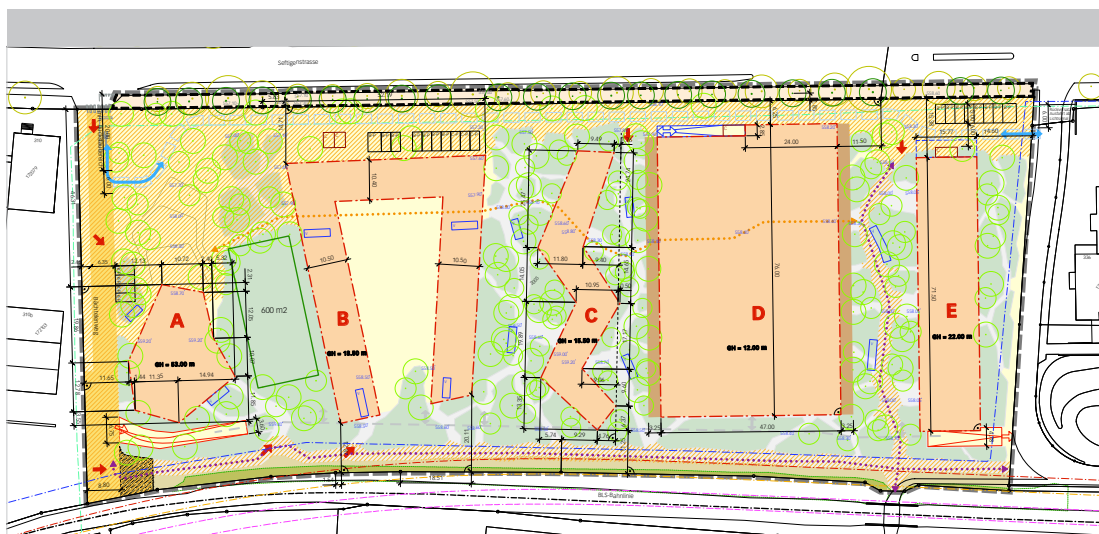


GENEHMIGUNGSEXEMPLAR

Gemeinde Köniz

Überbauungsordnung «ZPP 1/1 Bächtelenacker» mit Änderung des Nutzungsplans und des Strassenplans



Erläuterungsbericht

Die Überbauungsordnung besteht aus:

- Überbauungsplan
- Überbauungsvorschriften

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Richtkonzept
- Lärmtechnisches Gutachten

6. Juni 2013

Impressum

Auftraggeber:

Priora Generalunternehmung AG
Jubiläumsstrasse 93
3000 Bern 6

Gemeinde Köniz
Direktion Planung + Verkehr
Landorfstrasse 1
3098 Köniz

Auftragnehmer:

ecoptima, Spitalgasse 34, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Metron Bern AG, Neuengasse 43, 3001 Bern
Telefon 031 380 76 80, Fax 031 380 76 81
www.metron.ch, bern@metron.ch

Beglinger + Bryan Landschaftsarchitektur
Tullaweg 13, 8753 Mollis
Telefon 079 608 47 45, jonasbeglinger@bluewin.ch

Bearbeitung:

Hansjakob Wettstein, Raumplaner FH, MAS ETH
mit Inputs der Fachplaner und der Gemeinde

Inhalt

1. Ausgangslage und Problemstellung	5
1.1 Einleitung	5
1.2 Situation	5
2. Vorhaben	8
3. Überbauungsordnung	9
3.1 Gegenstand	9
3.2 Überbauungsplan	9
3.3 Überbauungsvorschriften	10
4. Inhalte der Planung	10
4.1 Grundlagen und Richtkonzept	10
4.2 Art und Mass der Nutzung	10
4.3 Baugestaltung	11
4.4 Aussenraumgestaltung	12
4.5 Erschliessung und Parkierung	14
4.6 Energieversorgung	16
5. Auswirkungen auf die Umwelt (gemäss Art. 47 RPV)	17
5.1 Orts- und Landschaftsbild	17
5.2 Erschliessung und Parkierung	17
5.3 Lärm- und Luftbelastung	21
5.4 Einhaltung der FAT-Richtlinien	23
5.4 Naturschutzobjekte	24
5.5 Schattenwurf Baufeld A	24
6. Vorgehen	25
6.1 Verfahren	25
6.2 Vorprüfung	25
6.3 Öffentliche Auflage	26
6.4 Beschlussfassung und Genehmigung	26
6.5 Termine	27
Anhang	28
Schattendiagramm	28
Überprüfung Verkehrsentwicklung Kleinwabern	29

