



Mitwirkung

Änderung der baurechtlichen Grundordnung Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 4/3 «Liebefeld Mitte» Ordentliches Verfahren nach Art. 58 ff BauG

Raumplanungsbericht nach RPV Art. 47

9. August 2023

Das Dossier beinhaltet:

- Besondere Vorschriften zum Nutzungsplan
- Nutzungsplanänderung, Plan Nrn. 15 und 25
- Baulinienplanänderung, Plan Nrn. 15.4 und 25.2

Weitere Unterlagen:

- **Raumplanungsbericht**
- Bebauungs- und Erschliessungskonzept BEK
- Richtprojekt (Bericht und Pläne)
- Lärmgutachten
- Betriebskonzept Schwarzenburgstr.

Impressum

www.koeniz.ch | plak@koeniz.ch

Projektteam

Raymond Borle, Gemeindeplaner Stv.
Silvio Bocchetti, Projektleiter Raumplanung

Datei

koeniz 3.4.2.4 / 3.6.8 / 693890

Version

31. Juli 2023

Inhalt

Zusammenfassung	5
<hr/>	
1 Ausgangslage	7
<hr/>	
1.1 Lage und Situation	7
1.2 Planungsrechtliche Ausgangslage	7
1.3 Baurechtliche Grundordnung	11
1.4 Planungsauslöser / Problemstellung	15
1.5 Beteiligte, Grundeigentum, Organisation	17
1.6 Termine	18
2 Planungsziele und Planungsgegenstand	19
<hr/>	
2.1 Planungsgegenstand	19
2.2 Planungsziele	19
3 Grundlagen	21
<hr/>	
3.1 Testplanung	21
3.2 Richtprojekt	21
4 Planungsinstrumente	27
<hr/>	
4.1 Bebauungs- und Erschliessungskonzept (BEK)	27
4.2 Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 4/3 «Liebefeld Mitte»	27
4.3 Baulinienplan	32
5 Raumplanerische Interessenabwägung	35
<hr/>	
5.1 Raumordnung	35
5.2 Umwelt	39
5.3 Infrastruktur und Wirtschaft	44
5.4 Gesellschaft	45
6 Planungsrechtliche Verfahren	47
<hr/>	
6.1 Verfahren	47
6.2 Öffentliche Mitwirkung	47
6.3 Kantonale Vorprüfung	47
6.4 Öffentliche Auflage	47
6.5 Beschluss, Genehmigung und Umsetzung	47
7 Anhang	49
<hr/>	
Berechnung Raumnutzer:innen / Abstellplätze für Motorfahrzeuge	51
Berechnung Fahrtenaufkommen	52
Auszug BauR vom 23.9.23, Gemischte Zone AW und Bauklasse IVb	53

Zusammenfassung

In den letzten Jahren hat sich das Liebefeld zu einem dynamischen regionalen Arbeitsplatzschwerpunkt entwickelt. Zahlreiche nationale und auch internationale Arbeitgeber haben sich im Umfeld der Station Liebefeld niedergelassen. Die Realisierung des Liebefeld Parks mit der Wohnüberbauung Dreispitz und die Entwicklung des Bundesamts für Gesundheit runden die dynamische Entwicklung im Liebefeld ab. Ausserdem soll bis 2035 der S-Bahnabschnitt zwischen Europaplatz und Köniz auf zwei Gleise ausgebaut und im Viertelstundentakt betrieben werden. Den aus diesen Entwicklungen abzuleitenden Ansprüchen an den Ankunftsort Liebefeld kann die heutige S-Bahnstation in keiner Weise genügen. Das umliegende Areal der S-Bahnstation ist stark unternutzt und weist ein grosses städtebauliches Potenzial auf.

Das Areal «Liebefeld Mitte» befindet sich an bester Lage im Zentrum des Liebefelds und ist ein wichtiger Teil dieser dynamischen Entwicklung. Aus diesem Grund kommt seiner Aufwertung eine besondere Bedeutung zu. Auch im Sinne der generell angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen hat die Gemeinde ein Interesse an der Schaffung eines attraktiven Umsteigeknotens mit einer städtebaulich hochwertigen, dichten und sozial durchmischten Zentrumsüberbauung.

Um eine qualitativ hochwertige Entwicklung zu erreichen und auch langfristig zu sichern, hat die Gemeinde zusammen mit der BLS Netz AG im Jahr 2012 ein Testplanungsverfahren durchgeführt. Dies unter der Beteiligung verschiedener Architektenteams. Die planerische Umsetzung des Vorhabens erfolgt in drei Ebenen: Richtprojekt, Bebauungs- und Erschliessungskonzept sowie Änderung der baurechtlichen Grundordnung.

Richtprojekt

Zur Sicherung der architektonischen und städtebaulichen Qualitäten wurde im Anschluss an das Testplanungsverfahren das Ergebnis der Testplanung zu einem Richtprojekt weiterentwickelt und vom Beurteilungsgremium der Testplanung beschlossen. Das Richtprojekt formuliert Empfehlungen für die nachfolgenden Planungsschritte (Änderung der baurechtlichen Grundordnung, Projektwettbewerb).

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen, vertiefter Prüfung von gesetzlichen Vorgaben und der erhöhten Anforderung an Infrastrukturanlagen, erfolgte eine Überarbeitung des Richtprojekts. Dabei wurden die Themen wie Schattenwurf, Platzbedarf im Aussenraum, Erschliessung, Langsamverkehrsverbindung, Parkierung sowie Nutzungsdurchmischung vertieft überprüft.

Bebauungs- und Erschliessungskonzept

Auf Basis des Richtprojekts wurde das für die Gemeindeverwaltung verbindliche Bebauungs- und Erschliessungskonzept BEK erstellt. Darin werden die Inhalte des Richtprojekts generalisiert und Aussagen zur Nutzungsart, zu städtebaulichen Rahmenbedingungen, zum Freiraum sowie zu den Erschliessungsgrundsätzen festgehalten und die wichtigsten Inhalte der Zone mit Planungspflicht plausibilisiert und räumlich verortet. Im Gegensatz zum Richtprojekt ist das BEK verwaltungsanweisend und für die Gemeindebehörde bindend.

Änderung baurechtliche Grundordnung

Die wichtigsten Inhalte des Richtprojekts werden in der neuen Zone mit Planungspflicht ZPP 4/3 «Liebefeld Mitte» grundeigentümerverbindlich gesichert. Konkret werden die zulässige Art und das Mass der Nutzung sowie die Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze definiert.

1 Ausgangslage

1.1 Lage und Situation

Das geplante Areal befindet sich zentral im Liebefeld direkt an der S-Bahnhaltestelle Liebefeld, westlich angrenzend an den Liebefeld Park. Der lange und schmale Planungsperimeter wird durch die Stationsstrasse im Norden und der Parzelle 37 (Geschäftsstelle USB und Ottos) im Süden begrenzt. Im Osten verläuft der Perimeter entlang der Schwarzenburgstrasse. Im Westen wird das Areal durch die Bahnlinie der BLS begrenzt. Ein zweiter Teilperimeter umfasst die Parzelle 6111, welche die Verbindung zwischen Neuhausplatz und dem Arealperimeter sicherstellt.



Abb. 1: Luftbild mit Perimeter der ZPP Nr. 4/3 «Liebefeld Mitte», swisstopo, 2022

1.2 Planungsrechtliche Ausgangslage

Kantonaler Richtplan

Das Areal Liebefeld Mitte befindet sich im Raum des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Köniz-Liebefeld. Gemäss Massnahmenblatt C_04 des kantonalen Richtplans ist der ESP weitgehend realisiert und es besteht kein grösserer Koordinationsbedarf zwischen Kanton und der Gemeinde Köniz. Der Standort behält auch nach der Realisierung das kantonale ESP-Label. Im Massnahmenblatt B_04 ist der Doppelspurausbau Liebefeld - Köniz als Festsetzung enthalten. Die Planung ist darauf abgestimmt und in Koordination mit der BLS erarbeitet worden. Ausserdem ist die Kapazitätssteigerung Bern - Köniz als Massnahme B_04 festgesetzt. Des Weiteren enthält der kantonale Richtplan keine konkreten räumlichen Vorgaben für den Planungsperimeter.

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK, 4. Generation

Im RGSK 2021 / AP4 ist das Areal Liebefeld Mitte im Massnahmenblatt BM.S-UV.1.91 als regionales Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiet Wohnen/Arbeiten mit dem Koordinationsstand Festsetzung aufgeführt. Als Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete werden unter- resp. ungenutzte Areale an zentraler Lage und mit guter ÖV-Erschliessung bezeichnet. Die Gemeinden sind angehalten, diese Areale für neue Nutzungen und/oder eine Nutzungsverdichtung

verfügbar zu machen, um die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken. Massnahmen zur Verbesserung des öV-Knotenpunktes Liebefeld sind im Massnahmenblatt ÖV-Ort.7.2 beschrieben. Ziel ist, die Vernetzung von S-Bahnhaltestelle und Wohn- und Arbeitsplatzgebieten mit der Möglichkeit für eine Siedlungsentwicklung nach innen zu ermöglichen. Das Liebefeld wird durch die S-Bahnlinie empfindlich zerschnitten, wodurch eine direkte Verbindung zwischen dem Quartier um den Neuhausplatz und dem Liebefeld Park verunmöglicht wird. Die Massnahme BM.LV-Ü.22.21 sieht eine Fuss-/Fahrradverbindung zwischen Neuhausplatz und Schwarzenburgstrasse/Liebefeld Park vor, um die Durchlässigkeit für den Langsamverkehr zwischen den Quartieren im Liebefeld zu verbessern. Ebenfalls ist gemäss Massnahmenblatt BM.LVÜ.26 eine Fuss-/Fahrradverbindung entlang der Bahnlinie S6, zwischen der S-Bahnstation Köniz und Waldegg mit Weiterführung Richtung Stadt, vorgesehen. Um eine aufwärtskompatible Verkehrsabwicklung gewährleisten zu können und die schmale Arealfläche Liebefeld Mitte für eine Überbauung zu optimieren ist eine Begradigung der Schwarzenburgstrasse vorgesehen. Dies ist im Massnahmenblatt BM MIV-Auf.4.4 festgehalten. Gemäss Massnahmenblatt LV.Ü.21.28 soll im Planungssperimeter eine Bike+Ride-Anlage erstellt werden. Im RGSK 2021/AP4 befindet sich auch ein Massnahmenblatt zum Doppelspurausbau der S-Bahnlinie für die Strecke Liebefeld-Köniz (ÖV-Nat.5).

Regionales Hochhauskonzept Bern

Das Regionale Hochhauskonzept Bern formuliert übergeordnete Spielregeln für die Initiierung, Steuerung, Planung und Beurteilung von Hochhausprojekten und -planungen. Dabei definiert es Gebietstypen, in denen Hochhäuser grundsätzlich denkbar sind und Teil der Stadtentwicklungsdiskussion sein können und sollen. Zudem definiert der Richtplan folgende Qualitätskriterien, damit die Entwicklung eines Hochhauses einen positiven Beitrag an die Siedlungsstruktur der Region Bern liefert und in den spezifischen städtischen Kontext integriert werden kann:

- Das Hochhaus gliedert sich in einen durch die Gemeinde frühzeitig definierten Betrachtungsperimeter ein.
- Es berücksichtigt Klima, Ökologie und Schattenwurf.
- Die Nutzung der Erdgeschosse hat einen hohen Öffentlichkeitscharakter und liefert einen Beitrag die Qualität des öffentlichen Raums.
- Hochhausprojekte sollen einen Nutzungsmix (Mischnutzung, EG-Nutzung resp. Wohnungstypologien) aufweisen und zur Durchmischung im Quartier beitragen.
- Parallel zum Hochhausprojekt wird ein Freiraumkonzept und ein entsprechendes öffentlich-privates Ko-Finanzierungsmodell erarbeitet.
- Investoren erklären sich bereit in architektonische Qualität und Unverwechselbarkeit zu investieren.
- Das Hochhaus erfüllt spezifische Anforderungen bezüglich Schlankheit (Relation zwischen Bauhöhe und Fussabdruck). Grundsätzlich gilt: Je näher beim Stadtzentrum, umso schlanker.
- Der Hochhausstandort hat eine hohe regionale ÖV-Erschliessungsgüte.
- Es gilt eine minimale und gleichzeitig maximale Parkplatznorm. Parkplätze müssen unterirdisch angelegt werden.
- Die Konstruktion soll innovative Ansätze der nachhaltigen Bau- und Betriebsweise aufzeigen.
- Jedes neue Hochhaus erhält eine regionale Hochhausnummer.

Ein regionales Qualitätsteam unterstützt die Gemeinde in der Initiierung, Steuerung und Beurteilung von Hochhausplanungen.

Richtplan Raumentwicklung
Gesamtgemeinde RP
REGG

Der kommunale Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde RP REGG legt Ziele, Strategien und Massnahmen für die räumliche Entwicklung der Gemeinde fest. Er definiert, dass die Gemeinde ein moderates Bevölkerungswachstum und einen Zuwachs an Arbeitsplätzen anstrebt. Als zentrale Strategie wird die Innenentwicklung definiert, d.h. Ermöglichung einer baulichen Entwicklung möglichst innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes, wo die notwendige Infrastruktur bereits besteht. Durch diesen Schwerpunkt soll das angestrebte Wachstum nachhaltig gestaltet und die wertvollen Grünräume ausserhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen entlastet werden. Der kommunale Richtplan beinhaltet konkrete Vorgaben zur Nutzung und Gestaltung des Areals Liebefeld Mitte, sowie zur Koordination mit anderen Vorhaben.

Teilbereich Siedlung und Landschaft

Das Areal ist im kommunalen Richtplan als «prioritärer Wohn- und Arbeitsschwerpunkt S1» sowie als «Interventionsgebiet Siedlung S3» bezeichnet. Interventionsgebiete sind überbaute Siedlungsteile, welche bedeutendes Umstrukturierungs-, Verdichtungs-, oder Aufwertungspotenzial aufweisen. Die Gemeinde soll optimale Entwicklungsvoraussetzungen schaffen, damit die Siedlungsentwicklung in erster Priorität in diesen Gebieten geschehen kann. Die Entwicklungsabsichten für das Areal Liebefeld Mitte sind in den Massnahmenblättern S3-04-06 und S3-04-08 des RP REGG behördenverbindlich festgehalten. Die dort formulierten übergeordneten Zielsetzungen im Bereich Siedlung lauten:

- Aufwertung und Verdichtung, Schaffung eines städtebaulich markanten Ortes.
- Realisierung einer Überbauung mit höheren Häusern und/ oder Hochhaus entlang des Liebefeld Parks als gebaute räumliche Begrenzung bei optimaler Einbettung in die umliegende Siedlungsstruktur.
- Platzfläche an der Einmündung der Stationsstrasse, resp. schaffen eines attraktiven öV-Umsteigeknotens.
- Baulücke im Bereich der neuen Verbindung Neuhausplatz - Liebefeld Park. Realisierung eines attraktiven öffentlichen Raums, welcher die Verbindung zum Neuhausplatz betont.
- Gemischte Nutzungen, öffentlichkeitsbezogene Nutzungen im Erdgeschoss.
- Räumlicher Bezug zum Park und Sichtbeziehungen zwischen Park und S-Bahnhaltestelle

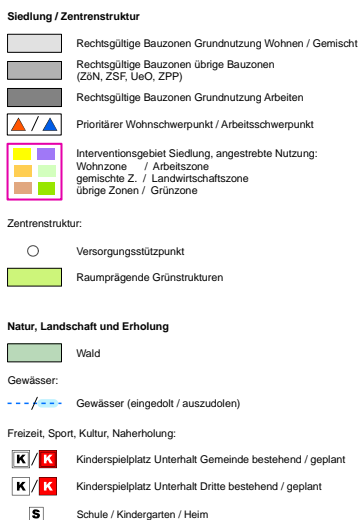


Abb. 2: RP REGG, Auszug Raumentwicklungsplan REP: Teilplan Siedlung, Landschaft und Erholung (2014)

Teilbereich motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Vermeidung von Durchgangsverkehr auf der Stationsstrasse. Prüfung all-fälliger Sperrung der Stationsstrasse für MIV.
- Aufgrund der hohen Erschliessungsqualität (Güteklasse B) ist eine reduzierte Anzahl Parkplätze anzustreben. Die Parkierung ist auf dem Areal zu lösen.

