

ZPP 7/2 «STATION WANGENBRÜGGLI»

# TESTPLANUNG «NEUES ZENTRUM NIEDERWANGEN»

Bericht des Begleitgremiums  
10. November 2016



# 0

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Einleitung, Zusammenfassung</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>13</b>
2.1	Handlungsbedarf	14
2.2	Planungsanliegen	14
<b>3</b>	<b>Organisation</b>	<b>19</b>
3.1	Auftraggeberin	20
3.2	Verfahren	20
3.3	Prozessbegleitung	20
3.4	Beteiligte und Begleitgremium	20
3.5	Teilnehmende Teams	21
3.6	Entschädigung	21
3.7	Verfahrensablauf	22
3.8	Koordination Schnittstellen	22
<b>4</b>	<b>Aufgabenstellung</b>	<b>29</b>
<b>5</b>	<b>Projektbeschreibung und Würdigung der Beiträge</b>	<b>33</b>
5.1	Team GWJ Architektur AG	34
5.2	Team Konnekt	42
5.3	Team Van de Wetering	50
<b>6</b>	<b>Empfehlungen des Begleitgremiums</b>	<b>61</b>
6.1	Fazit	62
6.2	Empfehlungen für die Folgeplanung	63
6.3	Abhängigkeiten und Pendenzen	64
6.4	Weiteres Vorgehen	64



**1**

**Einleitung,  
Zusammen-  
fassung**



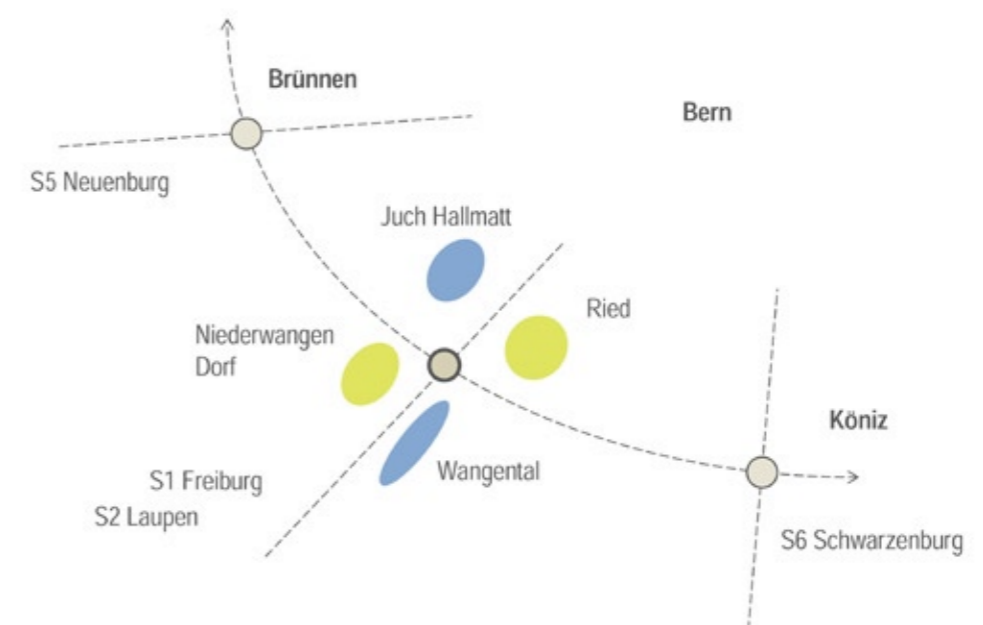
# 1 EINLEITUNG, ZUSAMMENFASSUNG

Im Oktober 2015 hat der Gemeinderat die Planungsstrategie für ein Testplanungsverfahren, als Basis für die Überarbeitung der bestehenden Zone mit Planungspflicht ZPP 7/2 «Station Wangenbrüggli», beschlossen. Damit wurde ein wichtiges Signal für die weitere Entwicklung im Raum Niederwangen und im gesamten Wangental ausgesendet. Der darauf folgende kooperative Planungsprozess, mit drei interdisziplinären Teams und einem fachkundigen Begleitgremium, ermöglichte einen vertieften fachlichen Dialog zur Findung eines realisierbaren städtebaulichen Konzepts.

Nach einer intensiven Bearbeitungsphase und drei Workshops, liegen drei Lösungsansätze vor, welche sich auf konzeptioneller Ebene klar unterscheiden. Damit ist eine ideale Voraussetzung für die Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Qualitäten gegeben. Das Begleitgremium hat im Anschluss an die Work-shops einstimmig eine Bestlösung erkoren. Der Entwurf des Teams Van de Wetering zeichnet sich durch die Reduktion der Abhängigkeiten als die Variante mit den besten Voraussetzungen für die Realisierbarkeit aus. Der einstimmige Beschluss des Begleitgremiums widerspiegelt die klare städtebauliche Haltung,

welche sich durch das strassenorientierte Bebauungsmuster und die hohe Durchlässigkeit ergibt. Die parzellenunabhängige Etappierung ermöglicht eine individuelle Umsetzung, welche sich weitgehend auf die Bedürfnisse der Grundeigentümer abstimmen lässt. Der Entwurf stiess auch bei den Grundeigentümer- und Ortsvertretern auf ein positives Echo. Die planungsrechtliche Umsetzung des ausgewogenen städtebaulichen Konzepts sowie Festlegung einer standortgerechten, urbanen Nutzungsdurchmischung ermöglicht eine gezielte Siedlungsentwicklung nach innen.

Aufgrund der vielschichtigen technischen und rechtlichen Vorgaben hat sich der kooperative Arbeitsprozess und die hohe Konzentration von Fachwissen für die Lösungsfindung sehr bewährt. Dank der Diskussion und der Beurteilung durch Experten aus den Disziplinen Städtebau, Architektur, Verkehr und Ökonomie konnten die Entwürfe thematisch variabel ausgeleuchtet und bewertet werden. In einem nächsten Schritt wird der Entwurf aus der Testplanung zu einem Richtprojekt weiterentwickelt. Dieses wird die konzeptionelle und behördenverbindliche Basis für die neuen Vorschriften der ZPP 7/2 bilden.





BE-132 125

20

**2**

**Ausgangs-  
lage**

## 2 AUSGANGSLAGE

### 2.1 Handlungsbedarf

Aufgrund der laufenden Siedlungsentwicklung im Umkreis und der steigenden Pendlerzahlen steigt die Bedeutung des ÖV-Umsteigeknotens und des Ortsteilzentrums Niederwangen. Das Gebiet rund um die S-Bahnstation Niederwangen weist seit Jahren räumliche und funktionale Mängel auf und wird der im Richtplan geforderten Nutzung nicht gerecht.

Die bestehende Überbauungsordnung Wangenbrüggli aus dem Jahr 2001 wurde nie inkraftgesetzt. Heute gilt für die ZPP 7/2 eine Ersatzordnung (Kernzone IIIb, AZ 0.5 – 0.8) gilt. Die Tatsache, dass die gewünschte Entwicklung bis heute nicht stattgefunden hat, macht deutlich, weshalb die bestehenden Zonenvorschriften nicht weiterverfolgt und neu konzipiert werden müssen. Nach Gesprächen mit den Grundeigentümern, der Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental (APW), den involvierten Fachstellen sowie aufgrund einer Auslegeordnung der planungsrechtlichen Vorgaben, konnten folgende Umstände eruiert werden, die zu einer Stagnation der Entwicklung in diesem Gebiet führten:

- Anspruchsvolle Lagequalität (Talsenke, räumliche Zäsur, Lärm, Industrie)
- Teilweise Verhinderung der Entwicklung durch Partikularinteressen der Eigentümer
- Entwurf der UeO nahm wenig Rücksicht auf bestehende Eigentumsverhältnisse und aufwärtskompatible Lösungsansätze
- Tiefe Ausnutzung nicht attraktiv für Investoren
- Hoher Raumverlust durch alte Strassenführung und Wangenbrüggli
- Zonenfremde Nutzung innerhalb ZPP-Perimeter
- Bisher wenig Entwicklung im Einzugsgebiet
- Einzelvorhaben statt gesamtheitliche Planung (Lifttürme, Sanierungen, Umbauten)
- Lage und gesetzliche Vorgaben zum Stadtbach

In Anbetracht mehrerer aktueller Entwicklungen im Umkreis ist der Handlungsbedarf heute für neue, zeitgemässe Zonenvorschriften sehr hoch.

### 2.2 Planungsanliegen

Im kommunalen Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde (RP REGG) überlagern sich im Planungsgebiet des neuen Zentrums Niederwangen verschiedene Funktionen. Demnach dient es sowohl als Ortsteilzentrum als auch als Umsteigeknoten. Nach den Vorgaben im Richtplan sind Ortsteilzentren Identitäts- und Versorgungsmittelpunkte. Sie verfügen über ein gutes Angebot zur Deckung des täglichen und wöchentlichen Bedarfs und weisen eine Grundversorgung mit öffentlichen Dienstleistungen (Bank, Post usw.) und Gastgewerbe auf. Zudem ist das Areal als Interventionsgebiet mit angestrebter Mischnutzung beziehungsweise Arbeitsnutzung ausgewiesen.