1. Ausgangslage und Problemstellung

1.1 Einleitung

Der zukünftige Eigentümer der Parzelle Nr. 2005 «Bächtelenacker» (24'074 m²) beabsichtigt, auf der erwähnten Parzelle eine städtebaulich und architektonisch hochwertige, die bestehenden Siedlungsteile verbindende Überbauung mit hoher Wohnqualität zu realisieren. Aus einer Machbarkeitsstudie des Architekturbüros agps.architecture ging hervor, dass eine Überbauung mit fünf unterschiedlichen, räumlich getrennten Siedlungsstrukturen an diesem Standort eine mögliche städtebauliche Antwort darstellt. Im anschliessenden Studienauftrag wurden vom Beurteilungsgremium fünf nebeneinander liegende Siegerprojekte erkoren, die in der Folge zu einer vernetzten und koordinierten Gesamtüberbauung weiterentwickelt wurden.

1.2 Situation

1.2.1 Lage

Die Parzelle Nr. 2005 liegt in der Gemeinde Köniz im Ortsteil Wabern. Das Gebiet liegt in unmittelbarer Nähe des Stadtkerns von Bern und am nordöstlichen Fuss des Gurtens. Die Parzelle selbst wird nördlich von der Seftigenstrasse (Verbindungsachse Bern–Wabern) und südlich von der S-Bahnlinie 3 (Bern–Thun) begrenzt. Die S-Bahnlinie ist bisher einspurig. Der Doppelspurausbau wird derzeit von der BLS Netz AG geplant.

Die Parzelle ist bisher unüberbaut und wird vom anliegenden Landwirtschaftsbetrieb «Bächtelen» bewirtschaftet. In unmittelbarer Nähe befinden sich Einkaufsmöglichkeiten, Schule, Kindergarten und weitere Angebote.

Übersicht
Köniz-Bächtelenacker



1.2.2 Erschliessung

Das Gebiet «Bächtelenacker» ist heute durch die Buslinie 29, welche entlang der Seftigenstrasse nach Kleinwabern führt, mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Bushaltestelle befindet sich an der südöstlichen Ecke des Grundstücks. Die Tramendhaltestelle «Wabern» der Linie 9 liegt in einer Entfernung von gut 300 m. Das Teilprojekt 6 der Tramregion Bern soll zukünftig die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verbessern.

Mit dem motorisierten Individualverkehr ist das Grundstück über die Seftigenstrasse zu erreichen. Diese dient als Verbindungsachse zwischen Köniz Zentrum und Belp resp. dem Gürbental und weist ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf (ca. 15 – 18'000 Fz/Tag DTV).

