf. Aufgrund laufender Gebietsentwicklungen in Niederwangen wird sich die Anzahl Raumnutzer in den kommenden Jahren im Einzugsgebiet der S-Bahnstation voraussichtlich verdoppeln. Damit steigt der Handlungsbedarf, den öV-Umsteigeknoten und das Ortsteilzentrum von Niederwangen auf diese Entwicklung abzustimmen.

Die Kerninhalte der neuen Planung umfassen die folgenden Punkte:

- Aufwerten des Ortsteilzentrums Niederwangen durch städtebauliche Akzentuierung und Aufwerten des Freiraums.

- Ausbau der Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr mit direkten Umsteigebeziehungen und guter Vernetzung in die angrenzenden Ortsteile.
- Öffentliche Nutzung stärken und Synergien zwischen Versorgung und Mobilität schaffen.
- Realisierung eines Bahnhofplatzes als städtischer Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die neuen planungsrechtlichen Bestimmungen basieren auf einem qualitativen Verfahren, welches 2016 in Form einer Testplanung durchgeführt wurde. Die aus drei städtebaulichen Konzepten hervorgegangene Bestlösung ist durch eine breit abgestützte Begleitgruppe und Ortsvertretern auserkoren worden. Das städtebauliche Konzept basiert auf einem strassenbegleitenden Bebauungsmuster mit Akzentuierung im Zentrumsbereich und einem neuen Bahnhofplatz.

Das der Planung zugrundeliegende Bebauungsmuster schafft Raum für den öffentlichen Verkehr und ermöglicht für die Zentrumsnutzung eine hohe funktionale und bauliche Dichte.

Der für den öffentlichen Verkehr erforderliche Raum kann mit einer angemessenen Erhöhung des

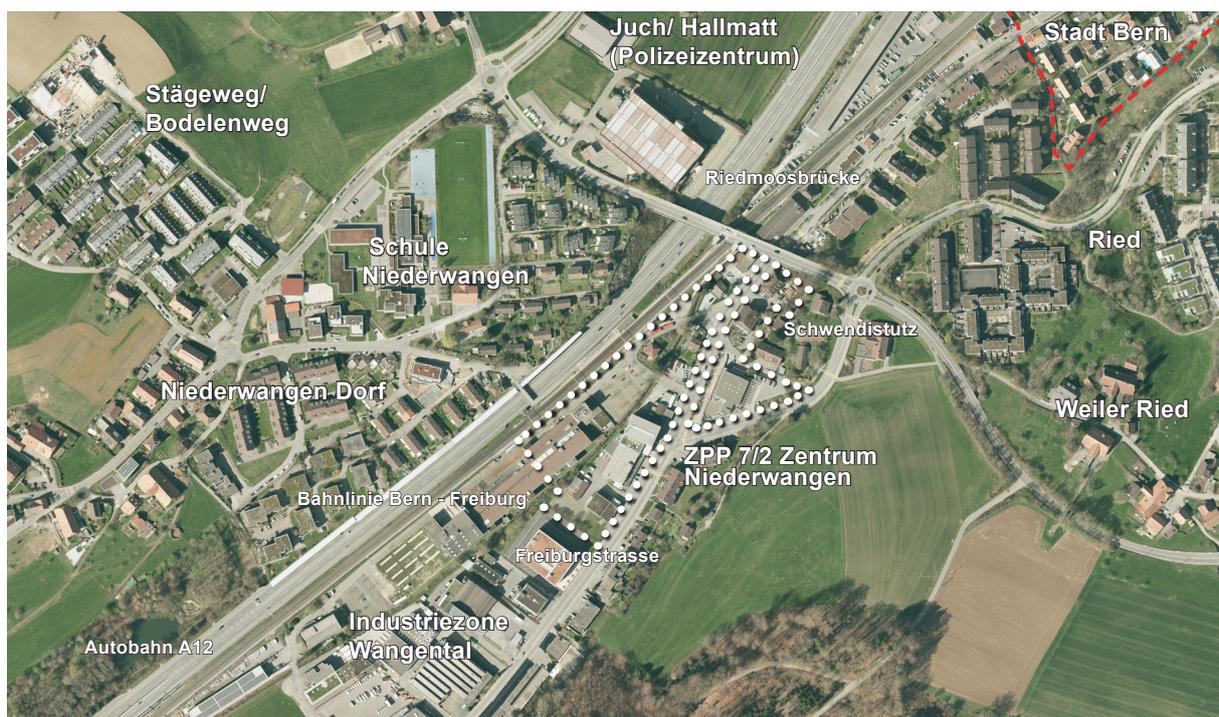


Abb. 1: Orthofoto Niederwangen mit Perimeter ZPP Nr. 7/2

Nutzungsmasses und einem ausgewogenen Bebauungskonzept kompensiert werden. So werden für die privaten Grundeigentümerschaften wie auch für die öffentliche Hand trotz anspruchsvollen Gegebenheiten vor Ort attraktive Möglichkeiten für die zukünftige Entwicklung geschaffen. Der Bahnhof Niederwangen ist einer der am besten erschlossenen ÖV-Umsteigeknoten der Gemeinde Köniz.

Die Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 7/2 „Zentrum Niederwangen“ ersetzt die heute rechtskräftige ZPP Nr. 7/2 „Station Wangenbruggli“. Sie beinhaltet eine Änderung des Nutzungsplans und des Schutzplans und eine Anpassung der besonderen Vorschriften zur ZPP Nr. 7/2 im Baureglement. Die Inhalte entsprechen den Vorgaben des kommunalen Richtplans Raumentwicklung Gesamtgemeinde (RP REGG).

Mit der neuen Planung werden Defizite als brach liegendes Potenzial identifiziert und nutzbar gemacht. Aufgrund der beschränkt vorhandenen Bauzonen und realisierten Beispielen im Umfeld von Umsteigeknoten in der Region (wie z.B. Europaplatz Bern) besteht trotz anspruchsvoller Lage ein grosses Potenzial zur Aufwertung und Siedlungsentwicklung nach innen (SEin).

Die weiteren Schritte im Planerlassverfahren sollen zeitnah erfolgen, damit die Zentrumsentwicklung für die neuen Nutzenden aus den umliegenden Arealen (insbesondere Ried und Juch/ Hallmatt) rechtzeitig realisiert werden kann.

Bevor nach den neuen Möglichkeiten gebaut werden kann, ist eine Überbauungsordnung auszuarbeiten. Mit der Realisierung einer ersten Etappe kann frühestens ab 2024 gerechnet werden.

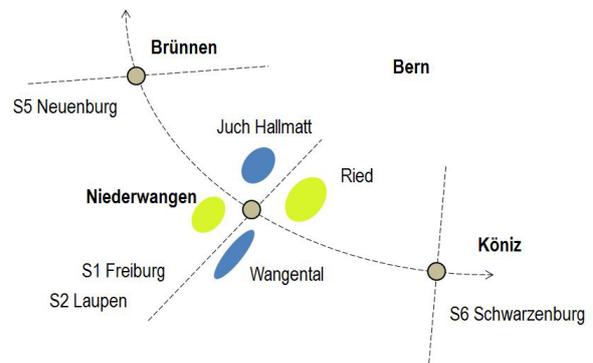


Abb. 3: Strategische Lage Zentrum Niederwangen



Abb. 2: Luftaufnahme Zentrum Niederwangen Mai 2019

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Lage und Situation

Das Areal befindet sich in der Talsohle des Wangentals, zwischen Bümpliz und Oberwangen. In südlicher Richtung erstreckt sich das durch Verkehrsachsen und Industrienutzung geprägte Wangental. Im Norden befindet sich in wenigen hundert Metern Entfernung der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten „Juch/Hallmatt“ und die Grenze zur Stadt Bern.

Die drei Verkehrsachsen (Autobahn A12, Freiburgstrasse, Bahnlinie Bern-Freiburg) bilden im Wangental eine starke räumliche Zäsur und teilen dieses in eine West- und Ostseite. Im westlichen Teil des Ortes Niederwangen liegt der historische Dorfkern. Dieser ist hauptsächlich von Wohnbauten geprägt. Nebst charakteristischen Altbauten finden sich hier auch die Schul- und Sportanlage sowie das kirchliche Zentrum. Im östlichen Teil von Niederwangen befindet sich der Ortsteil Ried, welcher mit dem Quartier Papillon schrittweise um rund 1'000 Wohnungen sowie einer Schul- und Sportanlage und einen Quartierzentrum erweitert wird.

Südwestlich der Autobahn fliesst der Stadtbach durch die Arbeitszone A2 und das Zentrumsareal. Die Kantonsstrasse Bern-Freiburg bildet eine Hauptverbindungsachse aus Südwesten in den Stadtkörper von Bern. Mit der Errichtung der Autobahn A12 in den 1970er Jahren wurde diese entlastet. Mit den steigenden Emissionen der Autobahn wurde (und wird) jedoch die Wohn- und Lebensqualität deutlich beeinträchtigt. Mit der Realisierung der Autobahn verlor der historische Übergang über den Stadtbach (Wangenbrüggli) an Bedeutung und dient heute nur noch zur Erschliessung des Areals. Die Brücke und das Restaurant sind die Namensgeber des heute noch geläufigen Flurnamens. Entlang der Verkehrsachsen entwickelte sich im Umfeld der S-Bahnstation Niederwangen ein von gewerblichen Nutzungen geprägter Ortsteil.

Der Perimeter wird im Nordwesten durch die Bahnstrecke der SBB begrenzt. Im Norden führt der Perimeter bis an die Riedmoosbrücke. Östlich der Freiburgstrasse bilden drei Parzellen mit Wohn- und Gewerbehaus, Restaurant und Grossverteiler (die heutige Zentrumsnutzung) den östlichen Bereich des ZPP - Perimeters. Im Südwesten grenzt der Perimeter an die gewerblich und industriell genutzten Parzellen der Arbeitszone A2.

Das Areal der ZPP Nr. 7/2 umfasst eine Fläche von rund 26'600 m<sup>2</sup> und enthält mehrere unbebaute

Parzellen. Insgesamt weist das Gebiet ein heterogenes Bebauungsmuster und wenig räumliche Qualitäten auf.

## 1.2 Rahmenbedingungen



Abb. 4: Landeskarte 1860

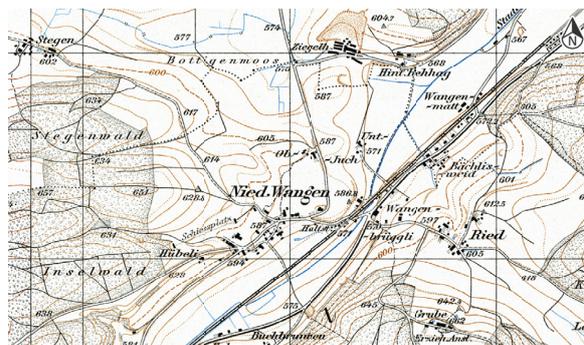


Abb. 5: Landeskarte 1940

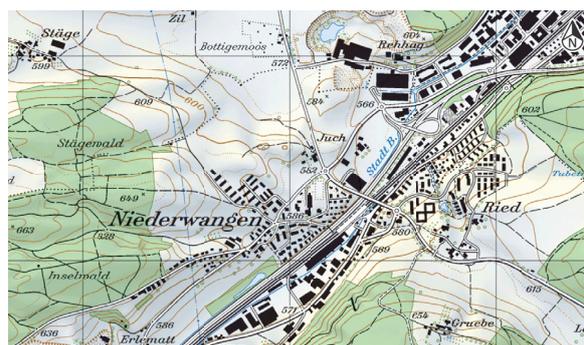


Abb. 6: Landeskarte 2013

### Inventar der historischen Verkehrswege (IVS)

---

Das Inventar der historischen Verkehrswege ist ein Bundesinventar nach Art. 5 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG). Darin sind Wege erfasst, welche von nationaler Bedeutung sind und sichtbare historische Wegsubstanz aufweisen. Das im Planungssperimeter liegende Wangenbrüggli (auf der Höhe des Restaurants Wangenbrüggli) ist im IVS als Objekt BE 26.3 von nationaler Bedeutung mit Substanz aufgeführt und Teil der Strecke BE 26.3 Bern - Freiburg. Gemäss Art. 6 NHG sind inventarisierte Objekte ungeschmälert zu erhalten und Eingriffe bedürfen Wiederherstellungs- oder Ersatzmassnahmen.



Abb. 7: Stadtbach und Wangenbrücke (IVS)

### Raumbedarf SBB

---

Im Auftrag des Bundes hat die Bahn den notwendigen Raumbedarf zur verkehrlichen Entwicklung sicherzustellen. Dies erfolgt durch die Festlegung von Interessenlinien (IL). Die Flächen innerhalb der IL sind für allfällige Erweiterungen der Bahninfrastruktur freizuhalten. Ausserhalb der IL gelten im Grundsatz die kommunalen baurechtlichen Abstände. Hochbauten sowie Rampen- und Treppenaufgänge zu den Perrons sind ausserhalb der IL anzuordnen. Eine temporäre Anordnung innerhalb der IL wird mit einem Rückbauvers der SBB versehen.

### Nichtionisierender Strahlung

---

Die Verordnung über den Schutz vor nicht ionisierender Strahlung (NISV) vom 23. Dezember 1999 bezweckt den Schutz der Menschen vor schädlicher oder lästiger nicht ionisierender Strahlung. Im Anhang 2 der Verordnung sind die entsprechenden Immissionsgrenzwerte definiert. Die Verordnung legt darüber hinaus vorsorgliche Emissionsbegrenzungen in Form eines Anlagegrenzwertes von 1  $\mu$ T fest. Liegt das Bauvorhaben in einer vor dem 1. Januar 2000 ausgeschiedenen Bauzone, dürfen aus rechtlicher Sicht Neu- und Ausbauten innerhalb des Grenzabstands erstellt werden. Die SBB empfiehlt jedoch, im Sinne der Vorsorge, den Anlagegrenzwert einzuhalten.

### Autobahn A12 und Riedmoosbrücke

---

In den Jahren 2007 bis 2008 wurde der Abschnitt Flamatt - Bümpliz der Autobahn A12 saniert. Dabei wurde auch der Lärmschutz verbessert. Für das Bundesamt für Strassen (ASTRA) besteht deshalb auf diesem Streckenabschnitt in den nächsten Jahren kein Investitionsbedarf. Die für die Umsetzung der geplanten Nutzung notwendigen Lärmschutzmassnahmen sowie eine theoretisch mit dem Bebauungs- und Erschliessungskonzept kombinierbare Überdeckung der Autobahn, müssten durch die Projektverursacher getragen werden. Die Riedmoosbrücke befindet sich im gemeinsamen Besitz von Bund und Kanton und weist ebenfalls keinen Investitionsbedarf auf.

### Sanierung Freiburgstrasse

---

Der Obergeringenieurkreis OIK II des Kantons Bern plant mit Einbezug der Gemeinden Köniz, Neuenegg und Bern die Sanierung der Kantonsstrasse. Für den Knoten Freiburgstrasse / Schwendistutz ist ein Kreisverkehr vorgesehen. Der Realisierungszeitpunkt ist zurzeit noch offen. Um die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Zentrum zu verbessern, besteht die Absicht, den Abschnitt im Zentrumsbereich verkehrlich zu beruhigen und das Tempo von heute 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren. Die Koordination für die Ausgestaltung dieses Abschnitts wird durch die Gemeinde Köniz und den OIK II sichergestellt.

## Stadtbach

---

Der Bach befindet sich in der Talsohle an seiner ursprünglichen Lage. Heute wird das Fliessgewässer im Industriegebiet in einem Betonkanal mit Natursohle geführt. Die Querung der Autobahn erfolgt eingedolt und weist eine mengenmässige Limitierung auf (Ausbau 1980 auf 4.5 m<sup>3</sup>/s). Im südlich gelegenen Bereich Erle befindet sich ein Überlauf, welcher zum Schutz vor Hochwasser bei hohen Niederschlagsmengen Wasser des Stadtbachs an den angrenzenden Sammelkanal abgeben kann. Gemäss der Ökomorphologiekarte ist der Abschnitt Erle bis zum dicht überbauten Gebiet (düG) im Zentrum von Niederwangen als beeinträchtigt und innerhalb des düG als künstlich und naturfremd klassifiziert. Der Bach weist jedoch eine hohe Wasserqualität auf und es existiert sogar ein Fischbestand darin. 2019 wurden Gewässerunterhaltsarbeiten zur Verbesserung der Abflusskapazität umgesetzt. (Angaben gemäss Abteilung Umwelt und Landschaft Gemeinde Köniz.)

