

*Genehmigungsexemplar*

# **Ortsplanungsrevision**

## Richtplan Raumentwicklung

### Gesamtgemeinde RP REGG

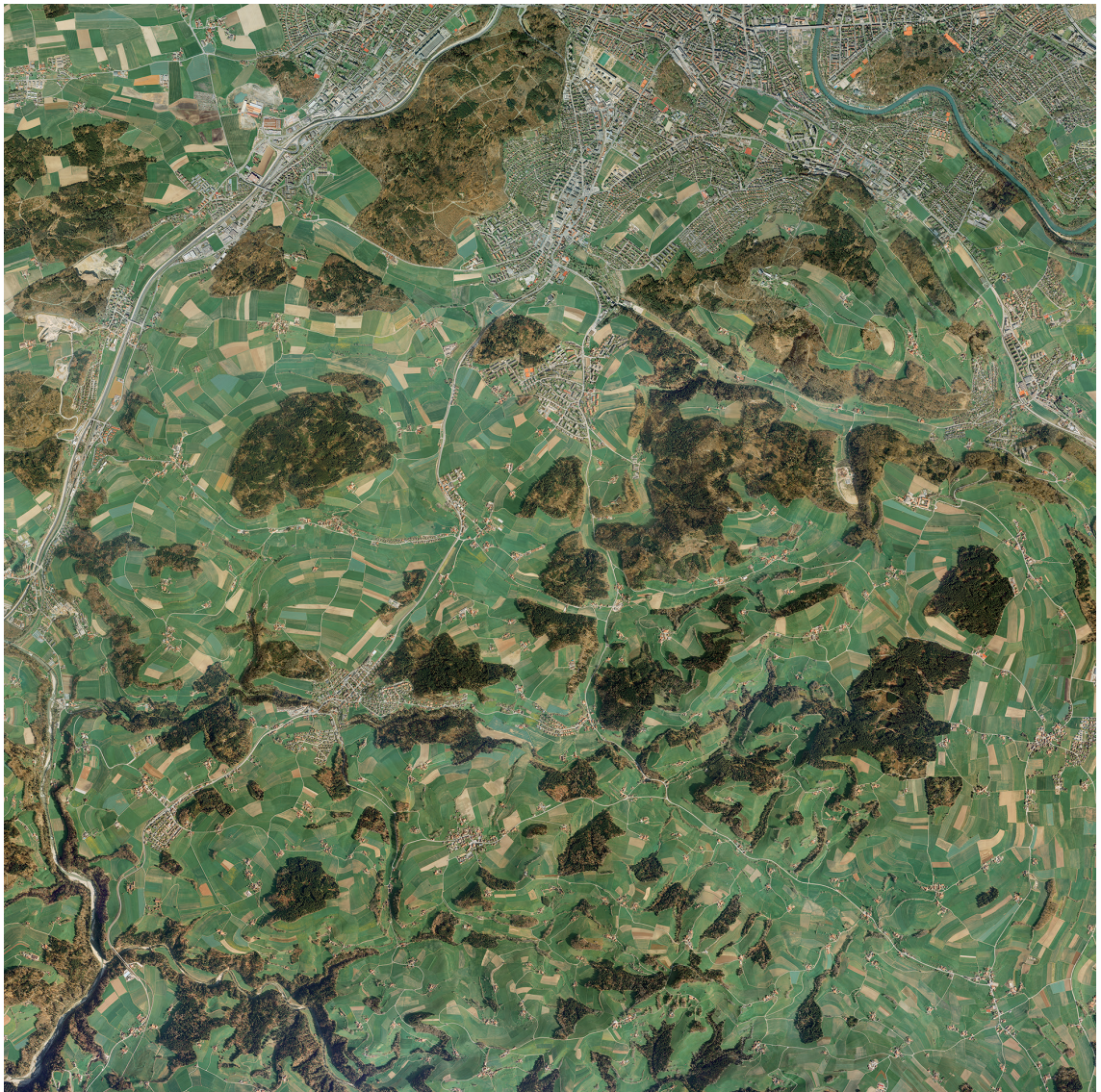
# **Generelle Festlegungen**

## Teil III, Kapitel 4, 5

---

**23. Oktober 2013**

---



---

## Inhalt

---

### Teil I: Allgemeine Erläuterungen I

---

1 Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde (RP REGG)

---

### Teil II: Ziele und Strategien II

---

2 Ziele

---

3 Umsetzungsstrategie und Herleitung der Richtplaninhalte

---

### Teil III: Generelle Festlegungen III

---

4 Einleitung und Übersicht 3

5 Raumentwicklungstexte RET 4

Raumentwicklungstexte Siedlung (S) 5

Raumentwicklungstexte Landschaft (N) 25

Raumentwicklungstexte Verkehr (V) 35

---

6 Raumentwicklungsplan REP

---

### Teil IV: Objektbezogene Festlegungen IV

---

7 Einleitung und Übersicht

8 Massnahmenblätter Siedlung

9 Massnahmenblätter Natur, Landschaft und Erholung

10 Massnahmenblätter Verkehr

11 Massnahmenblätter Weitere

---

# Teil III: Generelle Festlegungen

## 4 Einleitung und Übersicht

Die Raumentwicklungstexte (RET) und der Raumentwicklungsplan (REP) mit den Teilplänen Verkehr bilden zusammen mit den Zielen (Kap. 2) die generellen behördenverbindlichen Festlegungen des Richtplans Raumentwicklung Gesamtgemeinde (RP REGG). Spezifische objektbezogene Festlegungen sind in den Massnahmenblättern (Teil IV) enthalten.

**Der komplette Teil III ist behördenverbindlich.**

- Die **Raumentwicklungsziele und Richtplanziele** (Kap. 2) definieren die Stossrichtung und die Leitplanken für die räumliche Entwicklung. Sie sind wegleitend für die weitere Umsetzung.
- Die **Raumentwicklungstexte RET** (Kap. 5) umschreiben Definition und Zielsetzung der verschiedenen Einträge des/der REP inkl. Teilpläne Verkehr und zeigen deren vorgesehene Umsetzung sowie allfällige Abhängigkeiten auf.
- Im **Raumentwicklungsplan REP** (Kap. 6) sind die Festlegungen des RP REGG in den Bereichen **Siedlung, Landschaft und Erholung** (Richtplaninhalte) vollständig und über das ganze Gemeindegebiet dargestellt. Nebst den Festlegungen des RP REGG sind auch zum Verständnis wichtige Elemente der Ausgangslage (Wald, Gewässer, Schutzgebiete usw.) dargestellt.

Aufgrund der Informationsdichte wurden für den Teilbereich Verkehr im REP nur die Hauptelemente als Hinweise dargestellt. Vollständig und über das ganze Gemeindegebiet wurden die Elemente der Verkehrsinfrastruktur in den **Teilplänen Verkehr** dargestellt (**motorisierter Verkehr MIV, öffentlicher Verkehr ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr**, siehe Kap. 6). Für die Definitionen, Ziele und Umsetzungsmassnahmen sind die Raumentwicklungstexte massgebend.

---

## 5 Raumentwicklungstexte RET

---

Übersicht über die einzelnen Raumentwicklungstexte:

### Siedlung / Zentrenstruktur

- S1 Prioritäre Wohn- und Arbeitsschwerpunkte
- S2 Siedlungserweiterungsgebiete
- S3 Interventionsgebiete Siedlung
- S4 Zentrenstruktur
- S5 Einkaufsstandorte von regionaler Bedeutung
- S6 Raumprägende Grünstrukturen
- S7 Langfristige Siedlungsbegrenzung
- S8 Gestaltung Wangental / Autobahnüberdachung
- S9 Siedlungsentwicklung nach Innen

### Natur, Landschaft und Erholung

- N1 Gewässer
- N2 Schutzgebiete (Natur, Landschaft, Ortsbild)
- N3 Interventionsräume Landschaft
- N4 Grünes Band
- N5 Freizeit, Sport, Kultur, Naherholung

### Verkehr

- V1 Hochleistungsstrassen
- V2 Hauptverkehrsstrassen
- V3 Verbindungsstrassen
- V4 Öffentlicher Verkehr
- V5 Umsteigeknoten
- V6 Ruhender Verkehr
- V7 Verkehrsarmer ländlicher Raum
- V8 Langsamverkehr
- V9 Mobilitätsmanagement

---

## Prioritäre Wohn- und Arbeitsschwerpunkte

---

**S1**

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

---

Die Siedlungsentwicklung der Gemeinde Köniz soll in erster Priorität auf bestehende Baulandreserven konzentriert werden. Die im REP bezeichneten Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sind punkto Grösse, Lage und ÖV-Erschliessungsgüte besonders geeignete Standorte für die Ansiedlung von neuen Wohnungen resp. Arbeitsplätzen. Sie liegen in der Bauzone und weisen i.d.R. eine Mindestgrösse von 1 ha oder 5'000 m<sup>2</sup> GfO auf. Die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte bieten gute Voraussetzungen zur Realisierung dichter und qualitativ überdurchschnittlicher Überbauungen.

---

### Zielsetzung

---

An den Wohn- und Arbeitsschwerpunkten wird eine hohe Siedlungsqualität verbunden mit einer angemessenen Dichte (GFZo) von mindestens 0.6 sowie einer optimalen ÖV- und Langsamverkehrsanbindung angestrebt. An den im REP bezeichneten Standorten sollen die Verfügbarkeit und die Realisierungsvoraussetzungen verbessert und sichergestellt werden. Wo eine genügende ÖV-Erschliessungsgüte oder die ÖV-Kapazitäten fehlen, sind diese in erster Priorität mit dem Ausbau des ÖV-Angebots sicherzustellen. Nutzungen in den Arbeitsschwerpunkten dürfen die angestrebte Versorgungsstruktur nicht gefährden (kritisch sind insbesondere Verkauf und publikumsintensive Dienstleistungen).

---

### Umsetzung

---

An den bezeichneten Standorten darf nichts unternommen werden, was den Zielsetzungen widerspricht. Die Gemeinde schafft mit planungsrechtlichen und bodenpolitischen Massnahmen und mit aktiver Unterstützung und Beratung der GrundeigentümerInnen optimale Realisierungsvoraussetzungen. Sie gewährleistet die zeitgerechte Realisierung der Infrastruktur gemäss Erschliessungsprogramm. Die Gemeinde strebt für die Realisierung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte die Durchführung qualitätssichernder Verfahren an.

---

### Abhängigkeit

---

- Die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte werden mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK der Region und dem ESP-Programm des Kantons abgestimmt.
- Abhängigkeiten zu Verkehr und Energie.
- Abhängigkeiten zu weiteren Richtplaninhalten: RET V4 „Öffentlicher Verkehr“, RET V8 „Langsamverkehr“
- Die gebietsspezifischen Abhängigkeiten sind in den Massnahmenblättern festgehalten.

---

### Grundlagen

### Hinweise Erläuterungsteil:

- RKBM (2012): Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK.
- Regierungsrat Kanton Bern (2012): Richtplan Kanton Bern.

**Kap. 3.3, 3.4, 3.6**

## Übersicht S1 Prioritäre Wohn- und Arbeitsschwerpunkte

(Bearbeitungsstand: 17. April 2012)

		Wohnen* Einwohner	Arbeiten* Arbeitsplätze
S1-01-01	Wabern, ZPP Bächtelenacker (W)	419	-
S1-02-02	Wabern, ZPP Werkstrasse (A)	50	420
S1-02-03	Wabern, Areal Gurtenbrauerei (W, A)	242	348
S1-02-01	Wabern, UeO Morillongut (W, A)	1'564	578
S1-04-03	Liebefeld, ESP Bundesarbeitsplätze 1 (A)	-	1'840
S1-04-01	Liebefeld, Carba Nord (W, A)	320	660
S1-04-02	Liebefeld, Bereich S-Bahnhaltestelle Liebefeld (A)	164	461
S1-04-04	Liebefeld, Überbauung Schwarzenburgstrasse Süd 116		109
S1-05-01	Köniz, Rappentöri (W, A)	40	60
S1-05-02	Köniz, Areal Station Köniz	160	75
S1-06-01	Niederwangen, Ried (ESP Wohnen 2009) (W)	1'840	-
S1-07-01	Niederwangen, Juch/Hallmatt (ESP Arbeiten) (A)	-	2'040
S1-07-02	Niederwangen, Bahngässli (A)	-	160
S1-08-01	Schliern, Hertenbrünnen (ESP Wohnen 2007) (W)	190	-
S1-22-01	Thörishaus, Campus Crucell Grafenried (A)	-	330
<b>S1</b>	<b>Summen (gerundet)</b>	<b>5'105</b>	<b>7'080</b>

\* Bereits überbaute und genutzte Bereiche wurden wenn möglich in der Berechnung berücksichtigt.

Dargestellt ist die Nutzung gemäss baurechtlicher Grundordnung, resp. die Zielnutzung gem. RP REGG.

Siehe auch Bauzonenberechnung Planungsabteilung vom 26.01.2010.

Annahmen Wohnen:

139 m<sup>2</sup> BGF/Wohnung

Wohnungsbelegung = 2.2

Annahmen Arbeitsplätze:

45 m<sup>2</sup> BGF/Arbeitsplatz

S1-01-xx: Massnahmenblatt vorhanden

S1-01-xx: Kein Massnahmenblatt

---

## Siedlungserweiterungsgebiete

---

S2

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

---

Für den auftretenden zusätzlichen Bedarf an Bauzonen (primär Wohnzonen) werden im REP räumlich und funktional geeignete Siedlungserweiterungsgebiete ausgeschieden (bestehende Landwirtschafts- oder Grünzonen). Die wichtigste Standortanforderung ist für Wohnnutzung die bereits vorhandene oder zukünftige ÖV-Gütekategorie B (in einzelnen Fällen C), für Arbeitsnutzung ÖV-Gütekategorie D. Die Nähe zu den Versorgungseinrichtungen, die Lage zum bestehenden Siedlungsgebiet sowie landschaftliche und topografische Aspekte sind weitere Kriterien zur Festlegung der Siedlungserweiterungsgebiete.

---

### Zielsetzung

---

Mit den im REP bezeichneten Standorten werden die Voraussetzungen zur Umsetzung der angestrebten Bevölkerungsentwicklung gemäss Kap. 3.3 an raumplanerisch zweckmässigen Standorten sichergestellt. Die Bezeichnung der Standorte im RP REGG soll eine frühzeitige Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ermöglichen und die späteren Einzonungen erleichtern.

Zukünftige Einzonungen sollen vorwiegend in den Siedlungserweiterungsgebieten stattfinden. Einzonungen ausserhalb sind möglich, sofern es sich um kleinere Arrondierungen (< 5'000 m<sup>2</sup>) handelt und sofern die übrigen Vorgaben des RP REGG eingehalten werden (z.B. Langfristige Siedlungsbegrenzung S7).

---

### Umsetzung

---

An den bezeichneten Standorten darf nichts unternommen werden, was eine zukünftige Einzonung und Überbauung verunmöglichen/einschränken würde. Mit bodenpolitischen und weiteren Massnahmen werden möglichst günstige Voraussetzungen für die spätere Realisierung sichergestellt.