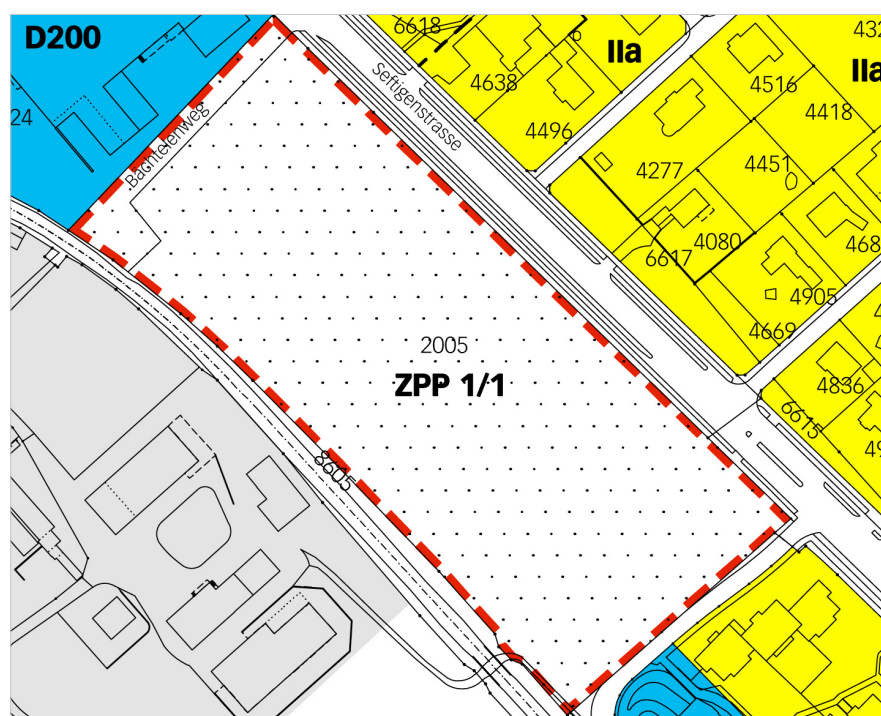
1.2.3 Planungsrechtliche Situation

Um die vorgesehene Wohnüberbauung realisieren zu können, wurde die auf der Parzelle Nr. 2005 rechtsgültige Grundordnung geändert. Die Wohnzone IIIa und die Arbeitszone IIc wurden in die ZPP 1/1 «Bächtelenacker» überführt.

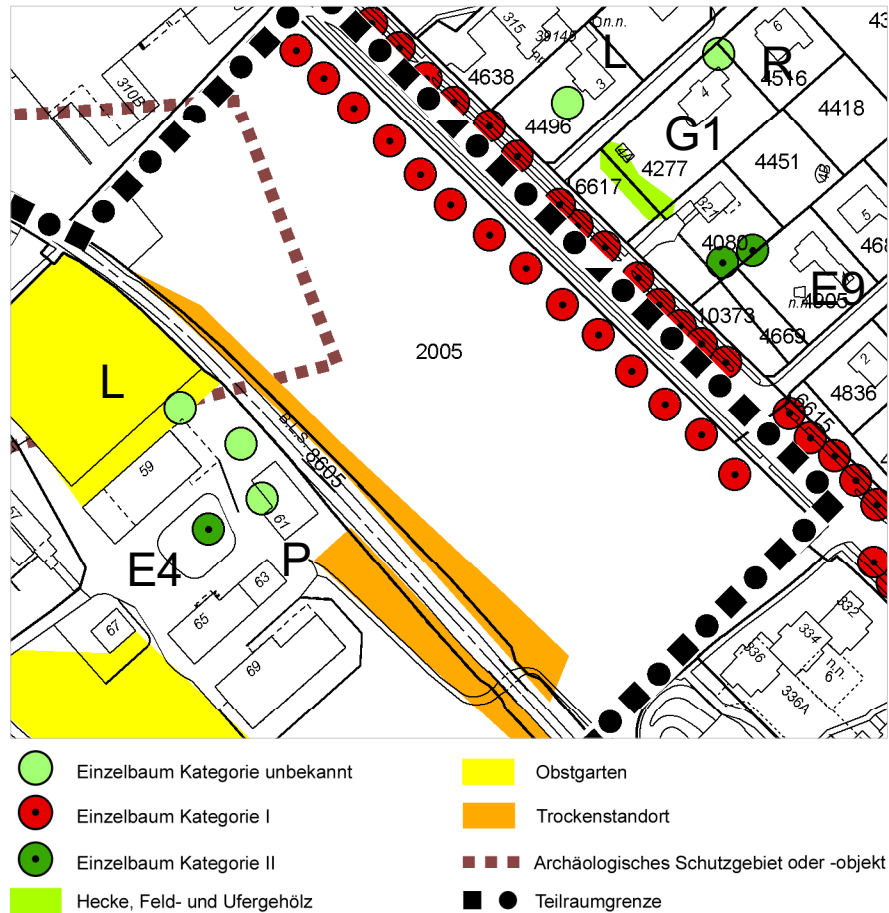
Mit der ZPP wurden der Planungszweck und die grundlegenden Nutzungsvorschriften sowie die Grundsätze für Gestaltung und Erschliessung den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zum Beschluss unterbreitet.

Nach dem Beschluss der Änderung der baurechtlichen Grundordnung durch das Parlament, wurde die Vorlage am 7. März 2010 von den Stimmberechtigten angenommen.