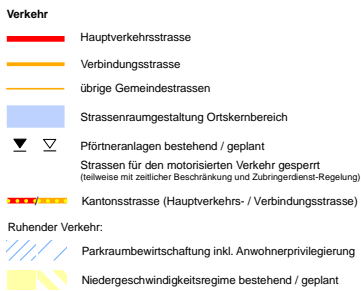


Abb. 3: RP REGG, Auszug Raumentwicklungsplan REP: Teilplan Motorisierter Individualverkehr (2014)

Teilbereich öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die S-Bahnstation Liebefeld genügt den heutigen und besonders den künftigen Ansprüchen als Umsteigeknoten nicht. Eine Auswahl der vorgesehenen Massnahmen betreffend öV aus dem Massnahmenblatt V5-00-01/2 sind hier beschrieben:

- Optimale Anbindung der heutigen sowie zukünftigen Arbeitsplätze und Wohnnutzungen
- Attraktive öV-Umsteigebeziehungen

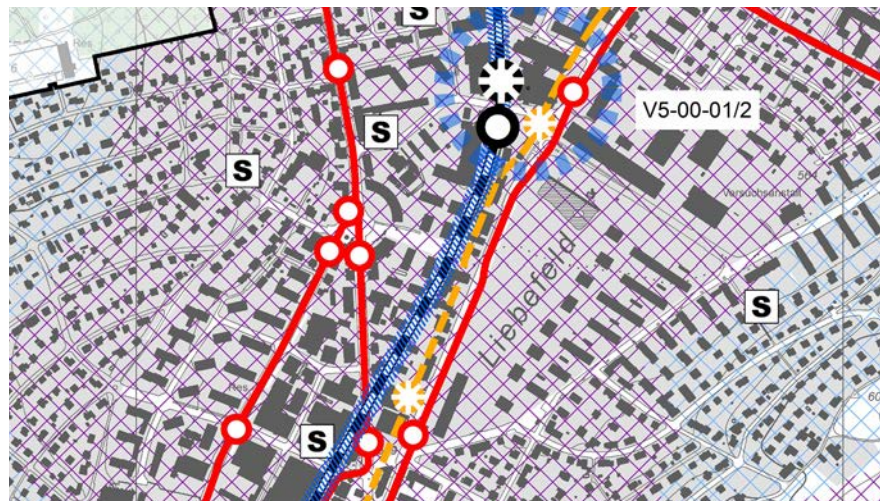
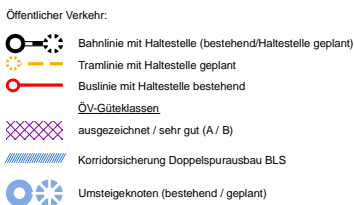


Abb. 4: RP REGG, Auszug Raumentwicklungsplan REP: Teilplan ÖV (2014)

Teilbereich Langsamverkehr (LV)

In den Teilbereichen Fuss- und Veloverkehr sieht der RP REGG eine Verbesserung der Durchlässigkeit zwischen dem Quartier Gartenstadt und dem Liebefeld Park für den Langsamverkehr vor. Im Massnahmenblatt V8-04-02 ist die Realisierung einer attraktiven Langsamverkehrsverbindung zwischen Neuhausplatz und Liebefeld Park inkl. Anbindung an die S-Bahn sowie an die bahnparallele LV-Verbindung (V8-04-03) entlang der S-Bahn beschrieben.



Abb. 5: RP REGG, Auszug Raumentwicklungsplan REP: Teilplan Langsamverkehr (2014)

1.3 Baurechtliche Grundordnung

Der Planungsperimeter wurde von den Planungsinstrumenten der Ortsplanungsrevision (Nutzungsplan, Schutzplan, Baulinienplan, Baureglement) ausgenommen und mit «Änderung ausserhalb OPR 2018» gekennzeichnet. Mit der vorliegenden Planänderung ist für den Bereich des Planungsperimeters die heute rechtsgültige baurechtliche Grundordnung von 2018 zu ergänzen.

Nutzungsplan

Die Ortsplanungsrevision wurde mit Verfügung vom 18. Mai 2020 durch das AGR genehmigt und ist am 1. September 2021 Inkraft getreten. Ausserhalb des Planungsperimeters ist deshalb die rechtsgültige baurechtliche Grundordnung dargestellt. Der Planungsperimeter ist als «Änderung ausserhalb OPR» bezeichnet. Das bedeutet, dass das Gebiet von der Ortsplanungsrevision ausgeschlossen war und bis zu einer Revision der baurechtlichen Grundordnung, im Perimeter die baurechtliche Grundordnung von 1994 gilt.

Innerhalb des Planungsperimeters ist der Bestand gemäss rechtsgültigem Nutzungsplan der Zone mit Planungspflicht Nr. 4/3 «Schwarzenburgstrasse ABM» oder dem Strassenareal zugeordnet. Eine Überbauungsordnung für die ZPP Nr. 4/3 besteht nicht.

Die Parzellen-Nrn. 3279, 2995, 3003 und 3309 («Graber-Areal») westlich der ZPP Nr. 4/3 gelegen, sind ebenfalls als «Änderung ausserhalb OPR» bezeichnet. Diese sind aber nicht Bestandteil der vorliegenden Planung. Die Grundordnung für dieses Gebiet wird in einem separaten Verfahren überarbeitet.

- Legende**
- Perimeter der Nutzungsplanänderung
 - Nutzungszone**
 - Wohnzone
 - Gemischte Zone
 - Kernzone
 - Arbeitszone 1
 - Arbeitszone 2
 - Arbeitszone 2, Darstellung gemäss OP 1994
 - Zone für öffentliche Nutzungen
 - Verkehrszone Strasse
 - Verkehrszone Bahn
 - Strassen- / Bahnareal, Darstellung gemäss OP 1994 - Besondere Zonen**
 - Zone mit Planungspflicht
 - Zone mit Planungspflicht, Darstellung gemäss OP 1994
 - Überbauungsordnung nach Art. 68ff BaUG
 - 4/3 Nummer der Überbauungsordnung, (Statistikkreis/Nummer)
 - 4/3 Zonennummer (ZPP, ZBV, ZbN, ZSF, (Statistikkreis/Nummer)) - Gebiete, Bauklassen, Bau- und Nutzungsbestimmungen**
 - Ila/E Bauklasse
 - VL 750 Verkaufsläden mit höchstens 750 m² Geschossfläche
 - ALB Ausschluss von Lagerbetrieben, Verteilzentren und Werkhöfen, die nicht als Nebenbetrieb einem zugelassenen Hauptbetrieb räumlich angegliedert sind
 - Begrenzung von Gebieten (Bauklassen, UO, ZPP) - Hinweise**
 - Baurechtliche Grundordnung gemäss OP 1994
 - Projektierte Gleisachse Doppelspurstrasse Bahnhöfe
 - 91 Nummer der Überbauungsordnung innerhalb einer ZPP (Statistikkreis/Nummer)

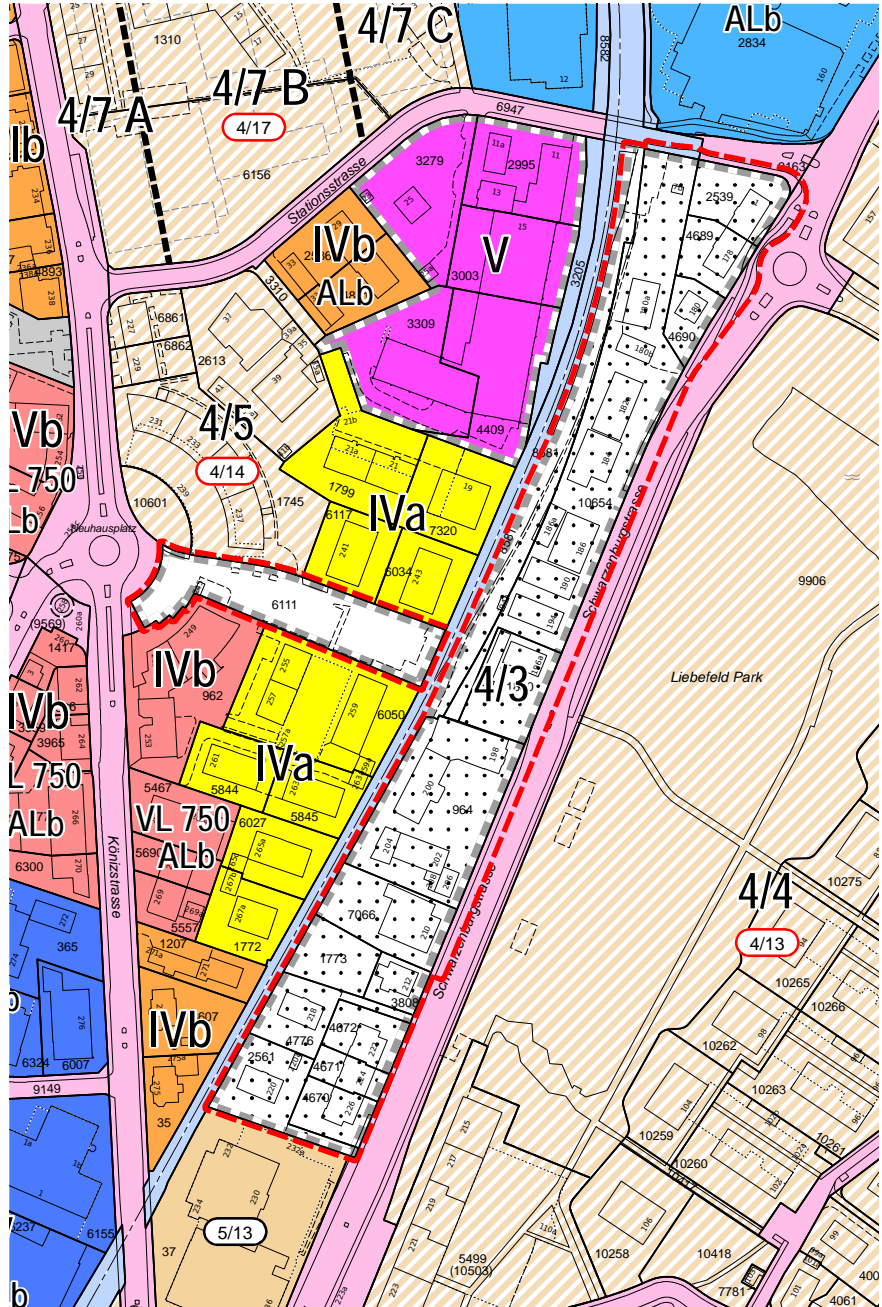


Abb. 6: Auszug Nutzungsplan (Einzelheiten siehe auf vorheriger Seite); die Flächen innerhalb des Perimeters werden neu festgesetzt.

Baureglement

Zur ZPP Nr. 4/3 «Schwarzenburgstrasse ABM» gelten folgende besonderen Vorschriften:

Baureglement, Anhang II,

Besondere Vorschriften zum Nutzungsplan BESTEHEND

Objekt Nr.	Bezeichnung Empfindlichkeitsstufe (ES)	1 Planungszweck	2 Art und Mass der Nutzung	3 Gestaltungsgrundsätze	4 Verschiedene Bestimmungen
4/3	Schwarzenburgstrasse ABM ES III	1	Realisierung einer städtisch gemischten Siedlung unter Einbezug der Bahnhofüberbauung. Attraktivierung des Ortskerns. Schaffung neuer Verkehrsführungen und Sicherstellung von Fuss- und Radwegverbindungen.	2.1 Gemischte Zone AW. 2.2 Grünanteil 25 %. 2.3 Geschosshöhe 4. Bautiefe 30 m.	3.1 Es sind eine städtebaulich gute Bahnhofüberbauung und die Abstimmung mit der Planung für das Areal der Landwirtschaftlichen Forschungsanstalt zu erreichen. 3.2 Der Strassenraum der Schwarzenburgstrasse und der Brühlplatz sind aufzuwerten. 3.3 Der Parkraum ist gegenüber dem Normbedarf zu reduzieren. 4.1 Die Erschliessung muss auf dem Verkehrsrichtplan basieren, insbesondere sind neue Strassenführungen offenzuhalten. 4.2 Die Vorschriften gelten auch für die bahnbetriebsfremden Bauten auf dem Bahnareal; das Eisenbahnrecht bleibt vorbehalten.

Schutzplan Naturobjekte

Im rechtsgültigen Schutzplan Naturobjekte sind im Planungsperimeter geschützte Objekte enthalten. Bei den Einzelbäumen der Kategorie I (E22) handelt es sich um schutzwürdige botanische Objekte, welche ungeschmälert zu erhalten sind. Auf dem Korridor zwischen Neuhausplatz und Bahnlinie ist eine Hecke (G4) eingetragen. Hecken sind durch das Natur- und Heimatschutzgesetz auf Bundesebene geschützt und dürfen nur entfernt werden, wenn für einen gleichwertigen Ersatz an anderer Stelle oder eine ökologische Aufwertung gesorgt wird. Im Weiteren sind 5 Einzelbäume im Perimeter eingetragen, welche keinen Schutzstatus haben. Insbesondere die schützenswerten Einzelbäume der Kategorie I sind für den Strassenabschnitt der Schwarzenburgstrasse prägend. Im Rahmen der nachfolgenden qualitätssichernden Verfahren ist der Umgang mit den Objekten aus dem Schutzplan aufzuzeigen. Die Ergebnisse sollen dann, zeitgleich mit dem Verfahren zur Überbauungsordnung, in einem separaten geringfügigen Verfahren im Schutzplan festgesetzt werden.

- Legende**
- Perimeter
 - Festlegungen**
 - G3 Hecke, Feld- und Ufergehölze, Darstellung Ortsplanung (OP) 1994
 - E 22 Einzelbäume/Laubbäume Kategorie I, Darstellung OP 1994
 - Geschützte Baumreihe/Allee
 - Geschützte Baumgruppe
 - Eingedöhltes Fließgewässer
 - Gewässerraum als überlagernde Zone
 - Dicht überbautes Gebiet
 - Baurechtliche Grundordnung gemäss OP 1994
 - Hinweise**
 - Geschützte Hecken und Feldgehölze
 - Einzelbäume (ohne Objektbeschriftung), Darstellung OP 1994
 - Bauzone gemäss Nutzungsplan
 - Zone mit Planungspflicht / Überbauungsordnung gemäss Nutzungsplan

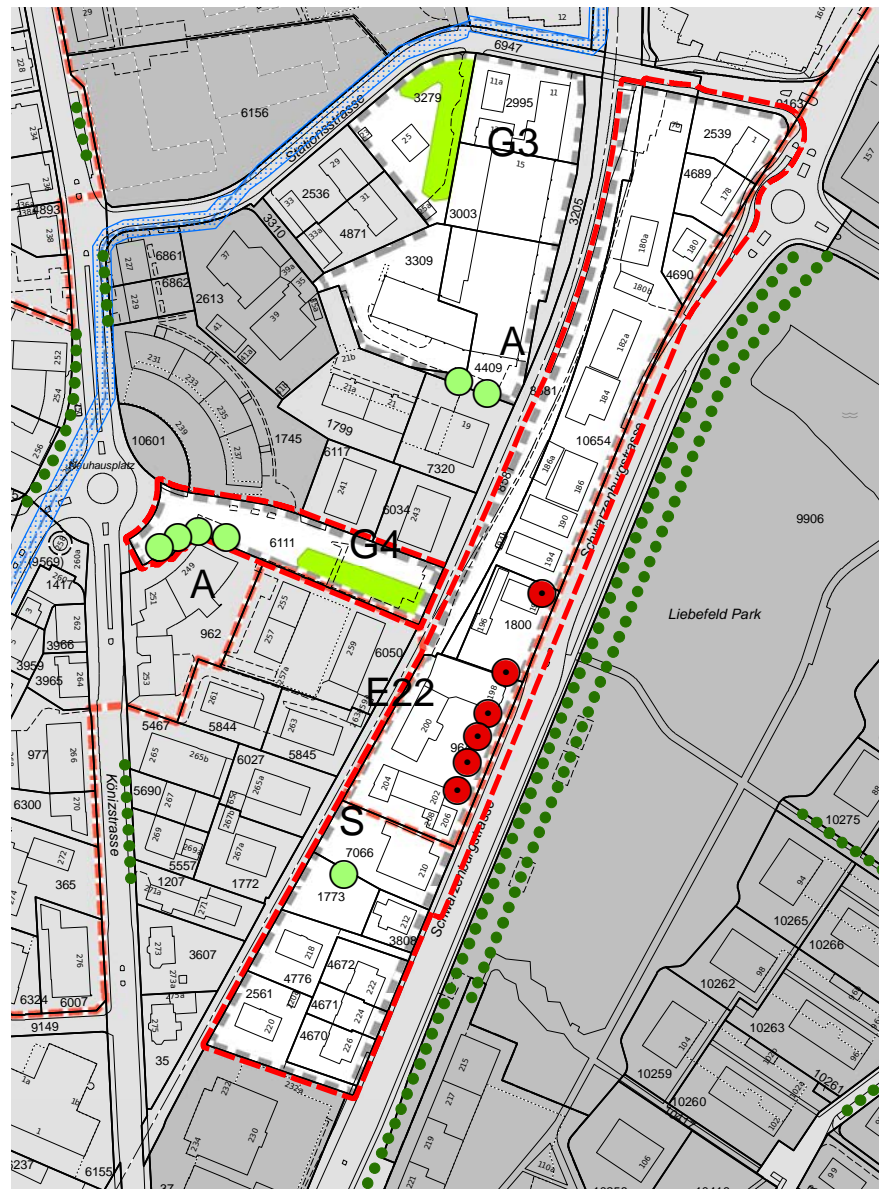


Abb. 7: Auszug rechtsgültiger Schutzplan; die Objekte innerhalb des Perimeters werden in der Folgeplanung in einem separaten Verfahren neu festgelegt.

kantonales Bauinventar

Innerhalb vom Planungsperimeter sind keine Objekte des kantonalen Bauinventars vorhanden.