## Öffentliche Leitungen

---

Im nordwestlichen Bereich des Perimeters führt parallel zur Bahn der standortgebundene Abwassersammelkanal des Wangentals durch das Areal (Innendurchmesser 2 m!). Dieser darf nicht beeinträchtigt werden und die Zugänge zu den Schachtbauwerken müssen sichergestellt sein. Der Sammelkanal ist in gutem Zustand und hat knapp die Hälfte der Lebensdauer erreicht. Somit besteht für die nächsten 50 - 60 Jahre kein Erneuerungsbedarf. Der Sammelkanal wird mit der Bebauung gemäss Bebauungs- und Erschliessungskonzept BEK nicht beeinträchtigt.

Unter der Wangenbrücke befindet sich eine grössere Anschlussleitung in Richtung Riedstrasse. Im Areal befindet sich zudem eine Wasserversorgungsleitung (Parzelle Nr. 5201), deren Versetzung frühzeitiger Koordination mit dem Dienstzweig Wasserversorgung bedarf (Vorlaufzeit in der Regel rund zwei Jahre). Die Lage der Leitungen ist im Leitungskataster im Anhang 1 ersichtlich.

## 1.3 Planungsrechtliche Ausgangslage

---

### Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK II

---

Das Zentrum Niederwangen ist im Massnahmenblatt S-5-28 des RGSK II als Verdichtungsgebiet Arbeiten ausgeschieden. In Verdichtungsgebieten soll die Nutzung beibehalten, aber mehr Bruttogeschossfläche realisiert werden. Dadurch soll eine Aktivierung eines unternutzten Gebietes innerhalb des Siedlungskörpers mit guter öV-Erschliessung vorangetrieben werden. Vorgesehen ist eine bauliche Verdichtung sowie eine Mischnutzung. Massnahmen zur kurzfristigen Verbesserung der heutigen Platzverhältnisse des öV-Knotens Niederwangen sind im Massnahmenblatt ÖV-Reg-12 beschrieben. Das Massnahmenblatt KM-P-1 sieht im Planungssperimeter eine Park&Ride - Anlage vor. Zudem sind gemäss Massnahmenblatt KM-B-1 bei der S-Bahnstation Niederwangen Bike&Ride - Anlagen vorzusehen.

### Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde

---

Im kommunalen Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde (RP REGG) überlagern sich im Planungsgebiet die Funktionen als Ortsteilzentrum und Umsteigeknoten. Gemäss Richtplan sind Ortsteilzentren Identitäts- und Versorgungsmittelpunkte. Sie verfügen über ein gutes Angebot zur Deckung von Gütern des täglichen und wöchentlichen Bedarfs und weisen eine Grundversorgung an öffentlichen Dienstleistungen (Bank, Post, etc.) und des Gastgewerbes auf. Zudem ist das Areal als Interventionsgebiet mit angestrebter Mischnutzung ausgewiesen. Das Massnahmenblatt S3-07-03 enthält folgende Ziele zur Entwicklung des Areals:

- Das Areal Zentrum Niederwangen mit einem Einzugsgebiet von zukünftig bis zu 4000 Einwohnern und bis zu 3500 Arbeitsplätzen, ist nutzungstechnisch, verkehrsmässig und gestalterisch als Ortsteilzentrum aufzuwerten.
- Verbesserung der Gesamtsituation Wangenbruggli als öV-Knoten.
- Verbesserung der Fussgängeranschlüsse nach Niederwangen Dorf und Ried.



Abb. 8: Auszug RP REGG; Siedlung, Landschaft, Erholung

**Siedlung / Zentrenstruktur**

- Rechtsgültige Bauzonen Grundnutzung Wohnen / Gemischt
- Rechtsgültige Bauzonen übrige Bauzonen (ZöN, ZSF, UeO, ZPP)
- Rechtsgültige Bauzonen Grundnutzung Arbeiten
- Siedlungserweiterungsgebiet Wohnen / Arbeiten / Zone für öffentliche Nutzung (ZöN)
- Interventionsgebiet Siedlung, angestrebte Nutzung: Wohnzone / Arbeitszone gemischte Z. / Landwirtschaftszone übrige Zonen / Grünzone

**Zentrenstruktur:**

- Ortsteilzentrum
- Raumpprägende Grünstrukturen
- Langfristige Siedlungsbegrenzung

**Natur, Landschaft und Erholung**

- Wald
- Gewässer:**
  - Gewässer (offen)
  - Gewässer (eingedolt / auszudolen)
- Interventionsraum Landschaft (Nummerierung der Teilräume siehe Schema)
- Grünes Band

**Verkehr <sup>3</sup>**

- Hochleistungsstrasse bestehend
- Hauptverkehrsstrasse bestehend / geplant
- Strassenraumgestaltung
- Verbindungsstrasse

**Öffentlicher Verkehr:**

- Bahnlinie mit Haltestelle (bestehend / Haltestelle geplant)
- Umsteigeknoten (bestehend / geplant)

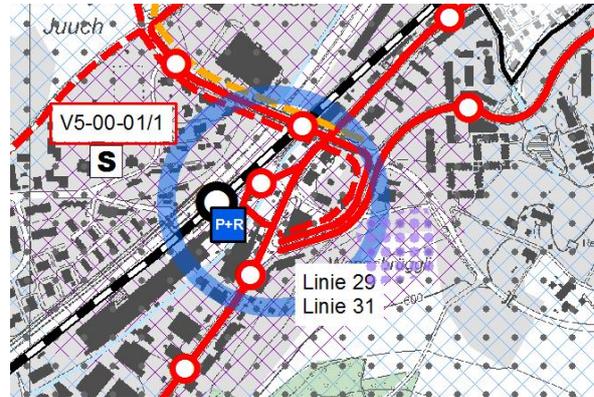


Abb. 9: Auszug Teilrichtplan öffentlicher Verkehr

**Öffentlicher Verkehr:**

- Bahnlinie mit Haltestelle (bestehend/Haltestelle geplant)
- Tramlinie mit Haltestelle bestehend
- Tramlinie mit Haltestelle geplant
- Buslinie mit Haltestelle bestehend
- Buslinie mit Haltestelle geplant

**ÖV-Güteklassen**

- ausgezeichnet / sehr gut (A / B)
- gut (C)
- mässig (D)
- dürftig (E)
- Verbesserung der Güteklasse durch neues Angebot
- Umsteigeknoten (bestehend / geplant)
- P+R Parkplatz bewirtschaftet, bestehend / Ausbau / geplant

Verweis auf Massnahmeblatt

**Siedlung / Zentrenstruktur**

- Rechtsgültige Bauzonen
- Siedlungserweiterungsgebiet

**Natur, Landschaft und Erholung**

- Wald
- Gewässer:**
  - Gewässer (offen)

**Freizeit, Sport, Kultur, Naherholung:**

- Schule, Kindergärten, Heime
- Standort oder Anlage von regionaler Bedeutung (bestehend/geplant)

- Verbesserung und Klärung der Strassen- und Platzräume, der Aufenthaltsqualität, und der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs.

Die S-Bahnstation Niederwangen wird von zwei S-Bahnlinien und drei Buslinien bedient und gilt gemäss Teilrichtplan öV als Umsteigeknoten mit grossem Potenzial. Die detaillierten Massnahmen sind in den Massnahmenblättern S3-07-03 (Teil Siedlung) und V5-00-01/1 (Teil Verkehr) beschrieben.

Gemäss RP REGG liegt das Siedlungszentrum innerhalb des Grünen Bandes. Eine gute Grünraumgestaltung mit Einbezug des Stadtbachs kann dazu beitragen, eine hohe Freiraumqualität im urbanen Raum zu ermöglichen und so das Grüne Band im Siedlungskörper erlebbar zu machen.

**Verhältnis zur Ortsplanungsrevision (OPR)**

Der Planungsperimeter ist in der baurechtlichen Grundordnung sowohl im Nutzungsplan als auch im Schutzplan als „Änderung ausserhalb OPR“ gekennzeichnet.

Bis zur Inkraftsetzung der ZPP Nr. 7/2 „Zentrum Niederwangen“ gilt innerhalb des Planänderungsperimeters die baurechtliche Grundordnung von 1993. Die Inhalte des Schutzplans wurden im Rahmen der OPR gesamtheitlich überprüft.

**Nutzungsplan**

Die bestehende ZPP Nr. 7/2 „Station Wangenbrüggli“ gemäss Stand Nutzungsplan 1993 ist eine altrechtliche Stimmbürgerzone. Daher wird im Nutzungsplan nicht die ZPP-Signatur, sondern die gemäss Ersatzordnung geltende Kernzone ausgewiesen (siehe dazu auch Erläuterungen im Kapitel Baureglement). Die ZPP umfasste ursprünglich auch eine Teilfläche westlich der Autobahn, welche im Rahmen der OPR bereits in eine Grünzone umgezont wurde.

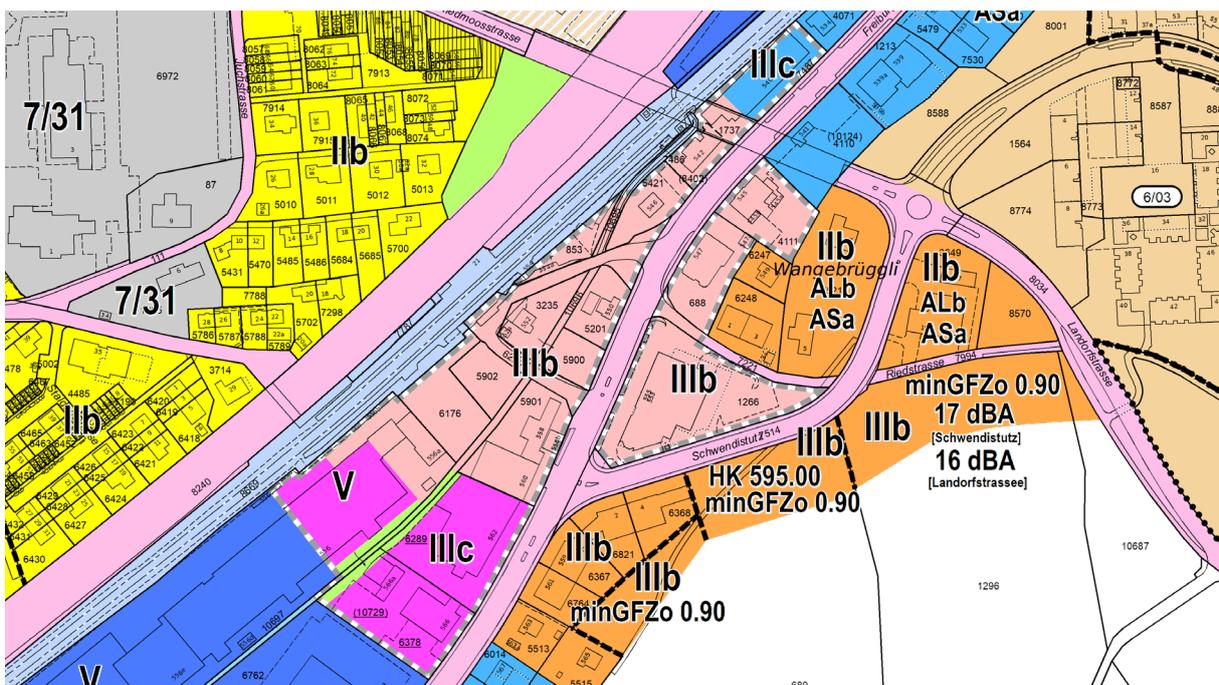


Abb. 10: Auszug rechtskräftiger Nutzungsplan Köniz

Legende Nutzungsplan 1993  
gültig innerhalb des Bereichs "Änderung ausserhalb OPR"

Kernzone	Arbeitszone 1 (ES III LSV)
Grünzone	Arbeitszone 2 (ES IV LSV)
<b>IIa / E</b> Bauklassen	

## Baureglement

Die bestehende ZPP Nr. 7/2 „Station Wangenbrüggli“ ist eine altrechtliche Stimmbürgerzone des Typs 2. Dies bedeutet, dass bei Ablehnung der UeO eine Ersatzordnung in Kraft tritt (siehe Baureglement 1993 ZPP 7/2 Abs. 4.2). Da keine UeO in Kraft gesetzt

wurde, gilt die Ersatzordnung: Kernzone K, Bauklasse IIIb, Ausnützungsziffer 0.5 - 0.8 Das südlich angrenzende Gebiet liegt in der Arbeitszone A2, Bauklassen IIIc und V. Hier ein Auszug der bisherigen besonderen Vorschriften zur ZPP Nr. 7/2 „Station Wangenbrüggli“ sowie der Art. 45 des Baureglementes bezüglich Arbeitszonen:

Objekt Nr.	Bezeichnung der ZPP	Art	1 Planungszweck
	Empfindlichkeitsstufe (ES)		2 Art und Mass der Nutzung
			3 Gestaltungsgrundsätze
			4 Verschiedene Bestimmungen
7/2	Station Wangenbrüggli	1	Schaffung eines Ortszentrums mit gemischter und dichter Nutzung in Verbindung mit der Station. Verbesserung der Verbindung zum Zentrum, zur Station und zwischen den beiden Talseiten sowie des Lärmschutzes gegenüber Bahn und Autobahn.
	ZPP 2		
	ES III		
		2.1	Kernzone K. Lagerbetriebe, Verteilzentren, Werkhöfe und dergleichen sind ausgeschlossen. Der Anteil der Produktions-, Reparatur- und Werkstattbetriebe an der gesamten realisierten Bruttogeschossfläche darf 30% nicht übersteigen. Sport- und Freizeitanlagen sind im Innern der Gebäude und auf dem Dach zugelassen.
		2.2	Ausnützungsziffer mindestens 0,8, höchstens 1,2.
		2.3	Geschosszahl 3.
		3.1	Die Gestaltungsgrundsätze sind anhand eines Richtplanes festzulegen. Dieser soll eine Überbauung gewährleisten, die aufgrund ihrer Dichte als funktionales und aufgrund ihrer gestalterischen Qualitäten als räumliches Zentrum des unteren Wangentals erlebt und genutzt wird.
		4.1	Die Vorschriften gelten auch für bahn- beziehungsweise autobahnbetriebsfremde Bauten auf/über den betreffenden Arealen. Das Eisenbahnrecht beziehungsweise das Nationalstrassenrecht bleibt vorbehalten.
		4.2	Für den Fall der endgültigen Ablehnung der Überbauungsordnung gilt folgende Ersatzordnung: Kernzone K und Bauklasse IIIb. Die Ausnützung muss mindestens 0,5 und darf höchstens 0,8 betragen. Einhalten der Randbedingungen gemäss Ziff. 2 und 3 hievore.

### Art. 45

5 Arbeitszonen  
A 1 und A 2

- 1 In den Arbeitszonen A 1 und A 2 sind alle Arbeitsaktivitäten zugelassen. Für Anlagen der Intensiverholung, Versammlungsräume und dergleichen dürfen jedoch höchstens 20 % der Bruttogeschossfläche beansprucht werden. Die im Nutzungsplan festgelegten Nutzungsbeschränkungen (Art. 50) sind vorbehalten.
- 2 In der Arbeitszone A 1 können bis 20 % der Bruttogeschossfläche für das Wohnen genutzt werden. Hotels und Motels sind gestattet. Es gilt die Empfindlichkeitsstufe III gemäss Artikel 43 LSV.
- 3 In der Arbeitszone A 2 sind Wohnungen nur für das betriebsnotwendig an diesem Standort gebundene Personal gestattet. Hotels und Motels sind ausgeschlossen. Es gilt die Empfindlichkeitsstufe IV gemäss Artikel 43 LSV.

## Schutzplan

Plangrafisch ist der Planungsperimeter auch im Schutzplan als „Änderung ausserhalb OPR“ dargestellt. Wie bereits erwähnt, wurden die Inhalte des Schutzplans im Rahmen der OPR gesamtheitlich überprüft. Parallel zur Anpassung des Nutzungsplans erfolgt nun der rechtliche Nachvollzug der Schutzplanänderung.

Die Kastanienbäume beim Restaurant Wangenbrüggli sind nicht mehr im Schutzplan enthalten. Hecken und Ufergehölze sind gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz NHG bundesrechtlich geschützt und werden im

Schutzplan noch hinweisend dargestellt. Die bereits bisher lediglich hinweisend dargestellten Einzelbäume, wie der Ahorn auf der Parzelle Nr. 6378, werden im Schutzplan nicht mehr dargestellt.