Ausschnitt aus dem
rechtsgültigen Nut-
zungsplan



Ausschnitt aus dem
Schutzplan Naturob-
jekte



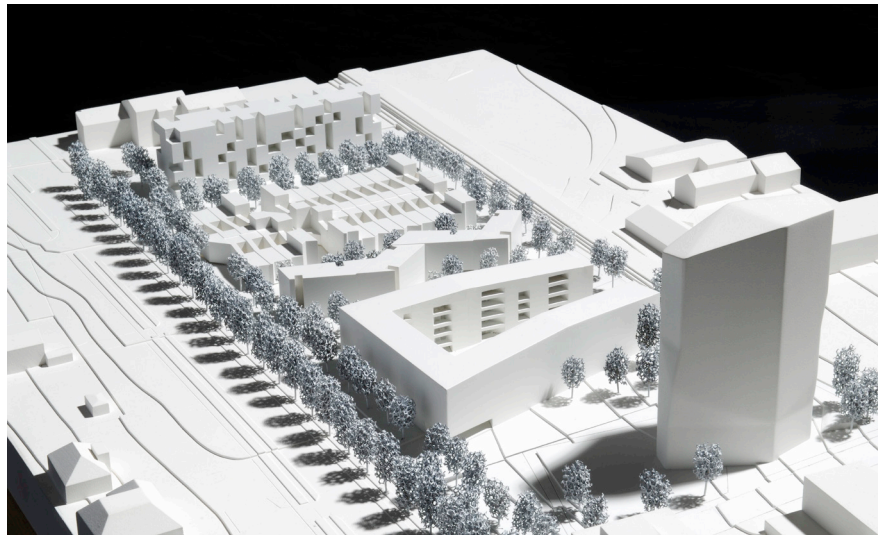
Im Schutzplan Naturobjekte sind innerhalb des Perimeters der Überbauungsordnung oder direkt angrenzend die Baumallee, ein archäologisches Schutzgebiet und ein Trockenstandort eingezeichnet.

2. Vorhaben

Auf dem Grundstück soll eine Überbauung realisiert werden, die auf der Machbarkeitsstudie der agps.architecture, dem daraus entstandenen Studienauftrag für Wohnbauten sowie der Immobilienstrategie von Zeugin-Gölker basiert. In der Machbarkeitsstudie wurden – abgestützt auf die Vorgaben der Grundstücksbesitzerin – die Rahmenbedingungen für eine Überbauung des «Bächtelenackers» definiert und die Grundlagen für die Durchführung eines Studienauftrags geschaffen.

Für den Studienauftrag wurde das Areal «Bächtelenacker» in fünf Teilgebiete aufgeteilt und für jedes Regeln definiert. Pro Teilgebiet wurden anschliessend drei eingeladene Teams ausgelost. Die pro Teilgebiet beste Lösung wurde vom Beurteilungsgremium zur Weiterentwicklung vorgeschlagen.

Das Ergebnis des Studienauftrags im Modell.



3. Überbauungsordnung

3.1 Gegenstand

Basierend auf der ZPP wird eine Überbauungsordnung erarbeitet, die sich auf die Siegerprojekte des Studienauftrags «bächtelen⁵» sowie auf ein Freiraumkonzept abstützt, das die verschiedenen Bautypologien miteinander verbindet. Die UeO besteht aus dem Überbauungsplan und den Überbauungsvorschriften.

3.2 Überbauungsplan

Der Wirkungsbereich des Überbauungsplans umfasst die Parzelle Nr. 2005, auf der sich auch der Bächtelenweg befindet, sowie den über diese Fläche hinausreichenden Bereich bis zum Rand des projektierten Tramtrassees entlang der Seftigenstrasse.

Der Überbauungsplan unterteilt das Planungsgebiet in die fünf Baufelder für Hauptbauten A – E, in Bereiche für private Plattformen, in Hartflächen, in aus Grünflächen und Chaussierung bestehende sickerfähige Flächen, in den Bereich für einen Trockenstandort und in die Detailerschliessung.