1.4 Planungsauslöser / Problemstellung

In den letzten Jahren hat sich das Liebefeld zu einem dynamischen regionalen Arbeitsplatzschwerpunkt entwickelt. Zahlreiche nationale sowie auch internationale Arbeitgeber haben sich im Umfeld der Station Liebefeld niedergelassen. Die Realisierung des Liebefeld Parks mit der Wohnüberbauung Dreispitz, die Überbauung am Neuhausplatz, die verdichtete Wohnsiedlung am Thomasweg sowie die Entwicklung des Bundesamts für Gesundheit runden die dynamischen Entwicklungen im Liebefeld ab. Den aus dieser Entwicklung abzuleitenden Ansprüchen an den Ankunftsort Liebefeld kann die heutige S-Bahnstation in keiner Weise genügen. Das umliegende Areal der S-Bahnstation ist heute stark unternutzt und weist ein grosses städtebauliches und standortmarketingtechnisches Potenzial auf.



Abb. 8: S-Bahnstation Liebefeld, Situation heute (Foto: Miriam Fluri, Thun).

Die BLS Netz AG und die Gemeinde Köniz beabsichtigen das Areal gemeinsam neu zu entwickeln. Mit der vorliegenden Planung soll das Areal, im Sinne der Siedlungsentwicklung nach Innen, den heutigen und künftigen Ansprüchen einer Zentrumsüberbauung mit S-Bahnhaltestelle gerecht werden.

2012 führten die BLS Netz AG und die Gemeinde Köniz gemeinsam ein Testplanungsverfahren durch, um die Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Areal zu erkennen und beurteilen zu können. Im Anschluss an das Testplanungsverfahren wurde ein Richtprojekt erarbeitet, welches die Möglichkeiten der Arealentwicklung weiter konkretisiert. 2014 wurde dieses durch das Beurteilungsgremium verabschiedet und bildet nun die Basis für die Anpassung der baurechtlichen Grundordnung. 2018 folgte die Studie Abstimmung Siedlung und Verkehr Köniz-Liebefeld. Diese untersuchte für den Raum Köniz-Liebefeld die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf den Verkehrsfluss und kam zum Schluss, dass mit den getroffenen Massnahmen (grössere öV-Gefässe, Ausbau- und Aufwertung Veloinfrastruktur, Nachweis Mobilitätskonzept für Arealentwicklungen) der Verkehr auch in Zukunft funktionierend abgewickelt wird. 2020 erfolgte im Auftrag des Gemeinderats eine Überprüfung des Richtkonzepts in Bezug auf die ab-

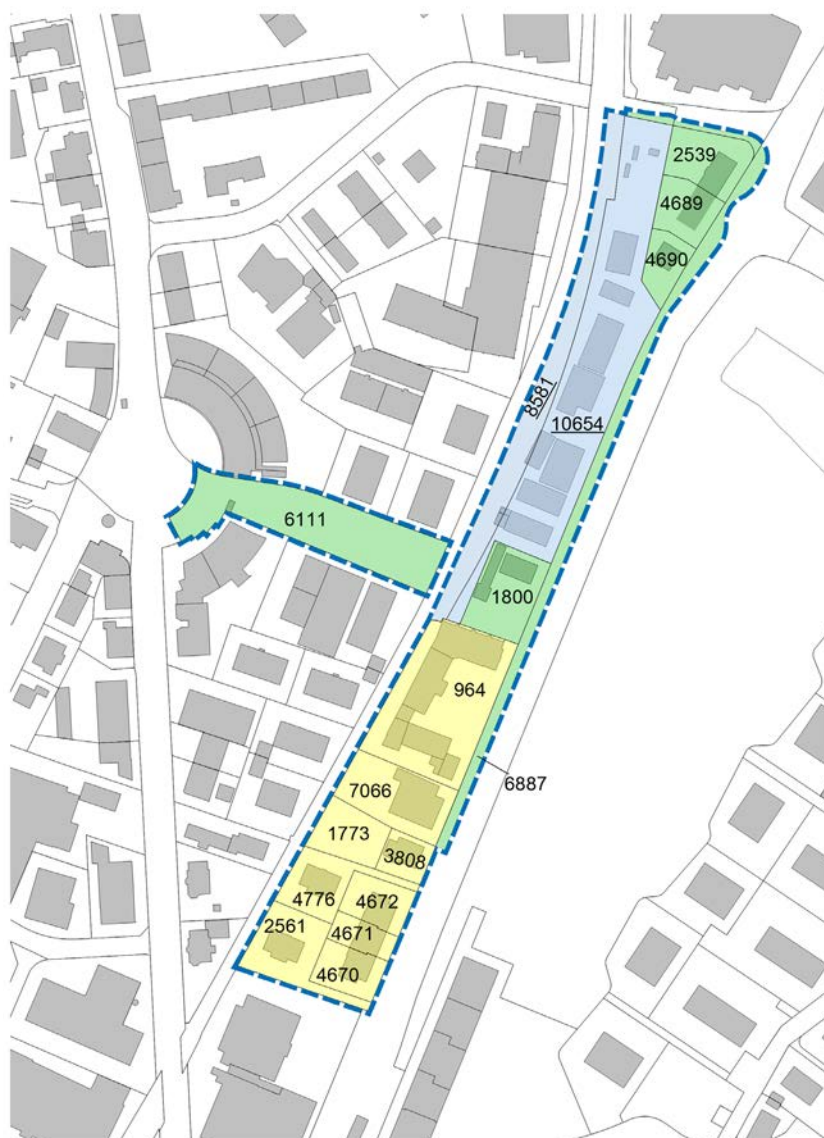
schliessende Position eines Hochhauses. Die Überprüfung kam zum Schluss, dass die formulierten Kernaussagen der Testplanung von 2012 heute noch richtig sind und überzeugen. Die exakte Position des Hochhauses erst in einem nachfolgenden qualitätssichernden Verfahren zu evaluieren widerspricht nicht dem Richtprojekt, sondern stellt eine wichtige Öffnung der Rahmenbedingungen mit dem Ziel der Ermöglichung einer langfristig sinnvollen und auch im Detailprojekt gut abgestimmten Lösung dar.

Gegenwärtig läuft die Planung des Doppelspurausbaus der S-Bahn zwischen Europaplatz und Köniz. In diesem Zusammenhang wird auch die Lage der S-Bahnhaltestelle Liebefeld für eine Optimierung geprüft. Bis 2035 soll der genannte S-Bahnabschnitt auf zwei Gleise ausgebaut und im Viertelstundentakt betrieben werden. Mit dieser Massnahme wird die Attraktivität der S-Bahn massiv gesteigert und die Buslinie 10 entlastet. Mit der vorliegenden Planung sollen die Synergien des Doppelspurausbaus und der geplanten Überbauung aufwärtskompatibel optimal aufeinander abgestimmt und ausgeschöpft werden.

1.5 Beteiligte, Grundeigentum, Organisation

Insgesamt sind 11 Grundeigentümerschaften von der Planung betroffen. Darunter die BLS Netz AG (Bahnareal), die BLS Immobilien AG (ehemaliges Bahnareal) und die Gemeinde Köniz.

Die Parzellen-Nrn. 1800, 4690, 4689, 2539 sowie die Strassenparzellen 6111 westlich der S-Bahnlinie und 6887 der Schwarzenburgstrasse sind im Eigentum der Gemeinde Köniz. Eigentümerin der Bahnstrecke (Parz. 8581) ist die BLS Netz AG, Eigentümerin der Haltestelle und der umliegenden Gebäude (Parz. 10654) ist die BLS Immobilien AG. Die übrigen Parzellen sind im Eigentum von weiteren juristischen und natürlichen Personen.



--- Perimeter
Eigentümerschaften:
■ Gemeinde Köniz ■ BLS Netz AG ■ weitere juristische und natürliche Personen

Abb. 9: Grundeigentümerschaften

1.6 Termine

Grundlagen

Testplanungsverfahren	März bis Juli 2012
Beschluss Richtprojekt	Juni 2014
Studie Abstimmung Siedlung und Verkehr	September 2018
Betriebskonzept Schwarzenburgstrasse	Juni 2020
Lärmgutachten	April 2023

Nutzungsplanänderung

Erarbeitung ZPP	bis August 2023
Öffentliche Mitwirkung	September bis November 2023
Vorprüfung AGR	3. / 4. Quartal 2024
Öffentliche Auflage	3. Quartal 2025
Volksabstimmung	2. Quartal 2026
Genehmigung	3. / 4. Quartal 2026

Bei einem positiven Ausgang der Volksabstimmung kann mit den Folgeplanungen, in Form eines 2-stufigen qualitätssichernden Verfahrens und der darauf aufbauenden Überbauungsordnung, gestartet werden.

2 Planungsziele und Planungsgegenstand

2.1 Planungsgegenstand

Mit der vorliegenden Änderung der baurechtlichen Grundordnung im ordentlichen Verfahren werden im Planungssperimeter der Nutzungsplan 1994 einer Revision unterzogen und der Baulinienplan gemäss Ortsplanungsrevision ergänzt.

Gegenstand der Nutzungsplanänderung ist die Änderung der bestehenden ZPP Nr. 4/3 «Schwarzenburgstrasse ABM» sowie die Strassenparzelle Nr. 6111. Für die Parzellen-Nrn. 4870, 4671, 4672 und 3808 wird im Baulinienplan entlang der Schwarzenburgstrasse eine Gestaltungsbaulinie festgelegt.

Der Schutzplan wird bei Vorliegen der notwendigen Rahmenbedingungen in der Folgeplanung, im Rahmen der Erstellung der Überbauungsordnung, in einem geringfügigen Verfahren angepasst.

2.2 Planungsziele

Mit der Planung soll eine qualitätsvolle und urbane Zentrumsüberbauung mit einer attraktiven S-Bahnhaltestelle ermöglicht werden - die «Liebefeld Mitte». Als prägende Stadtsilhouette bildet diese den räumlichen Abschluss des Liebefeld Parks und verbessert die Vernetzung der angrenzenden Quartiere sowie die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn.

3 Grundlagen

3.1 Testplanung

2012 haben die BLS Netz AG und die Gemeinde Köniz gemeinsam mit drei Architektenteams ein Testplanungsverfahren durchgeführt, um das städtebauliche und wirtschaftliche Potenzial des Areals der S-Bahnhaltestelle Liebefeld zu evaluieren. Das Begleitgremium bestand aus Vertretern der BLS Netz AG, Gemeinderät:innen und Abteilungsleitenden der Gemeinde sowie Fachexperten aus Städtebau, Architektur und Freiraum. Das Verfahren wurde durch die metron Raumentwicklung AG, Brugg begleitet und moderiert. Die drei Teams hatten dabei verschiedene Bebauungstypologien, wie Regelüberbauung, Häuser mit unterschiedlicher Höhen als auch mit klaren Hochhäusern, zu verfolgen. Am Ende des Verfahrens zeigte sich, dass der Bebauungsvorschlag mit einem Hochhaus und mehreren differenziert gestalteten Gebäuden entlang der Schwarzenburgstrasse eine funktional, wie auch städtebaulich qualitätsvolle Gesamtüberbauung realisieren lässt, die eine gute Wirtschaftlichkeit, eine sinnvolle Etappierbarkeit und eine angemessene Dichte aufweist.

Das Beurteilungsgremium war sich einig, dass im Rahmen der Testplanung nur Empfehlungen über Grundsätze, Lage und die wesentlichen Eckwerte einer Hochhauslösung abgegeben werden können. Die weiteren massgebenden Aspekte der Qualitätssicherung sind Gegenstand der konkreten Projektentwicklung und Resultat von vertiefenden qualitätssichernden Verfahren.

3.2 Richtprojekt

Stellenwert

Das Richtprojekt wurde vom Beurteilungsgremium des Testplanungsverfahrens beschlossen, überprüft die technische Machbarkeit des Ergebnisses der Testplanung, formuliert Hinweise und Empfehlungen für die nachfolgenden Planungsschritte und diente als konzeptionelle Grundlage für die vorliegenden Planungsinstrumente. Das Richtprojekt hat illustrativen sowie erläuternden Charakter und dient insbesondere dem Nachvollzug der Planungsidee. Das Richtprojekt dient als konzeptionelle Argumentationsgrundlage und ist weder behördenverbindlich noch verwaltungsanweisend.

Der Planungssperimeter wird im Richtprojekt mit Perimeter Nord (BLS/Gemeinde) und Perimeter Süd (weitere natürliche und juristische Personen) bezeichnet.

Städtebau

Die Gebäude stehen in einer Reihe entlang der Schwarzenburgstrasse, sind aber in der Höhe abgestuft. Die klare Differenzierung in der Höhe führt zu einer prägnanten Stadtsilhouette mit einem Hochpunkt am Ende der Gebäudereihe gegenüber des Parks mit Teich und Bistro. Von Süden nach Norden gesehen folgt die Silhouette der Gebäudereihe der Form einer exponentiellen Kurve, mit dem Hochhaus als Abschluss. Das Hochhaus erlaubt eine Konzentration der Dichte im Umfeld der Station Liebefeld und entlastet damit die südlichen Teile des Areals. Als Kopfbau ganz im Norden ist ein niedriger Bau vorgesehen, der nicht mehr Teil dieser strengen Reihe ist und zu den bestehenden Bauten nördlich des Areals überleitet. Nebst der Gebäudesilhouette ist die Rhythmisierung der Gebäude und Zwischenräume wichtig für die städtebauliche Qualität. Grosszügige Zwischenräume schaffen Sichtbezüge zwischen den Quartieren und verhindern die Bildung einer unattraktiven Rückseite entlang des Bahntrassees. Zudem ermöglichen sie eine flexible Etappierung der einzelnen Häuser.