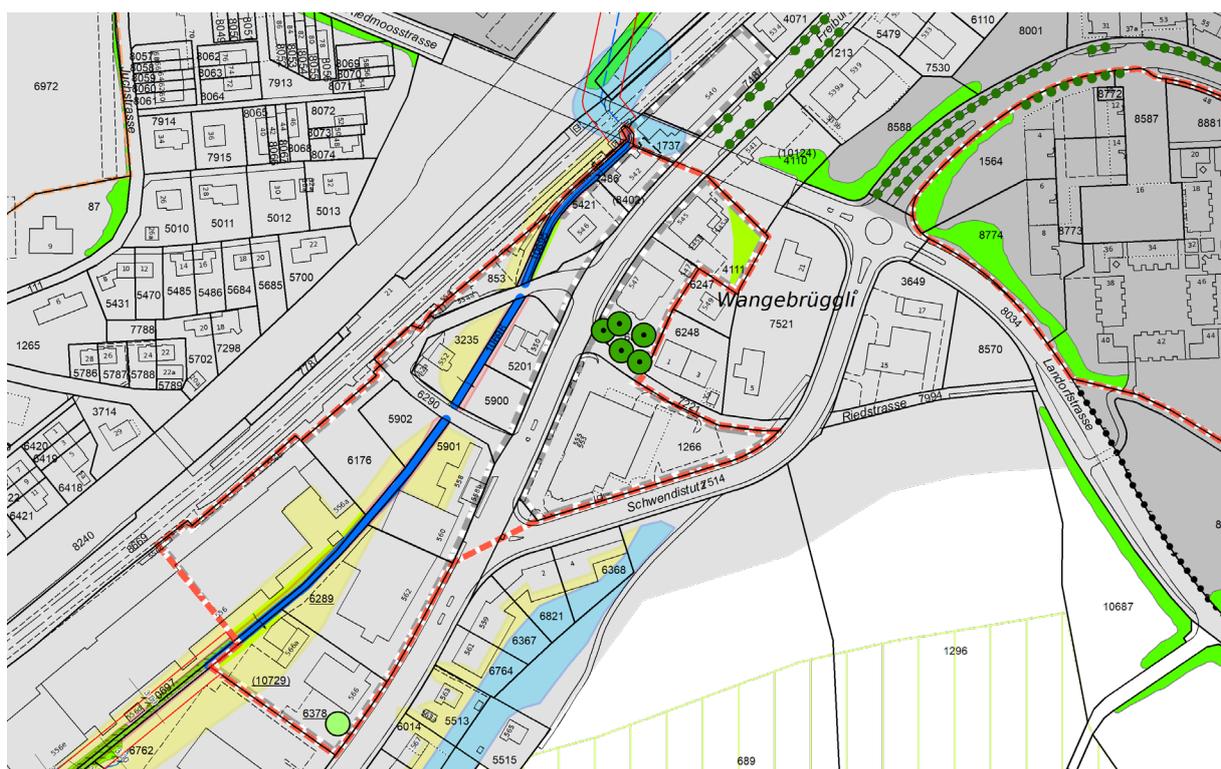


Abb. 11: Auszug rechtskräftiger Schutzplan Köniz

Legende Schutzplan 1993

gültig innerhalb des Bereichs  "Änderung ausserhalb OPR"

 Einzelbaum Kategorie II

 Einzelbaum Ahorn

 Hecke, Feld- und Ufergehölz

 Bach

#### 1.4 Planungsauslöser / Problemstellung

Das Areal übernimmt bereits heute wesentliche Zentrumsaufgaben, ist jedoch räumlich und funktional stark eingeschränkt. Im Raum Niederwangen stehen in mehreren nahe gelegenen Arealen grössere Entwicklungsschritte an, die einen zeitnahen Ausbau des Ortsteilzentrums und des ÖV-Umsteigeknotens erforderlich machen:

- Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 7/3 Juch/Hallmatt (ESP Arbeiten); Kantonspolizei Bern mit rund 1300 Arbeitsplätzen (Bezug 2027), sowie Realisierungsabsichten auf weiteren Baufeldern, mit erheblichem Nutzungsmass.
- Zone mit Überbauungsordnung Ried (Ost); Realisierung der Baufelder A, B, E, F, sowie des Schul- und Sportareals, mit ca. 1000 neuen Bewohnern (finaler Ausbau total ca. 2000 Bewohner) sowie rund 100 Schüler der Basisstufe und zahlreichen Nutzenden der Sportanlagen.

- Zone mit Überbauungsordnung Stegenweg Niederwangen; Fertigstellung der letzten Etappe mit ca. 120 Bewohnern.
- Industriezone Niederwangen: Planung Bahngässli, Ausbau und Aufzoning Arbeitszone A2 (OPR) mit insgesamt ca. 100 zusätzlichen Arbeitsplätzen.
- Einzonung Schwendistutz, gemischte Zone, Bauklasse IIIb, ca. 70 neue Bewohner (OPR)

In Relation zur Grösse seines Einzugsgebietes ist das Potenzial der Zentrumsfunktion deshalb heute bei Weitem nicht ausgeschöpft.

Da der öV-Knoten zu den Hauptverkehrszeiten bereits heute gut ausgelastet und nur begrenzt Raum für den Fussverkehr vorhanden ist, wurden durch die Gemeinde Köniz Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit ergriffen, die ab Sommer 2018 umgesetzt wurden.



Abb. 12: Übersicht Gebietsentwicklung Niederwangen

### 1.5 Beteiligte, Grundeigentum

Das Grundeigentum verteilt sich auf 9 Grundeigentümerschaften. Im Perimeter befindet sich auch eine Baurechtsparte. Neben den Privaten ist die Stadt Bern Eigentümerin der Bach-Parzellen. Im Umfeld sind als weitere Eigentümerchaften das Tiefbauamt des Kantons Bern, die Schweizerischen Bundesbahnen SBB sowie das Bundesamt für Strassen ASTRA als massgebende Partner im Planungsprozess miteinzubeziehen.

### 1.6 Termine Planerlassverfahren

Öffentliche Mitwirkung	Nov. 2018 - Jan. 2019
Auswertung, Überarbeitung	Frühling 2019
Vorprüfung AGR	Sommer - Herbst 2019
Überarbeitung	2020
Öffentliche Auflage	Herbst 2021
Volksabstimmung	2022
Genehmigung AGR	2022



Abb. 13: Eigentumsverhältnisse: ● Perimeter ZPP 7/2 — Gleiche Eigentümerschaft ■ Eigentum Gemeinde



## 2 Planungsgegenstand und Planungsziele

### 2.1 Planungsgegenstand

Mit der Änderung der baurechtlichen Grundordnung, ZPP Nr. 7/2 „Zentrum Niederwangen“ im ordentlichen Verfahren nach Art. 66 Abs. 2 BauG, wird die ZPP Nr. 7/2 „Station Wangenbrüggli“, Inkraftsetzung 1994, aufgehoben. Der Änderungsperimeter entspricht dem in der OPR festgelegten Perimeter „ausserhalb Ortsplanungsrevision“. Die Änderung beinhaltet Anpassungen im Bereich der bestehenden ZPP sowie weiteren umliegenden Zonen, die im Zusammenspiel den Ausbau des Ortsteilzentrums und öV - Umsteigeknotens ermöglichen. Der Perimeter der ZPP Nr. 7/2 bleibt im nordöstlichen Bereich weitgehend unverändert. Da der notwendige Raum für den Ausbau hauptsächlich im südwestlichen Bereich der ZPP Nr. 7/2 zur Verfügung steht, wird der Perimeter in dieser Richtung erweitert (siehe auch Kapitel 4 Umsetzung in der baurechtlichen Grundordnung).

### 2.2 Planungsziele

#### Stadtkörper und Stadtraum

- Eigenständige Identität durch strassenorientiertes Bausubstanzmuster und intuitive Wegführung,
- Bahnhofplatz wirkt als attraktiver Freiraum der räumlichen Zäsur von Niederwangen entgegen,
- Ablesbarkeit und Fernwirkung des Zentrums durch Höhenakzentuierung stärken,
- Klare Orientierung durch Sichtbezüge,
- Weiterentwicklung der Freiburgstrasse zum durchgehenden Stadtraum durch Verdichtung der ersten Bautiefe,

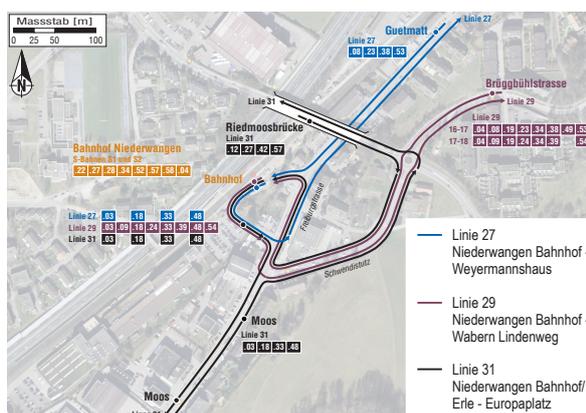


Abb. 14: Übersicht Linien öffentlicher Verkehr

- Ausgewogenes Verhältnis zwischen Freiraum und bebautem Raum (auch in Bezug auf Flächenansprüche für den öV).

#### Nutzung

- Entwicklung des Ortsteilzentrums Niederwangen als Hauptort des Wangentals,
- Hohe Nutzungsdurchmischung mit erhöhtem Wohnanteil,
- Attraktive Aussenraumgestaltung,
- Nutzungsflexible und repräsentative Erdgeschosses,
- Synergien schaffen und nutzbar machen (Pendler / Einkaufsnutzung).

#### Verkehr und Erschliessung

- Realisierung einer leistungsfähigen Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr,
- Direkte Umsteigebeziehungen,
- Massnahmen zur Förderung gemeinsamer Parkieranlagen,
- Angemessene Reduktion der Parkplätze,
- Änderung des Modal Split zu Gunsten öV.

#### Koordination und Realisierung

- Konsolidierung der Entwicklungsabsichten, Einbezug der Grundeigentümerschaften,
- Realisierung in Etappen unter Berücksichtigung der privaten und öffentlichen Interessen,
- Vorbereitung Planung Infrastrukturkosten und Regelung der Kostenteilung.



Abb. 15: Luftbild 2019 mit bestehender eingegrenzter Erschliessung der S-Bahnstation



## 3 Grundlagen

### 3.1 Studie Arealerschliessung

Im Vorfeld der Testplanung wurde eine Studie zur Arealerschliessung erarbeitet. Dies mit dem Ziel, für den öffentlichen Verkehr eine ideale Lösung aufzuzeigen und gleichzeitig eine möglichst grosszügige Bebaubarkeit zu gewährleisten. Das Konzept aus dieser Studie wurde in der Testplanung berücksichtigt und im Richtprojekt sinngemäss umgesetzt.

### 3.2 Testplanung und Richtprojekt

Um das vielschichtige Potential des Zentrums aufzuzeigen, hat die Gemeinde 2016 mit drei interdisziplinären Teams und einem Begleitgremium, ein Testplanungsverfahren durchgeführt. Ziel des kooperativen Prozesses war die Erarbeitung von drei differenzierten Studien, die Lösungen zu den Themen Städtebau, Freiraumqualität, Arealerschliessung und einer Realisierung in Etappen aufzeigten.

Das Begleitgremium empfahl einstimmig das Projekt des Teams Van de Wetering, Atelier für Städtebau GmbH Zürich, MRS Partner AG Zürich und Raumdaten AG Zürich zur Weiterbearbeitung. Die Beweggründe für diesen Entscheid liegen im überzeugenden städtebaulichen Konzept welches eine gute Fern- und Nahwirkung, eine intuitive Orientierung, sowie einen angemessenen Massstab aufweist. Eine weitere Stärke liegt in der Reduktion der Abhängigkeiten sowie in der weitgehend parzellenweisen Umsetzbarkeit.

Das Richtprojekt wurde am 1. Dezember 2016 auch der Bau- und Planungskommission (BPK) der Gemeinde vorgestellt und wie folgt beurteilt:

*„Die Bestvariante ist für die BPK nachvollziehbar und wird unterstützt. Auch die Nutzungsverteilung (inkl. Wohnnutzung nahe der Lärmmissionen) wird als vertretbar erachtet. Die erste Etappe entwickelt aus Sicht der BPK genügend Wirkung, um weitere Ausbauetappen anzustossen. Das Richtprojekt wird zur Weiterbearbeitung empfohlen.“*

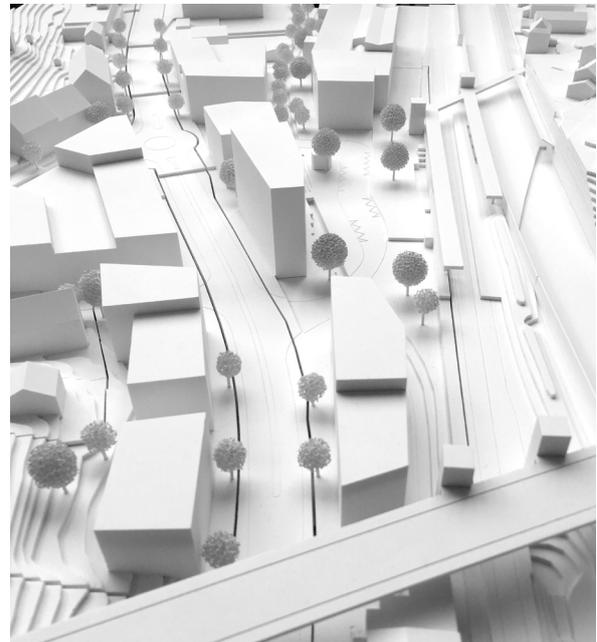
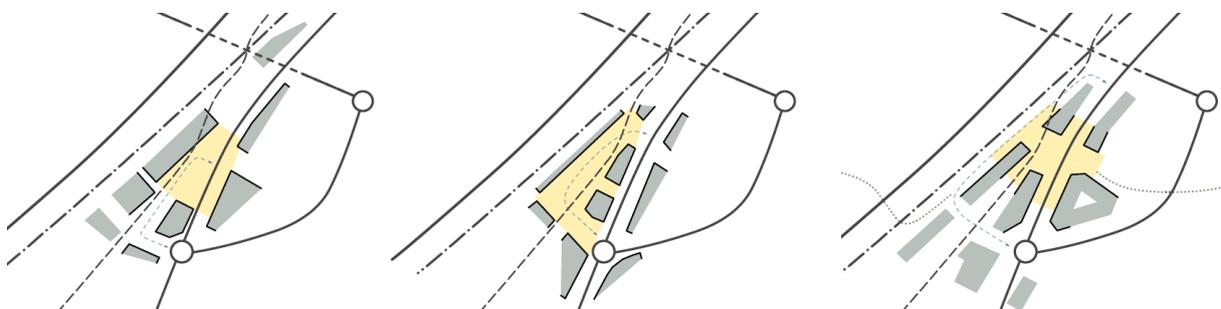


Abb. 17: Modell Richtprojekt, Blick Richtung Süden



#### KONNEKT w2h

- Lärmriegel entlang Bahn
- Zentraler Freiraum zur Freiburgstr.
- Durchlässiges Erdgeschoss
- Flexibler Busbereich

#### Van de Wetering

- Freiburgstr. als städtische Achse
- Bauliche Akzentuierung Zentrum
- Freiraum zur Bahn
- Hohe Durchlässigkeit

#### GWJ Architektur

- Vernetzung der hist. Ortsteile
- Freiraum als Bindeglied
- Nutzungen angedockt
- Landmark Hochhaus

Abb. 16: Varianten der Testplanung mit Siegerprojekt Van de Wetering

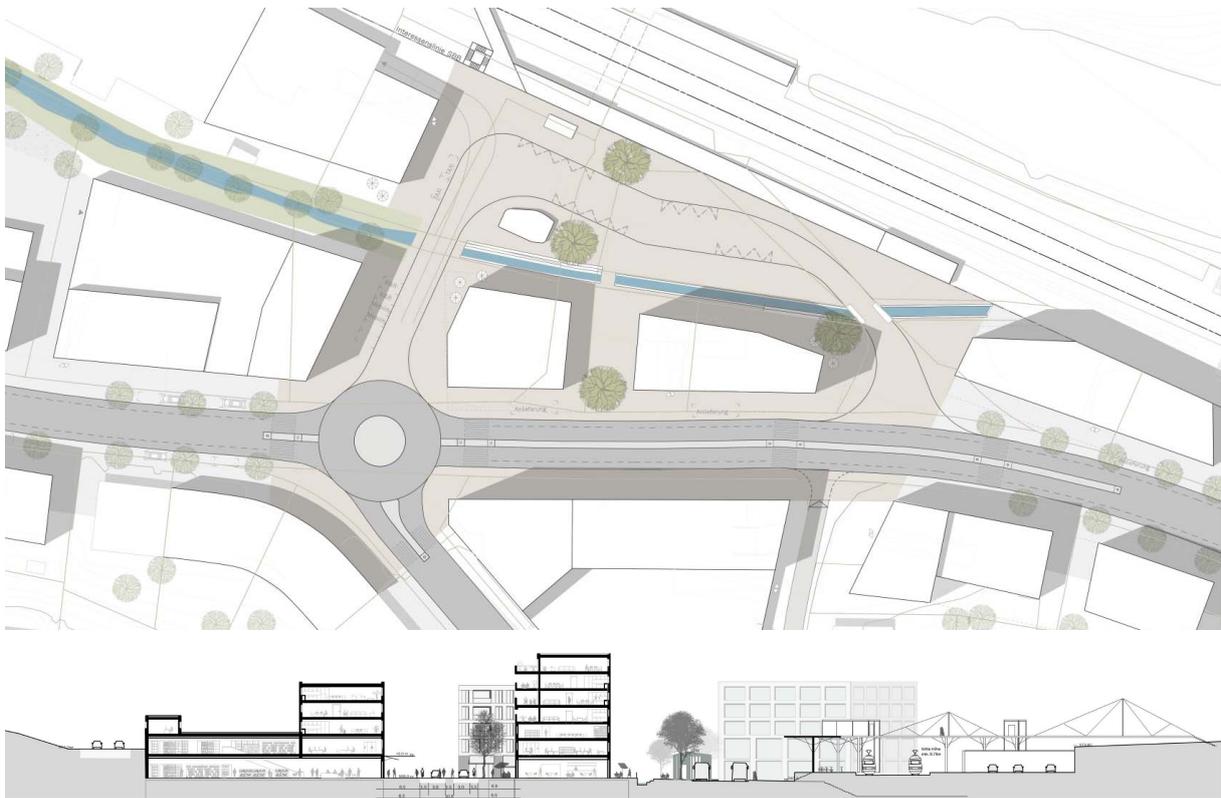


Abb. 18: Auszug Richtprojekt (© Van de Wetering) Situation und Querschnitt Freiburgstr. - Bahnhofplatz

Im Anschluss erfolgte eine Vertiefung des Richtprojekts als Grundlage für die neue ZPP Nr. 7/2. Bei der Vertiefung des Konzepts wurden neben Themen wie Schattenwurf und Erschliessung auch Aussenraumgestaltung, Anlieferung, Parkierung, etc. überprüft und präzisiert. Das Bebauungs- und Erschliessungskonzept sieht eine klare Abgrenzung zu den angrenzenden Arbeitszonen vor. Damit liegt der ZPP Nr. 7/2 ein städtebaulich und verkehrstechnisch hochwertiges Konzept zu Grunde.