Die Planung von Infrastrukturen und Nutzungen ist auf die Zweckbestimmung des Gebiets abzustimmen.

**Voraussetzung für die bedeutenden Einzonung** sind ein nachgewiesener Baulandbedarf, der erfolgreiche Abschluss eines Mehrwertabschöpfungsvertrags aufgrund einer zeitabhängigen progressiven Mehrwertabschöpfung sowie ein, in einem städtebaulich ausgerichteten qualitätssichernden Verfahren nachgewiesenes, Bebauungskonzept mit einer hohen Siedlungsqualität und einer angemessenen Dichte (GFZo) von mindestens 0.6. Die vorgesehenen Leitnutzungen der Siedlungserweiterungsgebiete sind im Raumentwicklungsplan dargestellt. Die Leitnutzung ist als prioritäre Nutzung zu verstehen. Weitere, ergänzende Nutzungen im Sinne einer Nutzungsdurchmischung sind erwünscht, falls diese Bestandteil des Bebauungskonzepts sind.

Die einzelnen Siedlungserweiterungsgebiete werden entsprechend den vom Gemeinderat festzulegenden zeitlichen Prioritäten in Angriff genommen. Die gebietspezifische Vorgehensweise ist in den Massnahmenblättern und den detaillierten Konzept- und Entwicklungsplänen festgehalten. In Gebieten, welche als Zwischenergebnis eingestuft sind, müssen die notwendigen Abstimmungen bis zur Festsetzung noch getroffen werden.

## Abhängigkeit

- Die Siedlungserweiterungsgebiete werden mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK der Region und dem ESP-Programm des Kantons abgestimmt. Das RGSK 2012 weist grössere S2-Gebiete als Vororientierungen auf. Der RP REGG konkretisiert die Gebiete mit Stand Festsetzung oder Zwischenergebnis in der Gemeinde Köniz.
- Die gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen dem Ausbau des ÖV-Angebots und der Realisierung von Siedlungserweiterungsgebieten ist zu berücksichtigen: Der Zeitpunkt zur Einzonung von Siedlungserweiterungsgebieten ist bei heute fehlender ÖV-Güte von der Realisierung der geplanten ÖV-Massnahmen abhängig zu machen. Desweiteren sind ÖV-Massnahmen mit fraglichem Kosten-Nutzen-Verhältnis von der Ausscheidung der geplanten Baugebiete abhängig zu machen.
- Abhängigkeiten zu weiteren Richtplaninhalten: RET V4 „Öffentlicher Verkehr“, RET V8 „Langsamverkehr“.
- Die gebietsspezifischen Abhängigkeiten sind in den Massnahmenblättern festgehalten.

## Grundlagen

- RKBM (2012): Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK.
- Regierungsrat Kanton Bern (2012): Richtplan Kanton Bern.

## Hinweise Erläuterungsteil.

**Kap. 3.3, 3.4, 3.6**

## Übersicht S2 Siedlungserweiterungsgebiete

(Bearbeitungsstand: 17. April 2012)

Nr. MB		Bauzonenfläche in ha			Potentiale		Abstimmungs- bedarf
		W	ZöN	A	EW	AP	
S2-01-01	Wabern, Balsigergut (W, A, ZöN)	4.4	1.3	2.7	439	378	mittel
S2-01-02	Wabern, Nesslerenholz, Waldfriedhof	-	0.8	-	-	-	hoch
S2-01-03	Wabern, Weyergut Nord (ZöN)	-	0.6	-	-	-	gering
S2-01-04	Wabern, Weyergut Süd (ZöN)	-	0.4	-	-	-	mittel
S2-05-09	Köniz, Weidweg (W)	2.7	-	-	269	-	gering
S2-07-01	Niederwangen, Riedacker	0.9	-	0.2	90	28	gering
S2-12-01	Oberwangen, Hale-Reinhardere (A)	-	-	1.9	-	266	gering
S2-14-01	Schlatt, Spezialzone für Holzschnitzel	-	-	2.0	-	10	gering
S2-15-01	Gasel, Chlifeld (W)	2.4	-	-	239	-	mittel
S2-20-01	Niederscherli, Halterain	0.9	-	0.2	90	28	gering
S2-20-02	Niederscherli, Bifitmatte (W)	1.8	-	-	179	-	mittel
S2-22-01	Thörishaus, Reitiweg	0.9	-	-	90	-	mittel
<b>S2</b>	<b>Summen</b>	<b>14 ha</b>	<b>3.1 ha</b>	<b>7.0 ha</b>	<b>1'396</b>	<b>710</b>	



**Koordinationsstand:**

Die Nachweise Fruchtfolgeflächen FFF und die Angaben zum Koordinationsstand befinden sich im Kapitel 3.10 des Erläuterungsberichtes.

**Abstimmungsbedarf:**

Beim Abstimmungsbedarf handelt es sich um eine grobe Einschätzung zum angegebenen Bearbeitungsstand.

hoch: Für die Umsetzung der Gebiete bestehen Vorbehalte, welche zunächst geklärt werden müssen.

mittel: Für die Umsetzung der Gebiete sind noch nicht alle Sachverhalte abschliessend klar.

gering: Zur Umsetzung der Gebiete wurden die relevanten Sachverhalte geklärt.

**Abkürzungen:**

Wohnen (W)

Zone für öffentliche Nutzung (ZöN)

Arbeiten (A)

Einwohner (EW)

Arbeitsplätze (AP)

Hektaren (ha)

Annahmen für gemischte S2-Gebiete mit Vorrangnutzung Wohnen (Niederwangen, Riedacker; Niederscherli, Halterain):

Anteil Wohnen = 80%

Anteil Arbeiten = 20%

**Annahmen Wohnen:**

AZ = 0.7 (inkl. Erschliessungsanteil)

Ausbaugrad = 0.9

139 m<sup>2</sup> BGF/Wohnung

Wohnungsbelegung = 2.2

**Annahmen Arbeiten:**

AZ = 0.7 (inkl. Erschliessungsanteil)

Ausbaugrad = 0.9

45 m<sup>2</sup> BGF / Arbeitsplatz (Spezialzone für Holzschnitzel 1 Arbeitsplatz/ 2'000 m<sup>2</sup> Landfläche)

**S2-01-xx:** Massnahmenblatt vorhanden

S2-01-xx: Kein Massnahmenblatt

## Übersicht weiterer geprüfter Areale

(Bearbeitungsstand: 17. April 2012)

	Bauzonenfläche in ha			Potentiale	
	W	ZöN	A	EW	AP
Wabern, Weyergut (W)	1.8	-	-	179	-
Spiegel, Blinzernplateau (W)	8.0	-	-	798	-
Köniz, Landorf (W)	5.5	-	-	548	-
Köniz, Bannholz (W, ZöN)	2.2	1.6	-	219	-
Schliern, Buebeberg Süd (W)	1.1	-	-	110	-
Oberwangen, Gschik (W)	0.5	-	-	50	-
Gasel, Mattenhausweg (W, A)	0.5	-	0.5	50	70
<b>Summen</b>	<b>19.6 ha</b>	<b>1.6 ha</b>	<b>0.5 ha</b>	<b>1954</b>	<b>70</b>

---

## Interventionsgebiet Siedlung

---

S3

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

---

Die Interventionsgebiete Siedlung betreffen primär bestehende, überbaute und in der Regel eingezonte Siedlungsteile, welche ein bedeutendes Umstrukturierungs-, Verdichtungs- oder Aufwertungspotenzial aufweisen oder in welchen aufgrund geänderter Umfeldbedingungen ein Handlungsbedarf besteht.

Interventionsgebiete Siedlung können auch Gebäude in der Landwirtschaftszone betreffen, wenn diese nicht mehr der landwirtschaftlichen Nutzung dienen und einer anderen Nutzung zugeführt werden sollen.

Interventionsgebiete Siedlung können zudem nicht-überbaute Bauzonen betreffen, deren Grundordnung aufgrund von spezifischen Rahmenbedingungen überprüft und angepasst werden muss.

---

### Zielsetzung

---

Die Siedlungsentwicklung der Gemeinde Köniz soll in erster Priorität auf siedlungsinterne Baulandreserven konzentriert werden. Das Verdichtungspotenzial ist optimal zu nutzen. In den Interventionsgebieten Siedlung sollen deshalb optimale Entwicklungsvoraussetzungen geschaffen werden, indem die zukünftige bauliche Entwicklung auf spezifische Entwicklungs- und Gestaltungsziele ausgerichtet werden. Öffentliche Räume und Gebiete mit hohem Umstrukturierungsbedarf sollen durch gezielte Massnahmen aufgewertet werden.

---

### Umsetzung

---

In den bezeichneten Interventionsgebieten Siedlung sind spezifische Entwicklungskonzepte zu erarbeiten (siehe Massnahmenblätter). Die Umsetzung erfolgt je nach Interventionsbedarf und Priorität im Rahmen der Zonenplanrevision oder im Rahmen von massgeschneiderten Verfahren. Die Gemeinde Köniz initiiert die Massnahmen in Absprachen mit den Grundeigentümern und unterstützt die Umsetzung mit planungsrechtlichen und bodenpolitischen Massnahmen sowie mit aktiver Unterstützung und Beratung.

---

### Abhängigkeit

---

- Siehe auch RET S9 „Siedlungsentwicklung nach Innen“
  - Die gebietsspezifischen Abhängigkeiten sind in den Massnahmenblättern festgehalten.
- 

### Grundlagen

### Hinweise Erläuterungsteil.

- Gemeinde Köniz (2012): Konzept Teilgebiet Köniz/Liebefeld und Teilgebiet Wangental.
- Gebietsspezifische Planungen und Analysen.

Kap. 3.3, 3.4, 3.6

## Übersicht S3 Interventionsgebiete Siedlung

(Bearbeitungsstand: 19. Juni 2013)

	Inter- vention	Abstimmungs- bedarf
<b>S3-01-01</b> Wabern, Nesslerenweg / METAS	UZ	gering
<b>S3-01-02</b> Wabern, Tankstelle Kleinwabern	B/A	hoch
<i>S3-01-03</i> Wabern, Nesslerenweg	B/A	umgesetzt
<i>S3-01-05</i> Wabern, Grünaustrasse/Quellenweg	UZ	gering
<b>S3-02-01</b> Wabern, Station	A	gering
<b>S3-02-02</b> Wabern, UeO Morillongut	UeO	gering
<i>S3-03-01</i> Spiegel, Gebiete mit Bauklasse I	AZ	<b>hoch</b>
<i>S3-03-02</i> Spiegel, Chaumontweg/Grünenboden	EZ	hoch
<i>S3-03-03</i> Spiegel, Steingrubenweg/Hölzliacher (Wohnen)	EZ	hoch
<i>S3-03-04</i> Spiegel, Steingrubenweg/Hölzliacher (ZöN)	EZ	hoch
<i>S3-03-05</i> Spiegel, ZSF 5/67, Familiengärten Talbrännli	UZ	hoch
<b>S3-04-01</b> Liebefeld, Gebiete mit charakteristischer Einzelbauweise	B/E	hoch
<b>S3-04-02</b> Liebefeld, Quartierzentrum Liebefeld	B/A/W	mittel
<b>S3-04-03</b> Liebefeld, Carba Nord	B/A	gering
<b>S3-04-04</b> Liebefeld, Waldegg	B/A	gering
<b>S3-04-05</b> Liebefeld, Gebiet Könizstrasse/Buchenweg	B/A	gering
<b>S3-04-06</b> Liebefeld, Bereich S-Bahnhaltestelle Liebefeld	A	gering
<b>S3-04-07</b> Liebefeld, ESP Bundesarbeitsplätze 2	A	mittel
<b>S3-04-08</b> Liebefeld, Überbauung Schwarzenburgstrasse Süd	B/A	gering
<i>S3-05-01</i> Köniz, Dreispitz [MB erledigt]	A	umgesetzt
<b>S3-05-02</b> Köniz, Bereich Brühlplatz	B/A	mittel
<b>S3-05-03</b> Köniz, Areal Station Köniz	B/A	mittel
<b>S3-05-04</b> Köniz, Bereich Wiesenstrasse/Schwarzenburgstrasse	B/A	mittel
<b>S3-05-05</b> Köniz, Bereich Sägestrasse	A	mittel
<b>S3-05-06</b> Köniz, Buchsee	A/AW	mittel
<b>S3-05-07</b> Köniz, Rappentöri	A	gering
<i>S3-05-08</i> Köniz, Schlossareal [MB erledigt]	A	umgesetzt

**Übersicht S3 Interventionsgebiete Siedlung**

(Bearbeitungsstand: 19. Juni 2013)

	<b>Inter- vention</b>	<b>Abstimmungs- bedarf</b>
S3-05-10 Köniz, Eldorado	A	hoch
S3-06-01 Niederwangen, Ried (ESP Wohnen 2009) [MB erledigt]	FS	umgesetzt
<b>S3-07-01</b> Niederwangen, Juch/Hallmatt - Rehhag	AU	mittel
S3-07-02 Niederwangen, Riedacker	AU/UZ	mittel
<b>S3-07-03</b> Niederwangen, Zentrum u. ÖV-Haltestelle Wangenbrüggli	A	gering
S3-07-04 Niederwangen, Ried (Stöcklimatt)	AU	hoch
S3-08-01 Schliern, Bachtele	EZ/UZ	hoch
S3-09-01 Schwanden, Schufle	EZ	hoch
S3-10-01 Moos, Büschiweid	EZ	hoch
<b>S3-12-01</b> Oberwangen, Kesslergrube Oberwangen	A/UZ	hoch
S3-12-02 Oberwangen, Station	UZ/G	hoch
S3-14-01 Schlatt	EZ	hoch
<b>S3-14-02</b> Schlatt, Spezialzone für Holzschnitzel	UZ	gering
S3-15-01 Gasel	EZ	hoch
S3-18-01 Halen, Liebewilstrasse	UZ/AU	hoch
S3-18-02 Halen, Freiburgstrasse	UZ	hoch
S3-19-01 Oberscherli, Dorf	EZ	hoch
S3-19-02 Oberscherli, Gebiete mit Bauklasse I	AZ	hoch
S3-20-01 Niederscherli, Sagi/Thaufeld	E/AU/UZ	hoch
S3-20-02 Niederscherli, Gebiete mit Bauklasse I	AZ	hoch
S3-21-01 Oberried, Weiler	EZ	hoch
<b>S3-21-02</b> Oberried, Bikepark	FS	mittel
<b>S3-22-01</b> Thörishaus, Campus Crucell Grafenried	A	gering
S3-22-02 Thörishaus, Zentrum und S-Bahnstation		
Thörishaus Dorf [MB erledigt]	A	umgesetzt
S3-22-03 Sensematt	A	hoch
S3-23-01 Mittelhäusern, Dorf	EZ	hoch
S3-23-02 Mittelhäusern, Schwarzenburgstrasse Nord	EZ	gering
S3-23-03 Mittelhäusern, Schwarzenburgstrasse Süd	UZ	hoch