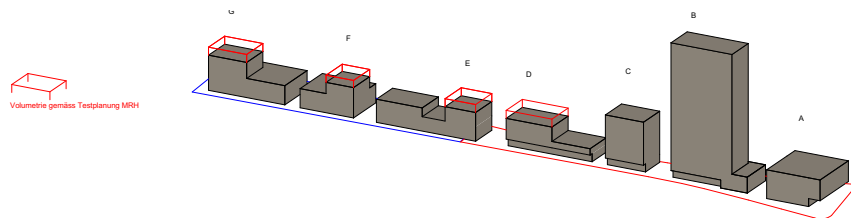


Abb. 10: Städtebau Richtprojekt

In der Fernwirkung fügt sich das Hochhaus gut in den Stadtraum ein, liegt in der Senke zwischen Könizberg und Gurten und markiert den Ortsteil Liebefeld, der durch den Park, die Bundesbauten sowie dem künftigen Ausbau der BLS Station an Bedeutung gewinnt. In der Nahwirkung funktioniert das Hochhaus als Teil der Gebäudereihe und bildet den Höhepunkt der Silhouette. Das Ensemble mit seiner prägnanten Höhenstaffelung bildet ein ansprechendes Gegenüber zum Park und fasst diesen räumlich ein.

Bei der Erarbeitung des Richtprojekts wurde das Hochhaus mit unterschiedlichen Höhen geprüft. Aus den Varianten von 60 - 90 m wurde vom Beurteilungsgremium die Höhe auf 85 m festgesetzt. Ausschlaggebend für diesen Entscheid waren die Gesamtwirkung (Prüfung der Nah- und Fernwirkung aufgrund von Perspektiven), die ausgewogenen Proportionen sowie die bessere Wirtschaftlichkeit. Die Berechnung des Schattenwurfs auf die Nachbarparzelle zeigt, dass eine Reduktion der Höhe um 10 - 20 m auf die nachzuweisende Beschattungsdauer gemäss kantonaler Gesetzgebung keinen Einfluss hat.

Die Bebauungsvariante im Perimeter Süd weist eine tiefere Dichte auf und berücksichtigt weit möglichst die bestehenden Parzellengrenzen. In zwei Varianten (gemeinsame Entwicklung der Grundeigentümerschaften und unabhängige Entwicklung) wurde das Szenario einer gemeinsamen sowie einer unabhängigen Entwicklung der verschiedenen Grundeigentümerschaften geprüft. Beide Varianten führen das städtebauliche Konzept fort. Die feinteilige Körnung passt sich gut in den Stadtraum ein. Die Silhouettenwirkung entlang der Schwarzenburgstrasse bleibt in beiden Varianten durch die einheitliche Gebäudeflucht erhalten.

Position Hochhaus

Im Rahmen der Weiterentwicklung zum Richtprojekt wurde die Position des Hochhauses an zweiter Stelle der Komposition durch die Jury als präzise und unverrückbar beurteilt.

2020 erfolgte die Überprüfung des Richtkonzepts in Bezug auf die unverrückbare Position des Hochhauses durch die Verfasser der Testplanung. Dabei wurden mehrere Positionen des Hochhauses mit Verschiebung in Richtung Norden in Bezug auf die Frage, ob die Grundzüge der Testplanung dadurch gefährdet würden, geprüft. Die Prüfung kam zum Schluss, dass die exakte Position des Hochhauses im kommenden Wettbewerbsverfahren festgelegt werden kann ohne dem Richtprojekt zu widersprechen. Vielmehr bietet die Öffnung des Hochhausstandorts eine Chance zur Weiterentwicklung und Aufwertung des Konzepts sowie dessen mögliche Anpassung an zukünftige Rahmenbedingungen, insbesondere die Ergebnisse der Projektierung des Doppelspurausbaus der BLS sowie der Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern Süd/Köniz (Tiefbahnhof RBS).

Mitwirkung

Änderung der baurechtlichen Grundordnung

ZPP Nr. 4/3 «Liebefeld Mitte»

Raumplanungsbericht**Erschliessung / Parkierung**

Das ganze Areal ist von wichtigen bestehenden oder geplanten Langsamverkehrsverbindungen umgeben. Auf der Ostseite erstreckt sich mit der Schwarzenburgstrasse eine Hauptverbindungsachse zwischen Köniz und Bern. Westseitig entlang der Bahnlinie ist mit dem Doppelspurausbau ein neuer Fuss- und Fahrradweg geplant. Als Verbindung der Quartiere auf beiden Seiten der Bahnlinie ist die Stationsstrasse am nördlichen Ende des Areals von grosser Bedeutung. Eine weitere bahnquerende Fuss- und Fahrradverbindung ist zwischen dem Neuhausplatz und dem Liebefeld Park geplant.

Das Richtprojekt optimiert die Bebauung im Erdgeschoss mit einem Rücksprung, um die Vorzone zur Strasse hin zu vergrössern. Damit wird zusätzlicher Raum auf dem knappen Platzangebot für die Ver- und Entsorgung des Areals geschaffen. Das schmale Areal lässt keine rückwärtige Anlieferung der Gebäude zu. Hebellifte führen die Waren direkt zu den Lagerflächen im Untergeschoss. Sämtliche Flächen für die Anlieferung und den ruhenden Verkehr müssen ohne manövrieren von der Schwarzenburgstrasse her erreichbar sein. Eine Störung des Verkehrsflusses muss dabei ausgeschlossen werden können.

Für das Areal ist im ersten Untergeschoss eine durchgehende Einstellhalle im Perimeter Nord und Süd mit jeweils einer Ein- und Ausfahrt pro Perimeter vorgesehen.

Nutzungsdurchmischung

Das Verhältnis Wohnen zu Dienstleistung liegt beim Richtprojekt bei ca. 48 zu 52%, bei einer Ausnützungsziffer von ca. 4.0.

Innerhalb des Areals werden folgende Nutzungsdurchmischungen vorgeschlagen:

- Das Erdgeschoss wird für Dienstleistungen und Gewerbe mit möglichst publikumsintensiven Nutzungen vorgesehen werden und weist eine Geschosshöhe von 5.5 m auf;
- Das nördlichste Gebäude (Gebäude A) wird vollständig der Büro/Dienstleistungsnutzung zugeschlagen;
- Im Hochhaus (Gebäude B) sind Büroarbeitsplätze und ein Mindestanteil Wohnen vorgesehen. Das oberste Geschoss des Hochhauses ist dabei der Öffentlichkeit vorbehalten;
- Gebäude C und D werden dem Wohnen zugeschlagen (Ausnahme Erdgeschosse);
- Im südlichen Teil des Areals sind im Erdgeschoss Dienstleistung/Büro vorgesehen und, je nach Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse, ist in den übrigen Geschossen vorwiegend Wohnen vorgesehen;
- Da die halb-privaten Aussenräume knapp bemessen sind, soll durch die Nutzung der Dächer der Sockelbauten zusätzliche Möglichkeiten für Aufenthalts- und Spielbereiche geschaffen werden.

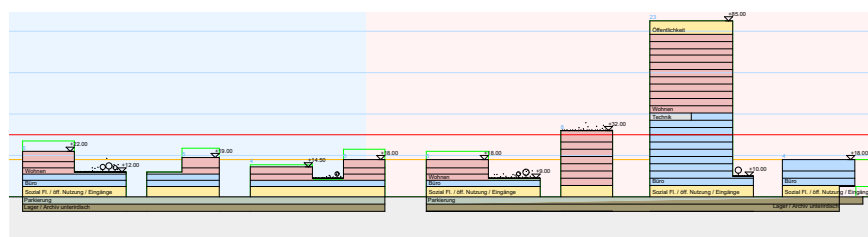


Abb. 11: Nutzungsdurchmischung Richtprojekt (Baufelder A-G, von rechts nach links)

Nebst der Überprüfung des Richtkonzept in Bezug auf die Position des Hochhauses, wurde durch die Verfasser der Testplanung auch die Nutzung in den Erdgeschossen geprüft. Dies vor dem Hintergrund, dass unflexible Festlegungen auf lange Dauer problematisch sein können. Im Rahmen der Testplanung wurde festhalten, dass die Erdgeschosse ausschliesslich öffentlich genutzt werden sollen. Die Überprüfung kam zum Schluss, dass die Erdgeschosse unter drei Voraussetzungen für «wohnverwandte» Nutzungen geöffnet werden können:

- kein privater Aussenraum: Dieser steht in Widerspruch zu den Grundsätzen der Aussenraumnutzung als Stadtboden;
- flexible bauliche Strukturen: Um zu gewährleisten, dass den gesellschaftlichen und räumlichen Veränderungen Rechnung getragen werden kann, muss das Erdgeschoss so konzipiert sein, dass es vielseitig genutzt werden kann. Wichtig ist in diesem Zusammenhang eine baulich flexible Ausbildung des Erdgeschosses mit genügender Raumhöhe und wenig tragenden Elementen;
- maximaler Prozentsatz wohnverwandte Nutzungen festzulegen: Bei Bedarf können in flexiblen Strukturen wohnverwandte Nutzungen Platz finden und bereichernd wirken (Wohnateliers etc). Diese wohnverwandten Nutzungen dürfen aber nur vereinzelt vorkommen.

Etappierung

Die Auflösung in einzelne Baukörper lässt eine freie Etappierung zu. Grundsätzlich soll das Areal von Norden gegen Süden entwickelt werden.

Freiraum

Das Areal weist zwischen der Schwarzenburgstrasse und der Bahnlinie nur eine geringe Arealtiefe auf. Die Aussenräume sind begrenzt und die Nutzungsansprüche vielfältig. Die Fläche entlang der Schwarzenburgstrasse wird durch die Anlieferung, Ver- und Entsorgung, eine eng begrenzte Anzahl Kurzzeit-Parkplätze sowie als Zirkulationsfläche für Zufussgehende beansprucht. Auch die Flächen um den nördlichen Kopfbau und das Hochhaus haben einen klar öffentlichen Charakter: Die Wegbeziehungen zwischen Perron, Bundesarbeitsplätzen, Liebefeld Park sind sehr bedeutend und beleben den Aussenraum stark.

Entlang der Bahnlinie und zwischen den Gebäuden südlich der Perrons kann der Raum halb-privaten Nutzungen zugeordnet werden. Die Sockelausbildung ist hier von besonderer Bedeutung. Durch die Höhenstaffelung der Gebäude werden Dachflächen geschaffen, welche ebenfalls als halb-private Aussenräume zu gestalten sind.

Wirtschaftlichkeit

Die Testplanung hat gezeigt, dass die Hochhauslösung trotz höheren Erstellungskosten wirtschaftlich die interessanteste ist. Voraussetzungen sind: eine minimale Gebäudegrundfläche von ca. 800 m², eine max. Gebäudehöhe von 85m, eine effiziente Organisation der Untergeschosse sowie eine effiziente Bauweise.

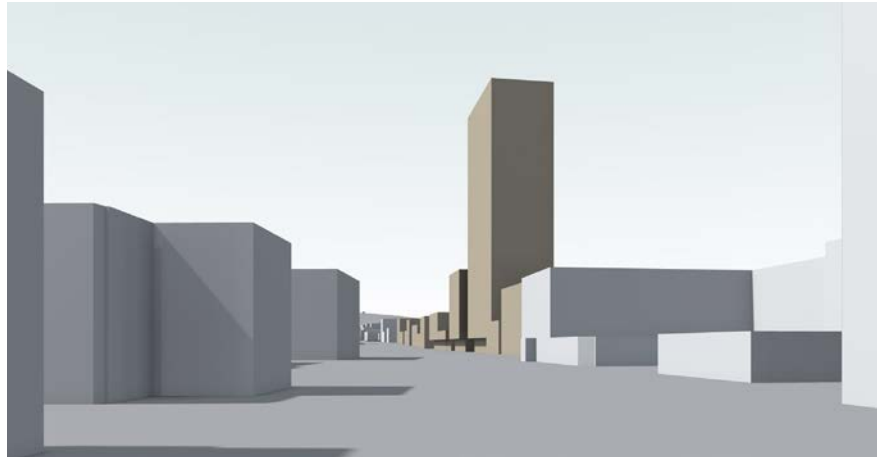


Abb. 12: Richtprojekt Ansicht Schwarzenburgstrasse Nord

4 Planungsinstrumente

4.1 Bebauungs- und Erschliessungskonzept (BEK)

Das Bebauungs- und Erschliessungskonzept (BEK) «Liebefeld Mitte» beschreibt die erwarteten Ergebnisse der Folgeplanungen, resp. den künftigen, gewünschten Zielzustand des Areals «Liebefeld Mitte».

Das BEK «Liebefeld Mitte» illustriert alle massgebenden Rahmenbedingungen der Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 4/3 «Liebefeld Mitte», verortet diese, zeigt die im Rahmen nachfolgender qualitätssichernden Verfahren und (Teil-)Überbauungsordnung zu erbringenden Nachweise auf und dient der Gemeindeverwaltung und Beurteilungsgremien als Grundlage zur Beurteilung der Ergebnisse qualitätssichernder Verfahren und der (Teil-)Überbauungsordnung. Die präzisen, verbindlichen Lagen der einzelnen Inhalte werden im Rahmen der (Teil-)Überbauungsordnung bestimmt.

Das BEK wird durch den Gemeinderat beschlossen und ist für die Gemeindebehörden verbindlich, wird aber nicht durch den Kanton genehmigt.

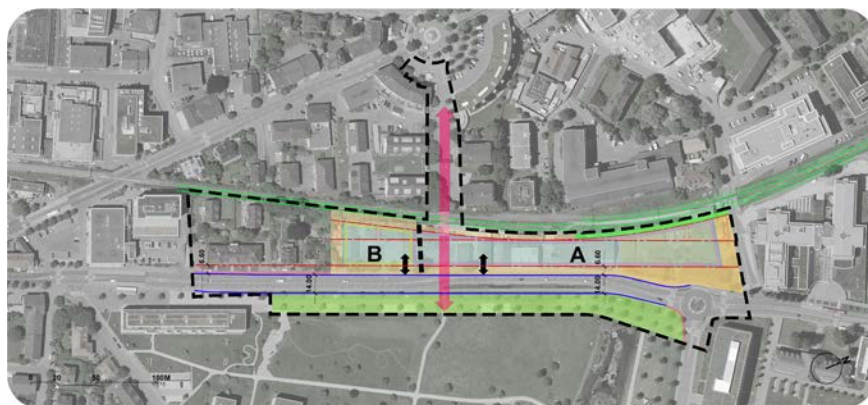


Abb. 13: Bebauungs- und Erschliessungskonzept (BEK) «Liebefeld Mitte»

Inhalt

Das Bebauungs- und Erschliessungskonzept (BEK) tätigt Aussagen zur planungsrechtlichen Zonierung, zu Schnittstellen und Inhalten der mehrstufigen qualitätssichernden Verfahren, den konzeptionellen Grundsätzen in den Themenbereichen Städtebau, Nutzung, Freiraum, Verkehr und Energie sowie den angestrebten Entwicklungsgrundsätzen der gemeindeeigenen Grundstücke.

4.2 Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 4/3 «Liebefeld Mitte»

Nutzungsplanänderung

Mit der Änderung der baurechtlichen Grundordnung im ordentlichen Verfahren nach Art. 58ff BauG wird die bestehende ZPP Nr. 4/3 «Schwarzenburgstrasse ABM» geändert. Die Parzellen 2539, 4689, 4690, 10654, 1800 und Teilflächen der Parzellen 964, 7066, 6887 werden der neuen ZPP Nr. 4/3 «Liebefeld Mitte» zugewiesen. Teilflächen der genannten Parzellen werden in einem östlichen Abstand von der projektierten Gleisachse der Interessenslinie BLS der Verkehrszone Bahn zugewiesen. Von den Strassenparzellen 6887 und 9163 der Schwarzenburg-, resp. Stationsstrasse werden Teilbereiche der neuen ZPP Nr. 4/3 zugeführt, wobei der Grossteil in der Verkehrszone Strasse verbleibt. Die Strassenparzelle 6111 als Verbindung zwischen der ZPP Nr. 4/3 und Neuhaus-

platz wird von der Zone «Strassenareal» (OP 1994) in die neue «Verkehrszone Strasse» (OP 2018) überführt.