### 3.3 Bebauungs- und Erschliessungskonzept BEK

Das BEK Zentrum Niederwangen beinhaltet die massgebenden Rahmenbedingungen für die bauliche Umsetzung der ZPP.

Im Rahmen der Folgeplanung (Überbauungsordnung) dient das BEK zur Überprüfung der Qualitätsvorgaben. Das BEK wird durch den Gemeinderat beschlossen und ist für die Gemeindeverwaltung verbindlich. Nachfolgend werden die wichtigsten Themen daraus vorgestellt.

#### Städtebau und Freiraum

Freiburgstrasse und Bahnhofplatz bilden stadträumlich die zentralen Elemente des neuen Zentrums. Der Strassenraum soll langfristig zum attraktiven Stadtraum weiterentwickelt werden. Entlang der Freiburgstrasse ist ein strassenbezogenes Bebauungsmuster mit 17-21 m hohen Baukörpern vorgesehen. Östlich an den Bahnhofplatz angrenzend soll ein 25-30 m hoher „Solitär“ das neue Zentrum von Niederwangen mit entsprechender Fernwirkung markieren. Die Gebäudehöhen verstehen sich als maximale Höhen. Wo keine Mindestfassadenhöhe vorgegeben wird, kann diese unterschritten werden.

Die Lage der Baubereiche stellt wichtige Sichtbeziehungen zum Bahnhofplatz sicher, was eine intuitive Orientierung im Ort ermöglicht. Eine hohe Durchlässigkeit und eine feinmaschige Vernetzung ermöglichen eine flexible Wegführung für den Fussverkehr.

Mit einer neuen maximalen Geschossfläche oberirdisch (GfO) von 40'000 m<sup>2</sup> wird das Potenzial zur



Abb. 19: Visualisierung Richtprojekt (© Van de Wetering)

inneren baulichen und funktionalen Verdichtung nutzbar gemacht. Die Definition der GfO richtet sich nach Art. 60 sowie Anhang I, Skizze 4 des Baureglements der Gemeinde Köniz. Die unterirdische Geschossfläche ist aufgrund der Einschränkungen durch den Baugrund frei (Grundwasser).

Der neue Bahnhofplatz ist das zentrale Element der Freiraumgestaltung und bildet die Schnittstelle zum historischen Teil von Niederwangen. Der Platz wird verkehrsberuhigt und dank attraktiver Ausgestaltung zum urbanen Treffpunkt. Der Stadtbach fliesst an der bestehenden Lage offen entlang des Platzes und wird von Aufenthaltsbereichen begleitet.

### Erschliessung und Verkehr

Mit dem geplanten Kreisverkehr Freiburgstrasse - Schwendistutz eröffnen sich neue Möglichkeiten für die Erschliessung des Areals und die Anbindung des Bahnhofplatzes. Der Platz soll den Buslinien als Wendeschleife dienen und für den Fuss- und Veloverkehr zum attraktiven Umsteigeort werden. Der Platz soll weitgehend autofrei gehalten werden und über vier

Bushaltekanten verfügen, die aus beiden Fahrrichtungen bedient werden können.

Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt ab dem neuen Kreisverkehr und der bestehenden Kreuzung Freiburgstrasse - Riedstrasse, mit möglichst direkter Anbindung zu den Parkieranlagen. Im Perimeter der ZPP Nr. 7/2 soll das Temporegime der Freiburgstrasse auf 30 km/h reduziert werden. Kombiniert mit überbreiten Gehwegen und einer urbanen Strassenraumgestaltung mit Mittelstreifen wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Zentrum deutlich verbessert. Der Strassenraum soll übersichtlich, durchlässig und sicher ausgestaltet werden.

Auf Parzellen, welche an die Bahnlinie angrenzen, ist die Realisierung einer Sammelparkieranlage im Sinne einer Gemeinschaftsanlage zu prüfen. Mit einer oberirdischen, in Etappen ausführbaren Anlage, kann adäquat auf Rahmenbedingungen wie Lärm- und Grundwassersituation reagiert werden: Mehrere Untergeschosse sind bezüglich Grundwasserschutz kaum umsetzbar und Wohnen direkt an der Bahn/Autobahn erfordert aufwändige Lärmschutzmassnahmen. Anzustreben ist eine integrale und bewirtschaftete Anlage, die Abstellplätze für die gewerbliche

Nutzung, Park & Ride und eine Velostation beinhaltet und optional auch durch die Gemeinde betrieben werden könnte.

Die Anzahl Autoabstellplätze wird über den für sämtliche ZPPs gültigen Baureglementsartikel 49 „Reduzierte Parkplatzerstellung in Zonen mit Planungspflicht“, geregelt. Damit kann auch von einer reduzierten Anzahl neu generierter Fahrten ausgegangen werden. Zu den Themenbereichen Anlieferung, Parkierung und Veloverkehr werden im Konzept grobe Angaben zur Anordnung gemacht. Diese sind im Rahmen der Folgeplanung (UeO) weiter zu präzisieren. Das BEK wurde im Vorfeld mit dem Oberingenieurkreis II des Kantons Bern besprochen und als umsetzbar erachtet.

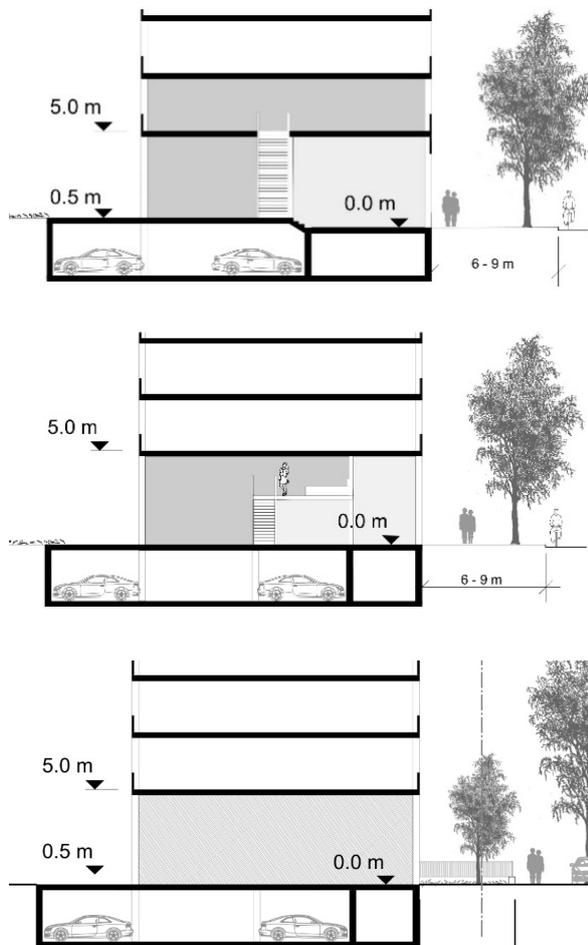


Abb. 20: Beispiele strukturell angepasstes Erdgeschoss (© Atelier Van de Wetering)

## Etappierung

Das BEK geht soweit als möglich auf die bestehende Parzellenstruktur ein. Die Entwicklungsschritte können weitgehend unabhängig von einander stattfinden und sind in der UeO festzulegen. In einer ersten Etappe soll der „Initial-Bau“ (Fassadenhöhe bis 30 m) mit einem (Teil-)Ausbau des Bahnhofplatzes geplant werden, was optional anhand eines Projektwettbewerbs erfolgen könnte. Die Erschliessung kann in der ersten Phase auch vorübergehend über die bestehenden Strassen abgewickelt werden. Dabei müssten die beiden Übergänge über den Stadtbach saniert werden und die bereits vorhandene Lichtsignalanlage zur Priorisierung des Busbetriebes beibehalten werden.



Abb. 21: Richtprojekt erste Etappe (© Atelier Van de Wetering)

## Nutzungsverteilung

Es wird keine starre Nutzungsverteilung (Wohnen, Verkauf, Dienstleistung, Gewerbe) vorgegeben. Stattdessen sind nutzungsneutrale und repräsentative Erdgeschosse vorgesehen. Überhohe Erdgeschossbereiche (Raumhöhe 4-5 m) ermöglichen unterschiedliche Nutzungstypologien, die der jeweiligen Marktsituation angepasst werden können. Mit einer guten Zonierung können die unterschiedlichen Bedürfnisse der wandelbaren Nutzung zwischen Freiraum und bebautem Raum aufeinander abgestimmt werden.

## 4 Planungsmassnahmen

### 4.1 Planungsinstrumente

---

Die Übersicht der Planungsinstrumente der ZPP Nr. 7/2 Zentrum Niederwangen zeigt die wesentlichen Inhalten sowie deren Verbindlichkeit.

#### Baurechtliche Grundordnung

Grundeigentümerverbindlich

##### Besondere Vorschriften zum Nutzungsplan

- Planungszweck
- Art und Mass der Nutzung
- Gestaltungsgrundsätze
- Verschiedene Bestimmungen

##### Nutzungsplan

- Definition Perimeter
- Nutzungsverteilung
- Parzellen ausserhalb OPR definiert

##### Schutzplan

- Schutzobjekte
- Gefahrenkarte
- Dicht überbautes Gebiet

Verwaltungsanweisend

##### Bebauungs- und Erschliessungskonzept BEK

- Städtebauliches Muster
- Strukturelle Vorgaben
- Nutzungsverteilung
- Vorgaben Verkehr und Erschliessung
- Freiraumgestaltung  
(Basiert auf Richtprojekt)

Orientierend

##### Raumplanungsbericht

- Planungsziele
- Grundlagen der Planung
- Nachweise
- Interessenabwägung
- Dokumentation  
(gemäss Art. 47 Raumplanungsverordnung)

## 4.2 Neue ZPP Nr. 7/2 Zentrum Niederwangen

### Neue Kerninhalte

- Städtebauliche Akzentuierung des Zentrums
- Bahnhofplatz mit attraktiver Freiraumgestaltung
- Intuitive Orientierung und hohe Durchlässigkeit
- Stärkere Nutzungsdurchmischung
- Erhöhung des Nutzungsmasses
- Verbesserung der Arealerschliessung für alle Verkehrsteilnehmende
- Gemeinsame Parkieranlagen

### Änderung Nutzungsplan

Der Perimeter der ZPP Nr. 7/2 Zentrum Niederwangen wird im südlichen Bereich zugunsten der Zentrumsfunktion und zur Deckung des Flächenbedarfs des öV-Umsteigeknotens erweitert. Im nordöstlichen Bereich wird der Perimeter minimal verkleinert, da für die Zentrumsfunktion unter der Riedmoosbrücke kein Bedarf besteht. Im restlichen Bereich bleibt der Perimeter unverändert.

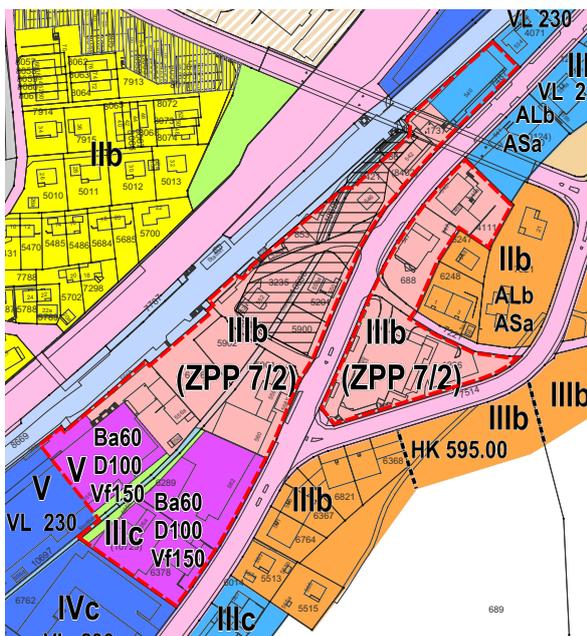


Abb. 22: Auszug Nutzungsplan bestehend mit Planungsperimeter

## Übersicht der (Teil-) Umzonungen

Parz. Nr.	Landfläche	Zone bisher	Zone neu
7487	Teilumzonung: 77 m <sup>2</sup> Restfläche: 1'199 m <sup>2</sup>	ZPP 7/2 Station Wangenbrüggli/ Arbeitszone A1	Arbeitszone A1
1737	Umzonung Gesamt- parzelle: 394 m <sup>2</sup>	ZPP 7/2 Station Wangenbrüggli	Arbeitszone A1
6496	Teilumzon.: 4'140 m <sup>2</sup> Restfl.: 12'139 m <sup>2</sup>	ZPP 7/2 Station Wangenbrüggli/ Arbeitszone A2	ZPP 7/2 Zentrum Niederwangen/ Arbeitszone A2
6289	Umzonung Gesamt- parzelle: 2'499 m <sup>2</sup>	Arbeitszone A2	ZPP 7/2 Zentrum Niederwangen
6378	Umzonung Gesamt- parzelle 2738 m <sup>2</sup>	Arbeitszone A2	ZPP 7/2 Zentrum Niederwangen

Da an der Entwicklung ein übergeordnetes öffentliches Interesse besteht, wurde bei der Interessenabwägung der Raumbedarf für die Zentrumsfunktion gegenüber den bestehenden Nutzungen langfristig als höher beurteilt. Der Perimeter der Nutzungsplanänderung wurde in der Ortsplanungsrevision festgelegt und verläuft innerhalb der Parzelle Nr. 6496 scheinbar durch einen bestehenden Industriebau, welcher aber an dieser Stelle funktional getrennt ist. Daher ist bei einer allfälligen Umstrukturierung ein Abbruch problemlos möglich. Bis dahin ist der Bestand über die Besitzstandsgarantie geschützt.