*Abkürzungen:*

<i>A</i>	<i>Arealentwicklung</i>
<i>AW</i>	<i>Aufwertung</i>
<i>AZ</i>	<i>Überprüfung Aufzoning</i>
<i>AU</i>	<i>Überprüfung Auszoning</i>
<i>B</i>	<i>Verdichtung</i>
<i>E</i>	<i>Erhalt</i>
<i>EZ</i>	<i>Überprüfung Einzoning</i>
<i>FS</i>	<i>Planungsrechtliche Festsetzung</i>
<i>UZ</i>	<i>Überprüfung Umzoning</i>
<i>G</i>	<i>Grundnutzungszone</i>
<i>UeO</i>	<i>Überprüfung Überbauungsordnung</i>

*Abstimmungsbedarf:*

*Beim Abstimmungsbedarf handelt es sich um eine grobe Einschätzung zum angegebenen Bearbeitungsstand.*

*hoch: Für die Umsetzung der Gebiete bestehen Vorbehalte, welche zunächst geklärt werden müssen.*

*mittel: Für die Umsetzung der Gebiete sind noch nicht alle Sachverhalte abschliessend klar.*

*gering: Zur Umsetzung der Gebiete wurden die relevanten Sachverhalte geklärt.*

*umgesetzt: Die Planungen für die Gebiete sind bereits umgesetzt.*

**S3-01-xx:** *Massnahmenblatt vorhanden*

**S3-01-xx:** *Kein Massnahmenblatt*

---

## Zentrenstruktur

S4

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

Mit einer hierarchisch aufgebauten Zentrenstruktur soll die stufengerechte Versorgung der Bevölkerung mit Dienstleistungen sichergestellt und die Identität der einzelnen Ortsteile gestärkt werden. Die Zentrenstruktur orientiert sich an den bestehenden Identitäten und Qualitäten sowie an den zukünftigen Potenzialen und beinhaltet die folgenden, im REP bezeichneten Kategorien von Zentren:

- **Gemeindezentrum:** Das Gemeindezentrum ist Versorgungs-, Kultur- und Verwaltungszentrum der Gemeinde Köniz. Es ist ein wichtiges Subzentrum der Agglomeration Bern mit eigener Identität und einem bedeutenden regionalen Einzugsgebiet.
- **Ortsteilzentren** sind Identitäts- und Versorgungsmittelpunkte für Ortsteile oder Quartiere mit i.d.R. mehr als 2'000 Bewohnerinnen und Bewohnern. Ortsteilzentren verfügen über ein gutes Angebot zur Deckung des täglichen und wöchentlichen Bedarfs und weisen eine Grundversorgung an öffentlichen Dienstleistungen (Bank/Bankomat, Post) und des Gastgewerbes auf. Ortsteilzentren verfügen i.d.R. über Schulangebote der Unter- und Oberstufe.
- **Versorgungsstützpunkte** stellen für die lokale Bevölkerung abseits der Ortsteilzentren und im ländlichen Raum eine Grundversorgung sicher und sind wichtige Bestandteile der örtlichen Quartier- und Dorfidentität. Versorgungsstützpunkte verfügen über ein ausreichendes Angebot zur Deckung des täglichen Bedarfs und bieten im i.d.R. Zugang zu Post und/oder Bankomat. Sie verfügen i.d.R. über ein Schulangebot der Unterstufe.

---

### Zielsetzung

Die Zentren unterschiedlicher Stufe sollen als **Orte der Identität** und der Begegnung gepflegt und aufgewertet werden. Diese Orte sollen für kulturelle, bildende, kirchliche, politische und gesellschaftliche Veranstaltungen und Anlässe erhalten bleiben und gefördert werden.

In den Zentren ist eine **funktionale Mischung** mit Wohn-, Arbeits- und Versorgungsnutzungen anzustreben. Insbesondere das Gemeindezentrum ist als Wohn- und Arbeits- und Versorgungsschwerpunkt der Gemeinde Köniz zu stärken.

In den Zentren sind eine hohe Aufenthaltsqualität, Attraktivität und Sicherheit im **öffentlichen Raum** anzustreben.

Es werden eine optimale **Erreichbarkeit** von Zentren und Versorgungsstützpunkten mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr sowie die Funktionalität für den MIV angestrebt. Mit dem Ausbau des ÖV-Angebots, namentlich den angestrebten Qualitätssteigerungen mit S-Bahn und Tram, wird die Standortgunst vom Gemeindezentrum, von den Ortsteilzentren sowie einiger Versorgungsstützpunkte verbessert. Für das Gemeindezentrum ist die ÖV-Gütekategorie B, für die Ortsteilzentren Klasse C anzustreben.

Es ist eine gute **Vernetzung** mit dem ÖV zwischen Ortsteilzentren und dem Gemeindezentrum sicherzustellen. Die Versorgungsstützpunkte sind ebenfalls mit dem ÖV ausreichend an das nächstgelegene Ortsteilzentrum und/oder an das Gemeindezentrum anzubinden.

---

## Umsetzung

---

In den Zentren sind **Rahmenbedingungen** für die Erhaltung und den bedarfsweisen Ausbau der zentralörtlichen Funktionen zu schaffen (zentrumbildende Dienstleistungen, Versorgungs-, Wohn- und Arbeitsplatzangebote, gesellschaftliche und kulturelle Angebote). Mit Massnahmen zur Förderung der Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität ist die Attraktivität der Zentrumsbereiche weiter zu steigern.

Versorgungskonzepte und Standortentscheide für **öffentliche Einrichtungen** sind auf die Zielsetzungen der Zentrenstruktur auszurichten.

Die Gemeinde ist bestrebt, Investitionsentscheide der öffentlichen Hand soweit als möglich auf **Standortentscheide** der Investoren abzustimmen.

Die Gemeinde legt in der Nutzungsplanung und bei der Projektierung öffentlicher Räume geeignete Rahmenbedingungen fest, um bestehende Defizite beheben und Qualitäten weiter stärken zu können (qualitätssichernde Verfahren).

---

## Abhängigkeit

---

- Die Massnahmen im Bereich Verkehr sind auf die Ziele der Zentrenstruktur abzustimmen.
- Die gebietsspezifischen Abhängigkeiten sind in den Massnahmenblättern festgehalten.

---

## Grundlagen

## Hinweise Erläuterungsteil:

---

- Gemeinde Köniz (2012): Konzept Teilgebiet Köniz/Liebefeld und Teilgebiet Wangental.
- Gebietsspezifische Planungen und Analysen.

**Kap. 3.2**

Übersicht S4 Zentrenstruktur (Bearbeitungsstand: 17. April 2012)								
Nr.	Gebiet	Bevölkerungs- potenzial (Einzonungs- biet)	ÖV-Güteklasse	Detailhandel	Dienstleistungen	Gastronomie	Schulstandort	Kindergarten
<b>Gemeindezentrum</b>								
S4.01	Zentrum Köniz	> 5'000	B	✓	✓	✓	P/SI	✓
<b>Ortsteilzentrum</b>								
S4.02	Liebfeld Steinhölzli	> 5'000	B	✓	✓	✓	P/SI/SII	✓
S4.03	Wabern	3'000 - 5'000	B	✓	✓	✓	P/SI	✓
S4.04	Schliern	3'000 - 5'000	B	✓	(✓)	✓	P	✓
S4.05	Spiegel	2'000 - 3'000	B	✓	✓	✓	P/SI	✓
S4.06	Niederwangen	2'000 - 3'000	C	✓	✓	(✓)	P/SI	✓
S4.07	Niederscherli	2'000 - 3'000	C	✓	✓	(✓)	P/SI	✓
S4.08	Thörishaus	2'000 - 3'000 zusammen mit Teil in Gemeinde Neueneegg	C	✓	✓	(✓)	P/S	✓
S4.09	Klein-Wabern	500 - 1'000	C	✓	✓	✓	im Wirkungs- bereich Wabern	✓
<b>Versorgungsstützpunkt</b>								
S4.10	Liebfeld Zentrum	im Wirkungsbereich Ortsteilzentrum Steinhölzli*	B	(✓)	✓	✓	--	✓
S4.11	Liebfeld Neuhausplatz	im Wirkungsbereich Gemeindezentrum*	B	✓	✓	✓	--	✓
S4.12	Oberwangen	1'000 - 2'000	C	(✓)	✓	✓	P	✓
S4.13	Gasel	500 - 1'000	C	(✓)	✓	✓	--	✓
S4.14	Mittelhäusern	500 - 1'000	C	(✓)	--	(✓)	P	✓
S4.15	Oberscherli	500 - 1'000	E/F	(✓)	--	(✓)	P	✓

Legende:

- ✓ Angebot angemessen bis gut
- (✓) Angebot minimal
- Kein Angebot
- Handlungsbedarf

- P Primarstufe
- S Sekundarstufe
- SI Sekundarstufe I
- SII Sekundarstufe II



---

## Einkaufsstandorte von regionaler Bedeutung

---

S5

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

---

Die Gemeinde Köniz weist folgende Einkaufsstandorte von regionaler Bedeutung auf:

- **Köniz Zentrum:**  
Angebot an Gütern und Dienstleistungen des täglichen und wöchentlichen Bedarfs (Einzugsgebiet bis Schwarzenburg und Längenberg).
- **Kleinwabern:**  
Angebot an Gütern und Dienstleistungen des täglichen und wöchentlichen Bedarfs (Einzugsgebiet bis Kehrsatz und Längenberg).
- **Juch/Hallmatt Niederwangen:**  
Dienstleistungs-, Verkaufs- und Freizeitnutzungen (regionales Einzugsgebiet).

---

### Zielsetzung

---

An den Einkaufsstandorten von regionaler Bedeutung ist ein massvoller Ausbau der Einkaufsnutzung zu ermöglichen. Dabei müssen eine siedlungs- und umweltverträgliche Verkehrsabwicklung gewährleistet und die Kapazitätsgrenzen des Strassennetzes berücksichtigt werden. Insbesondere sollen die Einkaufsnutzungen auch für den Langsamverkehr optimal erschlossen sein. Im Falle eines massvollen Ausbaus der Einkaufsnutzungen sind die benachbarten Ortsteil- oder Versorgungszentren in die Strategie mit einzubeziehen sowie die Auswirkungen darzulegen und zu minimieren. Die bauliche Entwicklung soll einen Beitrag zu den ortsspezifischen Zielsetzungen leisten. Zusätzliche Einkaufsstandorte von regionaler Bedeutung sind in der Gemeinde Köniz nicht erwünscht.

---

### Umsetzung

---

An den Einkaufsstandorten von regionaler Bedeutung sind die verkehrlichen Rahmenbedingungen verbindlich festzulegen und ggf. zu aktualisieren: Am Standort Juch/Hallmatt gelten die Vorgaben des Fahrtenmodells (viV-Standort), am Standort Zentrum Köniz die Bestimmungen der entsprechenden Massnahmenblätter. In Kleinwabern sind die verkehrlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der möglichen Siedlungserweiterungen festzulegen. Mit gezielten Nutzungsbestimmungen ist die Einhaltung der Ziele zu gewährleisten.

---

### Abhängigkeit

---

- Die Siedlungsentwicklung (RET S1, RET S2) bestimmt massgebend die zukünftigen Kundenpotenziale der Einkaufszentren.
- Die Ziele zur Zentrenstruktur sind zu berücksichtigen (RET S4).
- Die Massnahmen im Bereich Verkehr sollen eine verträgliche Bewältigung des Verkehrs ermöglichen und die Erschliessung des regionalen Einzugsgebietes sicherstellen.
- Die gebietsspezifischen Abhängigkeiten sind in den Massnahmenblättern festgehalten.

---

### Grundlagen

### Hinweise Erläuterungsteil:

- RKBM (2012): Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK.
- Verein Region Bern (2003): Reg. Richtplan Teil 1, Verkehrsintensive Vorhaben (VIV).
- Gemeinde Köniz (2012): Konzept Teilgebiet Köniz/Liebefeld.
- Gebietsspezifische Planungen und Analysen (UeO Juch Hallmatt).

Kap. 3.2

---

## Raumprägende Grünstrukturen

---

S6

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

---

Als raumprägende Grünstrukturen werden Grün- und Freiräume bezeichnet, welche für die Gliederung des Siedlungsgebiets als bestimmend wirken und in ihrer Gesamtheit unverzichtbar sind.

Die dargestellten raumprägenden Grünstrukturen haben den Koordinationsstand Zwischenergebnis.

---

### Zielsetzung

---

Die raumprägenden Grünstrukturen

- gliedern den Siedlungsraum und sichern dessen Durchgrünung;
- sichern Freiräume für die Erholung innerhalb und angrenzend an die Siedlungen;
- erhöhen die landschaftsästhetischen und ökologischen Qualitäten im Siedlungsgebiet und in Siedlungsnähe;
- schaffen Identitätspunkte innerhalb der Siedlung oder deren Umfeld.

---

### Umsetzung

---

Unter die raumprägenden Grünstrukturen fallen sowohl öffentliche wie private Aussenräume. Mit Massnahmen zur gestalterischen und ökologischen Aufwertung soll die Zugänglichkeit in öffentliche Bereiche und die Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet gezielt verbessert werden.

Raumprägende Grünstrukturen umfassen auch private Landwirtschaftsflächen und waldrandnahe Gebiete. Zwecks Erhöhung der siedlungsökologischen Qualitäten sind Synergien mit der Richtplanung ökologische Vernetzung (RÖV) zu schaffen.

In einem behördenverbindlichen Konzept legt die Gemeinde Grundsätze und Anforderungen sowie die nötigen Massnahmen für die einzelnen raumprägenden Grünstrukturen fest. Diese berücksichtigen auch allfällige Auflagen zur landwirtschaftlichen Bewirtschaftung in Siedlungsnähe.

---

### Abhängigkeit

---

- Die Massnahmen zur Siedlungsentwicklung (RET S1, RET S2, RET S3) sind mit den Zielen und den Massnahmen zur Aufwertung raumprägender Grünstrukturen abzustimmen.
- Mit dem Richtplan ökologische Vernetzung (RÖV) sind Synergien anzustreben.
- Die raumprägenden Grünstrukturen sollen die Zielsetzungen des Grünen Bandes (RET N4) unterstützen.
- Die raumprägenden Grünstrukturen sind mit der Region (RGSK) soweit möglich abgestimmt. Allfällige Anpassungen erfolgen im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2. Generation.

---

### Grundlagen

### Hinweise Erläuterungsteil:

- Bestehende Grünzonen und Freihaltebereiche (ZöN, ZSF).
- Gemeinde Köniz (1993): Schutzplan.
- Gemeinde Köniz (2005): Richtplan ökologische Vernetzung.
- Gebietsspezifische Planungen und Analysen.
- Gemeinde Köniz (2012): Konzept Teilgebiet Köniz/Liebefeld und Teilgebiet Wangental.
- Gemeinde Köniz (2010): Langsamverkehrskonzept.

Kap. 3.8, 3.9

---

## Langfristige Siedlungsbegrenzung

---

**S7**

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

---

Die langfristigen Siedlungsbegrenzungen legen die Siedlungsgrenzen über den Planungshorizont des RP REGG hinaus fest (2030). Die Siedlungsbegrenzungen dienen der grossräumigen Gliederung der Siedlungsgebiete, der Landschaftsräume und der Gestaltung der Siedlungsränder. Die dargestellten Siedlungsbegrenzungen haben den Koordinationsstand Zwischenergebnis.