Abgrenzung ZPP und Regelbauzone

Die kleinteilige Bebauung und Nutzung, der im Perimeter südlich liegenden Parzellen 1773, 3808, 4776, 4670, 4671, 4672 und 2561, entsprechen bereits der angestrebten Entwicklung und passen sich gut in den bestehenden und angestrebten Stadtraum ein. Mit der Nutzungsplanänderung sollen diese Grundstücke deshalb der Regelbauzone «gemischte Zone» AW der Bauklasse IVb, zugewiesen werden.

Die bestehende Überbauung entspricht einer Bauklasse III, wobei die rechtsgültige Zone mit Planungspflicht «ABM / Schwarzenburgstrasse» vier Vollgeschosse mit gemischter Nutzung gemäss Zone AW zulässt. Art und Mass der Nutzung der neuen Zone AW mit Bauklasse IVb entsprechen damit der heute rechtsgültigen Zone mit Planungspflicht (Auszug Bestimmungen s. Anhang). Mit der Zuführung in eine Regelbauzone können die Grundeigentümerschaften künftig eine Entwicklung im Rahmen des Baureglements anstreben und werden aus der Planungspflicht entlassen.

Sektoren A und B der ZPP

Die Zone mit Planungspflicht wird in zwei Sektoren A und B aufgeteilt. Grenze bilden im Norden für Sektor A die Stationsstrasse und im Süden für Sektor B die neue Regelbauzone. Die gemeinsame Sektorengrenze von Sektor A und B verläuft entlang der künftigen neuen Fuss- und Fahrradquerung Neuhausplatz-Liebefeld Park. Sektor A ist im Besitz von BLS und Gemeinde Köniz, Sektor B ist im Besitz einer privaten Grundeigentümerschaft.

- Legende**
- Perimeter der Nutzungsplanänderung
 - Nutzungszone**
 - Wohnzone
 - Gemischte Zone
 - Kernzone
 - Arbeitszone 1
 - Arbeitszone 2
 - Arbeitszone 2, Darstellung gemäss OP 1994
 - Zone für öffentliche Nutzungen
 - Verkehrzone Strasse
 - Verkehrzone Bahn
 - Strassen- / Bahnareal, Darstellung gemäss OP 1994 - Besondere Zonen**
 - Zone mit Planungspflicht
 - Zone mit Planungspflicht, Darstellung gemäss OP 1994
 - Überbauungsordnung nach Art. 88f BauG
 - Nummer der Überbauungsordnung (Statistikkreis/Nummer)
 - 4/3 Zonennummer (ZPP, ZBV, ZAN, ZSF, (Statistikkreis/Nummer)) - Gebiete, Bauklassen, Bau- und Nutzungsbestimmungen**
 - Ila/E Bauklasse
 - VL 750 Verkaufsflächen mit höchstens 750 m² Geschosfläche
 - ALb Ausschluss von Lagerbetrieben, Verteilzentren und Werkhöfen, die nicht als Nebenbetrieb einem zugelassenen Hauptbetrieb räumlich angegliedert sind
 - Begrenzung von Gebieten (Bauklassen, ÜO, ZPP) - Hinweise**
 - Baurechtliche Grundordnung gemäss OP 1994
 - Projektierte Gleisachsen Doppelspur- und Bahnhöfe
 - 4/3 Nummer der Überbauungsordnung innerhalb einer ZPP (Statistikkreis/Nummer)

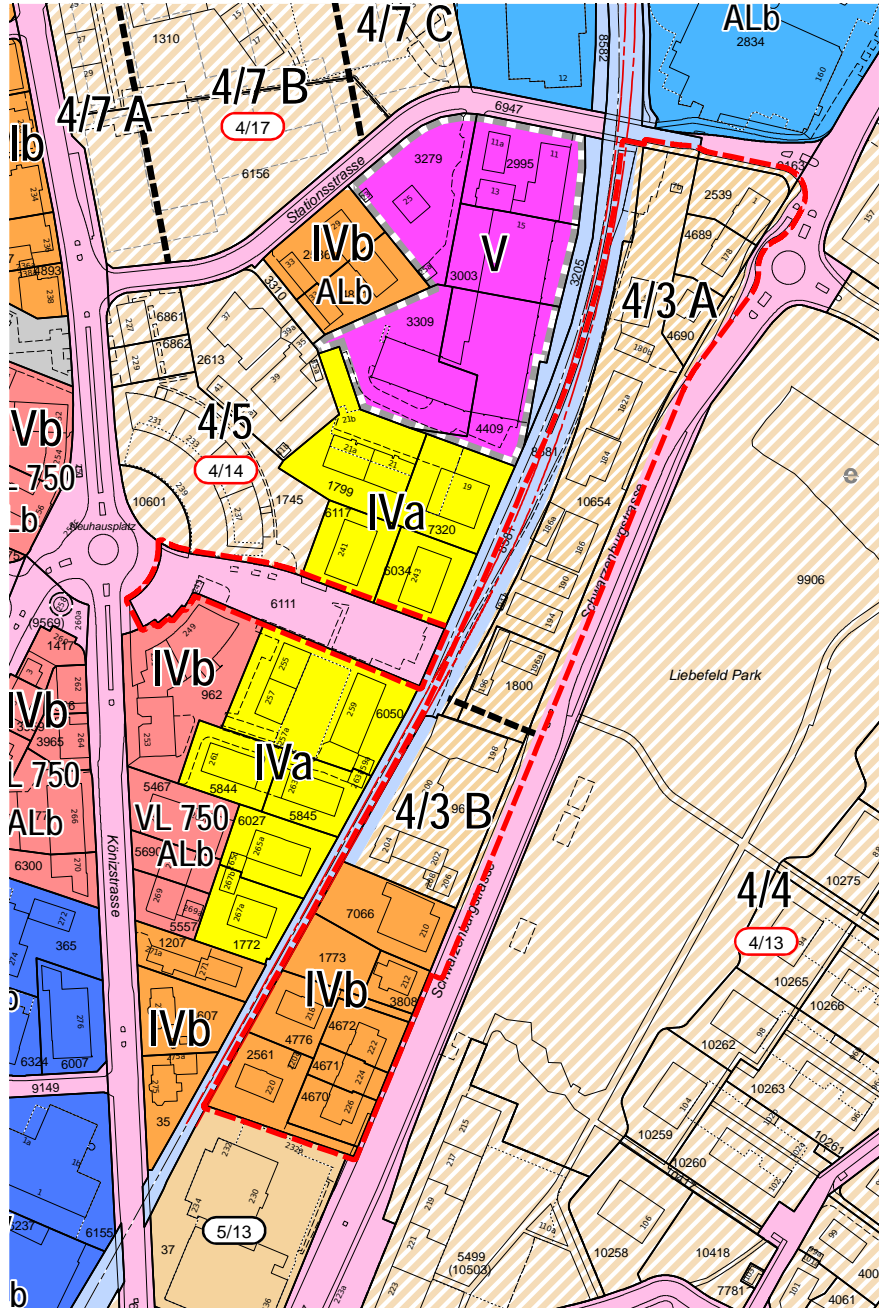


Abb. 14: Auszug Nutzungsplan neu

Besondere Vorschriften zum Nutzungsplan

Die besonderen Vorschriften zum Nutzungsplan definieren die zulässige Art und das Mass der Nutzung sowie die Gestaltungsgrundsätze der neuen Zone mit Planungspflicht.

Die besonderen Vorschriften sind aufgeteilt in Bestimmungen zu

- 1 Planungszweck
- 2 Bestimmungen zu Art und Mass der Nutzung
- 3 Gestaltungsgrundsätze für Bauten und Anlagen
- 4 Verschiedene Bestimmungen, insbesondere zu Verkehr und Energie

- 4.5 Zwischen Gebäudereihe gemäss Ziffer 3.3 und Schwarzenburgstrasse ist eine einheitlich gestaltete Platzfläche mit hoher Aufenthaltsqualität und Koexistenz von Fuss- und Fahrradverkehr zu erstellen. Zugelassen sind Hauszugänge, Fahrradabstellplätze und Aufenthalt sowie Aussennutzflächen der angrenzenden Erdgeschossnutzungen. Besuchs- und Kundenabstellplätze, Anlieferung und Entsorgung sind zugelassen und direkt ab der Schwarzenburgstrasse zu erschliessen.
- 4.6 Die maximal zulässige Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge beträgt für alle Nutzungen 45% des unteren Werts der Bandbreite des jeweils geltenden kantonalen Rechts¹. Die Aufgrund der reduzierten Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge resultierende Anzahl zulässige Fahrten sowie die erhöhten qualitativen und quantitativen Anforderungen an die Fahrradabstellplätze sind im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes gemäss Art. 54a BauV nachzuweisen.
- 4.7 Neubauten der Gebäudekategorie/n I–XI gemäss KEnV, haben bei der gewichteten Gesamtenergieeffizienz den kantonal vorgegebenen Grenzwert um 15 % Prozent zu unterschreiten. Massgebend ist der Grenzwert der am 01.03.2023 in Kraft getretenen Fassung.
- Diese Vorgabe gilt nicht für Gebäude, für welche ein SNBS-Zertifikat² vorliegt.

SEKTOR A

- 2.5 Die Geschossfläche oberirdisch beträgt mindestens 20'000 m², maximal 31'000 m².
- 2.6 Die maximale Gesamthöhe beträgt 30 m, Ziffer 2.7 bleibt vorbehalten.
- 2.7 Als nördlicher Abschluss der Gebäudereihe gemäss Ziffer 3.3 ist ein Hochhaus mit einer maximalen Gesamthöhe von 85 m zugelassen.
- 2.8 Das oberste Vollgeschoss des Hochhauses gemäss Ziffer 2.7 ist öffentlich zugänglich. Verkaufs-, Dienstleistungs- und Wohnnutzungen sind ausgeschlossen.
- 3.5 Im Erdgeschoss sind nur publikumsorientierte Dienstleistungs- und Verkaufsnutzungen sowie Gastronomienutzungen zugelassen. Ziffer 3.7 bleibt vorbehalten.
- 3.6 Der Freiraum ist für den Fuss- und Fahrradverkehr durchlässig zu gestalten, dient den angrenzenden Erdgeschossnutzungen als Aussennutzfläche und ist in hoher Aufenthaltsqualität zu erstellen. Private Nutzungen sind nicht zulässig. Ziffer 4.5 bleibt vorbehalten.
- 3.7 Ausserhalb des Umfelds der S-Bahnhaltestelle Liebefeld und der Querverbindung gemäss Ziffer 4.4 sind im Erdgeschoss bis zu 25% der Gebäudefläche wohnverwandte Nutzungen wie Kindertagesstätten, betreutes Wohnen, Wohnateliers u.dgl. zugelassen.

¹ Art. 16 und 17 BauG, Art. 49 ff. BauV

² Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS)

- 3.8 Im nördlichen Bereich ist ein öffentlicher Platz zu erstellen, welcher die Wegbeziehungen des Fussverkehrs zwischen öV-Haltestellen, Liebefeld Park sowie den umliegenden Arbeitsplatzgebieten sicherstellt. Das nördlichste Gebäude hat hohen Öffentlichkeitscharakter und grossen Bezug zu Platzfläche und S-Bahnstation.

SEKTOR B

- 2.9 Die Geschossfläche oberirdisch beträgt mindestens 4'000 m², maximal 6'000 m².
- 2.10 Die maximale Gesamthöhe beträgt 18 m.
- 3.9 Im Erdgeschoss entlang der Querverbindung gemäss Ziffer 4.4 sind nur publikumsorientierte Dienstleistungs- und Verkaufsnutzungen sowie Gastronomienutzungen zugelassen.

4.3 Baulinienplan

Die Gebäude des Areals sollen entlang der Schwarzenburgstrasse einer einheitlichen Gebäudeflucht folgen. Bereits heute berücksichtigen die bestehenden Gebäude eine gemeinsame Flucht und entsprechen damit der angestrebten Entwicklung. Für zukünftige Neubauten wird im Baulinienplan für den Abschnitt der Regelbauzone (Parzellen 1773, 3808, 4776, 4670, 4671 und 4672) eine Gestaltungsbaulinie gemäss Art. 65 BauR festgelegt. Gestaltungsbaulinien gehen den Abstandsvorschriften des Baureglements vor und schreiben für Neubauten das Bauen an die Baulinie vor.

Die Besitzstandsgarantie gemäss kantonalem Baugesetz bleibt in jedem Fall gewahrt.

Legende

- - - Perimeter der Nutzungsplanänderung
 - Festlegungen**
 - · - · - Baulinie gemäss Art. 64 BauR
 - Gestaltungsbaulinie gemäss Art. 65 BauR
 - Bereich für geschlossene Bauweise, Regeltal 18.00 m
 - Änderung ausserhalb OPR 2018
- Es werden nur kommunale Baulinien festgelegt. Allfällig übergeordnete nicht dargestellte Baulinien und Interessenslinien (Bund / Kanton / Bahn) bleiben weiterhin rechtsgültig!
- Hinweise**
 - Hochbauten bestehend
 - Zone mit Planungspflicht
 - Überbauungsordnung (ÜO) nach Art. 88ff BauG
 - Verkehrsorientierte Gemeindestrasse
 - Verkehrsfläche Kantonsstrasse
 - Verkehrsfläche Bahn
 - - - Projektierte Gleisachsen Doppelspur Bahnlinie
 - · - · - Interessenslinie Bahn
 - + Vermessung

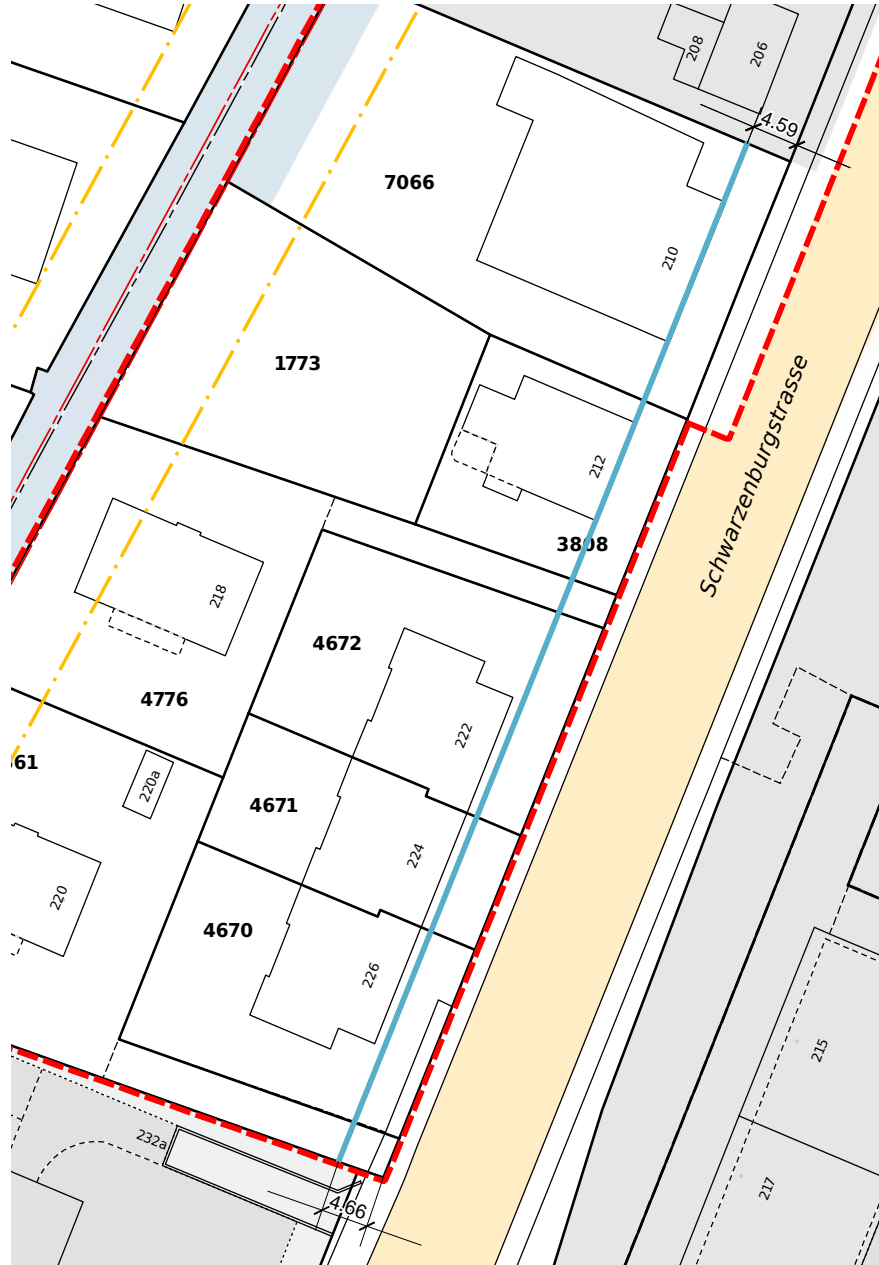


Abb. 15: Auszug Baulinienplan neu

Mitwirkung

Änderung der baurechtlichen Grundordnung

ZPP Nr. 4/3 «Liebefeld Mitte»

Raumplanungsbericht

5 Raumplanerische Interessenabwägung

5.1 Raumordnung

Übereinstimmung mit übergeordneten Planungen und Zielen

Die Planung ist mit dem Doppelspurausbau der BLS Netz AG abgestimmt und entspricht den übergeordneten Vorgaben von Kanton sowie Region und konkretisiert die Zielsetzungen aus der kantonalen, regionalen sowie kommunalen Richtplanung.