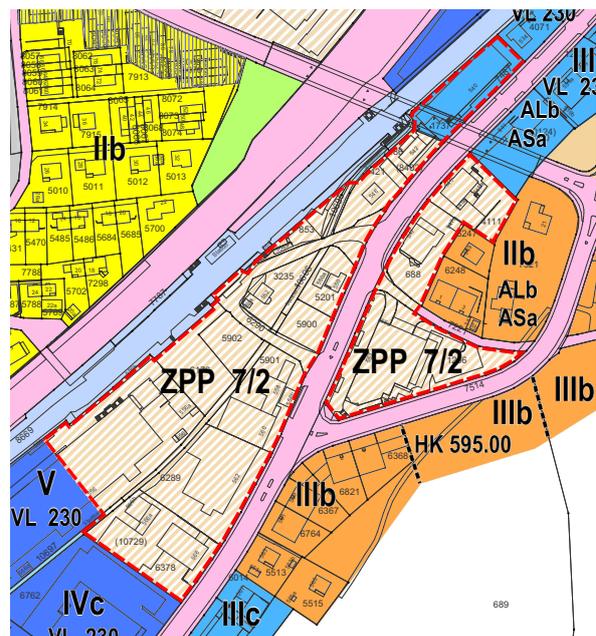


Abb. 23: Auszug Nutzungsplan neu mit Planungsperimeter

## Änderung Baureglement

---

Die neuen Vorschriften im Baureglement setzen die wesentlichen Nutzungsvorgaben sowie die wichtigsten Eckdaten des städtebaulichen Konzepts grundeigentümerverbindlich um. Für das gesamte Areal wurde ein minimales sowie ein maximales Nutzungsmass definiert. Die Verteilung richtet sich nach den baupolizeilichen Massen der ZPP sowie dem BEK und ist in der Folgeplanung zu präzisieren.

Objekt Nr.	Bezeichnung der ZPP Empfindlichkeits- stufe (ES)	1 2 3 4	Planungszweck Art und Mass der Nutzung Gestaltungsgrundsätze Verschiedene Bestimmungen
7/2	Zentrum Niederwangen	1.1	Repräsentatives Ortsteilzentrum mit durchmischter Nutzung und Angeboten des täglichen Bedarfs.
	ES III	1.2	Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr, mit direkten Umsteigebeziehungen zwischen Bahn- und Buslinien.
		2.1	Kernzone K. Die maximale oberirdische Geschossfläche (GFo) im Perimeter beträgt 40'000 m <sup>2</sup> , die minimale GFo 32'000 m <sup>2</sup> .
		2.2	Zwischen Bahnhofplatz und Freiburgstrasse ist im nordöstlichen Bereich ein Baukörper mit mindestens einer Fassadenhöhe FH oder Fassadenhöhe traufseitig FHtr von 25 m und maximal einer FH von 30 m oder einer FHtr von 27.5 m zu realisieren.
		2.3	Entlang der Freiburgstrasse und angrenzend an den Bahnhofplatz gilt eine FH von 21 m oder eine FHtr von 18.5 m. Für Neubauten gilt mindestens eine FH oder FHtr von 17 m.
		2.4	Angrenzend an die S-Bahnstation Niederwangen ist ein urbaner Bahnhofplatz mit hoher Aufenthaltsqualität und Durchlässigkeit zu realisieren.
		2.5	Auf dem Bahnhofplatz sind Klein- und Anbauten sowie die erforderliche Ausstattung der öffentlichen Infrastruktur wie Wartehallen, Überdachungen, Sitzgelegenheiten und Veloabstellplätze gestattet.

Objekt Nr.	Bezeichnung der ZPP Empfindlichkeits- stufe (ES)	1 <b>Planungszweck</b> 2 <b>Art und Mass der Nutzung</b> 3 <b>Gestaltungsgrundsätze</b> 4 <b>Verschiedene Bestimmungen</b>
		<p>3.1 Bauten am Bahnhofplatz und im angrenzenden Bereich der Freiburgstrasse sind mit einem strukturell an die Zentrumsfunktion angepassten Erdgeschoss zu konzipieren. Die Folgeplanung regelt die Dimensionierung.</p> <p>3.2 Der Stadtbach ist offen zu führen und als städtischer Freiraum mit Zugang zum Wasser zu konzipieren.</p> <p>3.3 Das Bebauungs- und Erschliessungskonzept BEK „Zentrum Niederrangen“ des Gemeinderates illustriert die Bau- und Aussenraumgestaltung sowie eine zweckmässige Etappierung und ist in der weiteren Planung beizuziehen.</p> <p>4.1 Die Vernetzung der angrenzenden Ortsteile ist mit öffentlichen Fuss- und Fahrradwegen sicherzustellen.</p> <p>4.2 Die Abstellplätze für Motorfahrzeuge sind weitgehend in Gemeinschaftsanlagen zu organisieren.</p> <p>4.3 Die Neubauten dürfen höchstens 20% des zulässigen Wärmebedarfs für Heizung und Warmwasser mit nicht erneuerbarer Energie decken (Art. 13 KEnG).</p> <p>4.4 Beim Bau ist darauf zu achten, dass die Versiegelung auf ein funktionales Minimum beschränkt wird.</p>

## Änderung Schutzplan

Die im bisherigen Schutzplan Naturobjekte Stand 1993 enthaltenen Einzelbäume der Kategorie II wurden im Rahmen der Ortsplanungsrevision überprüft und mehrheitlich aus dem Schutzplan entlassen. Dies gilt auch für die Kastanienbäume (bisher Objekt E5) beim Restaurant Wangenbrüggli. Hecken wie auch Ufergehölze sind gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz NHG bundesrechtlich geschützt und werden neu im Schutzplan nur noch hinweisend dargestellt. Die bereits bisher lediglich hinweisend dargestellten Einzelbäume wie der Ahorn auf der Parzelle Nr. 6378 werden im neuen Schutzplan nicht mehr dargestellt.

Der rechtliche Nachvollzug der Änderung des Schutzplanes erfolgt im geringfügigen Verfahren und wird zeitgleich mit der Änderung des Nutzungsplans und des Baureglements öffentlich aufgelegt.

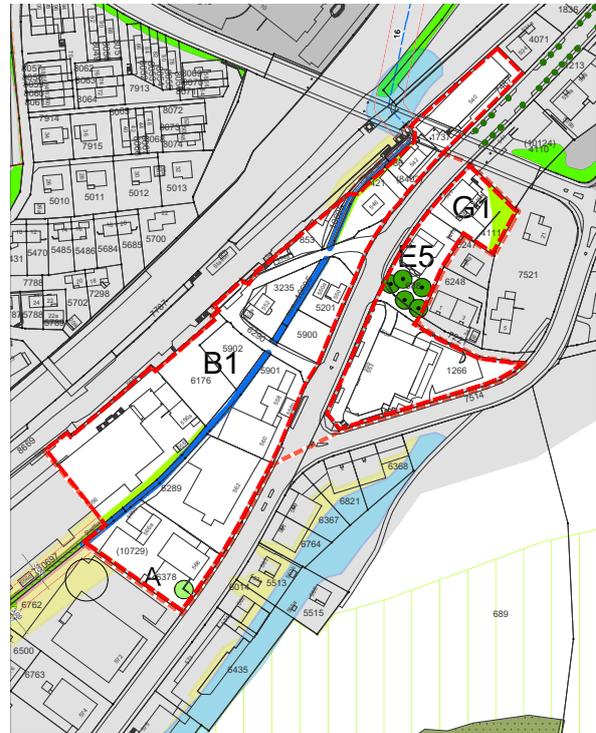


Abb. 24: Auszug Schutzplan bestehend mit Planungsperimeter

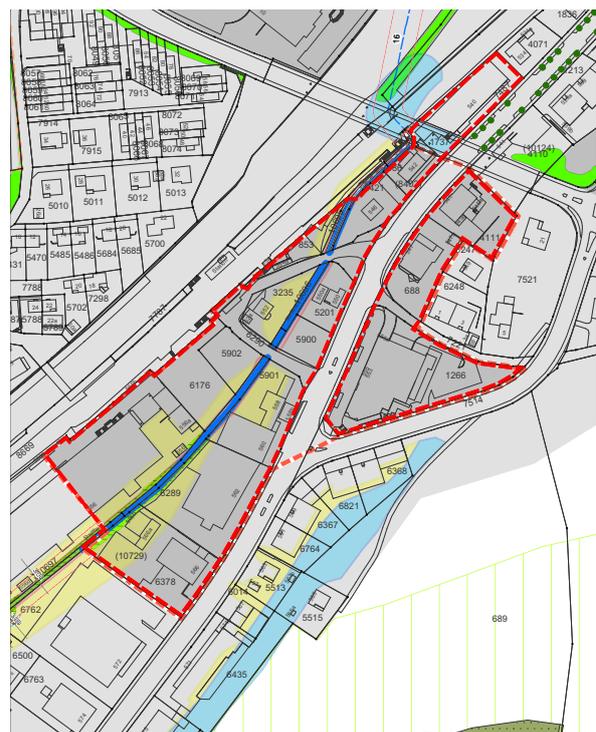


Abb. 25: Auszug Schutzplan neu mit Planungsperimeter



## 5 Raumplanerische Interessenabwägung

### 5.1 Raumordnung

---

#### Übereinstimmung mit übergeordneten Planungen und Zielen

---

Die Planung entspricht den übergeordneten Vorgaben und konkretisiert die Zielsetzungen aus der Richtplanung.

#### Haushälterische Nutzung des Bodens

---

Der Planungsperimeter liegt vollständig in der bestehenden Bauzone und ist heute bereits mehrheitlich bebaut. Mit der neuen Planung wird das Innenentwicklungspotenzial an der gut erschlossenen Lage (beste ÖV-Erschliessung der Gemeinde Köniz) nutzbar gemacht. Mit dem vorliegenden Resultat aus dem qualitativen Verfahren wird eine erhöhte bauliche und funktionale Dichte ermöglicht, welche hochwertige ortsplanerische Anforderungen erfüllt.

Die gewählte Arealerschliessung schafft einen optimalen Ausgleich zwischen Raumanspruch für den ÖV und einer maximalen Bebaubarkeit des Areals. So kann trotz begrenzten räumlichen Verhältnissen und Flächenbedarf für den Busbetrieb eine höhere Nutzfläche auf derselben Landfläche realisiert werden. Im Perimeter der ZPP Nr. 7/2 wird eine minimale Geschossfläche oberirdisch (GFo) von 32'000 m<sup>2</sup> und eine maximale GFo von 40'000 m<sup>2</sup> festgelegt. Damit wird eine zur Innenentwicklung erforderliche Minstdichte sowie eine maximale ortsverträgliche bauliche Dichte definiert. Im Vergleich zum heutigen Bestand wird mit der neuen maximal möglichen Bebauung des Areals eine rund zweieinhalb mal höhere Nutzfläche ermöglicht.

Da es sich um eine Innenentwicklungsmassnahme handelt und die Bauzonen bereits überbaut sind, ist die Erweiterung der ZPP Nr. 7/2 nicht an den Baulandbedarf Wohnen anzurechnen.

Gemäss den Erhebungen von Gemeinde und Kanton (Einwohnerregister 2020 / Statistik Unternehmensstruktur 2017) weist das Areal heute rund 40 Einwohner und rund 120 Arbeitsplätze auf. Mit der Umsetzung der Planung werden zukünftig bis zu 40'000 m<sup>2</sup> Geschossfläche ermöglicht. Unter der Annahme einer maximalen Ausnutzung und einer Nutzungsverteilung

von 70 % Wohnen und 30 % Arbeiten, werden damit rund 400 Einwohnende sowie rund 300 Arbeitsplätze auf derselben Landfläche angesiedelt werden können.

#### Wohnliche Siedlung

---

Mit der Kernzone können die vorhandenen Potenziale des Ortes nutzbar gemacht werden. Durch die erweiterte Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und weiteren Angeboten sowie dem attraktiven öV-Angebot wird das Wohnen und Arbeiten an der urbanen Lage attraktiv. Mit überhohen Erdgeschossen und einer flexiblen Nutzungsanordnung wird eine nutzungsneutrale und damit langlebige Struktur geschaffen.

Um eine gute Wohn- und Aufenthaltsqualität zu ermöglichen, sind Lärmschutzmassnahmen notwendig. Diese sind im Bereich des Planungsperimeters entlang von Bahn und Autobahn sowie der Kantonsstrasse sowie an den Gebäuden vorzusehen (siehe auch Kapitel 5.2 Umwelt, Lärm).

Wichtiges Ziel der Planung ist eine hochwertige Gestaltung des Bahnhofplatzes: Im Bereich des Stadtbachs ist ein begrünter Aufenthaltsbereich mit Zugang zum Gewässer vorgesehen (Sitzstufen), welcher ergänzt mit einem gastronomischen Angebot zur Belebung beitragen soll. Damit wird der Freiraum im Vergleich zu heute erheblich aufgewertet.

#### Abstimmung Siedlung und Verkehr

---

Ein Ziel der Machbarkeitsstudie zur Arealerschliessung lautete, aufzuzeigen, wie ein Busbahnhof eingerichtet werden kann, der den Betrieb mit den aktuellen Anforderungen des öffentlichen Verkehrs ermöglicht und gleichzeitig das Entwicklungspotenzial so wenig wie möglich einschränkt.

Im BEK ist nun ein Erschliessungskonzept dargestellt, welches eine klare Ausgangslage schafft und allen Verkehrsträgern gerecht wird. Berücksichtigt wird zudem auch der Erhalt des historischen Wangenbrüggli (IVS) und die Sicherstellung der Anlieferung für die angrenzende Arbeitszone.

Die Koordination der Planung Freiburgstrasse wird durch einen laufenden Austausch mit dem OIK II sichergestellt. Gemäss Strassennetzplan des Kantons hat die Sanierung des Zentrumsabschnitts Niederwangen 1. Priorität.

Aufgrund der Erschliessungslage werden die Anzahl Parkplätze reduziert und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung getroffen (siehe Anhang 3 Nachweis Fahrtenerzeugung Bestand/Neu).

### Umsteigeknoten öV

Das Areal bei der S-Bahnstation ist bereits heute der am besten erschlossene ÖV - Umsteigeknoten der Gemeinde Köniz.

Die gegenüber dem Platz leicht erhöhte Perronanlage sorgt für eine optimale Orientierung. Der öffentliche Raum wird durch den neuen Bahnhofplatz im Vergleich zur heutigen Situation deutlich aufgewertet. Mit der vorliegenden Lösung wird eine beidseitige Zu- und Wegfahrt der Busse ermöglicht (Wendeschlaufen). Mit vier Haltekannten (2x15 m / 2x20 m) wird die nötige Kapazität für die prognostizierte Zunahme der Anzahl Pendlerinnen und Pendler geschaffen. Insgesamt entsteht ein dynamischer und übersichtlicher Umsteigeknoten.

Durch die Ausbildung von hindernisfreien Haltekannten wird der Umstieg für alle öV-Nutzenden vereinfacht. Es entsteht eine Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr, die dem Ortsteil Niederwangen, mit zukünftig 5000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie rund 4500 Arbeitsplätzen gerecht wird. Das bestehende historische Wangenbrüggli wird in die Arealerschliessung einbezogen und kann erhalten werden.

### Fussverkehr

Mit der feinmaschigen Durchwegung, der Verkehrsberuhigung und den öffentlichen Nutzungen im Erdgeschoss wird das Areal für den Fussverkehr attraktiv. Mit grosszügigen Vorzonen zu den Erdgeschossen und einem Zugang zum Bach, wird die Aufenthaltsqualität erhöht und die Belebung des öffentlichen Raums gefördert. Dadurch wird auch die soziale Sicherheit im Zentrumsbereich erhöht.

Zur Verbesserung der Vernetzung der Ortsteile mittels Fuss- und Veloverkehr wurde durch die Abteilung Verkehr und Unterhalt eine Studie in Auftrag gegeben. Darin werden mögliche Varianten zur Anbindung von Niederwangen Dorf und Juch / Hallmatt an das Zentrum Niederwangen aufgezeigt.

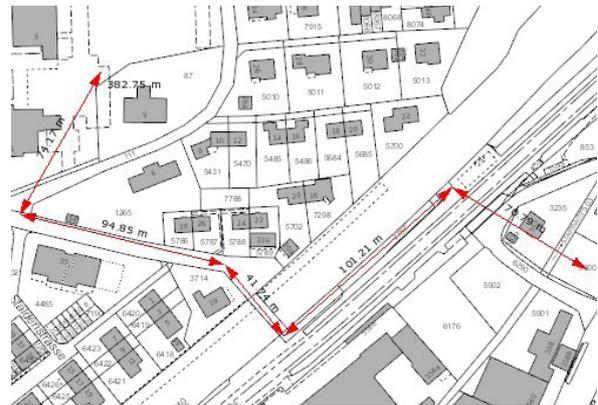


Abb. 26: Wegdistanz Zentrum - Schule Niederwangen

### Veloverkehr

Für den Veloverkehr soll das Zentrum Niederwangen zum Verbindungsglied im kommunalen Velonetz weiterentwickelt werden. Dabei sind die Zugangswege aber auch die Veloabstellanlagen in der Nähe der Zielorte (Bahnhof, Einkauf, Wohnnutzung) sicher und attraktiv zu gestalten (oberirdisch und gedeckt). Der für die Anlagen benötigte Platzbedarf ist in der Folgeplanung zu berücksichtigen. Dabei ist die Option einer Velostation mit direkter Anbindung an das Niveau Niederwangen Dorf/ Riedmoosbrücke zu prüfen.