Der kommunale Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde führt folgende Zielsetzungen fürs Wangenbrüggli auf:

- Das Wangenbrüggli mit seinem Einzugsgebiet von künftig etwa 4000 Einwohnern sowie zahlreichen Arbeitsplätzen ist nutzungsmässig, verkehrsmässig und gestalterisch als Ortsteilzentrum aufzuwerten
- Verbesserung der Gesamtsituation Wangenbrüggli als ÖV-Knoten
- Verbesserung der Fussgängeranschlüsse nach Niederwangen Dorf und Ried
- Verbesserung und Klärung der Strassen- und Platzräume, der Aufenthaltsqualität, der Ladennutzung, Versorgung usw.
- Die Identität und Gestaltung des Wangenbrüggli ist auch mittels Aufwertung der Freiburgstrasse zu verbessern

### Planungsinhalte

	Stand der Koordination	Festsetzung	Zwischen-ergebnis	Vororientierung
Nutzung		X X		
Städtebau		X X X		
Landschaft		X		
Verkehr		X X X	X	

Abbildung: Ausschnitt Massnahmenblatt Nr. S1-07-03, Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde (RP REGG)





**3**

# Organisation

# 3 ORGANISATION

## 3.1 Auftraggeberin

Gemeinde Köniz, Direktion Planung und Verkehr, Landorfstrasse 1, 3098 Köniz

- Stephan Felber, Gemeindeplaner  
031 970 93 98, stephan.felber@koeniz.ch
- Marc Maurer, Gesamtprojektleiter  
031 970 95 42, marc.maurer@koeniz.ch

## 3.2 Verfahren

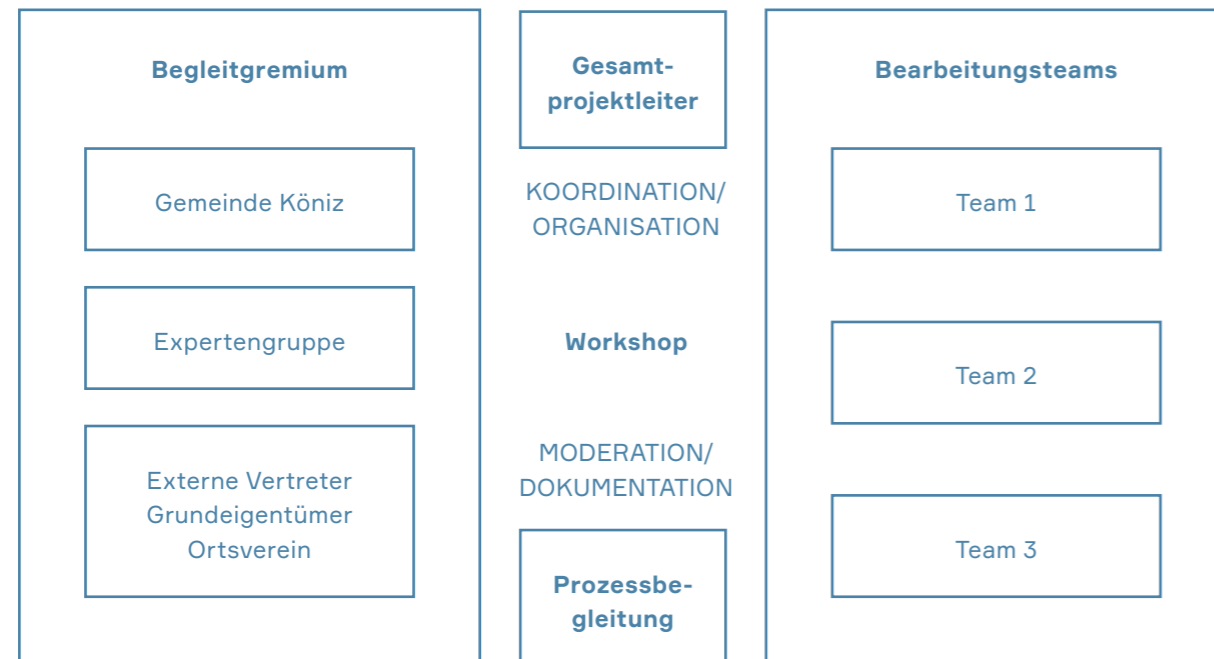
Die Testplanung wird in Anlehnung an die Grundsätze der Norm SIA 143 (einstufiger Studienauftrag mit Folgeauftrag) durchgeführt. In diesem Verfahren wird die «beste Lösung» gesucht, indem bewusst verschiedene Lösungsvorschläge parallel erarbeitet werden (Varianzverfahren). Zwischen dem Begleitgremium und den teilnehmenden Teams ist ein intensiver Dialog entstanden, welcher anlässlich einer Startsitung mit Begehung sowie dreier halbtägiger Workshops stattgefunden hat.

## 3.3 Prozessbegleitung

- Panorama AG, Münzrain 10, 3005 Bern
- Florian Künti, Raumplaner FHO FSU, Mediator SDM, Teilhaber
  - Kerstin Bendixen, Raumplanerin BSc FHO

## 3.4 Beteiligte und Begleitgremium

Bestehend aus Vertretern des Gemeinderats, der Expertengruppe, Vertretern der Grundeigentümer, Vertretung des Ortsvereins Niederwangen, den Abteilungen Landschaft, Verkehr, Liegenschaftsverwaltung und Planung, gemäss der nachfolgenden Zusammenstellung. Die Zwischenresultate wurden mit dem Kanton auf deren Umsetzbarkeit hin geprüft (Oberingenieurkreis OIK II (Strassen/ Gewässer), Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR).



## Gemeindevertretung

- Katrin Sedlmayer, Direktionsvorsteherin Planung und Verkehr
- Urs Wilk, Direktionsvorsteher Sicherheit und Liegenschaften
- Stephan Felber, Gemeindeplaner
- Rudolf Käser, Abteilungsleiter Verkehr und Unterhalt
- Daniel Gilgen, Abteilungsleiter Umwelt und Landschaft
- René Schaad, Liegenschaftsverwaltung
- Marc Maurer, Gesamtprojektleiter

## Expertengruppe

- Peter Ess, Städtebau/Moderation, ehem. Direktor Amt für Hochbauten Stadt Zürich
- Aline Renard, Verkehrsplanung, Transitec Beratende Ingenieure AG
- Marius Scherler, Bauökonomie/Markttauglichkeit, Kontur Projektmanagement AG
- Pascal Vincent, Städtebau/Freiraum, Aebi & Vincent Architekten Bern, Vertretung BPK

## Externe Vertretungen – Grundeigentümer

- Marc Peyer, Peyer Lager und Logistik AG, Bern
- Hans Dreier, Adval Tech Management AG, Niederwangen

## Externe Vertretungen – Ortsverein

- Rudolf Peter, Ortsverein Niederwangen

## 3.5 Teilnehmende Teams

Aufgrund der Präqualifikation wurden folgende interdisziplinäre Teams zur Bearbeitung der Aufgabe eingeladen:

### Team «GWJ Architektur AG»

- GWJ Architektur AG, Bern
- David Bosshard Landschaftsarchitekten AG, Bern
- Büro für Mobilität AG, Bern
- Fahrländer Partner Raumentwicklung AG, Zürich

### Team «Konnekt»

- W2H Architekten AG, Bern
- Landplan AG, Lohnstorf
- Zeltner Ingenieure AG, Belp
- GCG Construction AG, Zürich
- Mössinger Immobilien, Bern

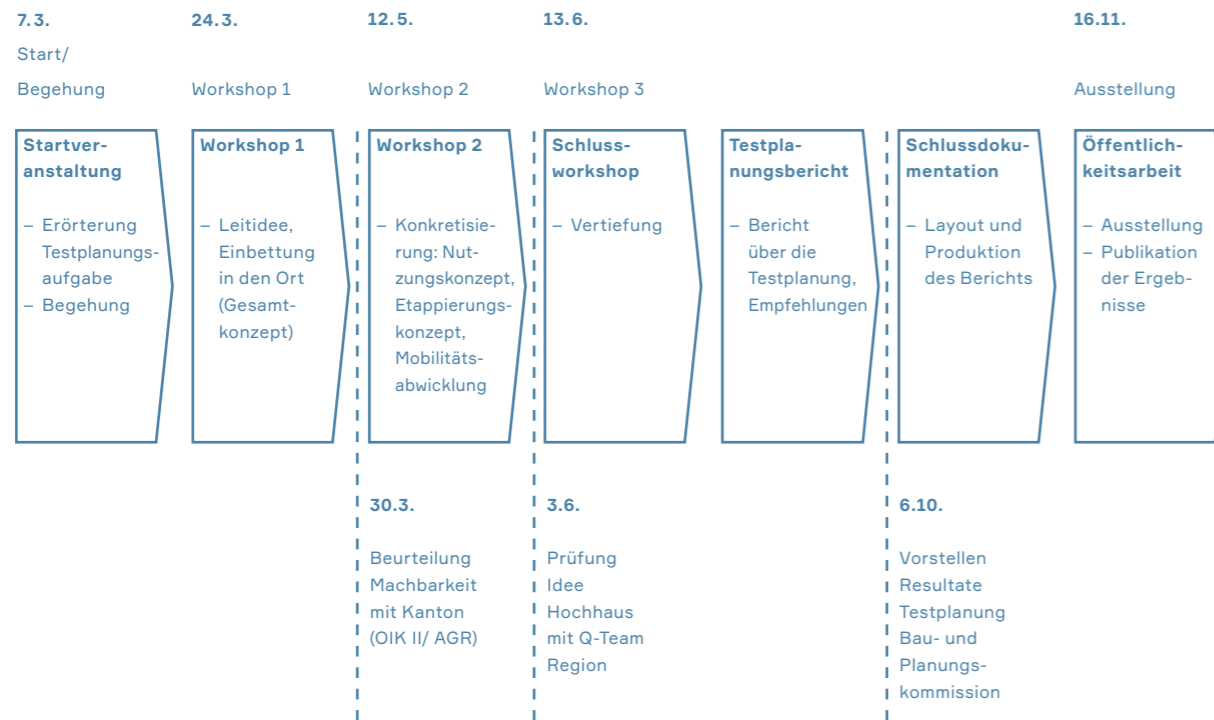
### Team «Van de Wetering»

- Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich
- mrs partner ag, Zürich
- Raumdaten GmbH, Zürich

## 3.6 Entschädigung

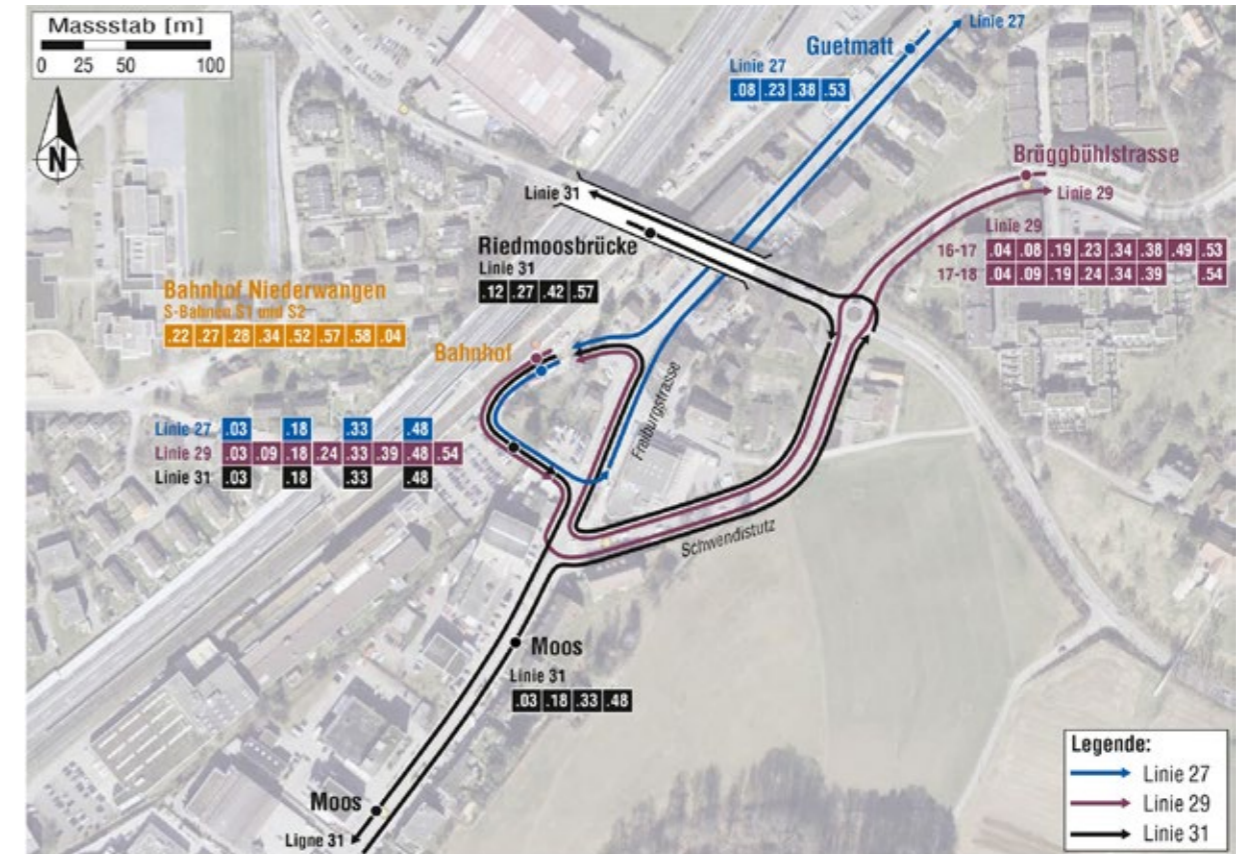
Für die auftrags- und fristgerechte Ablieferung der vollständigen und beurteilbaren Testplanungsbeiträge wird pro Team ein Honorar von CHF 35 000.– inkl. Spesen und MwSt. entrichtet. In einem weiteren Schritt wird das Verfassersteam der Bestvariante mit dem Folgeauftrag für die Ausarbeitung des Richtprojekts beauftragt. Dafür steht eine Pauschale von CHF 10 000.– inkl. Spesen und MwSt. zur Verfügung.

### 3.7 Verfahrensablauf



### 3.8 Koordination Schnittstellen

Betroffene Fachstellen	Rahmenbedingungen
SBB; Station Niederwangen, Strecke Bern – Freiburg	Interessenlinie zur Raumsicherung für möglichen zukünftigen Streckenausbau berücksichtigen. Bis dahin kein Bedarf für Ausbau S-Bahnstation vorhanden
Bundesamt für Strassen ASTRA; Nationalstrasse	Keine Investitionsabsichten, allfällige Lärmschutzmassnahmen müssen durch Projektverursacher getragen werden, Zugänglichkeit Riedmoosbrücke für Unterhalt gewährleisten
Tiefbauamt des Kantons Bern Oberingenieurkreis II, Kantonsstrasse	Sanierung und Umgestaltung Freiburgstrasse mit Kanton koordinieren, Anschluss Schwendistutz mit Kreisverkehr lösen, im Zentrumsabschnitt Temporeduktion möglich, Verkehrssicherheit erhöhen
Studie Arealerschliessung; ÖV – Umsteigeknoten, Busbetrieb	Bereich für Busstation mit beidseitiger Zu- und Wegfahrt, je 2 Bushaltekanten (12/ 18m)
Gewerbe- und Industriebetriebe	Anlieferung Schwerverkehr sicherstellen, nach Möglichkeit Alternative für Parkplätze anbieten



Schema Buslinien Niederwangen, Quelle: Transitec, Bern



Sanierung Freiburgstrasse Wangental, Stand öffentliche Mitwirkung 2016, (Planausschnitt, Blatt 2) Quelle: Tiefbauamt, OIK II Kanton Bern



Niederwangen

**4**

# **Aufgaben- stellung**

## 4 AUFGABENSTELLUNG

Mit der Testplanung soll eine Strategie entwickelt werden, mit der ein attraktives und zukunftstaugliches Ortszentrum geschaffen werden kann, welches die Reputation von Niederwangen nachhaltig aufwertet. Dabei sollen die Funktionalität des Ortes, die Freiraumqualität, die Ziele der Innenentwicklung sowie die Interessen der Grundeigentümer und die damit in Einklang zu bringende etappenweise Realisierung stimmig gelöst werden.

Das Gesamtkonzept soll eine zeitgemässe und auf den Ort abgestimmte städtebauliche Lösung aufzeigen. Im Anschluss sollen daraus die wesentlichen planerischen Vorgaben für die Neukonzipierung der ZPP-Vorschriften abgeleitet werden.

Die Aufgabe beinhaltet deshalb konkrete Überlegungen zu Art und Mass der Nutzung sowie die wirtschaftliche Umsetzbarkeit, die einem funktionalen und attraktiven Ortsteilzentrum gerecht werden soll.

Das Begleitgremium ermittelte das Konzept, welches unter Einbezug weiterer Beteiligter (Grundeigentümer, Ortsverein, APW, potenzielle Investoren, kantonale Fachstellen) zu einem Richtprojekt ausgearbeitet wird.