Überlagert werden diese Flächen von der Baumreihe entlang der Seftigenstrasse, der grösseren Spielfläche sowie der Begegnungszone. Zusätzlich dargestellt werden die maximale Gebäudehöhe pro Baufeld und die fertigen Terrainhöhen in m ü.M., die Höhenfixpunkte «Seftigenstrasse» in m ü.M., die Zu- und Wegfahrt für Besucherverkehr, Entsorgung und Anlieferung, die Zu- und Ausfahrten der Einstellhallen, der Quartierweg für Fussgängerinnen und Fussgänger, die öffentlichen Fuss- und Velowege, die Kundenparkplätze, die Besucherparkplätze, die Carsharing-Parkplätze, die Bereitstellungsorte für den öffentlichen Sammeldienst, die Notzufahrten, die Wendenische für die LKW auf dem Bächtelenweg und ein Bereich für eine Gleichrichteranlage im Bereich des Knotens Seftigenstrasse / Strasse Chly Wabern.

Der öffentliche Raum, die Hochstamm- oder Mehrstammbäume, die Veloabstellplätze, die unterirdische Erschliessung der Einstellhallen, die Abstufungen auf dem öffentlichen Platz, die Wassertransportleitung «Aareleitung II», die aus dem Schutzplan Naturobjekte übernommenen Einzelbäume und Trockenstandorte, die projektierten Gleisachsen der BLS, die Interessenlinie Landbedarf BLS sowie die Interessenlinie Gebäudebegrenzung BLS sind als Hinweise dargestellt .

3.3 Überbauungsvorschriften

Die Überbauungsvorschriften regeln im Wesentlichen die Art und das Mass der Nutzung – namentlich die Verteilung der zulässigen Bruttogeschossflächen auf die einzelnen Baufelder – die Abmessungen und die Stellung der einzelnen Bauten, die Erschliessung und Parkierung sowie die Gestaltung der Bauten und der Aussenräume. Zusätzlich enthalten sie Bestimmungen zur Energie- und Wärmeversorgung, zum Grundwasserschutz, zum Lärmschutz und zu den erforderlichen vertraglichen Regelungen.

4. Inhalte der Planung

4.1 Grundlagen und Richtkonzept

Um die Absichten des Bebauungs- und Freiraumkonzepts bis zur Realisierung umzusetzen, wird der Gemeinderat zusammen mit der UeO ein Richtkonzept erlassen. Dieses beinhaltet die wichtigsten Aspekte zur Nutzung und Gestaltung der Freiräume, zur Etappierung sowie zur Erschliessung. Es wird der Gemeinde bei der gestalterischen Umsetzung der UeO und der Beurteilung des Baugesuchs als begleitende behördenverbindliche Grundlage dienen.

4.2 Art und Mass der Nutzung

Das Programm zum Studienauftrag verlangte für jedes der fünf Teilgebiete unterschiedliche Siedlungsstrukturen mit reiner Wohnnutzung. Teilbereiche von Gebäuden werden bewusst für halbprivate oder öffentliche Nutzung vorgesehen (Gemeinschaftsräume, Kinderhort, Restaurant, Verkauf). Über das gesamte Areal sind Eigentums- und Mietwohnungen vorgesehen. Im Erdgeschoss des Baufelds A sind ausschliesslich Nutzungen mit hohem Öffentlichkeitsgrad zugelassen.

Die Ausnützungsziffer (AZ) innerhalb der einzelnen Teilgebiete liegt zwischen 0.734 (Baufeld D) und 1.559 (Baufeld A). Über das gesamte Areal gerechnet beträgt sie 1.1. Die Gebäudehöhen liegen zwischen 12.00 und 22.00 m, was 3 bis 7 Geschossen entspricht. Für das Teilgebiet A (Hochhaus) sehen die Vorschriften eine maximal zulässige Gebäudehöhe von 53.00 m vor, welche ca. 17 Geschosse ermöglicht.