---

### Zielsetzung

---

Die Siedlungsbegrenzungen sichern langfristig über den Planungshorizont 2030 hinaus,

- die maximale Ausdehnung der Siedlung;
- die Freiräume für die Erholung in Siedlungsnähe;
- die Umweltqualität in Siedlungsnähe;
- die Vernetzungskorridore für Tiere und Pflanzen;
- die Kulturlandflächen;
- die Identität der verschiedenen Ortsteile.

---

### Umsetzung

---

Zukünftige Einzonungen müssen die langfristigen Siedlungsbegrenzungen respektieren und sind innerhalb dieser vorzunehmen.

Bestehende gut einsehbare und den Landschaftsraum prägende Siedlungsbegrenzungen sind zu erhalten, hinsichtlich ihrer gestalterischen und ökologischen Qualitäten zu überprüfen. Eine Aufwertung ist nach gebietsspezifisch festzulegenden Prioritäten in Angriff zu nehmen.

Bei neuen Siedlungsrändern ist eine hohe Qualität in den Planungsinstrumenten von Beginn weg mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen. Für Bauten am Siedlungsrand sind im Baureglement Vorschriften zu formulieren.

Nach Möglichkeit ist entlang von Siedlungsrändern, insbesondere entlang von Wohnzonen, in der Landwirtschaftszone oder bei Neubebauungen innerhalb der Bauzone ein durchgehender Bereich zur gestalterischen ökologischen Aufwertung zu sichern.

Die wichtigen Siedlungsbegrenzungen sind auf regionaler Ebene stufengerecht mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) abzustimmen.

Die Gemeinde erarbeitet ein Merkblatt zur Gestaltung der Siedlungsränder zur Sensibilisierung von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie Bauwilligen.

---

### Abhängigkeit

---

- Besondere Aufmerksamkeit gilt der Ausgestaltung neuer Siedlungsränder bei der baulichen Realisierung von Baulandreserven (RET S1), Siedlungserweiterungsgebieten (RET S2) und Interventionsgebieten Siedlung (RET S3).
- Massnahmen aus den Richtplänen Verkehr und Energie sind gestalterisch sorgfältig auf die Gestaltung der Siedlungsränder abzustimmen.
- Die Siedlungsbegrenzungen sind mit der Region (RGSK 2. Generation) soweit möglich abgestimmt. Allfällige Anpassungen erfolgen aufgrund des RGSK 2. Generation.

---

## Grundlagen

## Hinweise Erläuterungsteil:

- Prioritäre Wohnschwerpunkte/Arbeitsschwerpunkte (RET S1), Siedlungserweiterungsgebiete (RET S2), Interventionsgebiete Siedlung (RET S3). **Kap. 3.8**
- Gemeinde Köniz (1993): Schutzplan.
- Gemeinde Köniz (2005): Richtplan ökologische Vernetzung.
- Gemeinde Köniz (2012): Konzept Teilgebiet Köniz/Liebefeld und Teilgebiet Wangental.

---

## Gestaltung Wangental / Autobahnüberdachung

---

S8

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

---

Betrachtungsraum ist das ganze Wangental. Im Fokus steht die Qualität der Siedlung, Bebauung und Raumgestaltung aus folgenden Gründen:

Während der vorletzten Ortsplanungsrevision um 1970 wurde praktisch das ganze Wangental als Bauzone ausgeschieden. Aufgrund der günstigen Lagequalitäten wurden primär die Flächen für gewerbliche und industrielle Zwecke überbaut. Hernach und im Zuge der Ortsplanungsrevision 1994 erfolgte eine wesentliche Reduktion praktisch sämtlicher Nutzungszonen. Das heutige Siedlungsbild lässt jedoch Festlegungen der früheren Planung erkennen, welche heute aber als „Zersiedelung“ etlicher Teile des Wangentals wahrgenommen werden. Diese Siedlungsstruktur ist jedoch gebaut und auf Grund der Besitzstandsgarantie bestehender Bauten praktisch irreversibel.

Dazu kommt, dass das Wangental von übergeordneten Verkehrsträgern zerschnitten wird - mit entsprechenden Emissionen. Zudem bewirkt das Verkehrsband, dass die Verbindungen zwischen den Talseiten für Mensch und Tier auf wenige Brücken oder gar Unterführungen eingeschränkt sind. Nicht selten lässt zudem die Gestaltung der Bauten und Anlagen zu wünschen übrig. All dies geht zwangsläufig zu Lasten der Wohn- und Lebensqualität im Wangental.

Es stellt sich die Frage ob und wie die skizzierte Entwicklung aufgehalten und die Situation sukzessive verbessert werden kann.

---

### Zielsetzung

---

Das Wangental soll in den Wohn-, Arbeits- und Naherholungsgebieten eine gute Lebensqualität und Gestaltung aufweisen bzw. verbessert werden.

Diesbezügliche Defizite sollen, ausgehend von einer gesamthaften Betrachtung und Planung, sukzessive gemildert und wo möglich ganz durch attraktivere Arten und Formen ersetzt werden.

Im Sinne einer haushälterischen Raumnutzung soll eine Mehrfachnutzung des Autobahnraumes geprüft werden.

---

### Umsetzung

---

Zunächst soll geklärt werden, ob mit gestalterischen und planerischen Mitteln effektiv eine Verbesserung erreicht werden könnte.

Wenn ja - soll für das Wangental oder mindestens ausgewählte Bereiche ein Richtplan erarbeitet werden,

- mit Bezeichnung und Beschrieb aufwertungsfähiger, öffentlicher, halböffentlicher aber auch privater Siedlungsräume und Orte,
- mit Empfehlungen und Hinweisen zur Art und Weise der Aufwertung und Identitätsbildung,
- insbesondere bei potentiellen Veränderungsgebieten an vielbegangenen, -befahrenen Lagen.

Im Zusammenhang mit der Zentrumsplanung Wangenbrüggli ist eine Überdeckung/Überbauung der Autobahn mindestens als Option offen zu halten.

Soweit sich auch weitere Autobahnabschnitte für eine Mehrfachnutzung als geeignet erweisen sollten, sollen die jeweiligen Promotoren mit der Aufgeschlossenheit der Planungs- und Baubehörde Köniz rechnen können. Dies sowohl im Bezug auf die öffentliche Diskussion als auch in raumplanerischen Belangen und soweit Bewilligungen der kommunalen Instanzen dafür erforderlich sind. Zuständig für die Bewilligung einer Überdachung resp. Überbauung ist das ASTRA.

---

## Abhängigkeit

---

- Bestehendes Verkehrsnetz.
- Bestehende Nutzungsplanung und Bebauung.
- Bestehende Eigentumsverhältnisse.
- Zuständigkeiten für Autobahnüberdeckungen.

---

## Grundlagen

## Hinweise Erläuterungsteil:

---

- Konsolidierte visuelle Einschätzung.
- Gemeinde Köniz (2013): Raumentwicklungsplan.
- Gemeinde Köniz (2005): Richtplan ökologische Vernetzung.

## Siedlungsentwicklung nach Innen

S9

Stand: 23. Oktober 2013

### Definition

Die Siedlungsentwicklung der Gemeinde Köniz soll in erster Priorität auf bestehende Baulandreserven und eine verträgliche innere Entwicklung konzentriert werden. Nebst den prioritären Wohn- und Arbeitsschwerpunkten werden im REP die Areale bezeichnet, welche sich für eine Siedlungsentwicklung nach Innen besonders eignen.

### Zielsetzung

Mit den im REP bezeichneten Arealen ‚Innere Verdichtung‘ werden 10 % der angestrebten Bevölkerungsentwicklung gemäss Kap. 3.3 an städtebaulich und raumplanerisch zweckmässigen Standorten umgesetzt.

Grundsätzlich gilt für die innere Siedlungsentwicklung Qualität statt Quantität. Die Siedlungsentwicklung nach Innen erfolgt in sorgfältiger Abstimmung mit der betroffenen Bevölkerung, berücksichtigen die Orts- resp. Quartieridentität und steigern die Qualität des Aussenraums.

### Umsetzung

Für die im REP als geeignete Areale für ‚Innere Verdichtung‘ bezeichneten Gebiete werden bei Bedarf spezifische Massnahmenblätter ausgearbeitet, welche die Grundsätze der Zielsetzung berücksichtigen. Die Massnahmenblätter bilden die Grundlage zur planungsrechtlichen Umsetzung in der Nutzungsplanung.

Grundlage der Massnahmenblätter bilden massgeschneiderte Verdichtungskonzepte auf Basis von Quartieranalysen. Insbesondere legen die Konzepte das verträgliche Mass der baulichen Verdichtung sowie sinnvolle Massnahmen zur Aufwertung der Bebauungs-, Aussenraum- und Erschliessungsstruktur dar.

Zudem sind Möglichkeiten von kooperativen Verfahren (Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und Privaten) und neuen Trägerschaften (Kleininvestoren innerhalb klein strukturierter Gebiete) auszuloten.

### Abhängigkeit

- Bestehende Nutzungsplanung und Bebauung.
- Bestehendes Verkehrsnetz.
- Bestehende Eigentumsverhältnisse.

### Grundlagen

### Hinweise Erläuterungsteil:

- Gemeinde Köniz (1994): Baurechtliche Grundordnung.
- Gemeinde Köniz (2013): Raumentwicklungsplan, insb. Teilpläne Verkehr.
- Gemeinde Köniz (2012): Konzept Teilgebiet Köniz/Liebefeld und Teilgebiet Wangental.
- Gebietsspezifische Planungen und Analysen.
- Metron (2011): Themenheft 27. Dichtebox.

Kap. 3.3

## Übersicht S9 Geeignete Gebiete

(Bearbeitungsstand: 17. April 2012)

*Im Massnahmenblatt S3 sind Gebiete, welche verdichtet werden sollen, aufgeführt.*





---

## Gewässer

---

N1

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

---

Die Gewässer sind einerseits Teil des Erholungsraums für die Bevölkerung, andererseits Lebensräume für Tiere und Pflanzen und prägende Landschaftselemente. Bachläufe sind wichtige ökologische Vernetzungselemente. Sie gliedern und werten eine Landschaft auf und bilden teilweise auch ästhetisch wertvolle Siedlungsbegrenzungen. Verschiedene Bachabschnitte im Gemeindegebiet Köniz sind eingedolt oder ökologisch unbefriedigend ausgestaltet.

---

### Zielsetzung

---

Gewässer auf Gemeindegebiet sind hinsichtlich ihrer gewässerökologischen und landschaftsästhetischen Qualitäten zu überprüfen. Die umfassenden Funktionen der Gewässer sollen erhalten und aufgewertet werden. Natürliche oder naturnahe Gewässer müssen erhalten werden. Eingedolte Bäche sind gemäss den gesetzlichen Bestimmungen auszudolnen und attraktiv zu gestalten. Das ökologische Potenzial soll ausgeschöpft werden. Prioritär sind verschiedene Ausdolungen im Einzugsgebiet des Sulgen- und Gaselbachs.

---

### Umsetzung

---

Gewässerökologische Aufwertungen und Ausdolungen sollen primär dort erfolgen, wo der Nutzen für die Ökologie oder die Erholungssuchenden am Grössten ist und der Konflikt mit den bestehenden landwirtschaftlichen Nutzungen gering. Die entsprechenden Nachweise mit Interessenabwägung sind vorgängig zu erbringen. Die Umsetzung erfolgt anhand der vom Gemeinderat festzulegenden Prioritäten.

Gewässerraum und Gerinne sind naturnah zu gestalten und soweit als möglich der Eigendynamik der Gewässer zu überlassen. Die Ufervegetation bereits offener Gewässer soll im Hangbereich aus Hecken und Bäumen, in den Ebenen vermehrt aus Sumpfpflanzen, Hochstauden und Niederhecken bestehen. Besonders in den als Moos ausgewiesenen Gebieten sind die ökologischen Qualitäten durch geeignete Bewirtschaftung der Flächen zu erhalten und zu pflegen.

Mit GrundeigentümerInnen/PächterInnen sind Pflegevereinbarungen abzuschliessen.

Für den Gewässerunterhalt sind spezifische Vorschriften im Baureglement vorzusehen. Bei Bächen, deren Verläufe belastete Standorte tangieren, sind die gewässerschutzspezifischen Anforderungen und Auflagen besonders zu berücksichtigen.

Zwecks Strukturierung der Nutzungs- und Aufenthaltsbereiche, der Regelung der Zugangs- und Parkierungssituationen sind für die Hauptgewässer Aare, Sense/Schwarzwasser, Scherlibach, Sulgenbach spezifische Besucherlenkungskonzepte zu erarbeiten.

---

### Abhängigkeit

---

- Umsetzung Richtplan ökologische Vernetzung.
- Grünes Band (RET N4).
- Kataster belastete Standorte.

---

### Grundlagen

- Tiefbauamt des Kantons Bern (2012): Kantonales Gewässernetz GN5.
- Gemeinde Köniz (1993): Schutzplan.
- Gemeinde Köniz (2005): Richtplan ökologische Vernetzung.

---

### Hinweise Erläuterungsteil:

---

Kap. 3.8

**Übersicht N1 Gewässer**

(Bearbeitungsstand: 30. Juni 2013)

Nr.	Name	Gebiet
N1.01	Jennerhusbach	Köniztal
N1.02	Rossacherbach	Köniztal
N1.03	Trottebuelbach	Köniztal
N1.04	Plattebach Nord	Schliern
N1.06	Ulmizbergbach	Ulmizberg
N1.07	Sulgenbach	Oberulmiz
N1.08	Gaselbach	Niederulmiz
N1.09	Gaselbach	Schlattmatte
N1.10	Gaselbach	Büschigasse/Gaselmatte
N1.11	Gaselbach	Meried/Gaselmatte
N1.12	Gaselbach	Moos
N1.13	Liebewilbach	Wolfacher
N1.15	Geschneitbach	Farnere, südl. Niederscherli
N1.16	Riedhölzlibach (Buebebach)	Riedhölzli, Mittelhäusern
N1.18	Gäubach	Sensematt, Gäu
N1.19	Väterebach	Sensmatt, Vättere
N1.20	Herzwilbach	Herzwil, Stägmatt
N1.21	Herzwilbach	Herzwil, Stieremoos
N1.22	Settibuechbach/Moosbach	Moos
N1.23	Settibuechbach/Moosbach	Moos West
N1.24	Settibuechbach/Moosbach	Moos Süd
N1.26	Reinharderebach	Oberwangen, Reinhardere
N1.27	Reinharderebach	Oberwangen, Reinhardere Nord
N1.29	Stadtbach	Oberwangen, Arbeitszone
N1.30	Dorfbach im Leen	Leen, Köniz
N1.35	Bocklibach	Reinhardereholz
N1.36	Halebach (Haslibach)	Thörishaus

*Die Fliessgewässer sind im REPTeil Siedlung / Landschaft / Erholung dargestellt.*

---

## Schutzgebiete (Natur, Landschaft, Ortsbild)

---

N2

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

---

Landschaften, Lebensräume, Naturobjekte, sowie Ortsbilder und Kulturobjekte im Gemeindegebiet, die sich durch besondere Schönheit, Eigenart, geschichtlichen oder kulturellen Wert auszeichnen oder von ökologischer oder gesundheitlicher Bedeutung sind.