Bearbeitungsperimeter
  Parzellen innerhalb des Perimeters
  Betrachtungsperimeter



Zu berücksichtigende Infrastruktur

- Stadtbach,
- möglicher einseitiger Gewässerabstand,
- Sammelkanal Wangental Ø 2m,
- Interessenslinie SBB  
(Raumsicherung Streckenausbau)



- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 



SK MOTO-SPORT YAMAHA YAMAHA SK MOTO-SPORT





**5**

**Projekt-  
beschreibung  
und Wür-  
digung  
der Beiträge**

# 5 PROJEKTBSCHRIEB UND WÜRDIGUNG DER BEITRÄGE

## 5.1 Team GWJ Architektur AG

### Städtebauliches Konzept

Der Beitrag versteht den Ort als Kreuzungspunkt zweier historischer Verkehrswege, der Freiburgstrasse und der Verbindung zwischen dem Dorf Niederwangen und dem Weiler Ried. Die ursprüngliche Bedeutung des Kreuzungspunkts wird als Ort des Umsteigens mit Aufenthaltsqualität neu interpretiert. Ein zentraler Platz funktioniert als Gelenk zwischen den Weg- und Sichtbeziehungen. Er bildet eine Ausnahme in der sonst strassenbegleitenden Bebauung entlang der Freiburgstrasse. Entlang der Bahngleise wird eine zweite Bauschicht vorgeschlagen, welche sich gegen Südwesten als Ersatz des Gewerbegebiets fortsetzt. Die beiden Baureihen spannen im Südwesten einen Wohnhof zwischen Freiburgstrasse und Bahngleise auf.

Der Beitrag untersucht die Machbarkeit und Wirkung eines Hochhauses beziehungsweise eines höheren Hauses an zentraler Lage am Platz. Die Verfasser kommen zum Schluss, dass aus städtebaulicher Sicht ein solcher Akzent denkbar, aus wirtschaftlicher Sicht jedoch nicht zwingend ist. Die weiteren Bauten werden vier- bis fünfgeschossig konzipiert.

### Verkehr und Freiraum

Dreh- und Angelpunkt des Aussenraumkonzepts ist der neue Bahnhofplatz. Dieser vereint Aufenthalts- und Verkehrsfunktionen. Er soll die Topografie, die historischen Spuren und den Stadtbach erlebbar machen und damit zur Identität des Ortes beitragen.

Die Bushaltestellen und Abstellplätze für Fahrräder werden in einer Infrastrukturschicht entlang der Bahngleise organisiert. Der Bach wird im südwestlichen Teil als naturnahes, im Platzbereich als urbanes Gewässer geführt. Die Verkehrsführung für Fussgänger wird über eine Passerelle oder Unterführung in Ost-West-Richtung über den Platz geleitet und nimmt im Konzept einen hohen Stellenwert ein.

### Entwicklung

Die Etappierung beginnt mit dem höheren Haus als städtebaulichem Akzent und der Realisierung des Platzbereichs. In weiteren Etappen werden

der Ersatz der nördlich angrenzenden Bebauung und danach die Transformation des Gewerbegebiets im Südwesten vorgeschlagen.

Das Nutzungsprogramm sieht vor, in den Obergeschossen vorwiegend Wohnen anzusiedeln. In den Erdgeschossen werden Gewerberäume angeboten. Rund um den Platz schlagen die Verfasser Verkaufsnutzungen vor. Büroflächen werden nur zurückhaltend angeboten. In einer vertieften Wirtschaftlichkeitsbetrachtung werden heutige und künftige Nachfragesegmente für Wohn- und Arbeitsnutzungen differenziert betrachtet. Wohnangebote fokussieren auf mittelständische Zielgruppen, mit Präferenzen für Mobilität, Zentralität und eine gute Versorgung mit Dienstleistungen.

Die Erschliessung soll in Abstimmung mit der baulichen Etappierung als Verkehrsschleifen «mitwachsen».

### Würdigung

Grunddisposition:

Das Bebauungskonzept ist gut etappierbar und weist eine Robustheit hinsichtlich der Realisierung auf. Durch die Anordnung der Busstation auf einer langfristig verfügbaren Parzelle (Etappe 2) entsteht jedoch eine negative Abhängigkeit. Die Freiburgstrasse wird mit strassenbegleitenden Bauten gut gefasst, und der Zentrumsbereich ist durch die Strassenraumgestaltung (merkliche Verengung mit strassenbegleitender Parkierung und Begrünung) spürbar ausgestaltet.

Die Machbarkeit eines Hochhauses wird sorgfältig untersucht. Die Strategie eines städtebaulichen Akzents ist zu begrüßen. Das Nutzungsprogramm ist hinsichtlich der Marktchancen fundiert hergeleitet worden; die Nutzungsmöglichkeiten sind flexibel. Der Vorschlag einer Infrastrukturaachse entlang der Bahngleise ist ein interessanter Ansatz. Der Platz ist weitgehend vom motorisierten Individualverkehr befreit, was eine grosse Stärke darstellt.

Die städtebauliche Grunddisposition führt teilweise zu Engstellen: Die Platzverhältnisse zwischen den Bahngleisen und den Bauten der 3. und 4. Etappe sowie der Wohnhof im Südwesten scheinen beengt. Die Inszenierung des Bachs als naturnaher Raum innerhalb des Wohnhofs stellt eine Aufwertung dar, scheint jedoch

aufgrund der Platzverhältnisse an dieser Stelle knifflig. Die Transformation des Gewerbegebiets im Südwesten zu einem Wohngebiet scheint nicht zwingend.

Details:

Die Aussenraumkategorien weisen in sich Qualitäten auf, scheinen aber zu wenig in ein Gesamtkonzept eingebettet und der Übergang zwischen dem Wohnhof und dem öffentlichen Platz wirkt abrupt. Die Positionierung des höheren Hauses ist plausibel, wird aber zu einer Verschattung des Platzbereichs führen.

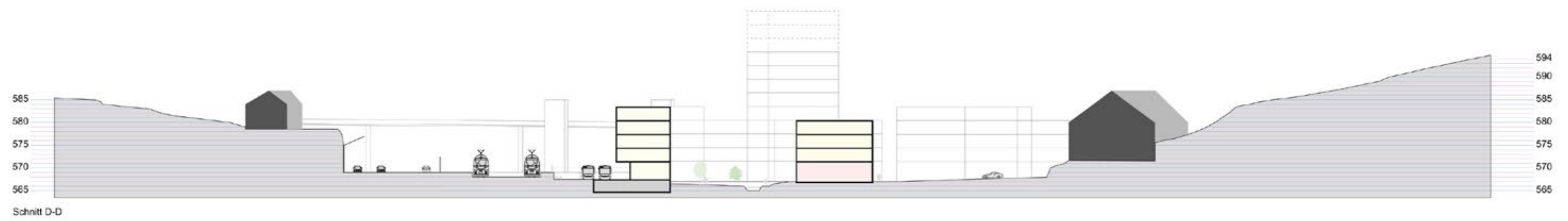
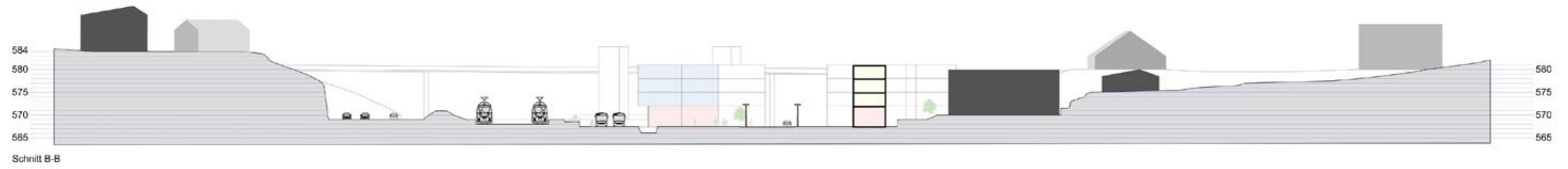
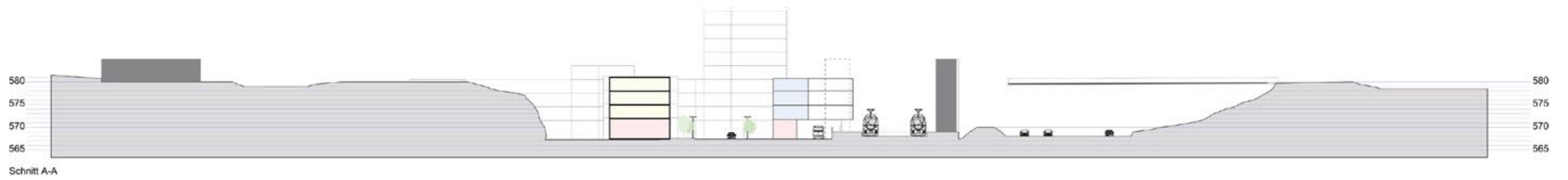
Die Ausgestaltung des Bushofs ist denkbar und funktioniert, ist jedoch aufwendig. Die Platzverhältnisse für die Infrastrukturschicht scheinen in den letzten Ausbaustufen im Nordwesten zu knapp (soziales Sicherheitsempfinden). Die Orientierung und die Auffindbarkeit sind im Gegenzug intuitiv.