	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C	Baufeld D	Baufeld E	Total
BGF der optimierten Siegerprojekte	7021 m ²	6427 m ²	2437 m ²	4065 m ²	5933 m ²	25'883 m ²
AZ der optimierten Siegerprojekte	1.541	1.008	0.754	0.707	1.425	1.075
max. BGF Überbauungsvorschriften	7100 m ²	6560 m ²	2500 m ²	4220 m ²	6100 m ²	26'480 m ²
AZ gemäss Überbauungsvorschriften	1.559	1.029	0.773	0.734	1.464	1.100
Zusätzlich mögliche BGF (Reserve)	79 m ²	133 m ²	63 m ²	155 m ²	167 m ²	597 m ²

Die in den Überbauungsvorschriften festgelegten maximalen BGF wurden von den optimierten Siegerprojekten abgeleitet und mit einer Reserve für geringe Projektanpassungen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ergänzt. Die Summe der in den Überbauungsvorschriften festgelegten maximalen BGF von 26'480 m² und die zur Verfügung stehende Landfläche von 24'074 m² ergeben eine maximal zulässige AZ von 1.1.

4.3 Baugestaltung

Für die Baugestaltung und Materialisierung der Fassaden haben die fünf Siegerprojekte des Studienauftrags «bächtelen⁵» hinweisenden Charakter. In diesem wurden den einzelnen Baufeldern die folgenden Typologien und Wohnformen zugewiesen:

- Baufeld A: Wohnen «mit Aussicht»
- Baufeld B: Wohnen «am Hof»
- Baufeld C: Wohnen «im Baumhain»
- Baufeld D: Wohnen «mit Patio»
- Baufeld E: «Wohnen mit Balkon»

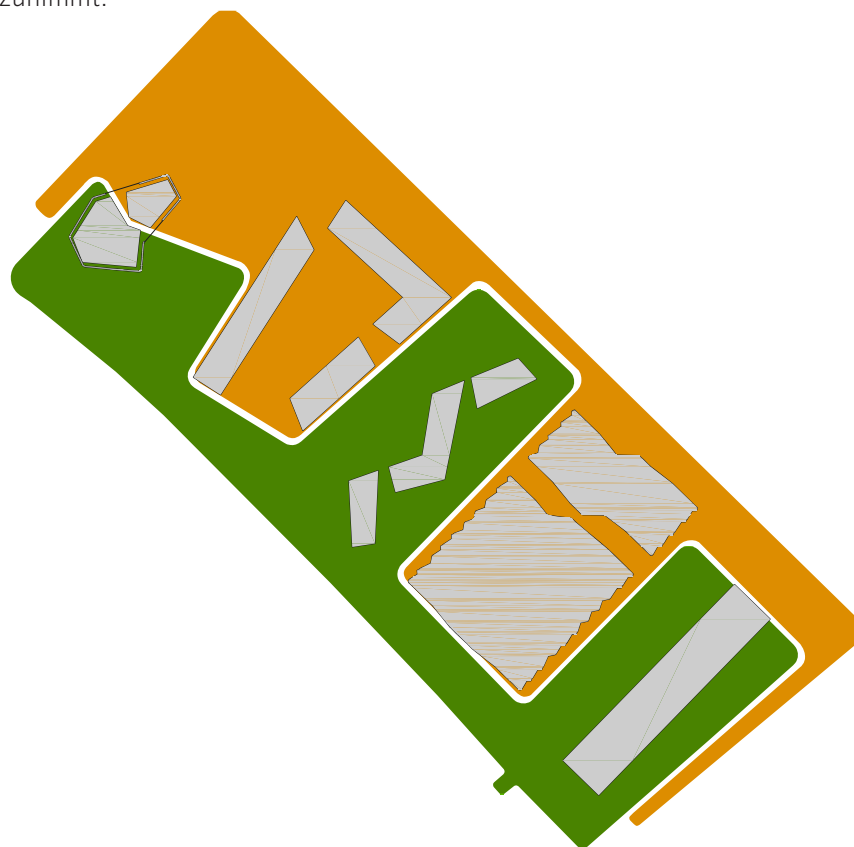
Diese Bautypologien sind namentlich auf eine möglichst hohe räumliche Durchlässigkeit zwischen der Seftigenstrasse und dem Gurtenhang sowie auf den Schutz der lärmempfindlichen Wohnräume vor dem Strassenlärm der Seftigenstrasse ausgerichtet. Extrovertierte und introvertierte Bautypologien wechseln sich ab.