---

### Zielsetzung

---

Schützen und Pflegen der bedeutenden Landschaften, Lebensräume, Naturobjekte und Kulturobjekte.

Erhalten der Qualität der wertvollen Ortsbilder sowie Erneuern und Gestalten der Bauten, Aussenräume sowie des Ortsbildes als Ganzes unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Bedingungen.

---

### Umsetzung

---

Baurechtliche Grundordnung sowie besondere baurechtliche Ordnungen:

- Erstellen eines Landschaftsinventars.
- Überprüfen der bestehenden Schutzperimeter/-objekte.
- Durchführen einer Interessenabwägung zwischen Schutzinteressen und anderen raumwirksamen Tätigkeiten (u.a. langfristige Siedlungsbegrenzungen, Infrastrukturvorhaben) und Interessen (Wohnen, Arbeiten, Erholen/Freizeit, Land- und Forstwirtschaft).
- Festlegen der kommunalen Schutzperimeter und -objekte.

---

### Abhängigkeit

---

- Siedlungserweiterungsgebiete (RET S2).
- Interventionsgebiete Siedlung (RET S3).
- Interessen aufgrund der Zentrenstruktur (RET S4).
- Interventionsräume Landschaft (RET N3).
- Grünes Band (RET N4).
- Kantonale Wildschutzgebiete sowie Wildkorridore.

---

### Grundlagen

### Hinweise Erläuterungsteil:

- Denkmalpflege des Kantons Bern (2013): Bauinventar Gemeinde Köniz (Entwurf).
- Eidgenössisches Departement des Inneren (1989/2000): Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS.
- Gemeinde Köniz (1993): Schutzplan.
- Gemeinde Köniz (2005): Richtplan ökologische Vernetzung.
- AGR Kanton Bern (2006): Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK).

Kap. 3.2, 3.6, 3.8

---

## Interventionsräume Landschaft

---

N3

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

---

Der REP bezeichnet funktional abgegrenzte Landschaftsräume, sog. „Interventionsräume Landschaft“, zur differenzierten Festlegung von Zielen, Strategien und Massnahmen in den Bereichen Landschaft, Ökologie und Erholung.

---

### Zielsetzung

---

Folgende Ziele werden festgelegt:

- Erhalten, Aufwerten und Schaffen identitätsbildender Merkmale.
- Erhalten und Aufwerten der Qualitäten der bestehenden Baukultur und Siedlungsformen.
- Erhalten und Aufwerten landschaftsästhetischer und ökologischer Qualitäten.
- Sicherstellen der Entwicklungsspielräume für die Landwirtschaft.
- Sicherstellen und Aufwerten der Netzstruktur in die Erholungsräume (inkl. Zugänge).
- Aufwerten der Netzstruktur des Langsamverkehrs.
- Definieren der Nutzungsschwerpunkte und Nutzungsintensität.
- Definieren der Leitplanken für die Revision der Nutzungsplanung.
- Definieren der Leitplanken für Interessenabwägungen bei Zielkonflikten von raumwirksamen Entwicklungen.

Im REP werden insgesamt **12 Interventionsräume Landschaft** festgelegt, deren Nutzungsschwerpunkte sich wie folgt unterscheiden: Siedlung und Verkehr (S+V), Landwirtschaft / Naherholung (L), Erholung + Freizeit (E+F), Natur (N), Waldwirtschaft (W).

---

### Umsetzung

---

Die räumlich festgelegten **Interventionsräume Landschaft** bilden die Grundlage für die Festlegung teilraumspezifischer Entwicklungsziele, Strategien und Massnahmen. Die Umsetzung der Massnahmen wird entsprechend der zeitlichen und inhaltlichen Prioritätensetzung der Gemeinde vorgenommen. Die gebiets-spezifischen Schritte sind in den Massnahmenblättern festgehalten.

---

### Abhängigkeit

---

- Abstimmung der Massnahmen mit den Festlegungen zur Siedlung (RET S2, RET S3, RET S6, RET S7) sowie Natur/Landschaft/Naherholung (RET N1, RET N2, RET N4, RET N5).
- Berücksichtigung planungsrechtlicher Spielräume und politische Ziele der Gemeinde Köniz zu Intensivlandwirtschaftszonen.
- Anstreben von Synergien mit dem Richtplan ökologische Vernetzung (RÖV), dem regionalen Waldplan Bern und dem regionalen Richtplan Naherholung und Landschaft.

## Grundlagen

- Gemeinde Köniz (1993): Schutzplan.
- Gemeinde Köniz (2007): Raumentwicklungskonzept.
- Gemeinde Köniz (2006): Ortsplanungsbericht OBP 06.
- Gemeinde Köniz (1993): Richtplan extensive Naherholung.
- Gemeinde Köniz (2005): Richtplan ökologische Vernetzung.
- Gemeinde Köniz (2005): Unterlagen Workshop Intensivlandwirtschaftszone.
- VRB (2004): Regionaler Richtplan Naherholung und Landschaft.
- Amt für Wald des Kantons Bern (2003): Regionaler Waldplan Bern 2003 – 2017.
- AGR Kanton Bern (2006): Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK).

## Hinweise Erläuterungsteil:

Kap. 3.8

### Übersicht N3 Interventionsräume Landschaft

(Bearbeitungsstand: 30. Juni 2013)

Nr.	Gebiet	Nutzungsschwerpunkt
N3-01	Niederwangen - Oberwangen - Thörishaus	S+V
N3-02	Wabern - Köniz - Gasel - Niederscherli - Mittelhäusern	S+V
N3-03	Könizbergwald*	W, E+F
N3-04	Gurten*	E+F, (W)
N3-05	Aareraum	N, E+F
N3-06	Grünes Band	L, E+F
N3-07	Forst	W, N, E+F
N3-08	Plateau Herzwil - Liebewil - Mengestorf	L, N, (W)
N3-09	Ulmizberg - Schwarzwasser	L, N, W
N3-10	Scherligraben	N
N3-11	Mittelhäusern	L
N3-12	Schwarzwasser und Sense	N, E+F

\* Verweis auf regionalen Waldplan.

Abkürzungen:

S+V Siedlung und Verkehr  
L Landwirtschaft / Naherholung  
E+F Erholung + Freizeit  
N Natur  
W Waldwirtschaft

N3-xx: Massnahmenblatt vorhanden

N3-xx: Kein Massnahmenblatt

---

## Grünes Band

N4

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

Das grüne Band ist Sinnbild eines multifunktionalen Raums mit Fokus auf naturnahe Naherholung und Freizeitnutzung im Übergang zwischen dem dichten, urban geprägten Siedlungskörper der Stadt und Agglomeration Bern und dem angrenzenden ländlichen Gebiet mit ausgeprägter landwirtschaftlicher Nutzung. Es ist Teil eines regionalen Grünraumsystems, welches sich als Abfolge von Erlebnisräumen von der Aare zwischen Belpmoos und Eichholz bis zur Aare am Wohlensee bei Frauenkappelen erstreckt. Obwohl von Frei- und Grünraumstrukturen geprägt, weist es in der Überlagerung zur Siedlungs- und Verkehrsstruktur verschiedentlich auch urbane Sequenzen auf (Wabern/Kehrsatz, Könz, Niederwangen). Ökologische und siedlungsökologische Qualitäten sind Bestandteile des grünen Bandes. Das grüne Band rückt Qualitäten von Landschaftsräumen in das Bewusstsein der Bevölkerung. Es ist damit auch ein gesellschaftliches Gefäss und Entwicklungsinstrument zur Verbindung der städtischen und ländlichen Bevölkerung. Mit der Festlegung des Grünen Bandes wird der funktionalen und gesellschaftlichen Bedeutung dieses Raumes als wichtiges Naherholungsgebiet für die unmittelbar angrenzenden Siedlungsgebiete und als Nahtstelle zwischen Landwirtschafts- und Siedlungsgebiet Rechnung getragen.

---

### Zielsetzung

Für das Grüne Band werden folgende Ziele festgelegt:

- Langfristiges Sichern und Weiterentwickeln des grünen Bands als regional bedeutsamer Landschafts-, Erlebnis- und Kulturraum.
- Schaffen von Naherholungsqualitäten mit hohen Erlebniswerten und entsprechender Raumausstattung.
- Sichern und Entwickeln der Landschaftsqualitäten zusammen mit der Landwirtschaft.
- Gezieltes Verbessern der Zugänglichkeiten und der Vernetzung der einzelnen Teilräume des Grünen Bands für den Langsamverkehr.
- Abstimmen überkommunaler Planungen und Umsetzungsprogramme auf regionaler Ebene.

Folgende Schwerpunkte und Vorrangnutzungen sind vorzusehen:

- Aare-Kehrsatz:** Direkte, sichere Verbindungen und ein gut für den Langsamverkehr markierter Zugang von der Aare und der S-Bahnstation Kehrsatz ins Köniztal und umgekehrt. Abstimmung mit den kommunalen Planungen in Kehrsatz.
- Köniztal:** Aufwerten des Köniztals für die Naherholungsnutzung (Rastmöglichkeiten), Aufwerten und Inwertsetzen landschaftsästhetischer und ökologischer Werte, u.a. durch Ausdolen eingedolter Gewässer (N1.01-03).
- Köniz:** Direkte, sichere Verbindungen und gut für den Langsamverkehr markierte Zugänge vom Zentrum Köniz (Rappentöri, Schlossareal) ins Köniztal resp. in die Weiermatt. Inwertsetzen kulturhistorischer Werte.
- Bannholz:** Koexistenz Naherholung/Landwirtschaft.  
Inwertsetzen der landschaftsästhetischen Qualitäten und der Sichtbeziehungen Richtung Jura, Stadt Bern, Köniz- und Ulmizberg.  
Aufwerten des Freiraums Bannholz für die Naherholungsnutzung (Sitzbänke am Aussichtspunkt, Waldrand)  
Aufwerten ökologischer Werte durch Ausdolonung des Gewässers (N1.31).  
Sicherstellen von Spazierwegverbindungen von Köniztal – Bannholz – Büschi.

<b>Leen:</b>	Koexistenz Naherholung/Landwirtschaft. Schaffen einer attraktiven Verbindung für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velo) abseits der Landorfstrasse zwischen Weiermatt und Niederwangen. Aufwerten der landschaftsästhetischen und ökologischen Qualitäten durch Ausdolung des Dorfbachs (N1.30). Berücksichtigen Auflagen, welche sich durch den belasteten Standort Leen ergeben.
<b>Niederwangen:</b>	Direkte und sichere Verbindungen sowie ein gut für den Langsamverkehr markierter Zugang von Niederwangen ins Leen resp. Riedmoos.
<b>Riedmoos-Frauenkappelen-Aare:</b>	Direkte und sichere Verbindung sowie ein gut für den Langsamverkehr markierter Zugang vom Riedmoos nach Frauenkappelen und an die Aare (und umgekehrt).

## Umsetzung

- Regionale Koordination (RKBM) und Sicherstellen der gemeindeübergreifenden Massnahmen im Grünen Band.
- Erarbeitung Besucherlenkungs- und Signalisationskonzept und Umsetzung des Konzepts.
- Massnahmen zur Umsetzung der bestehenden Fahrbeschränkung im Köniztal (RET V8).
- Netzergänzungen im Langsamverkehr gemäss Konzeptplan Veloverkehr resp. Fussverkehr (RET V8).
- Umsetzung Richtplan ökologische Vernetzung (RÖV).
- Ausdolungen von eingedolten Gewässern (RET N1).
- Ökologische Aufwertungsmassnahmen am Sulgenbach im Köniztal (RET N1).

## Abhängigkeit

- Landwirtschaftliche Nutzungen.
- Ausbau öffentlicher Verkehr (Tram Köniz, Kleinwabern, Niederwangen) (RET V4).
- Konzeptpläne Veloverkehr resp. Fussverkehr (RET V8).
- Interventionsräume Landschaft (RET N3).
- Siedlungserweiterungsgebiet Bannholz (RET S2).

## Grundlagen

- Gemeinde Köniz (1993): Schutzplan.
- Gemeinde Köniz (2007): Raumentwicklungskonzept.
- Gemeinde Köniz (2005): Richtplan ökologische Vernetzung.
- TRB (2012): Bauprojekt Tram Region Bern „TP1 Köniz Bern“
- AGR Kanton Bern (2006): Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK).

## Hinweise Erläuterungsteil:

**Kap. 3.8**

## Übersicht N4 Grünes Band

(Bearbeitungsstand: 30. Juni 2013)

Nr.	Gebiet
N4-01	Grünes Band

---

## Freizeit, Sport, Kultur, Naherholung

N5

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

Der Raumentwicklungsplan (REP) zeigt ausgewählte Merkmale der Raumausstattung im Bereich Freizeit, Sport, Kultur und Naherholung. Dies sind auf dem Gesamtgemeindegebiet liegende bestehende oder geplante

- Standorte oder Anlagen von regionaler Bedeutung (Anlagen Freizeit, Sport, Kultur),
- Rastplätze (zum Verweilen, Ausruhen, Picknicken, Spielen, Bräteln etc.),
- öffentlich zugängliche Spielplätze.

Topografische Aussichtspunkte sind durch ihre lokale, topografische Lage und durch die Schönheit des Landschaftsbildes im Sichtbereich geprägt.

---

### Zielsetzung

Folgende Ziele werden festgelegt:

- Inwertsetzen und erlebbar machen der wertvollen Landschaftsräume für Erholungssuchende.
- Erhalten und Verbessern der Ausstattung der Gemeinde mit attraktiven und zeitgemässen Einrichtungen in Freizeit, Sport, Kultur und Erholung. Ortverträgliches Ausgestalten von neuen Einrichtungen. Sicherstellen des Unterhalts von gemeindeeigenen bestehenden und neuen Einrichtungen.
- Erhalten und Verbessern der Zugänglichkeit zu öffentlichen Grün- und Freiflächen.
- Betreiben von interessanten und abwechslungsreichen Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche. Die Gemeinde stellt den Unterhalt sicher oder delegiert dies an Dritte.
- Sichern der Zugänglichkeiten zu den Aussichtspunkten und der Qualität zur Aussicht.