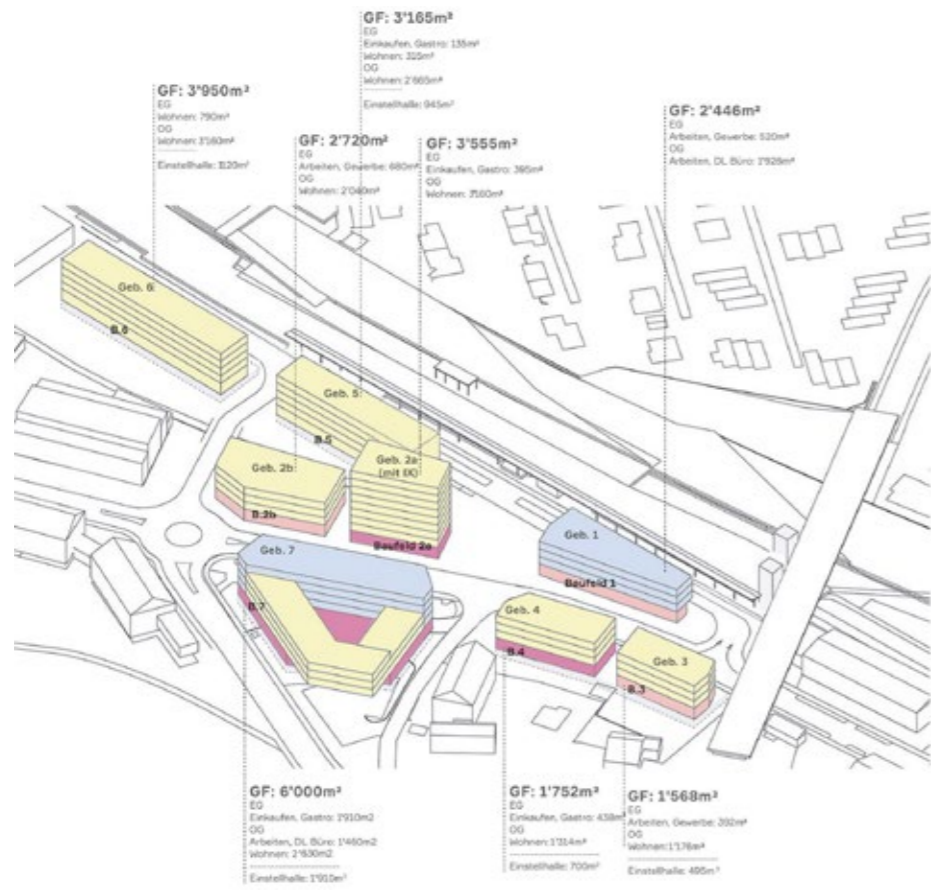
### Übersicht

Team	GWJ Architektur AG	
GFo	25106 m <sup>2</sup>	im Bearbeitungsperimeter
GFu	5170 m <sup>2</sup>	im Bearbeitungsperimeter
GFo	0 m <sup>2</sup>	ausserhalb Bearbeitungsperimeter
GFu	0 m <sup>2</sup>	ausserhalb Bearbeitungsperimeter
	25106 m <sup>2</sup>	<b>Total GFo</b>
	5170 m <sup>2</sup>	<b>Total GFu</b>
Nutzungsmix		
GF Wohnen	17250 m <sup>2</sup>	
GF Arbeiten/Gewerbe	1592 m <sup>2</sup>	
GF Arbeiten/DL, Büro (nicht publikumsor.)	3386 m <sup>2</sup>	
GF Einkaufen, Freizeit, Kultur	2878 m <sup>2</sup>	

Abbildung: Kennwerte und Nutzungsmix Team GWJ Architektur AG





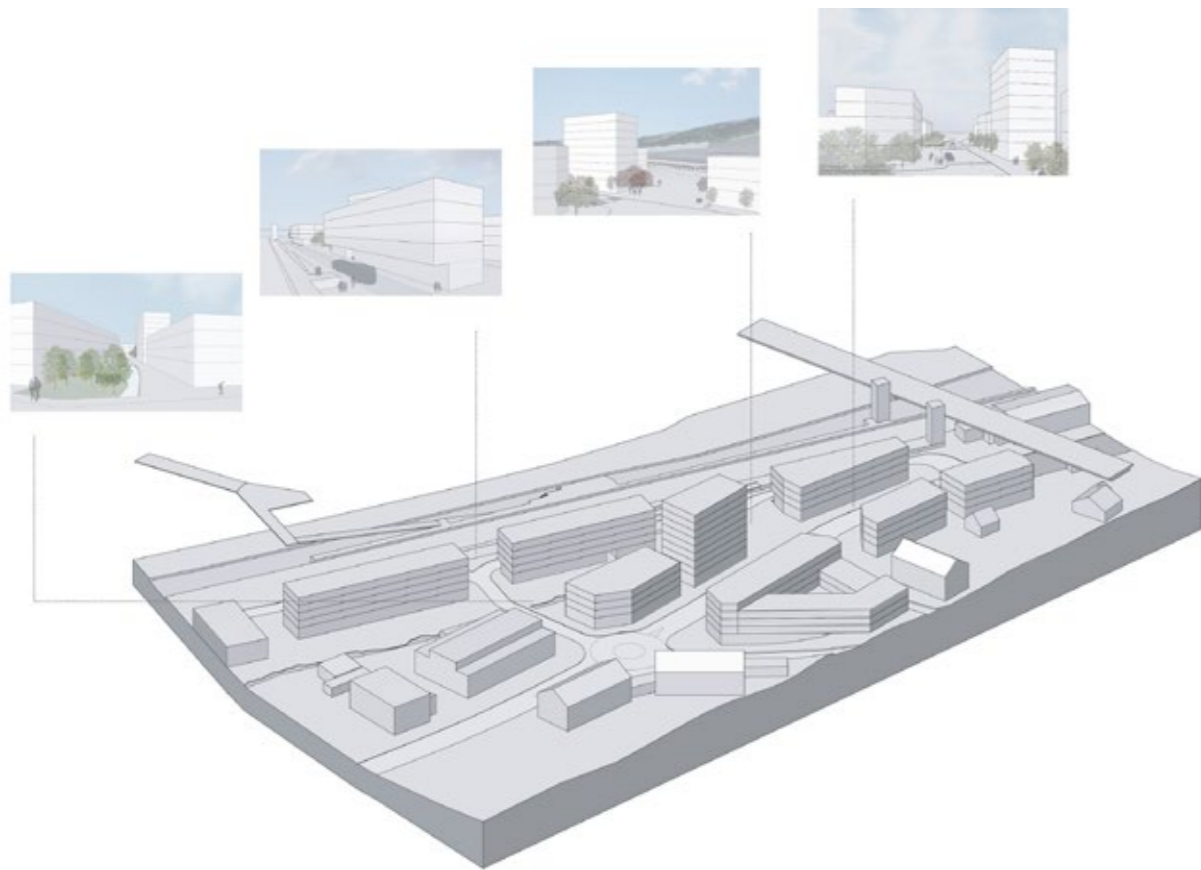


**Konzept Wirtschaftlichkeit**  
Nutzungsverteilung

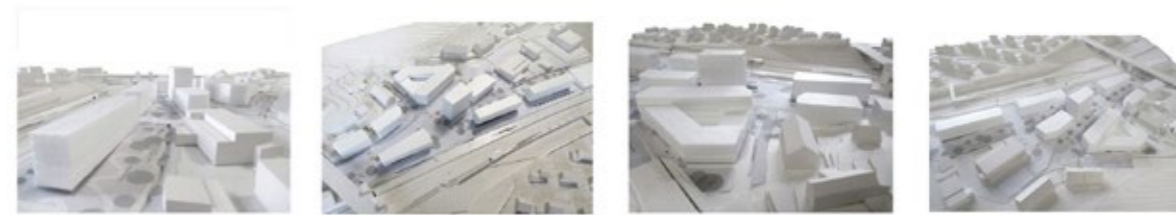
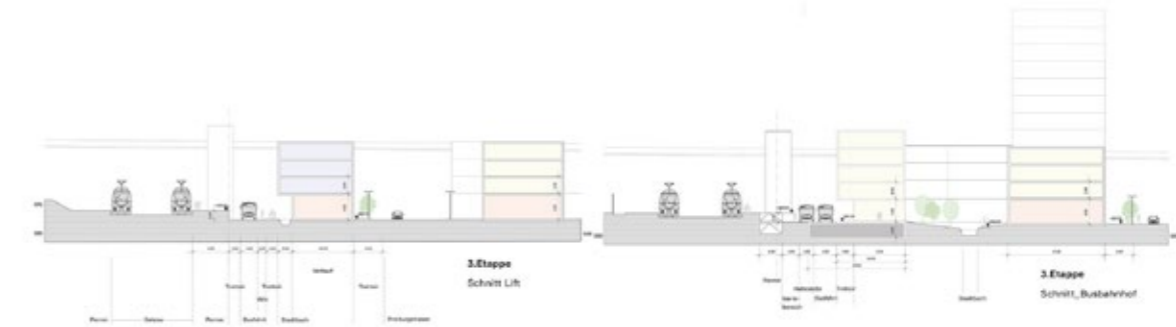
- GF Wohnen: 7'250m<sup>2</sup>
- GF Arbeiten/Gewerbe: 7'592m<sup>2</sup>
- GF Einkaufen, Kultur, Gastro: 2'678m<sup>2</sup>
- GF Arbeiten/ DL Büro: 3'386m<sup>2</sup>
- GF Einstellhalle: 3'700m<sup>2</sup>

Total GfO: 25'106m<sup>2</sup>  
Total Gfu: 5'170m<sup>2</sup>

- Wohnen und Arbeiten an diesem Ort stiftet Identität (Lärmschutz, urbane und naturnahe Grünräume, Adressbildung, Repräsentativität).
- Durch eine kleinteilige Parzellierung entstehen marktgerechte Größen von Bauvolumen. Potentielle Investoren können damit sowohl kleinere Genes serschaffen sein als auch grosse institutionelle Anleger.