### Motorisierter Individualverkehr MIV

Die Zufahrtsstrassen zum Zentrumsbereich werden mit der Sanierung der Freiburgstrasse aufgewertet.

Die Parkieranlagen werden über kurze Stichstrassen erschlossen und der Bahnhofplatz muss nur für die Kiss&Ride-Parkierung mit dem MIV befahren werden.

Aufgrund des oberflächennahen Grundwasserspiegels ist die Realisierung von unterirdischen Parkieranlagen sehr anspruchsvoll (siehe Kapitel 5.2 Umwelt, Grundwasser). Deshalb ist an geeigneter Stelle eine oberirdische Sammelparkieranlage im Sinne einer Gemeinschaftsanlage vorzusehen, an welcher die angrenzenden Zentrumsnutzungen partizipieren können. Die Anforderungen an diese Gemeinschaftsanlage sind in der UeO zu präzisieren und vertraglich zu regeln.

Mit einer auf die Etappierung abgestimmten Erweiterung der Parkieranlage können bestehende

Abstellplätze kompensiert werden. Die zulässige Anzahl Abstellplätze wird auf die untere Bandbreite gemäss Baureglement/ Bauverordnung beschränkt.

Mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 4'400 Fahrten/Tag ist die Auslastung der Freiburgstrasse im nördlichen Abschnitt des Zentrumsbereichs moderat. Der südliche Abschnitt bis zur Abzweigung Schwendistutz (Autobahnzubringer) ist mit rund 8'000 Fahrten/ Tag deutlich höher frequentiert (siehe Anhang 2 Motorisierter Individualverkehr, DTV Niederwangen 2014 - 2018).

Wird der Knoten Freiburgstrasse - Schwendistutz - Bahnhofplatzzufahrt mit einer neuen Kreisverkehrsanlage ausgebaut, kann davon ausgegangen werden, dass das Verkehrssystem die zu erwartende Mehrauslastung absorbieren kann.

Der Kreisverkehr bildet für die Anbindung des neuen Bahnhofplatzes ein zentrales Element. Falls dieser erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden könnte, besteht die Option, mit einer Etappierung sowie einer provisorischen Ausgestaltung der Bushaltestellen eine Übergangslösung zu schaffen. Um den zukünftigen Ansprüchen genügen zu können, muss der finale Ausbau mit dem Kreisverkehr jedoch umgesetzt werden. Die Federführung für die Sanierung der Freiburgstrasse liegt beim Kanton (OIK II). Die wesentlichen Punkte der Strassenraumgestaltung sind Verkehrsberuhigungsmassnahmen (beispielsweise Tempo 30), die Ausbildung eines Mittelstreifens sowie breite Vorzonen zu den Erdgeschossen.

### Mobilitätsmanagement

Damit das Mobilitätsverhalten der Nutzenden und Anwohnenden des Areals von Beginn an unterstützt werden kann, soll mit der Überbauungsordnung ein Mobilitätsmanagementkonzept für das gesamte Areal erstellt werden. Darin sind Förderungsmassnahmen für den öV, den Fuss- und Veloverkehr und den MIV vorzusehen. Diese können beispielsweise Infrastruktur, Kommunikation oder Dienstleistungen umfassen.

### Ver- und Entsorgung

Das Gebiet ist vollständig erschlossen. Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen werden im Rahmen der Überbauungsordnung festgelegt. Dabei sind in Abstimmung mit der Anlieferung entsprechende Flächen

für Unterflurcontainer zu reservieren. Der bestehende Sammelkanal Wangental sowie die Abzweigung in Richtung Ried werden mit dem Bebauungs- und Erschliessungskonzept berücksichtigt und nicht tangiert (siehe Anhang 1 Leitungskataster, Auszug Niederwangen Station).

### Energie

Gemäss Künzler Energiestrategie soll bis 2035 der Wärmebedarf um 20% gesenkt werden und der Anteil erneuerbarer Energien 70 % betragen. Um diese Ziele zu erreichen, sind die Neubauten mit erneuerbaren Energien zu versorgen.

Aus Gewässerschutzgründen sowie wegen bestehender Verschmutzung mit PER-Stoffen sind in Teilen des Gebiets Erdsonden nicht erlaubt. Der kommunale Richtplan Energie ist daher - zumindest im Talgrund - nicht umsetzbar. Hangaufwärts, östlich der Freiburgstrasse, sind Erdwärmesonden zugelassen, was den Vorgaben des Richtplans Energie entspricht. Es ist deshalb anzustreben, dass die Gebäude südöstlich der Freiburgstrasse mit Erdwärme versorgt werden. Die Gebäude im Bereich des Grundwassers sind nach neuestem Stand der Technik zu dämmen und damit der Verbrauch auf ein Minimum reduziert wird. Längerfristig soll für den ganzen Perimeter der Anschluss an ein Wärmenetz erfolgen. Aktuell klärt die Stadt Bern die Möglichkeit eines 50 MW Holzheizwerk in unmittelbarer Nähe im Rebag-Areal ab. Die Stadt Bern hat die Absicht, Berns Westen sowie Teile von Niederwangen zukünftig mit erneuerbarer Fernwärme zu beheizen. Aktuell wird durch die Gemeinde Köniz zudem eine Wärmeversorgungskarte erarbeitet, die

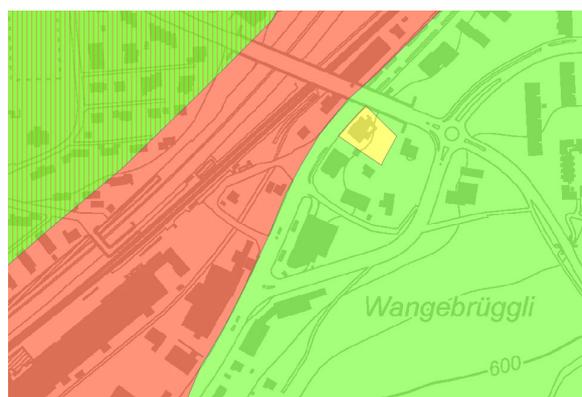


Abb. 27: Auszug Geoportal Kanton, grün: Erdwärmesonden erlaubt, rot: verboten, gelb: abklären mit AWA

als Grundlage für die Folgeplanung dienen wird. Entsprechende Anforderungen an die Energieversorgung werden allenfalls in der Überbauungsordnung festgesetzt.

## 5.2 Umwelt

### Orts- und Landschaftsbild

Das Bebauungsmuster entlang der Freiburgstrasse bildet einen durchgehenden Stadtraum mit einer einheitlichen Gebäudehöhe bis 21 m.

Der deutlich höhere Baukörper (FH 30 m) am Bahnhofplatz bildet als Solitär den Orientierungspunkt des Zentrums und markiert die Lage des Bahnhofplatzes aus der Ferne. Durch die moderate Höhenakzentuierung nimmt das Areal Bezug auf zu den höher gelegenen Geländekanten des Wangentals. Das Zentrum ist aus der Talebene wie auch von den Ortsteilen Niederwangen Dorf und Ried aus klar erkennbar. Mit dem strassenorientierten Bebauungsmuster und den repräsentativen Höhen des ersten Vollgeschosses wird im Zentrum eine neue Adressbildung geschaffen.



Abb. 28: Modellfoto; Bebauung entlang Freiburgstrasse

Mit der Durchführung der Testplanung und der anschließenden Sicherung der wesentlichen städtebaulichen Vorgaben im Bebauungs- und Erschliessungskonzept, wird eine hohe städtebauliche Qualität und damit eine gute Einordnung in das Ortsbild gewährleistet.

### Lärm

Für die Kernnutzung der ZPP Nr. 7/2 gilt die Empfindlichkeitsstufe (ES) III. Für die angrenzenden Arbeitszonen A1 gilt die ES III, für die Arbeitszone A2 die ES IV. Da das Areal Teil der bestehenden Bauzone ist, gelten die Immissionsgrenzwerte (IGW): Lr Tag: 65 dBA/ Lr Nacht.: 55 dBA.

Die B+S Ingenieure und Planer AG hat basierend auf dem Richtprojekt eine lärmtechnische Untersuchung erstellt. Im vorliegenden Bericht vom Januar 2017 wurden die lärmtechnischen Ausgangsgrößen und Randbedingungen ermittelt sowie mögliche Lärmschutzmassnahmen aufgezeigt. Aus dem Gutachten geht hervor, dass entlang der Verkehrsträger die massgebenden Grenzwerte für Wohnnutzung örtlich überschritten werden. Mit Massnahmen an der Quelle (Temporeduktion) und auf dem Ausbreitungsweg (Lärmschutzwände entlang von Bahn und Autobahn) kann die Lärmbelastung jedoch wirkungsvoll reduziert werden. Mit einer zusätzlichen geschickten Anordnung von lärmempfindlicher resp. nicht lärmempfindlicher Nutzung, sowie Massnahmen am Gebäude (Lärmschutz - Loggia, Doppelhautfassaden) können die Vorgaben der Lärmschutzverordnung eingehalten werden.

Bei Abstimmung von Fassadenhöhe und der Anzahl Geschosse (als Grundlage für die Berechnung der max. Gfö) wurde mit grosszügigen Massen gerechnet, um Installationsräume für Lüftungsanlagen etc. in jeder Etage zu ermöglichen.

Um im Zentrum die Lärmsituation zu verbessern, sind im Zentrumsabschnitt der Freiburgstrasse Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorzusehen (beispielsweise Tempo 30-Zone). Mit der Temporeduktion wird die Lärmbelastung abnehmen und damit kann die Wohn- und Aufenthaltsqualität deutlich verbessert werden. Eine übermässige Beeinträchtigung der Nachbarschaft durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen der neuen Nutzung ist nicht zu erwarten.

Eine allfällige spätere Überdeckung der Autobahn wird mit dem neuen Bebauungsmuster gemäss BEK nicht verunmöglicht.

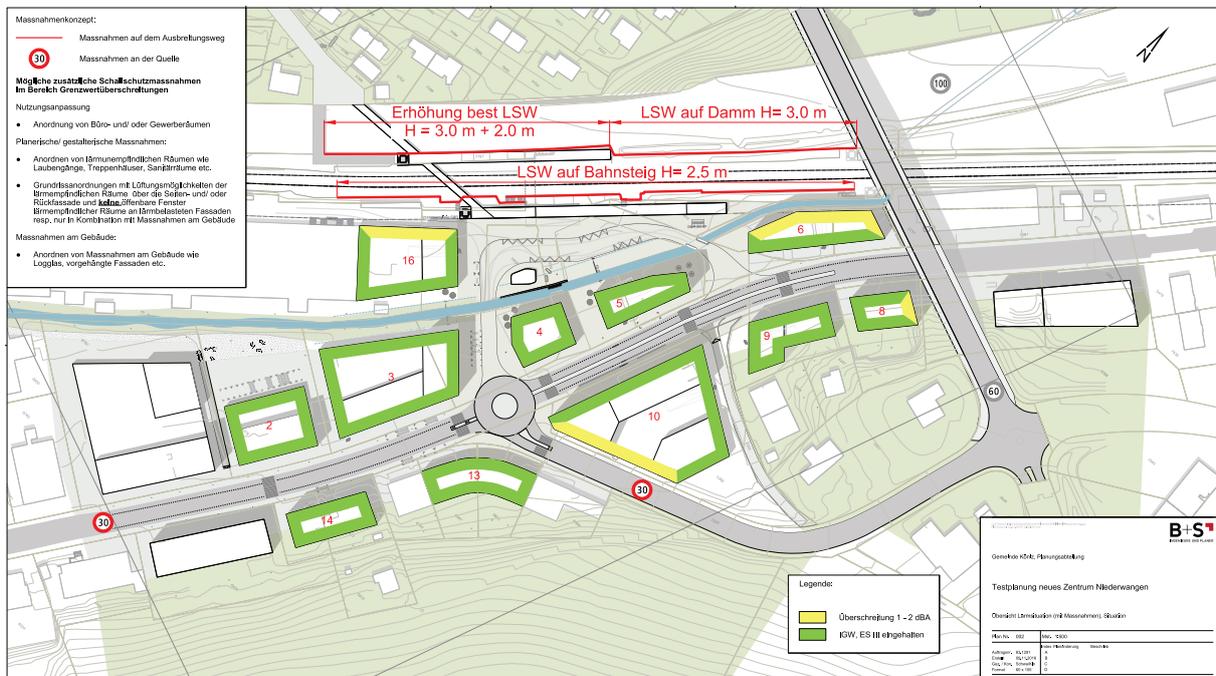


Abb. 29: Lärmsituation Richtprojekt mit kombinierten Massnahmen

### Nichtionisierende Strahlung

Das Richtprojekt wurde durch die Netzentwicklung Region Bern / Solothurn der SBB im Rahmen einer Voranfrage geprüft. Im Bericht vom 13. Juli 2017 wurde die Kompatibilität mit den übergeordneten Vorgaben bezüglich nichtionisierender Strahlung sowie des zukünftigen Raumbedarfs für einen allfälligen Streckenausbau der SBB geprüft. Bei der rechnerischen Simulation wurde von einem finalen Ausbau mit vier Spuren ausgegangen. Die daraus resultierenden Abstandslinien (Interessenlinie IL und  $1\mu T$  - Grenzlinie) wurden von der SBB AG in digitaler Form zur Verfügung gestellt und als Rahmenbedingung in die Planung integriert.

Im Bericht wird bezüglich NIS darauf hingewiesen, dass die  $1\mu T$  - Grenzlinie der Fahrstromanlage bei 6.6 m ausserhalb des äusseren Gleises liegt. Bei der Planung neuer, ständig genutzter Gebäude und Räume, ist die Magnetfeldsituation zu berücksichtigen. Die Linie des Anlagegrenzwertes wird mit dem Bebauungsmuster (siehe Weitere Unterlagen BEK) eingehalten.

### Gewässer

Beim Areal der ZPP Nr. 7/2 handelt es sich gemäss Ortsplanungsrevision um ein dicht überbautes Gebiet (düG). Um die Siedlungsentwicklung nach innen zu ermöglichen, kann der Gewässerraum in dicht überbauten Gebieten den baulichen Gegebenheiten angepasst (reduziert) werden. Innerhalb des dicht überbauten Gebietes können für zonenkonforme Bauten nach Art. 41c Abs. 1 GSchV Ausnahmen gewährt werden. Aus wasserbaulicher Sicht (Hochwasserschutz, Unterhaltsarbeiten) sollte der einseitige Gewässerraum in der Regel einen Abstand von mindestens 5 m ab Böschungskante betragen, was mit dem vorliegenden Konzept ermöglicht wird (siehe auch Arbeitshilfe Gewässerraum, strategische Planungen 2011 - 2014, nach GSchG/GSchV, AGR + TBA, rev. 15. Juli 2015).

Die Lage des Baches bleibt unverändert. Das Potenzial des bedeutungsvollen und ökologisch intakten Fließgewässers wird mit der Planung in Wert gesetzt. Im Abschnitt der ZPP Nr. 7/2 wird der Bach zu einem attraktiven und identitätsstiftenden städtischen Freiraum umgestaltet. Die im BEK definierten situativen Überdeckungen des Baches dienen ausschliesslich der Erschliessung des Bahnhofplatzes sowie der angrenzenden Hochbauten und beschränken sich auf

ein Minimum. Die Festlegung des Gewässerraums erfolgt in der Überbauungsordnung. Bis dahin gelten ab dem 1. Januar 2019 die Übergangsbestimmungen zu den Änderungen der Gewässerschutzverordnung GSchV vom 4. Mai 2011.

### Grundwasser

Das Industriegebiet wie auch das Wangenbrüggli liegen teilweise in der Grundwasserschutzzone Au. Das Grundwasser fliesst in einer Kiesschicht in Richtung Norden. Dabei liegt der Grundwasserspiegel teilweise nur 1.5 m unterhalb der Terrainoberfläche. Dies hat zur Folge, dass für die Ausführung von Baugruben Spezialmassnahmen erforderlich und Bauten gegen Auftrieb zu sichern sind. Der Gewässerschutzbereich Au umfasst die nutzbaren Grundwasservorkommen und die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete.

Gemäss der Gewässerschutzverordnung dürfen darin keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Die Behörde (AWA) kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers um höchstens 10 % vermindert wird. Das Gesuch für eine Ausnahmegewilligung muss ein hydrogeologisches Gutachten mit dem Nachweis über das Einhalten der 10 Prozent-Regel enthalten. Die Erstellung und die Änderung von Bauten und Anlagen die das Gewässer gefährden können, bedürfen einer kantonalen Bewilligung. Bereits im Richtprojekt wurde entsprechend auf die Grundwassersituation reagiert, indem die Anzahl Untergeschosse reduziert wurde. Als Alternative sind (hauptsächlich im Bereich des Grundwasserschutzbereichs) oberirdische Sammelparkierungsanlagen zu realisieren.