---

### Umsetzung

- Die Zugänglichkeit in Erholungsgebiete ist mit Wegen für den Langsamverkehr und der Weiterentwicklung des Langsamverkehrsnetzes zu verbessern. Besondere Bedeutung haben siedlungsnahen Rundwege (Spazierwege) (V8).
- Zur Inwertsetzung der Aussichtspunkte sind die Zugänglichkeiten zu den Aussichtspunkten zu verbessern. Mit einfachen Mitteln (z.B. Sitzbank) soll das Ausruhen ermöglicht werden und die bestehenden Einrichtungen sind dahingehend zu ergänzen.
- Zur Aufrechterhaltung eines attraktiven Netzes an Kinderspielplätzen plant, baut, unterhält, prüft und saniert die Gemeinde die öffentlichen Spielplätze auf dem Gemeindegebiet nach den neuesten Erkenntnissen. Als erster Schritt wird eine Übersicht über die bestehenden Spielplätze erstellt.
- Der Unterhalt der neuen und der bestehenden Grün- und Freiräume sowie Spielplätze ist wenn möglich durch die Gemeinde oder mit vertraglichen Vereinbarungen sicherzustellen.
- Ergänzungen der bestehenden Ausstattung von Einrichtungen in Freizeit, Sport, Kultur und Erholung bedingen eine sorgfältige Bedarfsanalyse. Diese hat auch die bestehende regionale Ausstattung zu berücksichtigen (z.Bsp. Rastplätze).
- Bei der Erweiterung oder Ergänzung der Ausstattung von Einrichtungen in Freizeit, Sport, Kultur und Erholung sind geeignete Massnahmen zu treffen, um die mit der Entwicklung einhergehenden Belastungen zu minimieren.



---

## Abhängigkeit

---

- Festlegungen zu Natur, Landschaft und Erholung (RET N1, RET N2, RET N3, RET N4).
- Langsamverkehr (RET V8, Konzeptpläne Velo, Fussverkehr sowie Langsamverkehrskonzept).
- Regionaler Richtplan Naherholung und Landschaft.
- Richtplan ökologische Vernetzung (RÖV).
- Regionaler Waldplan Bern.
- RET S5.

---

## Grundlagen

## Hinweise Erläuterungsteil:

- Gemeinde Köniz (2007): Raumentwicklungskonzept.
- VRB (2004): Regionaler Richtplan Naherholung und Landschaft.
- Gemeinde Köniz (1993): Richtplan extensive Naherholung.
- Gemeinde Köniz (2005): Richtplan ökologische Vernetzung.
- Amt für Wald des Kantons Bern (2003): Regionaler Waldplan Bern 2003 – 2017.
- AGR Kanton Bern (2006): Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK).

**Kap. 3.8. 3.9**



---

## Hochleistungsstrassen

---

V1

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

---

Hochleistungsstrassen (Autobahnen und Autostrassen) sind dem Motorfahrzeugverkehr vorbehaltene Strassen, die übergeordnete Netzfunktionen erfüllen. Durch den entsprechend hohen Ausbaugrad und die Zulassungsbeschränkung auf Motorfahrzeuge ermöglichen diese Strassen eine grosse Verkehrsleistung und Verkehrssicherheit bei hohen Geschwindigkeiten. Infolge der guten Verkehrsqualität werden grosse Teile des Verkehrs auf diese Strassen gebündelt.

Die Konzentration des Verkehrs auf diese Strassen bedingt eine besondere Beachtung des Umweltschutzes und der Eingliederung der Strasse in ihre Umgebung. Bezüglich der Lage wird unterschieden zwischen Hochleistungsstrassen ausserhalb und innerhalb besiedelter Gebiete.

Hochleistungsstrassen innerhalb besiedelter Gebiete dienen primär der Durchleitung des Durchgangsverkehrs. Je nach Linienführung und je nach Lage der Anschlussstellen erfüllen sie auch Zubringerfunktionen für den gebietsbezogenen Ziel-/Quellverkehr.

In der Gemeinde Köniz sind alle Hochleistungsstrassen Bestandteil des Nationalstrassennetzes.

---

### Zielsetzung

---

Übergeordnete neue Anschlüsse an das Hochleistungsnetz wurden in der Zweckmässigkeitsbeurteilung im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm bearbeitet. Ergebnis der Beurteilung war, dass keine neuen Anschlüsse im Gemeindegebiet von Köniz bzw. im Einflussbereich der Gemeinde Köniz sinnvoll sind. Dieser Grundsatz wird - mit Ausnahme des Halbanschlusses im Wangental für den Kiesabbau - auch von der Gemeinde gestützt. Dieser Halbanschluss ist deshalb auf dem REP, Teil MIV als Vororientierung eingetragen. Die Gemeinde ist sich bewusst, dass damit auf kommunaler und nationaler Stufe keine Verbindlichkeit erwächst, sondern lediglich der Wunsch der Gemeinde grafisch dargestellt wird.

Die von den Hochleistungsstrassen ausgehenden Umwelteinflüsse (Lärm/Luft/Erschütterungen/Licht) sind mit geeigneten Massnahmen, welche bis zu einer Überdeckung führen können, zu reduzieren.

---

### Umsetzung

---

Die Kompetenz von Massnahmen auf Hochleistungsstrassen inkl. der Anschlüsse dieser an das übrige Strassennetz liegt ausschliesslich beim Bundesamt für Strassen (ASTRA). Seitens der Gemeinde gewünschte Anpassungen, Beeinflussungsmassnahmen etc. sind dementsprechend beim ASTRA anzubringen.

---

### Abhängigkeit

---

- Nationalstrassenplanung, ASTRA, Kanton Bern.
- Abstimmung mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK.

---

### Grundlagen

- RKBM (2012): Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK.
- BVE Kanton Bern (2008): Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern, Gesamtsynthese.

---

### Hinweise Erläuterungsteil:

---

Kap. 3.7

---

## Hauptverkehrsstrassen (HVS)

V2

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

Hauptverkehrsstrassen (HVS) dienen dem gemischten Verkehr. Sie verbinden Regionen, regionale Zentren und grössere Siedlungsgebiete und sind daher in der Regel Kantonsstrassen. In der Gemeinde Köniz erfüllen auch einige Strassen im Gemeindestrassennetz diese Funktionen. Die HVS haben regionale bis nationale Bedeutung im Strassennetz. Zusammen mit den Hochleistungsstrassen bilden sie das übergeordnete Strassennetz. Bezüglich Betrieb und Gestaltung wird unterschieden zwischen Hauptverkehrsstrassen ausserhalb und innerhalb besiedelter Gebiete.

Aufgrund ihrer Funktion, unter anderem als Zubringer zum Hochleistungsstrassennetz, haben die Hauptverkehrsstrassen eine hohe Transportleistung und Verkehrssicherheit bei mittleren Geschwindigkeiten zu ermöglichen. Durch einen ähnlichen Ausbaugrad über lange Streckenabschnitte soll ein homogener Verkehrsfluss und ein entsprechend hohes Sicherheitsniveau gewährleistet werden. Abweichungen im Ausbaugrad ausserhalb besiedelter Gebiete sind auf Hauptverkehrsstrassen möglichst zu vermeiden. Innerhalb besiedelter Gebiete sind die örtlichen Platzverhältnisse und spezifischen Bedürfnisse an den Strassenraum und die umweltrechtlichen Anliegen zu berücksichtigen. Dies gilt vor allem bei Ortsdurchfahrten.

---

### Zielsetzung

Das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstrassen ist mit Ausnahme der vorgeschlagenen neuen Verbindung vom A16-Anschluss Niederwangen zur Riedmoosstrasse (als Ersatz für den südlichsten Abschnitt Riedmoosstrasse) vollständig und wird nicht erweitert. Einzelne Massnahmen auf dem bestehenden Netz zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit im Gesamtnetz sind hingegen weiter zu verfolgen und umzusetzen.

Öffentliche Räume (Hauptverkehrsachsen, Ortsdurchfahrten, Zentrumsbereiche, Platzbereiche, prägende Frei- und Grünräume usw.) und Gebiete mit hohem Umstrukturierungsbedarf werden durch gezielte Massnahmen aufgewertet. Die Strassenachsen sollen in grösseren Korridoren betrachtet werden, damit Funktion, Charakter und Abhängigkeiten bestimmt werden können.

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes erfolgt einheitlich nach einem ortsspezifischen Gestaltungs- und Bepflanzungskonzept. Die Förderung der Identität und Ablesbarkeit der einzelnen Ortsteile ist hierbei der wichtigste Grundsatz. Die Standorte mit gestalterischen Ansprüchen an den Strassenraum der Hauptverkehrsstrassen sind im REP, Teil MIV unter „Strassenraumgestaltung Ortskernbereich“ dargestellt.

In den Zentrumsbereichen grenzen beidseitig grösstenteils kundenorientierte Nutzungen an den Strassenraum. Queren, Parkieren, Aufhalten, Durchleiten sind hier einige der verschiedenen Ansprüche an den Strassenraum. Dieses Verständnis und der entsprechende Ansatz werden als Koexistenz bezeichnet. Die Gestaltung hat basierend auf diesen Ansprüchen zu erfolgen und beschränkt sich nicht nur auf die Strassenparzelle, sondern verlangt eine Planung von Fassade bis Fassade unter Einbezug des ganzen Querschnittes. Die übrigen Bereiche innerorts, welche bezüglich der kundenorientierten Nutzungen weniger dicht sind, gehören ebenfalls zur Ortsdurchfahrt. Auch in diesen Abschnitten ist spezifisch auf die Bedürfnisse einzugehen, welche von der Strassennutzung oder auch von den Nutzungen entlang der Strasse (vorwiegend Wohnen) abzuleiten sind.

Strassenabschnitte ausserhalb der Siedlungsgebiete, welche aufgrund der Funktion und Nutzung der Strasse einen Handlungsbedarf aufweisen, werden in der Korridorbetrachtung (vgl. Massnahmenblätter) definiert. Die Gestaltungsgrundsätze sind ebenfalls anzuwenden, der Fokus liegt aber bei der Nutzung und Ansprüche der Strasse und nicht prioritär auf den angrenzenden Nutzungen.

Mittelfristig ist anzustreben, diejenigen Hauptverkehrsstrassen, welche im Eigentum der Gemeinde sind (Landorfstrasse, Sägestrasse, Schwarzenburgstrasse Abschnitt Brühlplatz-Gemeindegrenze) an den Kanton abzutreten.

## Umsetzung

Für die aufgeführten Strassenzüge sind in Abstimmung mit der Strassenunterhaltsplanung die notwendigen Planungen und Vorprojekte zu erarbeiten, damit die Sanierungsprojekte rechtzeitig ausgelöst werden können. Die Federführung für Planung und Umsetzung von Massnahmen liegt beim Strasseneigentümer (Kanton oder Gemeinde).

Auf kantonalen Hauptverkehrsstrassen erarbeitet der Kanton zusammen mit der Gemeinde - unter Einbezug der Bevölkerung - eine Umsetzungsplanung, damit die notwendigen Gelder im Strassenbauprogramm berücksichtigt werden können.

In den Massnahmenblättern wird der Handlungsbedarf der einzelnen Abschnitte aus Sicht der Gemeinde aufgeführt. Die definierten Massnahmen auf kantonalen Hauptverkehrsstrassen sind dabei als Wunsch resp. Haltung der Gemeinde zu verstehen. Sie gelten daher nur für die kommunalen Instanzen als behördenverbindlich.

## Abhängigkeit

- Abstimmung mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK.
- Abhängigkeiten zu den Siedlungsentwicklungsgebieten.
- Strassenunterhaltsplanung.
- Werkleitungssanierung.
- RET V8.

## Grundlagen

- TBA (2011): Standards Kantonsstrassen, Arbeitshilfe.
- RKBM (2012): Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK.
- Schwachstellenanalyse/Handlungsbedarfsplan.

## Hinweise Erläuterungsteil:

**Kap. 3.7**

### Übersicht V2 Hauptverkehrsstrassen

(Bearbeitungsstand: 16. Juli 2013)

Nr.	Gebiet
V2-K-01	Korridor Freiburgstrasse, Niederwangen - Thörishaus
V2-K-02	Korridor Schwarzenburgstrasse, Stadtgrenze - Schloss
V2-K-03	Korridor Schwarzenburgstrasse, Schloss - Schwarzwasserbrücke
V2-K-04	Korridor Muhlernstrasse, Schloss - Scherliau
V2-K-05	Korridor Könizstrasse - Turnierstrasse, Stadtgrenze - Brühlplatz
V2-K-06	Korridor Sägestrasse, Neuhausplatz - Weiermatt
V2-K-07	Korridor Landorfstrasse - Riedmoosstrasse, Weiermatt - Hallmattstrasse
V2-K-08	Korridor Seftigenstrasse, Stadtgrenze - Gemeindegrenze

---

## Verbindungsstrassen

V3

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

Verbindungsstrassen dienen allen strassengebundenen Verkehrsarten. Die Führung erfolgt fast ausnahmslos nach dem Prinzip des gemischten Verkehrs (alle Verkehrsarten benutzen die gleiche Fahrbahn - mit bedingter Ausnahme des Fussverkehrs). Sie verbinden einzelne Ortschaften und Siedlungsgebiete der Gemeinde und der Region. Dementsprechend haben sie regionale oder zwischenörtliche Bedeutung im Strassennetz. Ausserhalb besiedelter Gebiete ergänzen die Verbindungsstrassen das übergeordnete Strassennetz. Innerhalb besiedelter Gebiete übernehmen sie auch Sammel- und Erschliessungsfunktionen. Verbindungsstrassen sind in der Regel Gemeindestrassen.

Die Verbindungsstrassen sollen untergeordnete Verbindungen bei begrenzter Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit gewährleisten. Durch einen möglichst gleichmässigen Ausbaugrad und durch begrenzte Verkehrsmengen soll den Anforderungen der Verkehrssicherheit Rechnung getragen werden. Bei Orts- oder Weilerdurchfahrten ist der Ausbaugrad an die örtlichen Verhältnisse so anzupassen, dass die ortsspezifischen Eigenheiten der Strassen- und Platzstrukturen und die Bausubstanz erhalten bleiben können.

---

### Zielsetzung

Der Gestaltungsbedarf auf den Verbindungsstrassen ist mit der Kategorie „Optimierung Verkehrssicherheit“ im REP, Teil MIV dargestellt.

Diese Kategorie beinhaltet verschiedene bestehende Strassenabschnitte, welche mit der heutigen Ausgestaltung und den an sie gestellten Anforderungen, nicht den Bedürfnissen entsprechen, insbesondere in den Bereichen Langsamverkehr und Verkehrssicherheit. Da ein integraler Ausbau aufgrund verschiedener Aspekte nicht möglich bzw. wünschenswert ist, sind alternative, ortsspezifische Lösungsansätze zu prüfen. Ziel dieses Ansatzes ist es, auf den betreffenden Strassenquerschnitten mittels Fahrbahnverengung, Ausbauten von Teilabschnitten oder Spurreduktion (abhängig vom Verkehrsaufkommen) Bereiche für den Langsamverkehr zu schaffen und mit geeigneten Massnahmen zu sichern. Der Lösungsansatz muss spezifisch eingesetzt werden und ist allenfalls mit Anpassungen des Geschwindigkeitsregimes zu kombinieren. In den historischen Weilern und Ortsteilen hat sich die Strassenraumgestaltung an die Gegebenheiten anzupassen und unterzuordnen.