**Verkehr - Etappen**



## 5.2 Team Konnekt

### Städtebauliches Konzept

Identitätsstiftendes Element des Beitrages ist ein neues Bahnhofsgebäude, das als Umsteige- und Ankunftsort sowie als Wohn- und Gewerbebau fungiert. Südwestlich schliesst ein Parkhaus an, welches auf dem Dachgeschoss für den Langsamverkehr eine Anbindung «à Niveau» ans Dorf Niederwangen sowie Veloabstellplätze bietet. Dadurch wird eine neue Zugangssituation zum Bahnhof geschaffen. Am neuen Knoten Freiburgstrasse/Schwendistutz markiert ein viergeschossiger Bau den Abschluss des Bahnhofplatzes und ein Übergang zum Gewerbegebiet. An der Freiburgstrasse kommt anstelle des Restaurants Wangenbrüggli ein viergeschossiger Wohn- und Gewerbebau zu liegen. Die Verfasser gehen davon aus, dass in späteren Etappen das Wohngebiet Riedgasse/Schwendistutz und das heutige Coop-Gebäude mit einem dreigeschossigen bzw. mit einem fünfgeschossigen Bau ersetzt werden können. Das Gewerbegebiet im Südwesten bleibt als solches bestehen, die Bausubstanz soll erneuert werden.

### Verkehr und Freiraum

Ein zentraler Bahnhofplatz wird vom Bahnhofsgebäude bis zum Coop-Gebäude entlang der Freiburgstrasse aufgespannt. Die Bushaltestellen sind vor dem neuen Bahnhofsgebäude und auf der Freiburgstrasse angeordnet. Dazwischen sorgt ein Baumdach für schattige Aufenthaltsbereiche. Im Nordosten schliesst ein neuer Park an den Bahnhofplatz an und erstreckt sich bis zur Riedmoosbrücke. Dieses Element wird als übergeordnete Verbindung von Grünräumen verstanden. Der Stadtbach wird verlegt. Die Linienführung folgt dem Bahnhofsgebäude und quert den neuen Park im Nordosten. Die Fussgängerverbindungen werden über den neuen Bahnhofplatz zum Umsteigeknoten und via Vertikalverbindungen und Passerelle über Bahn und Autobahn zum Dorf Niederwangen fortgeführt. Parkplätze für das Bahnhofsgebäude, für den neuen Wohn- und Gewerbebau am Knoten Freiburgstrasse/Schwendistutz sowie ggf. für den Gewerbebau im Südwesten werden zentral in einem Parkhaus angeboten.

### Entwicklung

Die Etappierung beginnt mit dem Bahnhofsgebäude und dem Ersatz der nordöstlichen Gebäude entlang der Freiburgstrasse. In einer zweiten Etappe wird das Parkhaus und – als Option – der neue Wohn- und Gewerbebau an der Kreuzung Freiburgstrasse/Schwendistutz erstellt (ausserhalb des Bearbeitungsperimeters). Der Ersatz des Gewerbebaus im Südwesten und des Coop-Gebäudes markieren die 3. Etappe. Die neuerstellten Wohnbauten an der Riedgasse sind einer späteren Etappe zugewiesen. Die Erdgeschosse der Neubauten sind auf den Bahnhofplatz hin ausgerichtet und enthalten publikumsorientierte Nutzungen. Die Obergeschosse bieten Wohn- und Büroflächen an. Im Bahnhofsgebäude und entlang der Freiburgstrasse fokussiert das Wohnangebot auf ein junges, urbanes Zielpublikum (Bahnhof) und auf ältere Menschen (Freiburgstrasse).

### Würdigung

Grunddisposition:  
Der eigenständige Ansatz mit einem neuen Bahnhofsgebäude wird gewürdigt. Die Auffindbarkeit der Funktionen und Nutzungen am Platz ist gut. Die Organisation des öffentlichen Verkehrs funktioniert mit Optimierungen. Die Neugestaltung des Strassenraums als Platz kann zur Beruhigung des Zentrums beitragen. Die Lösung einer gemeinsamen Parkieranlage im Parkhaus könnte ein erfolgversprechender Ansatz sein, insbesondere für gewerbliche Nutzungen. Die neue Verbindung über die Passerelle ist attraktiv für den Dorfteil Niederwangen. Die Grundkonzeption mit dem neuen Bahnhofsgebäude, Parkhaus und Gewerbeneubau führt zu einer zu starken Abschottung gegenüber dem Dorfteil Niederwangen. Die erste Etappe mit Bahnhofsgebäude, Bahnhofplatz und Verlegung der Infrastruktur ist in der Vorbereitung und Realisierung aufwendig und bringt grossen Koordinationsbedarf mit sich. Die Nachfrage und Qualität des Wohnraums im Bahnhofsgebäude wird aufgrund der beidseitigen Lärmbelastung bezweifelt. Die Freiburgstrasse wird als öffentlicher Raum nur einseitig bzw. unklar gefasst. Die Ausgestaltung lässt eine Stärkung der Freiburgstrasse

und der Fusswegverbindung vermissen. Die Aufenthaltsqualität im Park wird in Frage gestellt.

### Details:

Der Bahnhofplatz scheint im Nordosten durch den Grünraum unklar begrenzt. Der neue Park ist nicht klar lesbar, und die verbindende Wirkung zu anderen Grünräumen ist zu hinterfragen. Die Verlegung des Stadtbachs wurde nicht dazu genutzt, den Park im Nordosten aufzuwerten.

### Übersicht





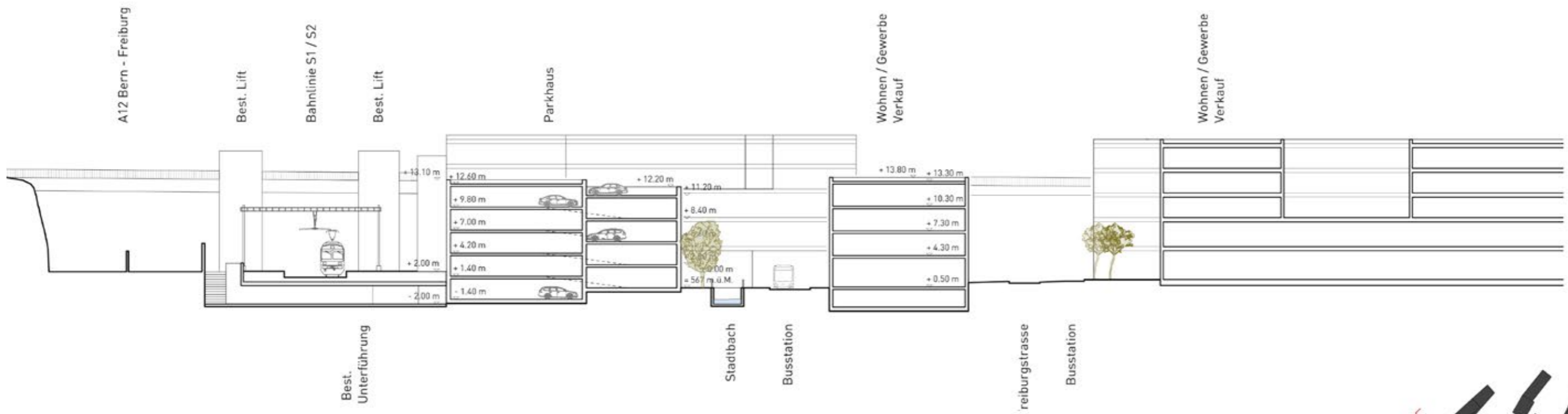
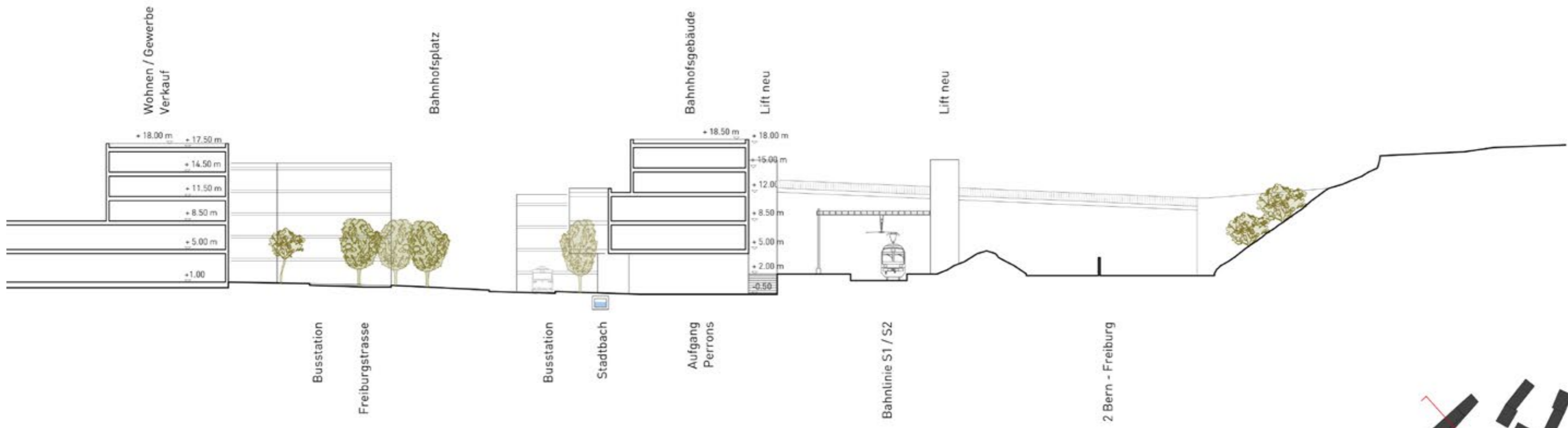
Team	Konnekt
GFo	35 690 m <sup>2</sup> im Bearbeitungsperimeter
GFu	8 270 m <sup>2</sup> im Bearbeitungsperimeter
GFo	5 275 m <sup>2</sup> ausserhalb Bearbeitungsperimeter
GFu	1 880 m <sup>2</sup> ausserhalb Bearbeitungsperimeter
	40 965 m <sup>2</sup> <b>Total GFo</b>
	10 150 m <sup>2</sup> <b>Total GFu</b>
Nutzungsmix	
GF Wohnen	13 620 m <sup>2</sup> 
GF Arbeiten/Gewerbe	9 560 m <sup>2</sup> 
GF Arbeiten/DL, Büro (nicht publikumsor.)	4 920 m <sup>2</sup> 
GF Einkaufen, Freizeit, Kultur	3 190 m <sup>2</sup> 