4.4 Aussenraumgestaltung

4.4.1 Gesamtkonzeption

Der übergreifende und durchlässige Charakter der Aussenraumgestaltung sowie deren räumlicher Bezug zum auslaufenden Gurtenhang werden mit einem Gesamtkonzept sichergestellt. Dieses sieht vor, dass der Anteil der sickerfähigen Flächen vom stark strukturierten Strassenraum der Seftigenstrasse zum offener und natürlich wirkenden Gurtenhang hin sukzessive zunimmt:

*Freiraumkonzept:
Hartflächen (orange)
und sickerfähige
Flächen (grün).*



Die sich abwechselnden extrovertierten und introvertierten Bautypologien lassen sich öffnende und schliessende Freiräume entstehen, die ein verbindendes Element darstellen und zwischen den einzelnen Baufeldern vermitteln. Zusätzlich sind die Baufelder durch übergeordnete Wegverbindungen und Freiräume miteinander verknüpft. Diese werden abwechselungsweise durch Hartflächen, Grünflächen und Vegetationsstrukturen geprägt.

Wesentliche Bestandteile des Richtkonzepts sind die Anbindung des Hochhauses an die Seftigenstrasse, die Begegnungszone parallel zur Seftigenstrasse und zur projektierten Tramlinie (Haltestelle), der arealquerende Quartierweg, die Bodenbeläge und die Bepflanzung. Zwischen Hochhaus und Seftigenstrasse wird ein öffentlich und urban gestalteter Platz realisiert, welcher die publikumsorientierte Erdgeschossnutzung räumlich und funktional an die Seftigenstrasse anbindet.

4.4.2 Elemente der Freiraumgestaltung

Die aus dem Studienauftrag hinaus entwickelten Themen Platz, Hof, Hain, Canyon und Baumdach sowie die Allee entlang der Seftigenstrasse waren Grundlage des Freiraumkonzepts und waren auch Vorgaben für die Überarbeitung der Wettbewerbsprojekte. Die Weiterentwicklung des Freiraumkonzepts führte jedoch zum Ansatz, die heterogenen Bautypologien mit einer homogenen Aussenraumgestaltung und Bepflanzung zusammenzubinden, als dies ursprünglich beabsichtigt war.

Ziel der Freiraumgestaltung bleibt, dem Bächtelenacker ein unverwechselbares Gesicht, seinen eigenen Charakter zu geben. Dieses Gesicht soll durch Themen, wie das Aufeinandertreffen von Stadt – Landschaft, Natur – Gartenkultur, formuliert werden. Entsprechend wird ein spielerischer Umgang mit spezifisch zuordenbaren Elementen gesucht, welcher in räumlich komplexen Überlagerungen mündet. Resultat ist eine, die Gebäude «umfliessende» Gartenlandschaft, welche durch ihre Art der Ausformulierung die vielfältigen Nutzungsanforderungen zu erfüllen vermag.

Die Umsetzung der Idee erfolgt mittels den beiden Ebenen Baumpflanzung und Wegnetz:

Baumpflanzung (Raum): Ein «Baumnetz», welches den teilweise stark unterteilten Freiraum zusammenhält. Es wird durch eine charakterstarke Leitart(en) gebildet, welche durch hoch aufgeschnittene Stämme (Säulen) eine Art Halle mit Lichtungen formt. Dieses Netz ist in der Lage, spektakulär blühende Kleinbäume und saftig grüne Heister aufzunehmen, gleichzeitig ermöglichen die Lichtungen zauberhafte Lichtstimmungen.

Wegnetz (Terrain): Es wurde eine Flächenstruktur gesucht, welche dem Wunsch nach Durchlässigkeit in Ost-West-Richtung nachkommt, gleichzeitig die vielfältigen Wegverbindungen zulässt und vielseitige Flächennutzung ermöglicht. Trotzdem werden ein grosszügiges Raumgefühl und ein guter Überblick (Sicherheit) gewährleistet.

Der Hof im Baufeld B soll als versickerungsfähige Platzfläche mit schattenspendenden Sonnensegeln ausgebildet werden. Der Belag nimmt die Höhendifferenzen der raumbildenden Architektur auf und führt sie in einer sanft bewegten Belagstopographie im Hofinneren weiter. Dabei wird sie durch ein entsprechendes Fugenbild lesbarer gemacht. Das zentrale Element des Hofes bildet ein «Wasserteller». Seine horizontale Fläche ist mit Wasserdüsen bestückt und ermöglicht vielfältiges Spiel. Im dünnen Wasserfilm spiegeln sich Umgebung und Himmel, wenn die Düsen nicht in Betrieb sind.