Haushälterische Nutzung des Bodens

Der Planungsperimeter liegt vollständig in der bestehenden Bauzone und ist heute mehrheitlich bebaut. Mit der Planungsmassnahme wird das Innenentwicklungspotenzial an einer urbanen Zentrumslage nutzbar gemacht. Die sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr (öV-Erschliessungsgüteklasse B) und der unmittelbar angrenzende Liebefeld Park ermöglichen auf dem Areal eine hohe bauliche Dichte mit grosser Nutzungsvielfalt, wodurch die hohen Ansprüche an eine Zentrumsüberbauung erfüllt werden.

Ein Teilstück entlang der Schwarzenburgstrasse sowie der Stationsstrasse (Parzellen 964, 7066 und 6887) werden von der Zone Strassen- bzw. Bahnareal in die neue ZPP Nr. 4/3 umgezont. Gemäss Arbeitshilfe für die Erhebung der unüberbauten Bauzonen in der Nutzungsplanung handelt es sich auf Grund der Geometrie der Aufzonung um bereits überbaute Bauzonen. Demnach werden die Aufzonungen nicht an den Baulandbedarf Wohnen gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt A_01) angerechnet.

Gemäss den Erhebungen von Gemeinde und Bund (Einwohnerregister 2023 / Statistik der Unternehmensstruktur 2020) weist das Areal der neuen ZPP heute rund 32 Bewohner*innen sowie 35 Arbeitsplätze auf. Mit der Umsetzung der Planung, werden künftig auf dem Areal bis zu 37 000 m² oberirdische Geschossfläche mit Kernzone K ermöglicht. Davon können im Sektor A max. 31 000 m² und im Sektor B max. 6 000 m² oberirdische Geschossfläche realisiert werden. Unter der Annahme, dass im Areal 80% der Nutzung als Wohnnutzung umgesetzt werden und pro Einwohner 45 m² Wohnfläche konsumiert werden, ergibt sich für das Areal Liebefeld Mitte eine Einwohnerzahl von max. rund 660 Einwohner:innen. Unter der Annahme, dass die restliche Geschossfläche für Gewerbe, Dienstleistung und Verkauf realisiert wird und pro Arbeitsplatz 36 m² (Schnitt Gewerbe, Dienstleistung und Verkauf) zur Verfügung gestellt werden, können auf dem Areal rund 206 neue Arbeitsplätze entstehen. Die Werte basieren auf folgenden theoretischen Annahmen:

Wohnen, Anteil 80 %

$37\,000\text{ m}^2\text{ GFo} \times 0.8 = 29\,600\text{ m}^2\text{ Nutzfläche Wohnen}$
 $29\,600\text{ m}^2 / 45\text{ m}^2\text{ (Wohnfläche pro Einwohner)} = 658\text{ Bewohner*innen}$

Arbeitsplätze, Anteil 20 % (Gewerbe und Dienstleistung)

$37\,000\text{ m}^2\text{ GFo} \times 0.2 = 7\,400\text{ m}^2\text{ Nutzfläche Arbeiten}$
 $7\,400\text{ m}^2 / 36\text{ m}^2\text{ (Flächenanspruch pro Arbeitsplatz)} = 206\text{ Arbeitsplätze}$

Orts- und Landschaftsbild

In den letzten Jahren hat sich das Liebefeld zu einem dynamischen, regionalen Arbeitsplatzschwerpunkt entwickelt. Zahlreiche nationale sowie auch internationale Arbeitgeber haben sich im Umfeld der Station Liebefeld niedergelassen. Mit der Entwicklung des Liebefeld Parks und der Überbauung Dreispitz sowie des Neuhausplatzes, ist im Liebefeld auch neuer Wohnraum entstanden. Die sich im Bau befindende Wohnüberbauung am Thomasweg mit zusätzlichen 500 Bewohnern:innen führt diese Entwicklung fort.

Auf dem Areal soll für den Ort Liebefeld eine urbane Zentrumsüberbauung entstehen - eine «Liebefeld Mitte». Die Überbauung bildet den räumlichen Abschluss des Liebefeld Parks, liegt an der S-Bahnhaltestelle Liebefeld und schafft gute räumliche Umsteigebeziehungen zu den umliegenden Linien des öffentlichen Verkehrs und bildet den neuen Ankunftsort im Liebefeld.

Die Bebauungstypologie mit Hochhaus und einzelnen, kubisch aufgelösten Bauten entspricht dem Bebauungsmuster entlang der Schwarzenburgstrasse in nördlicher Richtung. Durch die Weiterführung dieser Überbauungstypologie wird eine Riegelwirkung vermieden und für das angrenzende Quartier westlich des Bahngleises werden durch diese Öffnung ein besserer Bezug zum Liebefeld Park, wichtige Sichtbezüge und eine Orientierungshilfe geschaffen.

In der Fernwirkung fügt sich das Hochhaus gut in den Stadtraum ein, liegt in der Senke zwischen Könizberg und Gurten und markiert die neue Liebefeld Mitte. Die Gebäude stehen in einer Flucht entlang der Schwarzenburgstrasse und sind in der Höhe abgestuft. Die Differenzierung in der Höhe führt zu einer prägnanten Stadtsilhouette mit einem Hochpunkt, welche dem Liebefeld Park eine prägende Raumkante gibt. Dabei nimmt das Hochhaus als nördlicher Abschluss der Gebäudereihe Bezug auf den gegenüberliegenden Park. Das Hochhaus erlaubt eine Konzentration der Dichte bei der Station Liebefeld und entlastet damit die südlichen Teile des Areals. Die angestrebte hohe Dichte kann indes insbesondere durch den angrenzenden grosszügigen Freiraum des Liebefeld Parks umgesetzt werden.

Der südliche Teil des Areals berücksichtigt weitestmöglich die vorhandene Parzellenstruktur und die bestehende Bebauung. Die dadurch gegebene feinere Körnung passt sich gut in den Stadtraum und das vorgesehene Bebauungskonzept ein.

Wohnliche Siedlung

Das Areal bildet das neue Zentrum des Ortsteils Liebefeld und weist eine hohe Nutzungsdurchmischung und im Aussenraum eine hohe Nutzungsüberlagerung auf. Der Schwerpunkt liegt bei Wohnnutzung. Der maximale Anteil Wohnnutzung wird auf 80 % beschränkt, damit werden minimale Anteile für Arbeits- und Freizeitnutzungen gesichert. An Lagen mit hohen Personenfrequenzen im Erdgeschoss sowie im Dachgeschoss des Hochhauses liegen öffentlich zugängliche, publikumsorientierte Nutzungen. Diese dienen der Sicherstellung der quartier-nahen Nachfrage an Versorgung und schaffen Begegnungsorte. Ausserhalb der Bereiche der S-Bahnhaltestelle Liebefeld, Querverbindung Neuhausplatz-Liebefeld Park sowie abseits der wichtigen Öffnungen der Gebäudereihe, sind in den Erdgeschossen auch wohnverwandte Nutzungen, wie bspw. Kindertagesstätten, Wohn- und Homeofficeateliers und dgl. zulässig. Auf den Dachflächen der Gebäudereihe sind private und siedlungsinterne Freiräume für die Bewohnenden vorgesehen. Aufgrund des angrenzenden Liebefeld Parks kann auf die vom kantonalen Baugesetz für grössere Wohnüberbauungen geforderte Erstellung einer zusammenhängenden Spiel-/ Rasenfläche von 600 m² verzichtet werden.

Mitwirkung

Änderung der baurechtlichen Grundordnung

ZPP Nr. 4/3 «Liebefeld Mitte»

Raumplanungsbericht**Abstimmung Siedlung und Verkehr**

Bis 2035 soll der S-Bahnabschnitt zwischen Europaplatz und Köniz auf zwei Gleise ausgebaut und im Viertelstundentakt betrieben werden. Um den Raumbedarf für den geplanten Doppelspurausbau zu sichern, hat die BLS eine Interessenlinie (IL) festgelegt. Die Westgrenze der neuen ZPP wird durch die IL der BLS begrenzt. Ausserhalb der IL gelten im Grundsatz die kommunalen baurechtlichen Abstände.

Die Projektierung des Doppelspurausbaus ist noch nicht abgeschlossen. Die Zonenabgrenzung der neuen Zone mit Planungspflicht wird diesbezüglich laufend angepasst. Die definitive Interessenlinie der BLS Netz AG muss bis zur öffentlichen Auflage der neuen Zone mit Planungspflicht (3. Quartal 2025) vorliegen damit die endgültige Zonengrenze festgelegt werden kann.

Die Gemeinde hat eine Gesamtverkehrsstudie für die Ortsteile Köniz-Liebefeld in Auftrag gegeben, um aus den vorhandenen Grundlagen betreffend Verkehr eine Gesamtschau zu erstellen. Daraus wurden klare verkehrliche Vorgaben definiert, damit bei weiteren verkehrs- und siedlungsplanerischen Entwicklungen, die Funktion des Gesamtverkehrs im Raum Liebefeld-Köniz aufrecht erhalten bleibt. Die Gesamtverkehrsstudie definiert für das Areal «Liebefeld Mitte» folgende Vorgabe, welche in die neuen Zonenvorschriften eingeflossen sind:

- Vorgabe von autoreduzierten / autofreien Nutzungen, da äusserst zentrale Lage direkt am Bahnhof:
- Wohnen: Empfehlung = 0.2 PP / Wohnung (max. 0.5 PP / Wohnung)
- Arbeitsnutzungen: Empfehlung = Anzahl PP basieren auf Nutzungsmix 80 % Dienstleistung, 10 % Gewerbe, 10 % Verkauf (nicht intensiv) gemäss unterem Wert der Bandbreite nach BauV > daraus das max. Fahrtenaufkommen ableiten > die Arbeitsnutzungen können nachher frei gewählt werden, jedoch gelten die festgelegte max. Anzahl PP und Fahrten.
- im Rahmen der Projektierung / Baubewilligung ein Mobilitätskonzept einfordern

Weiterführende Informationen zur Gesamtverkehrsstudie finden sich im Bericht Abstimmung Siedlung und Verkehr Köniz-Liebefeld von Kontextplan AG, Bern vom 12. September 2018.

Auf dem Areal «Liebefeld Mitte» soll eine umweltfreundliche und vorbildliche Überbauung entstehen. Eine gute Voraussetzung dafür bildet die Lage des Areals im Zentrum vom Liebefeld, welches eines der best erschlossenen Gebiete der Gemeinde ist. Aufgrund dieser Tatsache gelten für die ZPP als maximal zulässige Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge 45% des unteren Werts der Bandbreite des jeweils geltenden kantonalen Rechts und damit die Vorgaben einer autoarmen Siedlung. Konkret bedeutet dies (volatil, da vom effektiv erstellten Nutzungsmix abhängig) anstelle von rund **270 nur deren 120 Abstellplätze** für Motorfahrzeuge. Das generierte Fahrtenaufkommen im gesamten Perimeter der ZPP bleibt mit **rund 400 Fahrten/Tag** damit deutlich unter den Bestvarianten des Berichts Abstimmung Siedlung und Verkehr Köniz, welche nur Sektor A berücksichtigt haben. Der anfallende **Mehrverkehr ist damit als ortsverträglich** einzustufen.

Um die Anbindung des Neuhausplatzes und der umliegenden Gebiete an die S-Bahnstation und den Liebefeld Park zu verbessern, wird auf der Achse Neu-

hausplatz-Liebefeld Park eine öffentliche Fuss- und Fahrradverbindung erstellt. Diese erfüllt eine wichtige Funktion der Quartierserschliessung resp. Quartiervernetzung.

Im Zuge der Überbauung wird die Schwarzenburgstrasse begradigt. Der bestehende Fussweg am westlichen Rand des Liebefeld Parks bildet künftig das östliche Grenze des Fahrbahnrandes der Schwarzenburgstrasse. Damit entfällt der Grünstreifen zwischen Schwarzenburgstrasse und dem Fussweg. Dieser Grünstreifen ist bereits heute planungsrechtlich der Verkehrszone Strasse zugewiesen. Mit dem Betriebskonzept Schwarzenburgstrasse der mertron Bern AG vom Juni 2020 wurde der Raumbedarf für verschiedene Varianten (Fokus Koexistenz/ Arealerschliessung, Velo, Velo-öV, Park-öV) ermittelt. In der Mehrheit der Varianten wird die Fussänger:innenführung auf die Vorzone des Areals Liebefeld Mitte und in Baumallee Liebefeld Park gelegt. Durch die Raumsicherung kann sichergestellt werden, dass für die Umsetzung des künftig optimalen Verkehrsregimes auf der Schwarzenburgstrasse genügend Raum zur Verfügung steht.

Mit der durchwegs öffentlich zugänglichen Freiraumfläche und den öffentlichen Nutzungen im Erdgeschoss, wird das Areal für den Fuss- und Fahrradverkehr flächig durchlässig und attraktiv. Dies steigert die Aufenthaltsqualität und fördert die Belebung des öffentlichen Raums, was wiederum die soziale Sicherheit im Zentrumsbereich erhöht. Die Planung trägt zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Bus und S-Bahn sowie der Quartiervernetzung bei.

Elektrifizierung Buslinie 10

Bis Ende 2025 wird die Buslinie 10 im Bereich des Liebefeld Park elektrifiziert. Im Perimeter wird hierzu eine Fahrleitung mit entsprechenden Abspannmasten im Perimeter der Schwarzenburgstrasse entlang des Parks erstellt. Ein Teil dieser Abspannmasten wird den Bereich zwischen Schwarzenburgstrasse und Gebäudereihe betreffen (eventuell Abspannung an der Fassade). Im Rahmen der nachfolgenden Detailplanungen (qualitätssichernde Verfahren, (Teil-)UeO) sind diese Elemente mit Freiraum und Hochbauten abzustimmen.

ZMB ÖV Köniz / Bern Süd und DS Ausbau S6

Die öffentliche Mitwirkung der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) ÖV Köniz / Bern Süd läuft bis September 2023. Parallel dazu läuft die Projektierung des Doppelspurausbaus. Vorliegende Planung gewährleistet die Raumsicherung für künftige Varianten der öV-Erschliessung und alle möglichen Verkehrsträger auf der Achse des heutigen BLS-Trassees und ist aufwärtskompatibel. Vorliegende Planung wird dahingehend stetig auf allfälligen Anpassungsbedarf überprüft. Zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage der ZPP Nr. 4/3 «Liebefeld Mitte» (Ende 2025) sollten übergeordnet alle notwendigen Rahmenbedingungen geklärt sein.