Abbildung: Kennwerte und Nutzungsmix Team Konnekt





Querschnitt Strasse



Querschnitt Bahnhofplatz







### 5.3 Team Van de Wetering

#### Städtebauliches Konzept

Der Beitrag sieht die Freiburgstrasse als historisch und räumlich zentrales Element für die Orientierung und Identität des Ortes. Sie soll im Planungsbereich zum Stadtraum weiterentwickelt werden. Dazu wird entlang der Freiburgstrasse eine Neubebauung mit durchgehend fünfgeschossigen Baukörpern vorgeschlagen. An zentraler Lage überragt ein siebengeschossiger «Solitär» diese Bebauung. Den Verfassern sind die Sichtbeziehungen wichtig, sie gliedern die Bebauung und schaffen eine klare Orientierung. Der Bahnhof soll als solcher sichtbar bleiben, der Abschluss zum Bahnhofplatz mittels einer neuen Perronüberdachung klarer ausformuliert werden. Das Konzept geht stark auf die heutige Grundeigentumsstruktur ein.

#### Verkehr und Freiraum

Zentrales Element der Aussenraumgestaltung ist ein neuer Bahnhofplatz entlang der Bahngleise. Dieser nimmt die Umsteige- und Verbindungsfunktionen auf und soll verkehrsberuhigt sein. Entlang seiner Ränder werden Aufenthaltsbereiche vorgeschlagen. Der Stadtbach wird als urbanes Gerinne an der bestehenden Lage geführt und beidseitig von Aufenthaltsbereichen begleitet. Ein kleiner Pavillon/Kiosk soll zur Belebung des Platzes beitragen. Entsprechend ihrer Bedeutung für das Konzept wird die Ausgestaltung der Freiburgstrasse vertieft untersucht. Das Tempo soll in einem zentralen Abschnitt auf 30 km/h gesenkt werden. Überbreite Gehbereiche mit integrierter Anlieferung sollen die Aufenthaltsqualität entlang der Freiburgstrasse merklich erhöhen. Für Fussgänger soll das Areal durch die Bebauungsstruktur und die Umgestaltung der Freiburgstrasse durchlässig ausgestaltet werden. Eine neue, attraktivere Passerelle über die Autobahn/Bahngleise wird zum Zeitpunkt des Bahnausbaus (3. Gleis) vorgeschlagen.

#### Entwicklung

Der Entwicklungsansatz nimmt auf die bestehende Struktur Rücksicht und soll als «Summe

der kleinen Schritte» seine Wirkung entfalten. Entsprechend sind die Entwicklungsschritte im Prinzip frei bzw. teilweise abhängig von der Realisierung des neuen Bahnhofplatzes/Busbahnhofs. Für die Verfasser ist wichtig, dass als erster Schritt die Realisierung eines Solitärs im Zentrum der Bebauung mit seiner Umgebungsgestaltung vorgenommen wird. Bei dieser Etappe ergeben sich keine Abhängigkeiten. Das Nutzungsprogramm sieht vor, in den Erdgeschoss kleinteilige Laden- und Gastronomieeinheiten anzusiedeln. Darüber sollen Dienstleistungs- und Büronutzungen erstellt werden. Letztere sind aufgrund der Marktchancen minimiert. Ab dem dritten Vollgeschoss soll Wohnraum für Singles und Paare aller Altersklassen angeboten werden. Die Wohnungen werden von den Verfassern in einem individuell geprägten, urbanen Segment positioniert.

#### Würdigung

Grunddisposition: Die Stärkung der Funktion der Freiburgstrasse als urbane Achse in Richtung Bern wird sehr begrüsst, und die zuge dachte Funktion scheint aus Ortssicht sinnvoll. Die städtebauliche Haltung bezüglich Volumengestaltung und Körnigkeit sowie der Abschluss zum südwestlich angrenzenden Gewerbegebiet weisen eine klare Akzentuierung auf und wirken insgesamt intuitiv. Die hohe Durchlässigkeit sorgt nebst einer einfachen Orientierung auch für kurze und direkte Wegverbindungen im Areal. Der Stadtbach wird als identitätsstiftendes Freiraumangebot in die Aussenraumgestaltung miteinbezogen. Der Beitrag sieht entlang der Bahngleise keine Bebauung vor und bildet damit keinen «Rücken» zum Dorf Niederwangen aus, was begrüsst wird. Der Entwicklungsansatz ist reibungsarm: Bau des 3. Bahngleises, die Integration der Wangenbrüggli und die Rücksichtnahme auf die Eigentumsstruktur minimieren Abhängigkeiten. Insgesamt zeichnet sich der Entwurf durch eine klare städtebauliche Haltung und eine weitgehend unabhängige Realisierbarkeit aus. Die vorgeschlagenen Etappen beziehen sich auf die aktuellen Realisierungsabsichten der Eigentümer.

Details; Zu klären ist, ob die erste Etappe mit dem Solitär die Kraft entwickelt, den Auftakt der Entwicklung zu gestalten oder ob dieser höher sein müsste. Weiter müsste vertieft werden, wie die Elemente des städtebaulichen Ansatzes verknüpft werden können resp. welche Regeln es zur Umsetzung des vorgeschlagenen «Ensemblestädtebaus» braucht:

Offen ist, ob der Bahnhofplatz bis zum Ausbau der Bahngleise zu gross dimensioniert wirkt. Hinsichtlich der schrittweisen Etappierung ist zu prüfen, wie sich gemeinsame Abstellplätze verwirklichen lassen. Aus wirtschaftlicher Sicht ist das Nutzungsprogramm hinsichtlich des kleinen Wohnanteils zu überprüfen.

#### Übersicht





Team	Van de Wetering
GFo	29 056 m <sup>2</sup> im Bearbeitungsperimeter
GFu	9 345 m <sup>2</sup> im Bearbeitungsperimeter
GFo	6 160 m <sup>2</sup> ausserhalb Bearbeitungsperimeter
GFu	1 825 m <sup>2</sup> ausserhalb Bearbeitungsperimeter
	35 216 m <sup>2</sup> <b>Total GFo</b>
	11 170 m <sup>2</sup> <b>Total GFu</b>
Nutzungsmix	
GF Wohnen	5 000 m <sup>2</sup> 
GF Arbeiten/Gewerbe	1 636 m <sup>2</sup> 
GF Arbeiten/DL, Büro (nicht publikumsor.)	3 530 m <sup>2</sup> 
GF Einkaufen, Freizeit, Kultur	2 660 m <sup>2</sup> 

Abbildung: Kennwerte und Nutzungsmix Team Van de Wetering







**Verkehr: Konzept Bahnhofsfunktionen, Betriebs- und Erschließungskonzept**



**Konzept Bahnhofsfunktion**

Schnelle Zone mit Verkehrsfunktionen:

- Vier Bushaltekanten
- Veloabstellplätze, Bahnhof: konzentriert an vier Standorten, Velostation im neuen Kopfbau Styner+Bienz
- 2 Taxistandplätze, 2 Kiss-and-Ride-Parkplätze, 2 Mobility-Parkplätze

Langsame Zone mit Aufenthaltsfunktionen:

- Uferbereich Bach als attraktiver Aufenthaltsraum, Option Pavillon mit Kiosk/Buffer auf Bahnhofplatz; Publikumsnutzung im EG Sichtbarkeit Wohnungen

**Betriebs- und Erschließungskonzept:**

- Fahrverbot Busbereich, Bahnhofplatz sonst als Begegnungszone (T20)
- Zentrumsabschnitt Freiburgstrasse: T30 mit Mehrzweckstreifen als Querungshilfe
- Überbreite Gehbereiche: Anlieferung im Strassenraum integriert
- Anlieferung Areal Styner&Bienz über Bahnhofplatz, rückwertige Erschließung bei Ausbau Bahn





**6**

**Empfeh-  
lungen des  
Begleit-  
gremiums**

# 6 EMPFEHLUNGEN DES BEGLEITGEMIUMS

## 6.1 Fazit

Das Begleitgremium ist über die Qualität der Beiträge sehr erfreut und dankt den Verfassern für die geleistete Arbeit. Der kooperative Prozess hat sich aufgrund der interdisziplinären Auseinandersetzung mit dem Ort gelohnt. Die breite Palette von Lösungsansätzen wird im Hinblick auf die weitere Auseinandersetzung und Diskussion wertvoll sein.