---

### Umsetzung

Unter der Leitung der Gemeinde werden auf den festgelegten Korridoren und bezeichneten Strassenabschnitten Betriebs- und Gestaltungsstudien erarbeitet und in eine Umsetzungsplanung eingebunden. Die Erarbeitung soll unter Einbezug der Bevölkerung und mit dem Grundgedanken der Kategorie „Optimierung Verkehrssicherheit“ als Leitlinie geschehen. Die spezifischen Ansprüche sind in den einzelnen Massnahmenblättern enthalten.

---

### Abhängigkeit

- Strassenunterhaltsplanung.
- Werkleitungssanierung.
- RET V8.

---

### Grundlagen

- Schwachstellenanalyse/Handlungsbedarfsplan.

---

### Hinweise Erläuterungsteil:

Kap. 3.7

## Übersicht V3 Verbindungsstrassen

(Bearbeitungsstand: 16. Juli 2013)

Nr.	Gebiet/Thema
V3-K-01	Korridor Kirchstrasse (inkl. Bündenackerstrasse und Dorfstrasse)
V3-K-02	Korridor Waldeggstrasse - Hessestrasse
V3-K-03	Korridor Stapfenstrasse - Spiegelstrasse - Bellevuestrasse
V3-K-04	Korridor Halen-Schlatt
V3-K-05	Korridor Sensemattstrasse, Thörishaus-Mittelhäusern
V3-K-06	Korridor Haltenstrasse, Niederscherli - Oberscherli
V3-00-01	Änderung der Strassenklassierung
V3-00-02	Knotengestaltung

---

## Öffentlicher Verkehr

---

V4

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

---

Die ÖV-Erschliessung der Siedlungsgebiete der Gemeinde Köniz erfolgt mit der S-Bahn, dem Tram und mit Buslinien. Die S-Bahn – als Teil des regionalen Verkehrsnetzes - erschliesst mit einem guten und schnellen Angebot die einzelnen Ortschaften und stellt gute Anschlüsse an das übergeordnete Schienennetz wie an den Regionalverkehr angrenzender Regionen her. Das Tram stellt als städtisches Verkehrsmittel primär die Verbindung zum Stadtzentrum sicher, verbindet aber auch die dichten Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete innerhalb der Kernagglomeration. Die Buserschliessung stellt die Erschliessung der übrigen Siedlungsgebiete sicher und erschliesst die ländlichen Ortsteile der Gemeinde. Die Kapazitäten der verschiedenen Traktionen entsprechen der Nachfrage.

---

### Zielsetzung

---

Ein attraktives ÖV-Angebot ist ein wichtiger Bestandteil zur Beeinflussung des Modal-Splits in Richtung höherem ÖV- und LV-Anteil. Die Gemeinde unterstützt aktiv den Angebotsausbau und stärkt das bestehende Angebot.

Das Angebot der S-Bahn soll bezüglich Takt und auch Haltestellen ausgebaut werden. Auf der Schwarzenburg-Linie ist der geplante 1/4-Stunden-Takt bis nach Niederscherli zu führen. Ebenfalls wird die Fahrplanverdichtung auf der Wangentallinie mit dem 1/4-Stunden-Halt in Niederwangen unterstützt. Neue S-Bahnhaltestellen sind auf die Umsteigebeziehungen und die Siedlungsentwicklung auszurichten. Die in der Planung stehenden Tramprojekte sowie auch Überlegungen bezüglich weiterer Tramprojekte werden von der Gemeinde unterstützt.

Es ist eine gute Vernetzung mit dem ÖV zwischen Ortsteilzentren und dem Gemeindezentrum sicherzustellen. Die Versorgungsstützpunkte sind mit dem ÖV ausreichend an das nächstgelegene Ortsteilzentrum und/oder an das Gemeindezentrum anzuschliessen.

Die Abstimmung unter den verschiedenen Transportmitteln ist zu optimieren, damit eine attraktive Transportkette entsteht.

Die Gemeinde stimmt allfällige Einzonungen auf die ÖV-Erschliessung ab und stellt sicher, dass die Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen gut und attraktiv ist.

---

### Umsetzung

---

Die Gemeinde definiert den Handlungsbedarf (ist im REP, Teil ÖV und in den Massnahmenblättern definiert) und bringt diesen in der Regionalkonferenz ein.

---

### Abhängigkeit

---

- Raumentwicklungstexte RET S1, RET S2 und RET S3.
- Angebotskonzept RK BM.

---

### Grundlagen

Hinweise Erläuterungsteil:

- Kanton Bern (laufend): Agglomerationsprogramm Region Bern. **Kap. 3.4, 3.7**
- TRB (2012): Aktuelle Projektunterlagen Tram Region Bern.



## Übersicht V4 Öffentlicher Verkehr

(Bearbeitungsstand: 16. Juli 2013)

Nr.	Thema
V4-00-01	Netzerweiterung Öffentlicher Vehrkehr
V4-00-02	Tram Region Bern
V4-00-03	S-Bahn

## Umsteigeknoten

V5

Stand: 23. Oktober 2013

### Definition

Beim öffentlichen Verkehr sind die Umsteigeorte wichtige Bestandteile in der Transportkette. Sie sollen den verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht werden und die notwendige Infrastruktur aufweisen.

### Zielsetzung

Die Umsteigeknoten, welche im REP, Teil ÖV dargestellt sind, sind für alle Verkehrsteilnehmenden gut und sicher erreichbar und weisen einen hohen Komfort bezüglich Ausstattung (Witterungsschutz, Veloabstellplätze usw.) und Benutzerfreundlichkeit (behindertengerechte Zugänge und Perrons) auf. An den geeigneten Orten (sind im REP, Teil ÖV festgelegt) ist ein angepasstes Angebot an Parkierungsmöglichkeiten (P+R) zur Verfügung zu stellen.

Die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Betreibern sind aufeinander abzustimmen, damit die Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste attraktiv sind.

### Umsetzung

Der Sollzustand und der daraus bilanzierte Handlungsbedarf werden für die einzelnen Umsteigeknoten in den Massnahmenblättern festgelegt.

### Abhängigkeit

- S-Bahnprojekte (neue Haltestellen).
- Tramprojekte.
- Siedlungsentwicklung.

### Grundlagen

Hinweise Erläuterungsteil:

Kap. 3.4, 3.7

## Übersicht V5 Umsteigeknoten

(Bearbeitungsstand: 16. Juli 2013)

Nr.	Thema
V5-00-01	Umsteigeknoten

## Ruhender Verkehr

V6

Stand: 23. Oktober 2013

### Definition

Der ruhende Verkehr umfasst sämtliche öffentlichen Parkplätze/Parkfelder der Gemeinde Köniz und zieht die grösseren privaten Parkieranlagen in die Überlegungen mit ein.

### Zielsetzung

Die Gemeinde strebt ein einheitliches Parkierungsregime mit dem Grundsatz an, dass sämtliche öffentliche Parkplätze/Parkfelder bewirtschaftet werden.

In den Zentren sind Mehrfachnutzungen zu prüfen mit dem Ziel, eine optimale Nutzung des vorhandenen Angebots zu erreichen.

Ziel in den Wohnquartieren ist es, den Parksuchverkehr einzuschränken und die Fremdparkierung zu verhindern. Dies führt zu einer Minimierung des Verkehrsaufkommens in den Wohnquartieren. Ein weiteres Ziel ist, die Verkehrssicherheit durch eine optimierte Anordnung von Parkfeldern (mit Fokus Einhaltung von Sichtbeziehungen) zu verbessern.

In mit ÖV gut erschlossenen Gebieten kann die Erstellungspflicht der Abstellplätze gestützt auf die Normen abgemindert werden. Die Gemeinde will diese Möglichkeit ausschöpfen und erlässt verbindliche Bestimmungen.

### Umsetzung

Es ist ein Parkierungskonzept über das ganze Gemeindegebiet zu erarbeiten und verbindlich festzusetzen. In diesem Konzept über die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze/Parkfelder werden zusätzlich auch die Themen P+R und Parkierung des Erholungsverkehrs mit einbezogen.

Es sind Gebiete entlang der ÖV-Achsen zu definieren, in welchen eine Abminderung des Erstellungsbedarfs für Parkplätze zulässig ist, angestrebt wird und/oder die maximal zulässige Anzahl Abstellplätze beschränkt wird.

### Abhängigkeit

- Erholungsgebiete.
- Strategie P+R.

### Grundlagen

### Hinweise Erläuterungsteil:

- Gemeinde Köniz: Öff. Parkplatz-Reglement (731.30 / 731.301)

Kap. 3.7

## Übersicht V6 Ruhender Verkehr

(Bearbeitungsstand: 16. Juli 2013)

Nr.	Thema
V6-00-01	Ruhender Verkehr

---

## Verkehrsarmer ländlicher Raum

V7

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

Die Strassen in den verkehrsarmen ländlichen Räumen sind Verbindungsstrassen oder gehören zum übrigen Gemeindestrassennetz. Die Hauptfunktionen dieser Strassen sind den Ziel-Quellverkehr möglichst gebündelt auf das übergeordnete Netz zu leiten, den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr sicher zu stellen und ein attraktives Netz für die Naherholung (Langsamverkehr) anzubieten. Der Ausbaustandard ist tief und die Dimensionierung ist auf wenig Verkehr ausgelegt.

---

### Zielsetzung

In den verkehrsarmen Räumen (dargestellt im REP, Teil MIV) dient das Strassennetz vornehmlich der ansässigen Bevölkerung und der Land- und Forstwirtschaft. Der Durchgangsverkehr ist soweit wie möglich zu verhindern und es ist ein attraktives Netz für den Langsamverkehr zu schaffen. Daher wird auf einen durchgehenden Ausbau der bestehenden Strassen verzichtet. Punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind möglich. Die Wegweisung ist zurückhaltend einzusetzen, insbesondere sind auf den Strassen im verkehrsarmen ländlichen Raum keine überörtlichen Wegweisungen zu signalisieren.

In den verkehrsarmen ländlichen Räumen sind keine verkehrsintensiven Einrichtungen und Vorhaben zulässig, welche eine hohe Anzahl an zusätzlichem Motorfahrzeugverkehr generieren. Bei Sanierungen sind insbesondere die Bedürfnisse der Land- und Forstwirtschaft und des Langsamverkehrs zu berücksichtigen.

---

### Umsetzung

Die Verkehrsbelastungen werden an bestimmten Strassenquerschnitten regelmässig erhoben und verglichen. Bei starken Verkehrszunahmen sind adäquate Lösungen zu erarbeiten (vgl. Zielsetzung/Umsetzung RET V3).

---

### Abhängigkeit

- Unterhaltsdienst.
- Touristische Velo- und Fussrouten.
- RET V3.

---

### Grundlagen

- Gemeinde Köniz (2013): Raumentwicklungsplan, Teilpläne Verkehr (hauptsächlich Teil MIV).

---

### Hinweise Erläuterungsteil:

**Kap. 3.7**

---

## Langsamverkehr

---

V8

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

---

Der Langsamverkehr umfasst den Fuss- und Veloverkehr. Grundsätzlich sind alle kantonalen und kommunalen Strassen so ausgestaltet, dass sie vom Fuss- und Veloverkehr sicher (mit-) benützt werden können (Grundnetz). Für den Fussverkehr gilt dieser Grundsatz ausserorts nur da, wo die örtlichen Bedürfnisse dies erfordern.

Das kommunale Veloverkehrsnetz wird hauptsächlich über die Verbindungen des Grundnetzes sichergestellt. Lokale Netzergänzungen sind zur Erreichung eines möglichst engmaschigen Netzes unabdingbar. Das Veloverkehrsnetz wird in die zwei Kategorien „Hauptverbindungen“ und „Nebenverbindungen“ eingeteilt, aus welchen die Wichtigkeit und der Ausbaustandard abgeleitet werden. Die regionalen und kantonalen Routen des Alltagsverkehrs sind auf kommunaler Ebene zwingend als Hauptverbindung zu kategorisieren. Sämtliche Routen des Freizeitverkehrs können auf Haupt- oder Nebenverbindungen verlaufen.

Auch das Fussverkehrsnetz weist Netzergänzungen zum Grundnetz auf, damit ein möglichst engmaschiges Netz angeboten werden kann. Beim Fusswegnetz erfolgt mit Ausnahme der Wanderwege keine Kategorisierung.

Beim Fuss- wie auch beim Veloverkehr bestehen ergänzende Netzstrukturen ausserhalb des Verantwortungs- und Kompetenzbereiches der Gemeinde (Wanderwegnetz, regionale und kantonale Velorouten, Routen SchweizMobil etc.). Diese sind im REP, Teil Fussverkehr und Teil Veloverkehr soweit erforderlich (und grafisch darstellbar) als Orientierungsinhalt abgebildet.

---

### Zielsetzung

---

Der Langsamverkehr hat ein grosses Potenzial zur Verbesserung des Modal-Splits. Das Langsamverkehrsnetz muss daher attraktiv, direkt und sicher sein.

Prioritär sind die Sicherheitsdefizite des bestehenden Netzes mit geeigneten Massnahmen (z.B. Errichtung von Mittelinseln bei Fussgängerstreifen, Markierung von Radstreifen etc.) zu eliminieren. Zusätzlich besteht ein hoher Handlungsbedarf bezüglich der Schliessung bestehender Netzlücken resp. neuer Langsamverkehrsverbindungen, wobei Verbindungen von den Zentren zu den Versorgungsstützpunkten und in das Stadtzentrum (Bern) am wichtigsten sind.

Zur Erhöhung der Sicherheit des Fussverkehrs sind insbesondere Massnahmen zur Verbesserung von Querungssituationen zu erarbeiten. Für den Veloverkehr gilt es, neben einem attraktiven Netz an zentralen Orten (Zentren, ÖV-Haltestellen, Sport- und Freizeitanlagen) genügend Abstellplätze anzubieten. Standorte für die Neuerrichtung bzw. die Erweiterung von Abstellanlagen des Veloverkehrs sind festzulegen.

---

### Umsetzung

---

Die notwendigen Massnahmen sind im REP, Teil Fussverkehr und Teil Veloverkehr dargestellt. Für die festgelegten Massnahmen ist eine Umsetzungsstrategie zu definieren und eine Priorisierung zu vorzunehmen.

---

### Abhängigkeit

---

- Siedlungsentwicklung.
- Erholungsgebiete.
- RET V2, RET V3, RET V4, RET V5.

## Grundlagen

- Gemeinde Köniz (2010): Langsamverkehrskonzept
- RKBM (in Bearbeitung): Regionale Velonetzplanung
- Kanton Bern (in Bearbeitung): Kantonaler Sachplan Velo.
- Kanton Bern (2012): Sachplan Wanderroustennetz.

## Hinweise Erläuterungsteil:

**Kap. 3.7**

### Übersicht V8 Langsamverkehr

(Bearbeitungsstand: 16. Juli 2013)

Nr.	Thema/Gebiet
V8-00-01	Langsamverkehr
V8-04-01	Liefefeld, Thomasweg - Kohlenweg
V8-04-02	Liefefeld, Verbindung Neuhausplatz - Liefefeld Park
V8-04-03	Liefefeld, Langsamverkehrsachse entlang S-Bahn S6
V8-05-01	Köniz, Verbindung S-Bahnhaltestelle Köniz - Sägestrasse

---

## Mobilitätsmanagement

---

V9

Stand: 23. Oktober 2013

---

### Definition

---

Damit das Ziel einer Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs erreicht werden kann, sind neben einem guten ÖV-Angebot und einem attraktiven Langsamverkehrsnetz, weitere unterstützende Massnahmen notwendig.