Ver- und Entsorgung

Da das Gebiet vollständig erschlossen ist, werden die Details zu den Ver- und Entsorgungsanlagen im Rahmen der Überbauungsordnung geklärt. Dabei sind in Abstimmung mit der Anlieferung entsprechende Flächen für Unterflurcontainer zu reservieren.

Etap pierung

Die Überbauung lässt sich flexibel realisieren. Grundsätzlich soll die Entwicklung des Areals von Norden gegen Süden verlaufen, indem in einem ersten Schritt die Gebäude im Umfeld der Station Liebefeld erstellt werden. Die Entwicklung im Sektor B kann weitgehend unabhängig stattfinden.

5.2 Umwelt

Naturgefahren

Der Areal befindet sich in einem Gebiet mit Restgefährdung (gelb-weisse Schraffur). Dabei handelt es sich um einen Hinweisbereich, der eine Restgefährdung mit einer sehr geringen Eintretenswahrscheinlichkeit aufzeigt. Planungsrechtlich sind keine Massnahmen notwendig. In einem allfälligen Baubewilligungsverfahren ist bei vorliegen von sensiblen Nutzungen (Spital, Heim, Schulen oder Steuerungs- oder Schaltzentralen) der Gesuchsteller auf die vorliegende Gefahrensituation hinzuweisen.

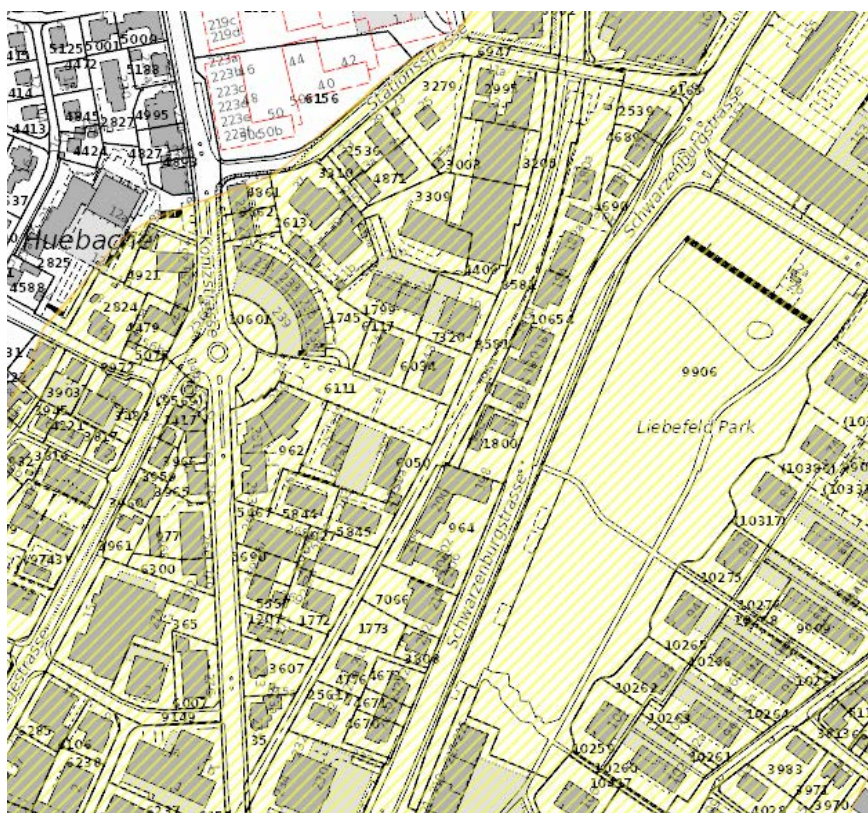


Abb. 16: Naturgefahrenkarte, Auszug Geoportal Kanton Bern

Naturschutz und ökologischer Ausgleich

Im Rahmen der nachfolgenden qualitätssichernden Verfahren ist der Umgang mit den Objekten aus dem rechtsgültigen Schutzplan aufzuzeigen. Die Ergebnisse sollen zeitgleich mit dem Verfahren zur Überbauungsordnung, in einem separaten geringfügigen Verfahren, in den Schutzplan aufgenommen und gesichert werden. Der Umgang mit den Objekten aus dem Schutzplan wird in diesem Zusammenhang detailliert abgehandelt.

Energie

Die Überbauung muss gemäss politischer Vorgabe, die Rahmenbedingungen eines 2000-Watt-Areals erfüllen. 2000-Watt-Areale sind Siedlungsgebiete, die einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen für die Erstellung der Gebäude, deren Betrieb und Erneuerung und die durch den Betrieb verursachte Mobilität nachweisen können. Die drei Vereine GEAK (Gebäudeenergieausweis der Kantone), Minergie und NNBS (Netzwerk Nachhaltiges Bauen Schweiz) und das Bundesamt für Energie haben beschlossen, die verschiedenen Labels und insbesondere dasjenige für das 2000-Watt-Areal ab Frühjahr 2022 neu zu definieren.

Energievorschriften, die über die kantonalen Vorgaben gehen, haben dem Kantonalen Energiegesetz KEnG (Art. 13) zu entsprechen. Labels können deshalb nicht grundeigentümergebunden vorgeschrieben werden. Aus diesem Grund legen die neuen Vorschriften für Neubauten eine Unterschreitung des Grenzwerts der gewichteten Gesamtenergieeffizienz gemäss Kantonaler Energieverordnung (KENV) um 15 % Prozent vor. Mit dieser Vorgabe können die Rahmenbedingungen des «heutigen» 2000-Watt-Areals für Gebäude einhalten werden.

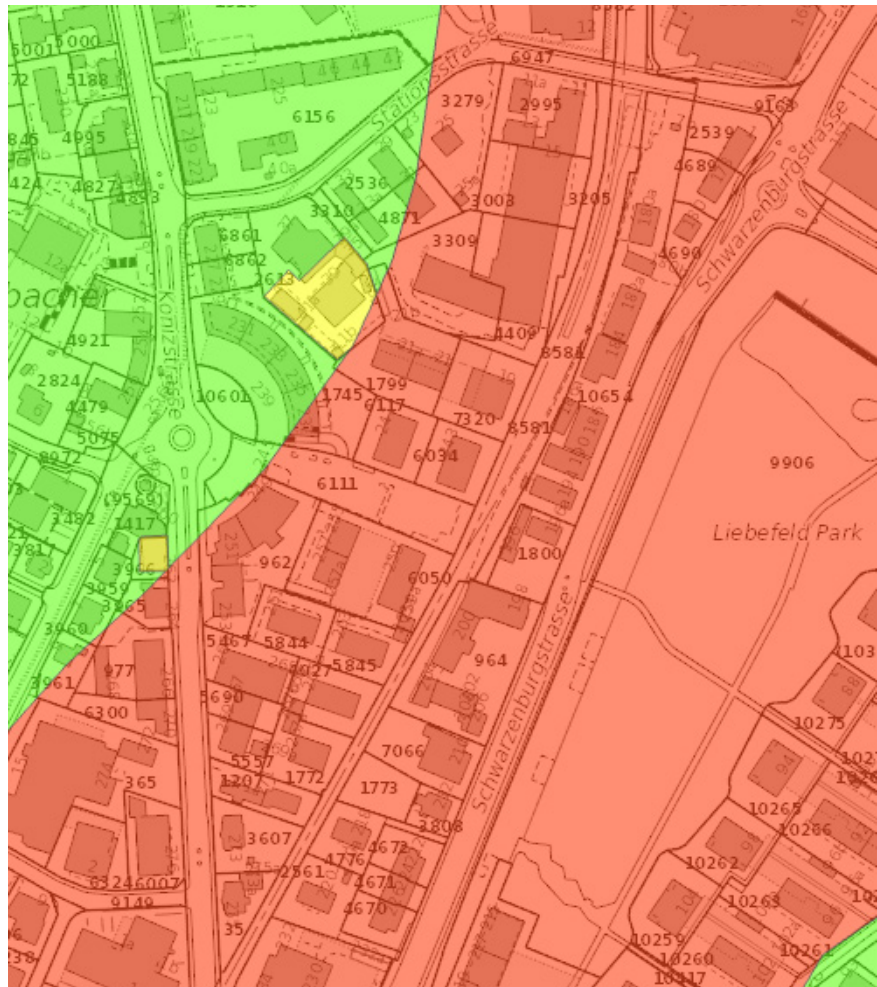


Abb. 17: Grün: Erdwärmesonden erlaubt, rot: Erdwärmesonden verboten. Auszug Geoportals des Kantons Berns

Der kommunale Richtplan Energie sieht für das Areal die Nutzung des Grundwassers für die Wärmeversorgung und die Deckung des Spitzenbedarfs mit Erdgas/Biogas vor. Eine Testbohrung auf dem Areal hat ergeben, dass das Grundwasser mit grosser Wahrscheinlichkeit durch Schadstoffe kontaminiert ist. Demzufolge ist die Nutzung des Grundwassers für die Wärmeversorgung mit hohen Kosten und einem finanziellen Risiko für die Bauherrschaft verbunden. Die Wärmeversorgung mittels Erdwärmesonden ist aufgrund des vorhandenen Grundwasserstroms, welcher durch das Areal führt, nicht zulässig (vgl. Abbildung 18).

Für die Ortsteile Liebefeld-Köniz laufen aktuell Abklärungen zur Netto-Null-kompatiblen Wärmeversorgung («Wärmeversorgungsplanung»). Dazu gehört auch die Prüfung einer thermischen Vernetzung (Wärmeverbund) im dichten Siedlungsgebiet. Ob die Gebäude der ZPP «Liebefeld Mitte» künftig mittels Wärmeverbund versorgt werden oder dezentral, wird im Rahmen dieser Wärmeversorgungsplanung geklärt.

Lärm / Erschütterungen

Mittels Lärmgutachten wurde untersucht, ob für das Areal die Belastungsgrenzwerte infolge Strassen- und Eisenbahnlärm eingehalten werden, und welche geeignete Massnahmen bei Grenzüberschreitungen getroffen werden können. Das Lärmgutachten ist unter den weiteren Unterlagen zur Planung zu finden. Nachfolgenden eine kurze Zusammenfassung der Ergebnisse des Gutachtens:

Das Areal ist der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III nach Lärmschutzverordnung zugeordnet. Für die Planung sind somit die Immissionsgrenzwerte (IGW) der ES III gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung einzuhalten. Diese betragen am Tag 65 dBA und in der Nacht 55 dBA. Die Belastung durch den Eisenbahnlärm spielt eine untergeordnete Rolle, da mit der Berücksichtigung der Interessenslinie Doppelspurausbau der BLS der Immissionsgrenzwert in jedem Fall eingehalten werden kann. Dies zeigt auch das Lärmgutachten, wobei die Emissionen bereits ab einer Distanz von 1m ab Gleisachse eingehalten werden. Im Baugesuch ist insbesondere nachzuweisen, wie Erschütterungen durch vorbeifahrende Züge im Gebäude vermieden werden. Hinsichtlich des von der Schwarzenburgstrasse emittierten Strassenlärms sind im Sektor A auf der Gestaltungsbaulinie die IGW für Wohnnutzung in einzelnen Geschossen überschritten. Als mögliche Lärmschutzmassnahmen könnten die Nutzungen angepasst werden (Arbeit- statt Wohnnutzung in den betroffenen Geschossen), bauliche Massnahmen wie z.B. Loggien für Wohnen oder alternativ an der Quelle wie z.B. der Einbau eines lärmarmen Belags auf der Schwarzenburgstrasse.

Das Gutachten zeigt auf, dass die Immissionsgrenzwerte mit kleineren Massnahmen problemlos einhalten werden können. Zusammen mit der Überbauung des Areals wird die Schwarzenburgstrasse auf diesem Abschnitt saniert und im Zuge dessen ein lärmarmen Belag eingebaut. Dadurch sind keine weiteren Massnahmen notwendig.

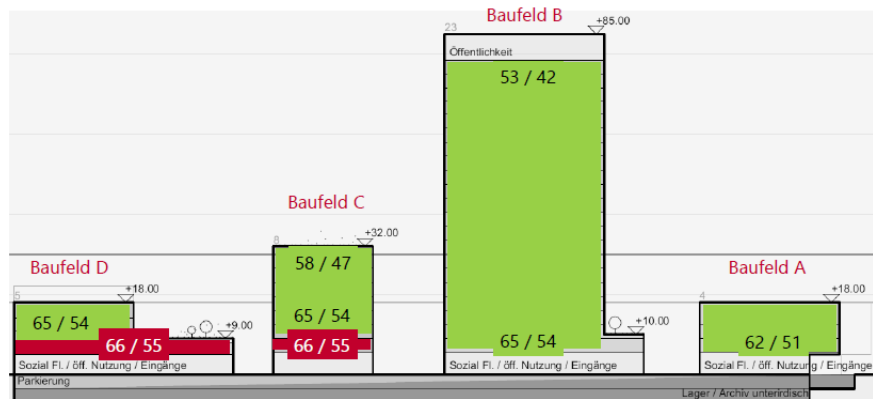


Abb. 18: Beurteilungspegel Gebäudekörper Testplanung im Perimeter 1 (Baufelder A-D), Auszug Lärmgutachten

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 $1 \mu\text{T}$ fest. Liegt das Bauvorhaben in einer vor dem 1.1. 2000 ausgeschiedenen Bauzone, was hier der Fall ist, dürfen aus rechtlicher Sicht Neu- und Ausbauten innerhalb des Grenzabstands erstellt werden. Die BLS empfiehlt jedoch, im Sinne der Vorsorge, den Anlagegrenzwert einzuhalten. Mit Berücksichtigung der Interessenslinie Doppelspurausbau der BLS (siehe BEK) wird der Anlagegrenzwert eingehalten. Es ist davon auszugehen, dass bezüglich nicht ionisierender Strahlung keine weiteren Abklärungen gemacht werden müssen.

Gewässer

Innerhalb und unmittelbar angrenzend an den Planungsperimeter befindet sich kein Gewässer. Das Areal befindet sich gemäss Schutzplan OPR im Perimeter für dicht überbaute Gebiete (düG) «Köniz/Liebfeld».

Kulturland

Von der vorgesehenen Planung sind keine Fruchtfolgeflächen und kein unüberbautes Kulturland betroffen

Boden

Im Altlastenkataster sind für den Planungsperimeter keine Eintragungen vorhanden (vgl. Abb. 20).



Abb. 19: Altlastenkataster, Auszug Geoportal des Kanton Berns

Schattenwurf

Im Rahmen der Ausarbeitung des Richtprojekts wurde die gesetzlich zulässige Beschattungstoleranz der umliegenden Gebäude gemäss Art. 22 BauV geprüft. Die Überprüfung zeigt, dass das Hochhaus (Gebäudehöhe max. 85 m) zu keinen unzulässigen Auswirkungen (übermässige Beschattung Wohnnutzung) auf die Nachbarschaft führt resp. die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden.