Das Begleitgremium empfiehlt, den Beitrag des Teams Van de Wetering zu vertiefen und als Basis für die weitere Planung zu verwenden. Die Beweggründe für diesen Entscheid liegen, nebst den vorgenannten Qualitäten, im überzeugenden städtebaulichen Konzept, in der Minimierung der Abhängigkeiten (Infrastruktur, Brücke usw.) sowie in der weitgehend parzellenunabhängigen Etappierung.

In in der nächsten Phase zu vertiefende Punkte sind:

- 1. und 2. Etappe: Parkierung, Höhe der Gebäude und Ausgestaltung des neuen Bahnhofsplatzes (ohne 3. Gleis)
- Ausgestaltung des nordwestlichen Abschlusses des Platzes (mit/ohne 3. Gleis), um den Bahnhofsplatz nordseitig klar zu fassen und zu beleben
- Ausgestaltung der Erdgeschosse und Vorzonen der Gebäude zu den öffentlichen Bereichen (Platz und Freiburgstrasse) und der Anlieferung dieser Baubereiche
- Detailliertes Parkierungskonzept unter Berücksichtigung der Möglichkeit einer Sammel-parkierung. Eventuell Zufahrtsvarianten pro Etappe in Einstellhallen, falls die Entwicklung auf individuelle Parkierungslösungen setzt. Hier interessiert vor allem die 1. Etappe mit der Erschliessung über die bestehende Strasse

## 6.2 Empfehlungen für die Folgeplanung

Art der Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkauf und publikumsorientierte Nutzungen sind im Erdgeschoss grundsätzlich anzustreben und zu konzentrieren, damit eine Zentrums-wirkung entsteht. In der Überbauung zwischen Freiburgstrasse und Bahnhofplatz soll das EG weitgehend publikumsorientiert sein. In den Obergeschossen sind Wohnen oder Arbeiten – nach Massgabe der Nachfrage – vorzusehen</li> <li>- Der Weiterbestand des Gewerbegebiets sowie die klare Trennung der Gewerbe- und Zentrumszone scheinen richtig</li> </ul>
Nutzungsmass	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Nutzungsmass richtet sich nach der Bestvariante und ist als Richtwert für die weitere Präzisierung im Planungsinstrument zu verwenden. Dieses beträgt etwa 30 000 m<sup>2</sup> GFo im Betrachtungsperimeter</li> </ul>
Gestaltungsprinzipien	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Fassung und Aufwertung der Freiburgstrasse ist wichtig und ein erfolgskritisches Element</li> <li>- Unter den gegebenen Umständen wird es als nahezu zwingend erachtet, dass der Entwicklungsansatz die vorhandene Grundeigentümerstruktur berücksichtigt</li> <li>- Aus der Perspektive von Niederwangen Dorf braucht es ein gut einsehbares Visavis, keinen «gebauten Rücken». Das «Neue Zentrum Niederwangen» soll eine «Brücke» sein, um die durch Autobahn und Bahnlinie getrennten Ortsteile von Niederwangen besser miteinander zu verbinden</li> <li>- Die städtebauliche Qualität der 1. Etappe – die allenfalls während mehrerer Jahre allein besteht (bevor auch die 2. und die 3. Etappe realisiert werden) – ist entscheidend für die Qualität der Entwicklung</li> <li>- Der Bach ist ein zentrales Gestaltungselement des Aussenraums und kann als räumliche Verknüpfung des öffentlichen Raums ins Gewerbegebiet fungieren. Seine heutige Lage ist kein Hindernis für eine qualitätsvolle Gestaltung und Strukturierung des Zentrums. Aufwendige Verlegungen sollen daher vermieden werden. Die Eingriffe sollen in erster Linie auf eine situationsgerechte Gewässergestaltung ausgerichtet werden</li> <li>- Allfällige Zufahrtsrampen zu Einstellhallen sollen nicht im Freiraum, sondern in den Gebäuden untergebracht werden</li> <li>- Die Sichtbezüge quer zur Freiburgstrasse und zum Platz hin sind wichtig</li> <li>- Die Ausgestaltung der Einmündung Riedstrasse/Freiburgstrasse (ehemalige Einmündung) ist zu beachten</li> </ul>
Perimeter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Gewerbeliegenschaft (Parzelle GBB 6289) ist in den Planungsperimeter einzubeziehen</li> </ul>



# IMPRESSUM

## 6.3 Abhängigkeiten und Pendenzen

Im Zuge der weiteren Planungsschritte sind durch die Ausloberin folgende Punkte zu klären:

- Reicht die von den Verfassern der Beiträge vorgesehene Parkierung mit reduziertem Parkplatzbedarf (Minimalbedarf gemäss BauV)?
- Laufende Koordination Gestaltung Freiburgstrasse im Zentrumsbereich
- Können Untergeschosse unter Berücksichtigung der geotechnischen und grundwassertechnischen Gegebenheiten und aus wirtschaftlicher Sicht gebaut werden, oder braucht es eine zentrale Abstellanlage (Folgeauftrag Baugrundvoruntersuchung)?
- Die Grundsätze der Art und der Intensität der Zusammenarbeit unter den Grundeigentümern sollten strategisch festgelegt werden
- Ein neuer Übergang über die Autobahn und die Gleise (Passerelle) sollte separat untersucht werden, um zu klären, mit wie viel Aufwand (Kosten) eine attraktivere Situation gegenüber der heutigen Lösung erreicht werden könnte
- Entwicklungskonzept/Kostenteiler/Zusammenarbeitsvertrag (wer profitiert und partizipiert)
- Lärmthematik/akustisches Gutachten abgestimmt auf das Richtprojekt (Folgeauftrag Lärmgutachten)
- Frühzeitige Konsultation des kantonalen Amtes für Wasser und Abfall (AWA), ob Untergeschosse gemäss Richtprojekt bewilligungsfähig sind (Folgeauftrag Baugrundvoruntersuchung)
- Laufende Koordination Gestaltung Freiburgstrasse im Zentrumsbereich, Anschluss Kreisverkehr und Arealerschliessung hat höchste Priorität
- Entwicklungskonzept zur Realisierung/Kostenteiler Beteiligte
- Neues Lemma; Vorprojekt Ausgestaltung Stadtbach im Zentrumsabschnitt und Renaturierung in der Arbeitszone (Beiträge Kanton prüfen)

## 6.4 Weiteres Vorgehen

Nach Abschluss der Testplanung erfolgt eine Weiterbearbeitung mit dem Team Van de Wetering. Das Richtprojekt bildet die Basis für die Aufwertung und Umgestaltung des Ortsteilzentrums und ÖV-Umsteigeknotens Niederwangen. Die weitere Umsetzung der ZPP erfolgt im klassischen Planerlassverfahren (Mitwirkung, Vorprüfung, öffentliche Auflage, Genehmigung durch den Kanton) und erfordert eine Volksabstimmung. Bei einem positiven Resultat können die darauffolgenden Schritte in Richtung Umsetzung durch eine Überbauungsordnung oder Wettbewerb erfolgen.

**Auftraggeberin:** Gemeinde Köniz, Direktion Planung und Verkehr, Landorfstrasse 1, 3098 Köniz  
Kontakt: 031 970 93 91  
Weitere Informationen zur Planung: [www.koeniz.ch/nzn](http://www.koeniz.ch/nzn)

**Verfahrensbegleitung:** Panorama AG für Raumplanung Architektur Landschaft, Münzrain 10, 3005 Bern

**Gestaltung:** visu'l AG, Agentur für Identität und Kommunikation, Wasserwerksgasse 27 3000 Bern 13

**Quelle Bilder:** Titelbild: Konnekt  
Inhaltsbilder: Gemeinde Köniz  
Seite 9: Planungsabteilung Köniz  
Seite 23: Tiefbauamt Kanton Bern/Transitec  
Seite 31: Planungsabteilung Köniz