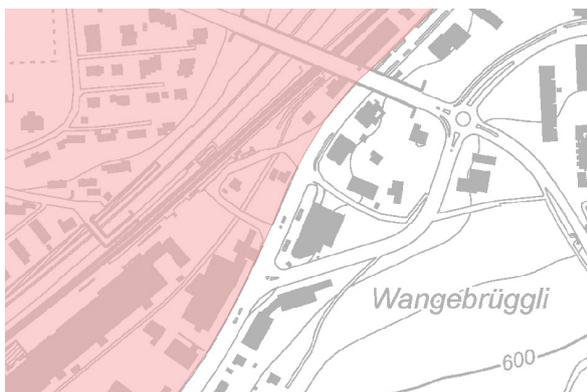


Abb. 30: Auszug Gewässerschutzkarte Geoportal Kanton Bern. Rot: Gewässerschutzbereich Au

### Naturgefahren

Gemäss Naturgefahrenkarte des Kantons Bern besteht entlang des Stadtbaches eine geringe Gefährdung. Ab der Riedmoosbrücke wird der Bach unter der Bahn und der Autobahn eingedolt geführt. Für diesen Abschnitt besteht eine mittlere Gefährdung. Durch die Umgestaltung des Baches als urbanes Gerinne mit Aufenthaltsbereichen (Ausweitungen) wird die Gefährdungssituation entschärft (siehe auch Abb. 24 Auszug Schutzplan bestehend).

### Altlasten

Bei den im Kataster aufgenommenen Standorten handelt es sich um Standorte mit begrenzter Ausdehnung, bei denen feststeht, oder mit grosser Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, dass sie mit Abfällen belastet sind (Art. 5 Abs. 3 Altlasten-Verordnung). Im Planungssperimeter sind drei Betriebsstandorte eingetragen, die bei Bauvorhaben / Umnutzung zu untersuchen sind:

- Parzelle Nr. 5901 (Standort Nr. 03550191) Verdacht auf Mineralöl
- Parzelle Nr. 6496 (Standort Nr. 03550076) Verdacht auf CKW, Chemikalien, Schwermetalle
- Parzelle Nr. 4111 (Standort Nr. 03550190) Verdacht auf Lösungsmittel, Mineralöl

Bei Bauvorhaben auf belasteten Standorten muss die Bewilligungsbehörde einen Amts- oder Fachbericht beim Amt für Wasser und Abfall (AWA) einholen. Der Bericht muss aufzeigen, wie stark das anfallende



Abb. 31: Auszug Kataster der belasteten Standorte, grün: Betriebsstandort

Aushubmaterial belastet ist und wie dieses triagiert und entsorgt werden muss. Sowohl die notwendigen Abklärungen als auch das darauf basierende Entsorgungskonzept müssen noch in der Planungsphase durch einen Fachspezialisten erarbeitet und durch das AWA genehmigt werden.

### Störfallvorsorge

Mögliche Risiken, die von Bahnlinien, Strassen, Erdgasleitungen und stationären Betrieben ausgehen, sind im Sinne der Störfallvorsorge zu minimieren und mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen. Dies ist gemäss der Arbeitshilfe Koordination Störfallvorsorge in der Raumplanung des Amtes für Gemeinden und Raumordnung AGR und des Kantonalen Laboratoriums KL vorzunehmen.

Die Konsultationsbereichskarte Störfallverordnung des Kantons Bern wies im Oktober 2019 für den Perimeter der ZPP Nr. 7/2 eine Überlagerung mit zwei Konsultationsbereichen KoBe auf. Einerseits handelt es sich dabei um einen Betrieb auf der Parzelle Nr. 6436 und andererseits um den Betrieb der Metallveredelung Liechti AG, Parzelle Nr. 7487. Der südlich gelegene Betrieb mit dem grossen Konsultationsbereich ist gemäss Auskunft des KL vom 22. Oktober 2020 nicht mehr im Geltungsbereich der Störfallverordnung StfV und der entsprechende Betriebspunkt und der KoBe wurde bei der nächsten Aktualisierung der KoBe-Karte gelöscht.



Abb. 32: Auszug Konsultationsbereichskarte Störfallverordnung Stand Oktober 2019

Der nördlich gelegene Betrieb, die Metallveredelung Liechti AG liegt weiterhin im Geltungsbereich der StfV. Dem KL wurde jedoch eine neue Stoffliste für den Betrieb eingereicht. Aufgrund der nun vorhandenen Stoffe schätzt das KL die Situation neu ein und belässt zwar die Darstellung des Betriebspunktes (der Betrieb unterliegt weiterhin der StfV), legt aber keinen KoBe mehr fest.

Mit dieser geänderten Ausgangslage ist im ZPP Nr. 7/2 keine Koordination der Störfallvorsorge in der Raumplanung mehr vorzunehmen.

### 5.3 Infrastruktur und Wirtschaft

Mit der Umsetzung der Planung kann das heute unternutzte Zentrum einer wertschöpfungsintensiven Nutzung zugeführt werden. Durch die markante Erhöhung des Nutzungsmasses wird die Grundlage für ein starkes Ortsteilzentrum als lokaler Versorgungszentrum gelegt.

GfO heute realisiert (ca.) 15'500 m<sup>2</sup>

GfO max. gemäss neuer ZPP 7/2 40'000 m<sup>2</sup>

Einzelne Liegenschaften wurden vor Erlass der ZPP Nr. 7/2 „Station Wangenbrüggli“ erstellt und weisen daher teilweise ein höheres Nutzungsmass auf, als dies gemäss den Vorgaben der alten ZPP Nr. 7/2 (AZ 0.5-0.8) möglich gewesen wäre. Die betroffenen Grundeigentümer (insbesondere Parz. Nr. 6496 und Nr. 5901) hätten bei einem Ersatzneubau auf einen Teil des Wertes ihrer Liegenschaften verzichten müssen. Basierend auf dieser Erkenntnis und im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) wird mit der neuen Planung eine situationsgerechte baulichen Dichte ermöglicht. Damit können zwischen den privaten und öffentlichen Entwicklungsabsichten Synergien geschaffen werden, die sich für alle Beteiligten auszahlen werden. Durch die gezielte Erhöhung des Nutzungsmasses werden die Grundstücke aufgewertet. Damit wird eine Investition an der Zentrumsanlage trotz technischen Herausforderungen attraktiv. Die Neugestaltung des Bahnhofsplatzes und der Freiburgstrasse führen zu einer deutlichen Steigerung der Attraktivität des Zentrums, wovon das ganze Wangental bis hin zur Überbauung Papillon im Ried profitieren werden. Der bestehende öV-Umsteigeknoten wird gestärkt und die Personenfrequenz dadurch weiter ansteigen. Die steigenden Pendlerzahlen werden sich auch positiv auf die öffentlichen Erdgeschossnutzungen auswirken.

Zudem wird im wachsenden Ortsteil und sehr gut erschlossenen Teil von Niederwangen, Raum für weitere Arbeitsplätze und Bewohnende geschaffen.

### Investitionen durch die Gemeinde / Private

---

Infolge der Nutzungsplanänderung entstehen für die Gemeinde sowohl Einnahmen durch den Ausgleich der Planungsmehrwerte, wie auch Auslagen für die öffentliche Infrastruktur und Erschliessungsanlagen. Die Investitionen in Neubauten werden grösstenteils von privater Seite erfolgen. Seitens Gemeinde wird geprüft, ob über den Rahmenkredit Landgeschäfte der Erwerb von Parzellen für die Arealerschliessung oder die Abgabe von Land im Baurecht möglich sind.

Die anteilmässige finanzielle Beteiligung der Eigentümerschaften, die von neuen Erschliessungsanlagen profitieren können, wird während der Folgeplanung vertraglich geregelt. Für die Realisierung des Bahnhofplatzes können finanzielle Mittel vom Kanton beantragt werden. Auch die Kosten für die Umgestaltung der Freiburgstrasse trägt zu einem grossen Teil der Kanton.

Die Finanzierung der Lärmschutzmassnahmen soll über einen Kostenteiler der beteiligten Bauträgerschaften erfolgen.

### Ausgleich von Planungsvorteilen

---

Die neuen baurechtlichen Bestimmungen der ZPP Nr. 7/2 ermöglichen im Vergleich zu heute auf dem Gesamtareal ein deutlich höheres Nutzungsmass. Für den daraus resultierenden Mehrwert haben die Eigentümerschaften gemäss Art. 142ff BauG und dem Reglement über den Ausgleich von Planungsvorteilen der Gemeinde Köniz eine Mehrwertabgabe zu entrichten. Dieser Mehrwert errechnet sich aus der Differenz zwischen dem Verkehrswert des Landes mit und ohne Planänderung und wurde mit anerkannten Methoden von Fahrländer Partner Raumentwicklung FPRE bestimmt.

Die Eigentümerschaften wurden während der Erarbeitung an drei Grundeigentümerorientierungen über das Vorgehen informiert und werden gemäss Baugesetz zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage über die zu erwartende Mehrwertabgabe informiert. Sobald die ZPP rechtskräftig ist, erlässt die Gemeinde eine Verfügung. Im Rahmen des Planerlassverfahrens zur UeO oder

zu Teil-UeOs, in welchen die Nutzungsmöglichkeiten parzellenscharf festgelegt werden, können die individuellen Mehrwertbeträge pro Grundeigentümerschaft präzise bestimmt und abschliessend verfügt werden.

Die Einnahmen aus dem Mehrwertausgleich sollen vor Ort in die Freiraumgestaltung einfließen.

### 5.4 Einbezug Eigentümerschaft

---

Während der Vorbereitung des Planerlassverfahrens wurden mit den beteiligten Grundeigentümerschaften und Behörden Gespräche über das Vorhaben geführt und die Rahmenbedingungen für die Planung aufgenommen. Bei der Testplanung waren zwei Vertreter der Grundeigentümer strategisch relevanter Parzellen sowie ein Vertreter des Ortsvereins Niederwangen Teil des Begleitgremiums. Das Resultat (Richtprojekt) wurde von den Vertretern begrüsst und in einer öffentlichen Veranstaltung der Bevölkerung vorgestellt.

Durch die Planung wird eine Umstrukturierung des Industrieareals in ein Zentrumsgebiet angestossen. Dabei gilt es, die Interessen der betroffenen Firmen zu berücksichtigen, welche an diesem Standort ansässig sind. Unternehmen verfolgen eine langfristig orientierte Entwicklung, bei der auch strategische Ausbaureserven von Bedeutung sind. Beim vorliegenden Innenentwicklungsprozess werden die Interessen der Firmen berücksichtigt, indem für Firmen gemeinsam nach Synergien und Lösungen für eine verträgliche Umstrukturierung gesucht wird. Die Gemeinde steht weiterhin mit den Grundeigentümerschaften der strategisch relevanten Parzellen in Kontakt. Sie werden im Rahmen des Planerlassverfahrens jeweils über den neusten Stand der Planung informiert.

### 5.5 Fazit

---

Mit den umfassenden Abklärungen im Vorfeld wurden möglichst klare Voraussetzungen geschaffen, um den Prozess zur Umstrukturierung des Areals in Gang zu bringen. In Anbetracht der laufenden Arealentwicklungen im Raum Niederwangen und Ried besteht nicht nur bezüglich des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs dringender Handlungsbedarf. Niederwangen braucht zwischen dem historischen Dorf, Juch/ Hallmatt, Ried und der Industriezone ein eigenständiges Ortsteilzentrum mit Ausstrahlungskraft. Für die heutigen und zukünftigen Anwohner und Beschäftigten im Umfeld des Zentrums, soll eine zeitgemässe

urbane Infrastruktur zur Verfügung stehen.

Mit der vorliegenden Planung wird der benötigte Raum für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sichergestellt. Indirekt wird so auch die nachhaltige Mobilität gefördert.

Zudem können bestehende Versorgungsangebote (z.B. Zentrum Bläuacker Köniz) entlastet werden. Insgesamt kann mit dem Zentrum Niederwangen ein langfristiger Mehrwert generiert werden, der zu einer steigenden Reputation des gesamten Wangentals beitragen wird. Leben und Arbeiten in Niederwangen wird attraktiv und neue Siedlungen werden nachgefragt, da die Lageklasse durch das neue Angebot im Vergleich zu heute deutlich verbessert wird.



## 6 Planungsrechtliches Verfahren

### 6.1 Verfahren

Für den Erlass der neuen ZPP Nr. 7/2 muss ein ordentliches Verfahren mit öffentlicher Mitwirkung, kantonaler Vorprüfung, öffentlicher Auflage, Parlamentsbeschluss, Volksabstimmung sowie der Genehmigung durch den Kanton, durchgeführt werden.

Die Beschlussfassung einer nachfolgenden UeO liegt in der Kompetenz des Gemeinderats.

Die Beschlussfassung der Schutzplanänderung liegt in der Kompetenz des Gemeinderates, da es sich um ein geringfügiges Verfahren handelt

### 6.2 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung hat vom 23. November 2018 bis am 7. Januar 2019 im Gemeindehaus Köniz stattgefunden. Der Ablauf und die Auswertung der Mitwirkung sind im Mitwirkungsbericht vom 20. Juni 2019 erläutert.

Basierend auf den Mitwirkungseingaben und weiteren Gesprächen mit Grundeigentümerschaften wurde der Perimeter im südwestlichen Bereich nach einer Interessenabwägung erweitert (vgl. ZPP Nr. 7/2 Stand Mitwirkung vom 8. Oktober 2018). Mit der Erweiterung des Perimeters kann der für den Ausbau erforderliche Raum zur Umstrukturierung des Areals wirkungsvoller sichergestellt werden. Damit verbunden ist eine Erhöhung des Nutzungsmasses von maximal 35'000 m<sup>2</sup> GfO auf maximal 40'000 m<sup>2</sup>. Darin inbegriffen ist auch der Bedarf an oberirdischen Parkierungsflächen. Diese können aufgrund der Vorgaben des Grundwasserschutz nur beschränkt oder gar nicht im Untergrund erstellt werden.

### 6.3 Kantonale Vorprüfung

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) hat die Planung im Rahmen der kantonalen Vorprüfung auf ihre Rechtmässigkeit geprüft und die daraus folgenden Genehmigungsvorbehalte im Vorprüfungsbericht vom 15. November 2019 dargelegt. Es geht dabei hauptsächlich um die Themen BMBV, inventarisierte Objekte, Störfallvorsorge und Planungsmehrwert.

Im Folgenden wird auf die Genehmigungsvorbehalte des AGR eingegangen und dargelegt, was in den Vorschriften geändert wurde:

- 1.1: Gemäss AGR entspricht der Begriff "Angebote des täglichen Bedarfs" nicht dem Baugesetz. Vorschlag AGR: Hier die Nutzungsart gemäss BEK umschreiben. Keine Anpassung, da hier nicht die Art der Nutzung (siehe 2.1ff), sondern der Planungszweck festgelegt wird.
- 2.2 und 2.3: Gemäss den Ausführungen des AGR bezüglich BMBV wurde die Fassadenhöhe traufseitig FHtr ergänzt.
- 2.5: Die Bezeichnung "Erdgeschoss" wird trotz BMBV beibehalten aber die entsprechende Bestimmung wird neu unter 3.1 bei den Gestaltungsgrundsätzen aufgeführt.
- 2.6 (neu 2.5): Gemäss AGR fallen Wartehallen nicht unter Klein- und Anbauten gemäss BMBV. Keine Anpassung, da ja gerade mit der Formulierung "...sowie die erforderliche Ausstattung der öffentlichen Infrastruktur..." die Abgrenzung zu den Klein- und Anbauten erfolgt.
- 3.2 (neu 3.3): Das AGR fordert eine verbindliche Verankerung des BEK. Die nun gewählte Formulierung klärt, dass es sich um ein illustrierendes Konzept des Gemeinderat handelt. In dieser Form wird es vom AGR als genehmigungsfähig beurteilt.
- IVS-Objekt: Das AGR stellt fest, dass der Erhalt des IVS-Objekt 26.3 Wangenbrüggli verbindlich zu regeln ist. Anlässlich des Jour fixe 5/19 mit dem AGR vom 26. November 2019 wurde aber gemäss Protokoll festgehalten, dass dies auf Stufe UeO erfolgen kann. Daher wird dieser Punkt im Kapitel 6.6 Folgeplanung vorgemerkt.
- Störfallvorsorge: Das AGR fordert eine Koordination mit der Störfallvorsorge. Da hier in der Zwischenzeit vom Kanton eine neue Einschätzung vorgenommen wurde, besteht hier seitens Gemeinde kein Handlungsbedarf mehr (Details siehe Kapitel 5.2 Umwelt/Störfallvorsorge).
- Mehrwertausgleich: Das Thema Mehrwertausgleich wurde im vorliegenden Raumplanungsbericht aktualisiert und ergänzt (Details siehe Kapitel 5.3 Infrastruktur und Wirtschaft/Ausgleich von Planungsvorteilen).