Diese Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens umfassen verschiedene Ansätze. Neben den Beratungen sind auch Anreizsysteme für Unternehmen und die Bevölkerung einzusetzen.

---

### Zielsetzung

---

Die Gemeinde betreibt eine aktive Rolle bezüglich des Mobilitätsmanagements. Es werden gezielte Massnahmen für die Bevölkerung und die Unternehmen erarbeitet und umgesetzt. Neben Förderbeiträgen und fachlicher Unterstützung für Mobilitätsberatungen von Unternehmen werden auch Anreizsysteme geschaffen, welche insbesondere Unternehmen motivieren, einen aktiven Beitrag zur Verbesserung des Modal-Splits beizutragen. Die Gemeinde verfügt über eine mittel- bis langfristige Strategie über die jährlich umzusetzenden Massnahmen.

Die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsentwicklung sind aufeinander abzustimmen. Der Fokus liegt dabei auf dem Ansatz, dass trotz Verdichtung und der baulichen Entwicklung neuer Areale die Kapazitäten des Strassennetzes nicht ausgebaut werden. Deshalb muss möglichst viel der neu generierten Mobilität mit den ÖV und dem Langsamverkehr bewältigt werden. Hierfür betreibt die Gemeinde eine aktive Rolle bei der Festlegung der Parkplatzzahl im Rahmen der übergeordneten Gesetzgebung. Zudem unterstützt sie Massnahmen, welche zu einer guten ÖV-Anbindung führen und die Attraktivität des Langsamverkehrs erhöhen.

---

### Umsetzung

---

Die Strategie zeigt einerseits die in einem Katalog zusammengefassten Möglichkeiten auf, welche für die Bevölkerung und Unternehmen bestehen und legt andererseits verschiedene Massnahmen (wie. z.B. jährlicher Mobilitätspreis für vorbildliche Familien und Unternehmen, Informationsaktionen zu vorhandenen Angeboten und Neuerungen, Velokurier, Langsamverkehrstag usw.) fest, welche jährlich oder sukzessive umgesetzt werden. Damit die Unternehmen und die Bevölkerung in Verkehrsfragen weiter sensibilisiert werden, sind Informationsveranstaltungen durchzuführen. Die Gemeinde (ev. in Zusammenarbeit mit der Region oder der Stadt Bern) führt eine Mobilitätsberatungsstelle für die Bevölkerung und die Unternehmen ein.

In den Ortsteilen Köniz/Liebefeld, Niederwangen und Wabern/Kleinwabern, wo auf dem übergeordneten Strassennetz die Kapazitätsgrenzen in den Hauptverkehrszeiten erreicht bzw. überschritten werden, werden die aufgrund der baulichen Verdichtung und der Erschliessung nichtüberbauter Bauzonen zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen abgeschätzt und Massnahmen zur Reduktion von MIV-Fahrten festgesetzt ( Beschränkung des MIV-Verkehrsaufkommens durch Fahrtenkontingente). Für die Teilgebiete Köniz/Liebefeld, Niederwangen und Wabern/Kleinwabern wird bezüglich Verkehrsaufkommen aufgrund von Verkehrsmessungen in Zusammenarbeit mit der Region und dem Kanton ein Reporting erstellt.

---

### Abhängigkeit

---

- Gemeinde Köniz: Öff. Parkplatz-Reglement (731.30 / 731.301).
- Siedlungsentwicklung.
- RET V4, RET V5, RET V8.

---

**Grundlagen**

Hinweise Erläuterungsteil:

**Kap. 3.7**

**Übersicht V9 Mobilitätsmanagement**

(Bearbeitungsstand: 16. Juli 2013)

**Nr. Thema**

---

**V9-00-01** Mobilitätsmanagement

---

**V9-00-02** Fahrtenaufkommen



*Genehmigungsexemplar*

# **Ortsplanungsrevision**

## Richtplan Raumentwicklung

### Gesamtgemeinde RP REGG

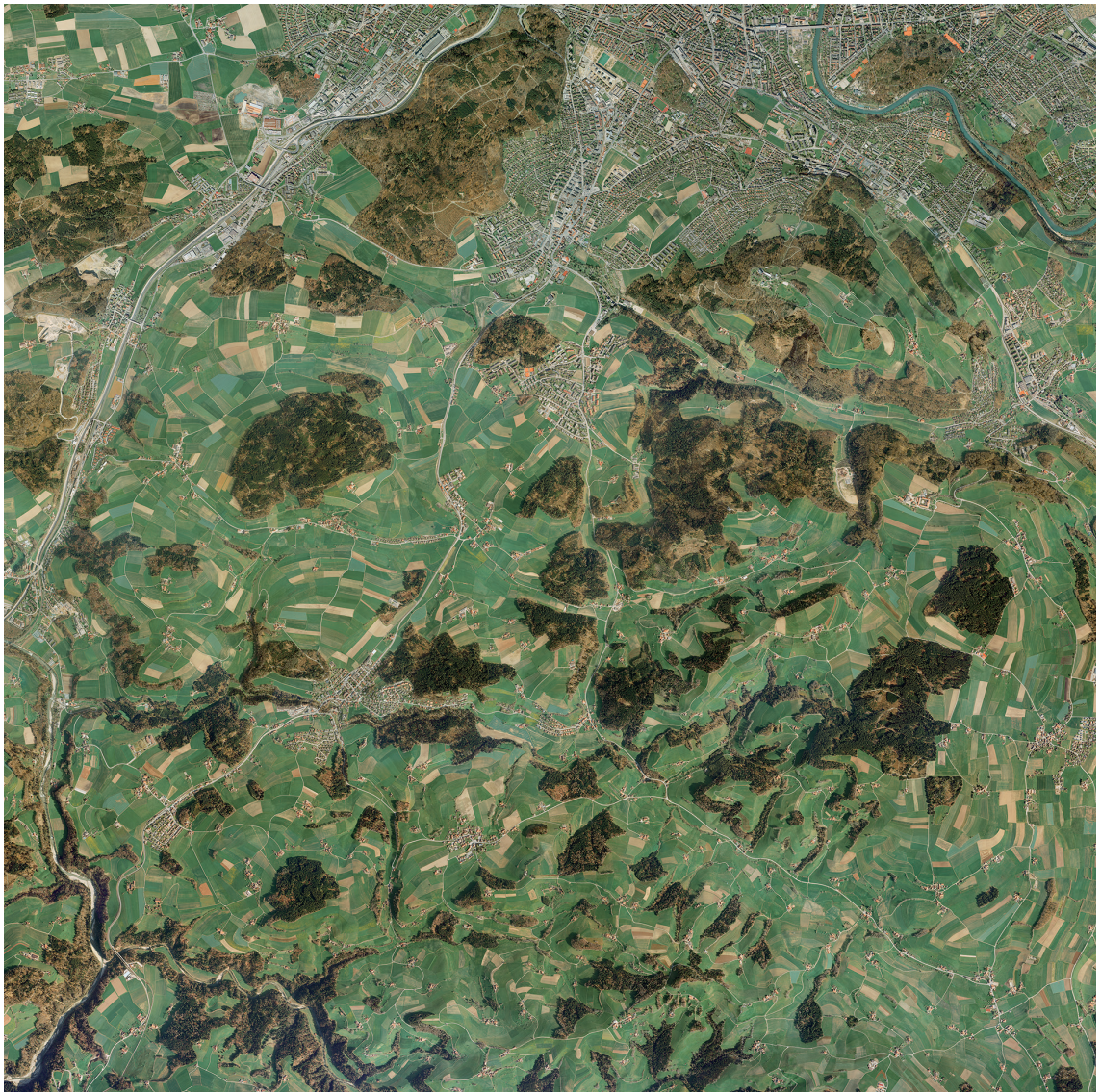
# **Generelle Festlegungen**

## Teil III, Kapitel 6

---

**23. Oktober 2013**

---



---

## Inhalt

---

### **Teil I: Allgemeine Erläuterungen** **I**

---

**1** Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde (RP REGG)

---

### **Teil II: Ziele und Strategien** **II**

---

**2** Ziele

---

**3** Umsetzungsstrategie und Herleitung der Richtplaninhalte

---

### **Teil III: Generelle Festlegungen** **III**

---

**4** Einleitung und Übersicht

**5** Raumentwicklungstexte RET

Raumentwicklungstexte Siedlung (S)

Raumentwicklungstexte Landschaft (N)

Raumentwicklungstexte Verkehr (V)

---

**6** Raumentwicklungsplan REP

---

### **Teil IV: Objektbezogene Festlegungen** **IV**

---

**7** Einleitung und Übersicht

**8** Massnahmenblätter Siedlung

**9** Massnahmenblätter Natur, Landschaft und Erholung

**10** Massnahmenblätter Verkehr

**11** Massnahmenblätter Weitere

---

# Teil III: Generelle Festlegungen

---

## 6 Raumentwicklungsplan REP

---

### 6.1 Einleitung

---

Der Raumentwicklungsplan REP besteht aus den folgenden Teilplänen:

- Siedlung, Landschaft und Erholung
- Öffentlicher Verkehr ÖV
- Motorisierter Individualverkehr MIV
- Veloverkehr
- Fussverkehr

Ein Inhalt ist jeweils nur in einem der Teilpläne behördenverbindlich geregelt. Zum besseren Verständnis der Zusammenhänge werden einzelne Inhalte auch in anderen Teilplänen (als unverbindlicher Hinweis) dargestellt.

Die generellen Handlungsanweisungen zu den Inhalten des Raumentwicklungsplans sind in den Raumentwicklungstexten RET (Kap. 5) zu finden. Die folgenden Erläuterungen dienen dem Verständnis und der richtigen Interpretation der Teilpläne.

Objektbezogene Festlegungen erfolgen in den Massnahmenblättern (Teil IV). Die einzelnen Massnahmen sind im REP verortet. Die Nummerierung beinhaltet im ersten Teil den Hinweis zum übergeordneten Richtplaninhalt respektive Raumentwicklungstext.

---

### 6.2 Teilplan Siedlung, Landschaft und Erholung

---

- S1** Prioritärer Wohn- und Arbeitsschwerpunkt: Die Bezugsfläche ist mit einer Umrandung markiert. Flächen- und Einwohnerangaben beziehen sich auf diesen Bereich.
- S2** Siedlungserweiterungsgebiete: Der Perimeter ist ein nicht verbindlicher Hinweis über eine mögliche Abgrenzung der Siedlungserweiterungsgebiete. Die Abgrenzung kann erst im Rahmen einer Teilrichtplanung oder der Nutzungsplanung verbindlich festgelegt werden. Der Plan zeigt die angestrebte Nutzung in der entsprechenden Farbe. Der Stand der Koordination der einzelnen Gebiete ist im Kapitel 4.10 hergeleitet und im RET S2 angegeben.
- S3** Interventionsgebiete Siedlung: Im Plan wird die angestrebte Nutzung angezeigt. Der Geltungsbereich der einzelnen Gebiete ist mit einem Perimeter markiert.
- S6** Raumprägende Grünstrukturen: Die raumprägenden Grünstrukturen legen die Bereiche grob fest. Die genaue Abgrenzung zu Siedlungserweiterungsgebieten S2 oder allfälligen weiteren zukünftigen Bauzonenarrondierungen wird jeweils im Rahmen der Detailplanung festgelegt.
- N1** Gewässer: Die im Plan eingezeichneten eingedolten Gewässer sind grundsätzlich auszudolen. Die bezeichneten „auszudolenden“ Bereiche haben den Status einer Vororientierung im Sinne einer Prioritätensetzung.

- 
- N3** Interventionsräume Landschaft: Die Perimeter der einzelnen Interventionsräume sind eine Orientierungshilfe. Die Abgrenzung zu angrenzenden Landschaftsräumen ist fließend und darf nicht parzellenscharf interpretiert werden (Nummerierung siehe Übersicht im Plan).
  - N4** Grünes Band: Der schraffierte Bereich ist eine Orientierungshilfe. Die Abgrenzung darf nicht parzellenscharf interpretiert werden.
  - N5** Freizeit, Sport, Kultur, Naherholung: Die im Plan bezeichneten geplanten Standorte von Freizeit- und Sportanlagen, Rastplätzen und Kinderspielplätzen weisen unterschiedliche Konsolidierungsgrade auf.

---

### 6.3 Teilplan Öffentlicher Verkehr ÖV

---

- V4** Öffentlicher Verkehr: Die heutigen ÖV-Güteklassen wurden dem Informationssystem des Kantons entnommen, Stand 2012. Die Verbesserungen der ÖV-Güteklassen durch die geplanten Angebotsverbesserungen (Taktverdichtung, Tramverlängerung) entsprechen eigenen Abschätzungen.

---

### 6.4 Teilplan Motorisierter Verkehr MIV

---

Der Teilplan MIV nimmt eine Klassierung des Strassennetzes vor und weist insbesondere die Kategorien Hochleistungsstrasse (**V1**), Hauptverkehrsstrasse (**V2**) und Verbindungsstrasse (**V3**) aus. Die spezifischen Planungsinhalte sind in den entsprechenden Massnahmenblättern definiert (pro Korridor, siehe unten). Der Planinhalt „Strassenraumgestaltung Ortskernbereich“ lokalisiert die entsprechenden Strassenabschnitte mit Handlungsbedarf.

Die übrigen Gemeindestrassen sind als Hinweise enthalten. Auf die bisherige Unterscheidung in Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen wird verzichtet. Im Plan sind Abschnitte mit speziellem Handlungsbedarf bei der Verkehrssicherheit (Optimierung Verkehrssicherheit) gekennzeichnet.

---

### 6.5 Teilplan Veloverkehr

---

- V6** Für den Veloverkehr gilt der Grundsatz, dass auf allen Strassen das Velofahren möglich sein soll. Die im Richtplan dargestellten Verbindungen ergeben das für die Gemeinde Köniz wesentliche zusammenhängende Netz.

**Hauptverbindungen** beinhalten alle regionalen und kantonalen Routen des Alltagsverkehrs sowie für die Gemeinde Köniz wichtige Alternativrouten auf schwach befahrenen Strassen.

**Bestehende Verbindungen** stehen dem Veloverkehr bereits heute sicher und in gutem Zustand zur Verfügung. Bei den zu verbessernden Verbindungen bestehen Defizite hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität (Massnahmen siehe Massnahmenblätter).

**Veloabstellplätze:** Geplante Standorte befinden sich bei den Endhaltestellen der geplanten Tramverlängerungen.

---

### 6.5 Teilplan Fussverkehr

---

- V6** Für den Fussverkehr wird ein engmaschiges Netz von Verbindungen auf Strassen und Wegen angestrebt. Das im Richtplan dargestellte Netz beinhaltet alle für die Bedürfnisse der Quartiere und Ortsteile wichtigen Verbindungen sowie die Freizeitverbindungen. Die Wanderwege sind speziell ausgewiesen.