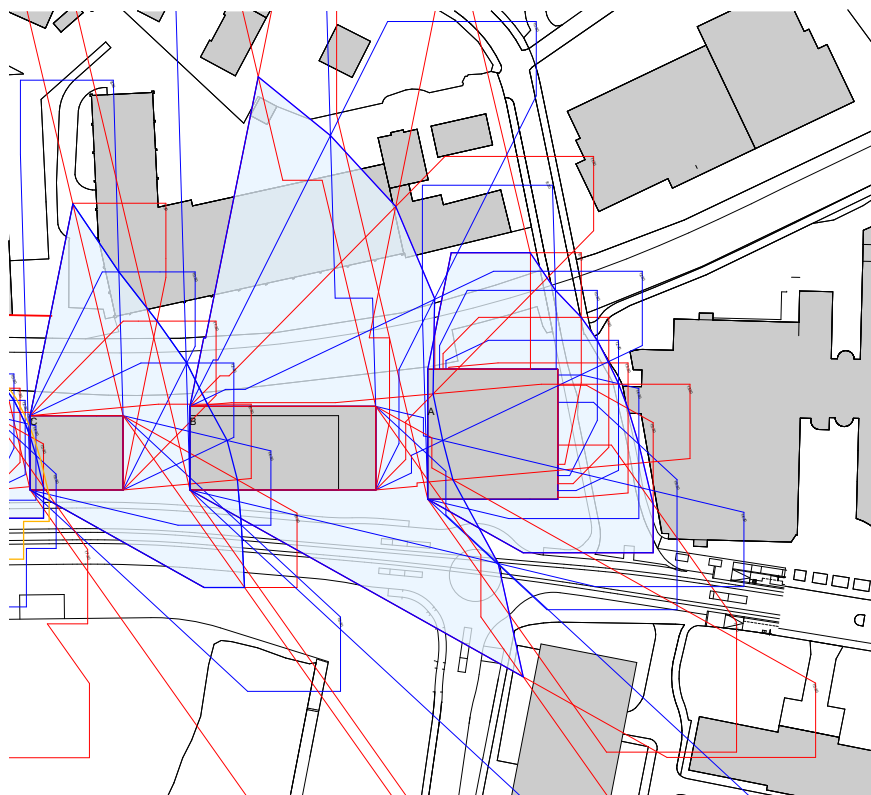


Abb. 20: Ausschnitt Beschattungsdiagramm Hochhaus am 21. März (BauV); der blaue Bereich darf nicht auf bestehende oder künftig mögliche Wohnnutzung fallen, Auszug Richtprojekt (Anhang)

Störfallvorsorge

Der Kantonale Richtplan definiert im Massnahmenblatt D_04 die massgebenden Vorgaben für die Abklärung der technischen Risiken innerhalb der Ortsplanung (sogenannte Störfallvorsorge). Abzuklären sind insbesondere technische Risiken, die von Bahnlinien, Strassen, Hochdruck-Gasleitungen und stationären Betrieben ausgehen. Diese sind im Sinne der Störfallvorsorge gering zu halten und mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen. Die Störfallrisiken müssen in die umfassende Interessenabwägung einfließen und das Ergebnis der Interessenabwägung ist offen, solange keine Normen oder Richtpläne die Gewichtung vorgeben.

Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung zur Revision der Ortsplanung hat die zuständige kantonale Fachstelle die Risikorelevanz der Anlagen in Köniz beurteilt und ist zum Schluss gekommen, dass die Autobahn A12, die Bahnstrecken sowie die stationären Betriebe in Köniz als nicht risikorelevant taxiert werden können und das Risiko als tragbar beurteilt. In der Planungshilfe vom Oktober 2013 der Bundesämter ARE, BAFU, BAV, BFE und ASTRA, werden die für die Raumplanung in der Schweiz risikorelevanten Anlagen aufgeführt. Dabei ist festgehalten, dass Durchgangsstrassen ab einem DTV von über 20'000 als potenziell risikorelevant eingestuft werden. In Köniz weist keine Durchgangsstrasse einen DTV von über 20 000 auf. Aus Sicht des Kantons liegt eine risikorelevante Strassen-

strecken ab einem DTV von 10 000 vor. Die Schwarzenburgstrasse weist auf dem Abschnitt zwischen Wabersackerstrasse und Bündenackerstrasse einen DTV von 8 100 (Stand 2022) und auf dem Abschnitt Bündenackerstrasse - Stationsstrasse einen DTV von 7 000 Fahrzeuge pro Tag auf. Das Areal generiert rund 400 Fahrten pro Tag. Somit wird auch mit den zusätzlichen Fahrten, welche durch die Planung generiert werden, der DTV auf dem Streckenabschnitt entlang der ZPP nicht mehr als 10 000 Fahrten pro Tag betragen. Der Streckenabschnitt kann demzufolge als nicht risikorelevante Teilstrecke eingestuft werden.

Es besteht ein erhöhtes öffentliches Interesse an der vorgesehenen Nutzungsplanänderungen entlang der Schwarzenburgstrasse (Zentrumsbildung, Siedlungsentwicklung nach innen, wohnpolitische Ziele u.a.). Im Sinne der Interessensabwägung ist aus Sicht der Gemeinde dem Ziel und diesem öffentlichen Interesse ein höheres Gewicht beizumessen als dem möglichen Restrisiko aufgrund potenzieller Zunahmen von Raumnutzern entlang dieser Durchgangsstrasse.

5.3 Infrastruktur und Wirtschaft

Mit der Planung wird ein stark unternutztes Areal im Zentrum des Liebefelds einer wertschöpfungsintensiven Nutzung zugeführt. Es können neue Wohnungen sowie neue Arbeitsplätze angesiedelt werden und die bestehende Infrastruktur wird verbessert und ausgebaut. Durch die geplante Attraktivitätssteigerung profitieren die Bevölkerung im Liebefeld sowie in den angrenzenden Quartieren, die öV-Nutzende und das bestehende Gewerbe im Umfeld.

Die Testplanung hat gezeigt, dass die Bebauungstypologie mittels Hochhaus die wirtschaftlich interessanteste ist. Die Erstellung einer Überbauung mit Hochhaus generiert zwar höhere Baukosten als bspw. eine Regelbauweise, diese werden aber durch die höhere Ausnutzung sowie attraktivere Wohnungen mehr als kompensiert.

Im Sektor A fallen grössere Investitionen in Infrastrukturanlagen durch BLS und Gemeinde an. Die Gemeinde investiert in die neue Quartierverbindung Liebefeld Park-Neuhausplatz sowie Platz- und Freiflächen. Die BLS investiert in den Ausbau der Station Liebefeld. Im Sektor B trägt die private Grundeigentümerschaft die Investitionen selber.

Die neuen baurechtlichen Bestimmungen der ZPP Nr. 4/3 «Liebefeld Mitte» ermöglichen im Vergleich zu heute auf dem Gesamtareal ein 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 vor und nach der Planänderung. Bei Um- und Aufzonungen beträgt die Mehrwertabgabe 40% des Mehrwerts bei einem Freibetrag von Fr. 150 000.-. Die Ausgleichsleistung wird fällig, wenn der planungsbedingte Mehrwert durch Überbauung realisiert wird.

Die Gemeinde sieht vor, dass die Gelder aus dem Mehrwertausgleich zu einem Teil für die gezielte Weiterentwicklung des Liebefeld Parks eingesetzt werden.

5.4 Gesellschaft

Gentrifizierung

Mit der Volksabstimmung vom 12. Februar 2017 hat das Könizer Stimmvolk den Gegenvorschlag des Gemeinderats zur Initiative «Bezahlbar Wohnen in Köniz» angenommen. Entsprechend ist im Baureglement ein Artikel zum «preisgünstigen Wohnen» verankert (Art. 51 BauR). Dieser verlangt, dass bei Ein- und Aufzonungen 20 bis 40% des für das Wohnen bestimmten zusätzlichen Nutzungsmasses - sofern dieses 4000 m² GF übersteigt - für preisgünstigen Wohnungsbau reserviert wird. Dies tritt in Kraft, wenn die Nutzungsplanänderung in einem Ortsteil erfolgt, welcher von besonders hohen Mieten betroffen ist. Das Liebefeld gehört gemäss Verordnung zu Art. 51 BauG zu einem der betroffenen Ortsteile. Deshalb ist im Perimeter der ZPP Nr. 4/3 «Liebefeld Mitte» ein Mindestanteil von 30% des zusätzlichen Nutzungsmasses für preisgünstigen Wohnraum umzusetzen.

Segregation

Die ausgezeichnete Lage im Zentrum des Quartiers, am öV-Umsteigeknoten Liebefeld, dem Liebefeld Park, guter Vernetzung in die angrenzenden Quartiere, Versorgungsstützpunkten sowie Nutzungen von Gewerbebetrieben in Fusswegdistanz, machen das Areal für alle Bevölkerungsschichten attraktiv. Als Grundeigentümerin von Liegenschaften innerhalb des ZPP-Perimeters hat die Gemeinde direkten Einfluss auf die Entwicklung des Wohnraums. Sie sieht vor, die gemeindeeigenen Liegenschaften im Baurecht an geeignete Bauträger zu vergeben. An die Vergabe sollen Entwicklungsziele und -vorgaben geknüpft werden, damit unterschiedliche Wohnformen und Wohnangebote auf dem Areal entstehen.

6 Planungsrechtliche Verfahren

6.1 Verfahren

Nutzungsplanänderung, besondere Vorschriften zum Nutzungsplan und Baulinienplan sind Bestandteil der baurechtlichen Ordnung und müssen in einem ordentlichen Verfahren nach Artikel 58ff des kantonalen Baugesetzes mit öffentlicher Mitwirkung, kantonaler Vorprüfung, öffentlicher Auflage, durch die Stimmbürger beschossen und vom Kanton genehmigt werden.

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

6.2 Öffentliche Mitwirkung

Die Planungsinstrumente und die weiteren Unterlagen liegen zwischen dem 1. September und dem 30. November 2023 zur öffentlichen Mitwirkung auf. Innerhalb dieser Frist können alle Interessierten Mitwirkungseingaben bei der Gemeinde einreichen. Die Mitwirkung und die daraus resultierenden Änderungen an der vorliegenden Planung werden anschliessend in einem separaten Bericht erläutert und zusammengefasst.

6.3 Kantonale Vorprüfung

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) prüft die Planung im Rahmen der kantonalen Vorprüfung auf ihre Rechtmässigkeit und Zweckmässigkeit. Anschliessend werden die Planungsinstrumente gemäss den im Vorprüfungsbericht festgehaltenen Vorbehalten bereinigt.

6.4 Öffentliche Auflage

Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann von Personen oder Organisationen, welche in ihren Schutzwürdigen Interesse betroffen sind, schriftlich und begründet Einsprache erhoben werden.

6.5 Beschluss, Genehmigung und Umsetzung

Nach der Beschlussfassung durch das Gemeindeparlament, wird die ZPP den Stimmberechtigten zur Urnenabstimmung vorgelegt. Bei einem positiven Volksentscheid wird die Planung dem AGR zur Genehmigung übergeben. Das AGR entscheidet im Genehmigungsverfahren erstinstanzlich über allfällige unerledigte Einsprachen.

7 Anhang

Berechnung Raumnutzer:innen / Abstellplätze für Motorfahrzeuge

Nachweis Bevölkerung und Arbeitsplätze

Projekt	LF Mitte (K+L: Station Liebefeld Nord + Süd)		Datum	23.4.2023
Stat. Kreis	4	(1, 2, 4, 5, 6, 7)	Mitarbeiter	bor
Kenndaten	GF _{Ototal}	37'000 [m ²]	LF	12272.188 [m ²]
	(Art. 60 BauR OPR)		GFZo	3.01
Anteil Wohnnutzung		80%		658 EW
Anzahl Restaurant		2%		13 AP
Anteil Einkauf		2%		22 AP
Anteil Einkauf kundenintensiv				0 AP
Anzahl Freizeit, Kultur				0 AP
Hotel				0 AP
Anteil Dienstleistung		16%		170 AP
Anteil Gewerbe				0 AP
Anteil Industrie / Logistik				0 AP
Spital, Heim				0 AP
Schule				0 AP
Total		100%		658 EW
				205 AP
				863 RN
				703 RN/ha

Berechnung Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge

Reduktionsfaktor des Werts der unteren Bandbreite 45% (ohne Berücksichtigung Grundbedarf)

			u. Bandbreite	o. Bandbreite	
Anzahl Wohnungen		329 Whg	74	658	AAP
Anteil Restaurant		740	15	9	35 AAP
Anteil Einkaufen, Freizeit, Kultur		740	20	7	27 AAP
Hotel		0	30	0	0 AAP
Anteil Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistungen		5'920	50	23	76 AAP
Spital, Heim		0	100	0	0 AAP
Schule		0	120	0	0 AAP
Total übrige Nutzungen		7'400 [m ²]		39	138 AAP
Summe GF/n				205	
Grundbedarf für übrige Nutzungen nach Art 53 Abs. 2: Summe GF/n >200				101	
Zulässige Anzahl Abstellplätze (u. Gemeinde) Total				113	786 AAP
nach Art. 52 Abs. 1 lit a) BauV / BauR Art. 49					

Berechnung Fahrtenaufkommen

Fahrtenerzeugung

Reduktionsfaktor des Werts der unteren Bandbreite 45%

Projekt	LF Mitte (K+L: Station Liebefeld Nord + Süd)	Datum	23.4.2023
Stat. Kreis	4 (1, 2, 4, 5, 6, 7)	Mitarbeiter	bor

	Fahrten / Tag	MIV MSP		MIV ASP	
		Ein	Aus	Ein	Aus
Anteil Wohnnutzung	222	3	32	26	12
Anzahl Restaurant	72	6	1	11	7
Anteil Einkauf	60	6	1	10	7
Anteil Einkauf kundenintensiv	0	0	0	0	0
Anzahl Freizeit, Kultur	0	0	0	0	0
Hotel	0	0	0	0	0
Anteil Dienstleistung	51	9	1	2	7
Anteil Gewerbe	0	0	0	0	0
Anteil Industrie / Logistik	0	0	0	0	0
Spital, Heim	0	0	0	0	0
Schule	0	0	0	0	0
Total	400	24	36	48	32

Auszug BauR vom 23.9.23, Gemischte Zone AW und Bauklasse IVb

Art. 30

Gemischte Zone
AW

- 1 In der Gemischten Zone AW sind das Wohnen sowie stille bis mässig störende Arbeitsaktivitäten, Gastgewerbe- und Beherbergungsbetriebe zulässig.
- 2 Der minimale Wohnanteil beträgt ein Geschoss pro Gebäude. Er kann in einem anderen Gebäude auf der Bauparzelle oder auf einer unmittelbar angrenzenden Parzelle in der gemischten Zone AW erfüllt werden. Massgebend ist, dass jeweils ein ganzes Geschoss dem Wohnen dient, unabhängig von der Fläche der Geschosse.
- 3 Wird der minimale Wohnanteil in einem anderen Gebäude erfüllt, so ist im Baugesuch die grundbuchliche Sicherstellung der dauerhaften Wohnnutzung mit einer Grunddienstbarkeit nachzuweisen. Die Dienstbarkeit darf nur mit Zustimmung der Gemeinde gelöscht werden, was im Grundbuch anzumerken ist. Die Gemeinde führt ein Kataster über die in anderen Gebäuden erfüllten Wohnanteile.
- 4 Verkaufsläden sind bis zu einer Geschossfläche von je 230 m² zulässig.
- 5 Kultusnutzungen und Nutzungen mit ideellen Emissionen sind nicht zulässig.
- 6 Es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe III gemäss Artikel 43 LSV¹³.

Art. 53

Baupolizeiliche
Masse nach Bau-
klassen

- 1 In den jeweiligen Bauklassen gelten die baupolizeilichen Masse gemäss folgender Tabelle:

BK	VG	FH m	FHtr m	GL m	GB m	GFZo		GZ		kGA m		gGA m		
						K	üZ	WZ	üZ	WB	NWB	WB	NWB	
IVb	FD	5	17	-	60	20	-	-	0,3	0,15	6	6	12	12
	SD	4	-	14,5										

Legende:

BK	Bauklasse	GL/GB	Gebäuelänge / Gebäudebreite ¹³
FD/SD	Flachdach / Schrägdach	GFZo	Geschossflächenziffer ¹⁴ oberirdisch (Art. 60)
VG	Anzahl Vollgeschosse ¹¹	K	= in Kernzone K
FH/FHtr	Fassadenhöhe / Fassadenhöhe traufseitig ¹² (vorbehalten bleibt die Mehrhöhe für Bauten am Hang (Art. 85) sowie die Dachbegrenzungslinie (Art. 88))	üZ	= in übrigen Zonen
½ effektive	½ der effektiven	GZ	Grünflächenziffer ¹⁵
FH(tr)	Fassadenhöhe respektive Fassadenhöhe traufseitig (nicht Zahl aus der Tabelle)	WZ	= in Wohnzone W
min. 3	mindestens 3	üZ	= in übrigen Zonen
		GA	Grenzabstand ¹⁶
		kGA	= kleiner Grenzabstand (Art. 74 f.)
		gGA	= grosser Grenzabstand (Art. 73 f.)
		WB	= Wohnbauten, ausgenommen Bauten mit standortbedingtem Wohnen (Art. 53 Abs. 2)
		NWB	= Nicht-Wohnbauten (Art. 74 Abs. 4)