Die Vorschriften und der Raumplanungsbericht wurden entsprechend bereinigt.

## 6.4 Öffentliche Auflage

---

Die öffentliche Auflage gemäss Art. 60 des kantonalen Baugesetzes erfolgte vom 14. Oktober bis zum 12. November 2021. Im Rahmen der öffentlichen Auflage können in ihren schutzwürdigen Interessen betroffene natürliche oder juristische Personen schriftlich und begründet Einsprache erheben.

Gegenstand der öffentlichen Auflage waren:

- Änderung Nutzungsplan Nr. 23
- Änderung Schutzplan Nr. 23
- Änderung Baureglement

Innert der Auflagefrist wurde eine Einsprache und zwei Rechtsverwahrungen eingereicht.

## 6.5 Beschluss, Genehmigung und Umsetzung

---

Im Rahmen der Beschlussfassung zu Handen der Volksabstimmung hat das Könizer Gemeindeparlament Ergänzungen in den Vorschriften im Ahnag II des Baureglements beschlossen. Dabei handelt es sich um zwei ergänzende Ziffern zu den Themen Energie und Aussenraumgestaltung. Gemäss Vorgaben von Art. 60 Abs. 3 BauG wurden die Ergänzungen nach der Volksabstimmung vom 2. Juni bis am 1. Juli 2022 öffentlich aufgelegt. Zu den Ergänzungen sind keine Einsprachen oder Rechtsverwahrungen eingereicht.

Die Ergänzungen im Wortlaut:

4.3 Die Neubauten dürfen höchstens 20% des zulässigen Wärmebedarfs für Heizung und Warmwasser mit nicht erneuerbarer Energie decken (Art. 13 KEnG).

4.4 Beim Bau ist darauf zu achten, dass die Versiegelung auf ein funktionales Minimum beschränkt wird.

Die Könizer Stimmbevölkerung hat der Planung am 15. Mai 2022 mit 8'733 ja (77.5%) zu 2'530 nein (22.5%) zugestimmt. Nach der erfolgreichen Volksabstimmung wird das Planungsgeschäft dem Amt für Gemeinden und Raumordnung zur Genehmigung unterbreitet.

## 6.6 Folgeplanung

---

Das Bauen in einer Zone mit Planungspflicht ZPP setzt gemäss Baugesetz eine rechtskräftige

Überbauungsordnung (UeO) voraus. Aufgrund der Vielfalt und Komplexität der zu bearbeitenden Themen (siehe untenstehende Liste) erachtet die Gemeinde die Erarbeitung einer UeO bzw. von Teil-UeOs für die ZPP Zentrum Niederwangen als zwingend. Die städtebaulichen Vorgaben werden dabei weiter vertieft. Wird der Nachweis einer gesamtheitlich betrachteten besseren Lösung erbracht, könnte auch vom Bebauungs- und Erschliessungskonzept BEK Zentrum Niederwangen abgewichen werden.

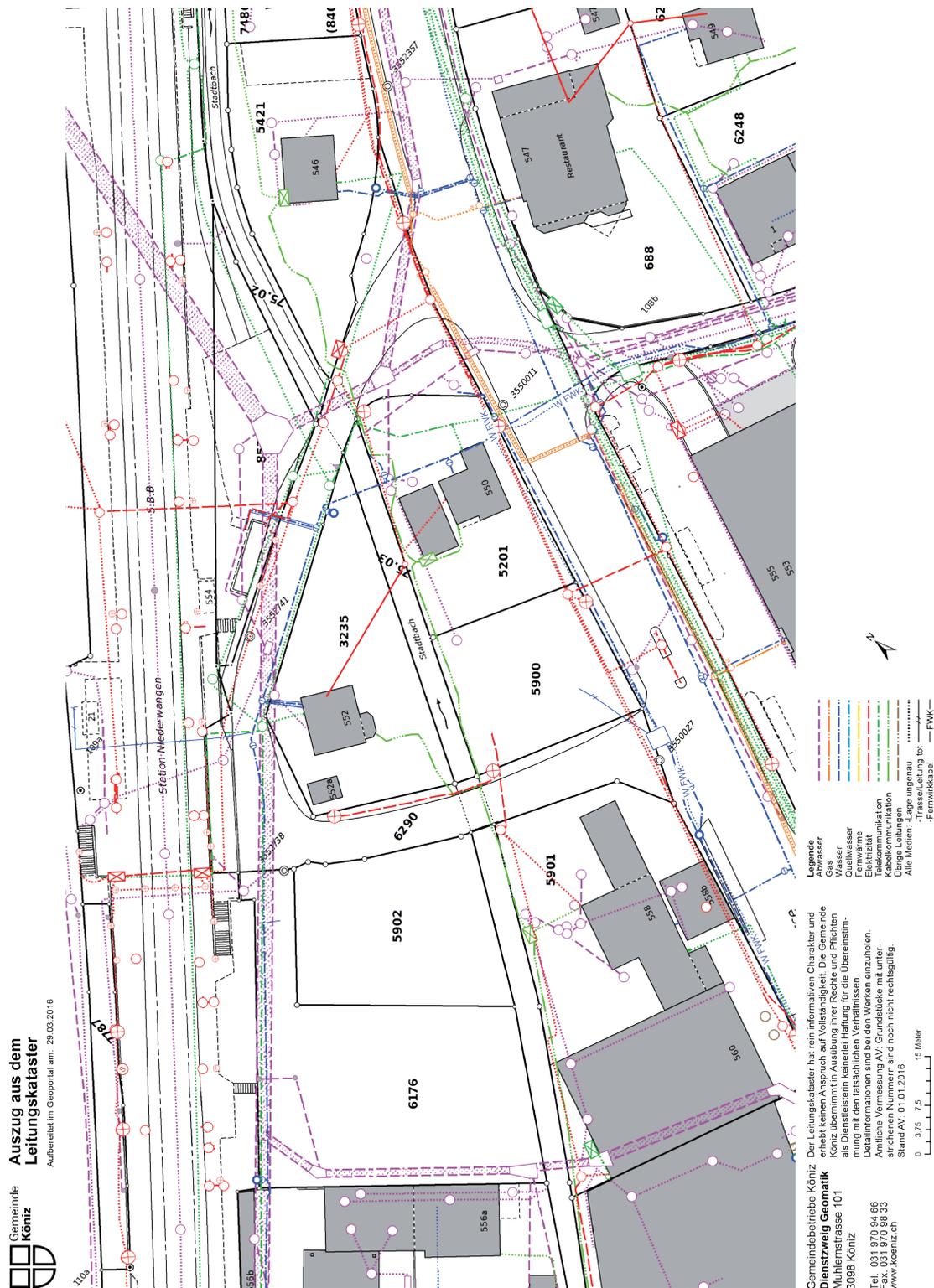
Im Nutzungsplanverfahren für die UeO werden Etappen definiert. Auch die präzise Verteilung von Art und Mass der Nutzung pro Eigentümerschaft, erfolgt in diesem Planungsschritt. Basierend darauf werden die Erhebungen der definitiven Planungsmehrwerte vorgenommen.

Folgende Themen sind in der Überbauungsordnung grundeigentümergebunden zu bearbeiten:

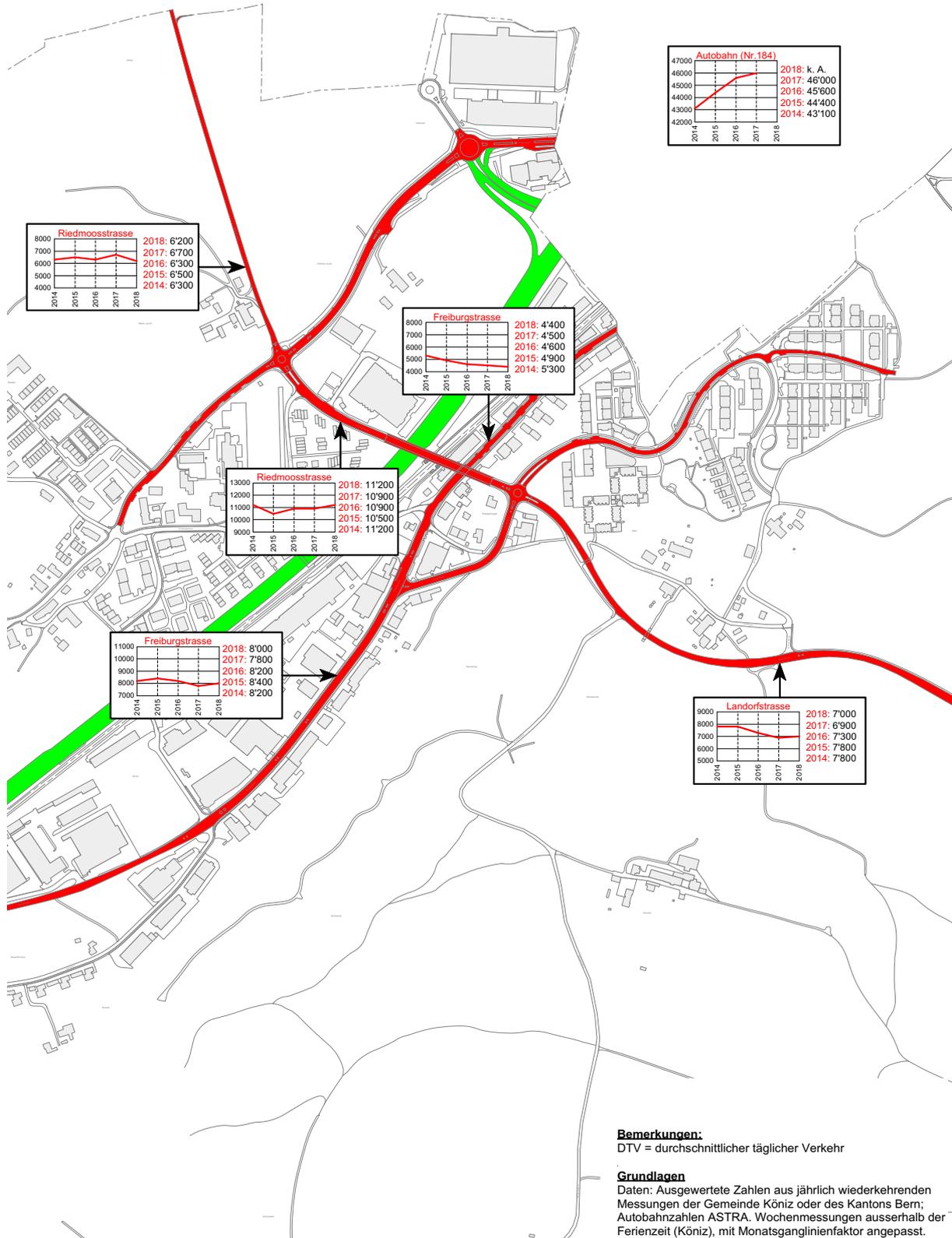
- Definition der Etappierung und Nutzungsverteilung.
- Vertiefung Gestaltung Bahnhofplatz (inkl. Öffnung Stadtbach) und Strassenraum im Zentrumsabschnitt.
- Festlegung des Gewässerraums.
- Konkretisierung der Erschliessung und Parkierung pro Baubereich (Gemeinschaftsanlagen) unter Berücksichtigung des Grundwasserschutzes.
- Koordinieren der Vernetzung des Areals mit den umliegenden Fuss- und Velorouten.
- Abstimmung der Verkehrsmassnahmen.
- Definition der Lärmschutzmassnahmen.
- Definition der Vorgaben zu Energieversorgung.
- Erhaltung des IVS-Objektes Wangenbrüggli.
- Prüfung Projektwettbewerb (beispielsweise für erste Etappe mit Bahnhofplatz und Gestaltung sowie Zugang Stadtbach).
- Regelung der Beteiligung an Infrastrukturkosten von Grundeigentümerschaften (Erschliessungsplan und Infrastrukturvertrag).

## 7 Anhang

### 7.1 Anhang 1 Leitungskataster, Auszug Niederwangen Station



7.2 Anhang 2 Motorisierter Individualverkehr, DTV Niederwangen 2014 - 2018



**7.3 Anhang 3 Nachweis Fahrterzeugung Bestand/Neu**

Verkehrsbelastung – Direktion Planung und Verkehr – Gemeinde Konz / Februar 2019

Verkehrsbelastung - 2018    Verkehrszunahme    2/4    Annahmen zur Verkehrsverteilung    TRANSITEC

**Verkehrserzeugung Niederwangen - Station**

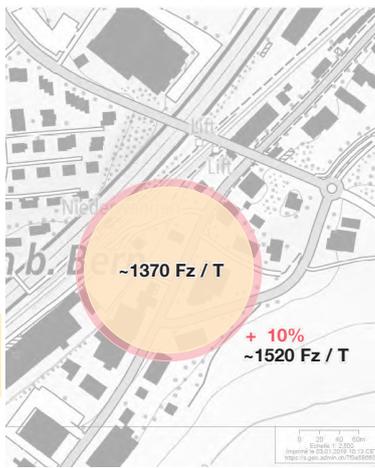
**Zustand aktuell:**

- Fahrterzeugung aktuell:  
~ 1370 Fz/Tag

**Zustand Endausbau:**

- Fahrterzeugung Endausbau:  
~ 1520 Fz/Tag

- **Verkehrszunahme ~ +10%**
  - **Abendspitzenstunde: ~ +20 – 30 Fz/h**



**Verkehrsbelastung – Zustand Endausbau – Variante Sammelparkierung (Styner/Binz) - Abendspitzenstunde (16:45 - 17:45) - [PWE/h]**

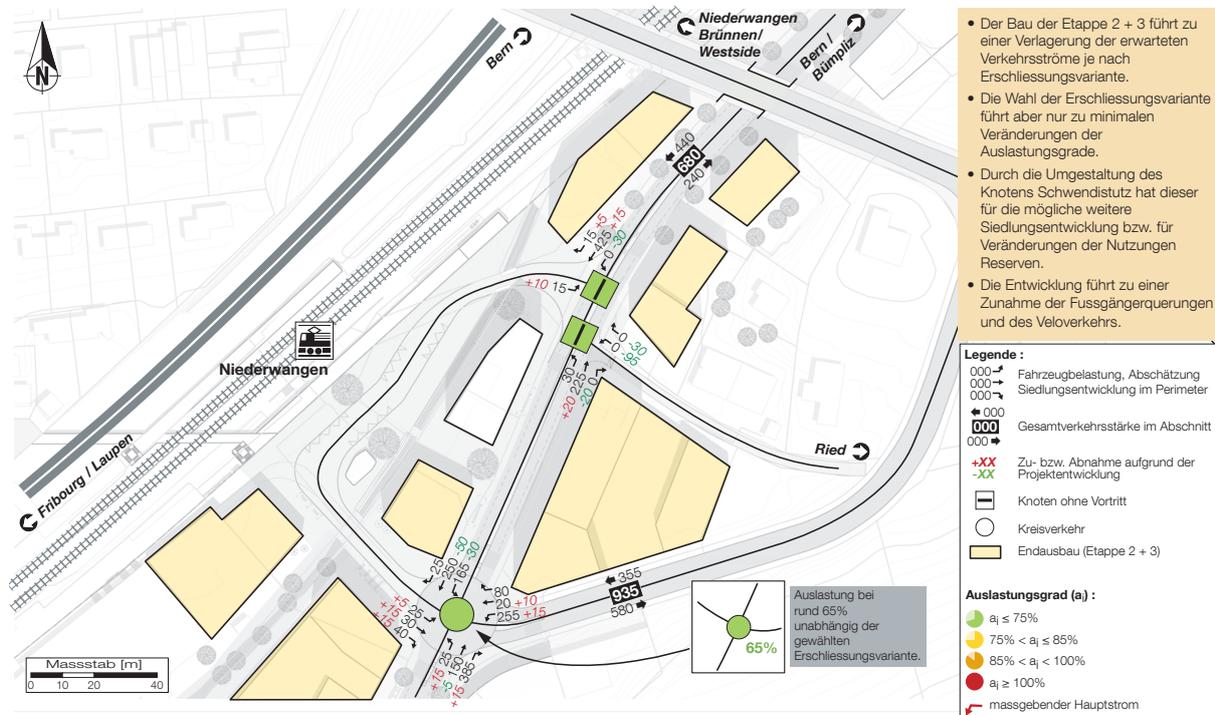


Abbildung 3  
 1500\_181-abb03-eva - 10.01.19/pbu