Zwischen der Seftigenstrasse und der Bahnunterführung im Südosten des Wirkungsbereichs sowie entlang der Bahnlinie ist je ein öffentlicher Fuss- und Veloweg vorgesehen. Als durchgehende Verbindung ist parallel zur Seftigenstrasse und zur Bahnlinie ein arealquerender Quartierweg für Fussgänger vorgesehen, der an die öffentliche Fuss- und Veloverbindung zwischen der Seftigenstrasse und der Bahnunterführung anschliesst.

4.5.2 Parkierung motorisierter Individualverkehr

Für die Bewohner der Überbauung sind Tiefgaragen vorgesehen. Die Zufahrt erfolgt über den Bächtelenweg, die Ausfahrt ist ausschliesslich über die Strasse Chly Wabern vorgesehen. Die Anzahl der unter- und oberirdischen Parkplätze wird in den Überbauungsvorschriften auf 220 limitiert, was ca. 1.1 Autoabstellplätzen pro Wohnung entspricht. Diese Werte liegen an der unteren Grenze der in Art. 51 der Bauverordnung des Kantons Bern (BauV) vorgesehenen Bandbreite.

Die Besucherparkplätze werden entlang der Begegnungszone angeordnet. Oberhalb von Baufeld B werden drei Carsharing-Parkplätze (z.B. Mobility) ausgewiesen. Einige der Kundenparkplätze für die publikumsorientierten Nutzungen in Baufeld A werden entlang des Bächtelenwegs angeordnet. Weitere Kundenparkplätze können unterirdisch angeordnet oder auf einem Nachbargrundstück privatrechtlich sichergestellt werden.

4.5.3 Abstellplätze für Velos

Die Veloabstellplätze werden in den Gebäuden resp. in der Nähe der Hauseingänge angeordnet. Ihre ungefähre Lage ist im Überbauungsplan dargestellt. Die Berechnung der Anzahl Abstellplätze erfolgt nach Art. 54a BauV. Pro Wohnung sind je nach deren Grösse 2 bis 3 Abstellplätze für Velos und Motorfahräder vorgesehen.

4.5.4 Tram Region Bern, Teilprojekt 6 und Raumbedarf für den ÖV

Mit dem Teilprojekt 6 ist die Verlängerung der Tramlinie 9 entlang der Seftigenstrasse bis nach Kleinwabern mit Verknüpfung an eine neue S-Bahnstation geplant. Der Kanton und die Gemeinde sehen eine Wendeschleife bei der Station Kleinwabern vor. Diese ermöglicht optimale und direkte Umsteigebeziehungen zwischen Tram und S-Bahn.

Auf der Höhe der Baufelder C/D ist die Haltestelle Bächtelenacker vorgesehen; die genaue Lage der Haltestelle wird im Rahmen des Tramprojekts festgelegt. Mit der Realisierung des Tramprojekts wird die Überbauung optimal an den öffentlichen Verkehr angebunden: Neu wird das gesamte Planungsgebiet in der ÖV-Erschliessungsgüteklasse B liegen, bisher lagen die Baufelder D, E und F «nur» in der Güteklasse C.

Durch die Erweiterung des Perimeters bis zum Rand des projektierten Tramtrassees wird die Abstimmung zwischen der Überbauung und dem Tramprojekt sichergestellt.

Die im Überbauungsplan eingetragenen Höhenfixpunkte «Seftigenstrasse» dienen der Abstimmung zwischen der vorliegenden Planung und dem Tramprojekt. Sie wurden in Absprache mit der Projektleitung «Tram Region Bern» bestimmt und im Überbauungsplan eingetragen. Gemäss Überbauungsvorschriften dienen sie als Anhaltspunkte für die Gestaltung der Anschlüsse zwischen der Seftigenstrasse und den angrenzenden Hartflächen.

Entlang der BLS-Linie bleibt der Ausbau auf eine Doppelspur möglich. Die projektierten neuen Gleisachsen sowie entsprechende Interessenlinien für den Landbedarf und die Gebäudebegrenzung sind im Überbauungsplan als Hinweise dargestellt.

4.6 Energieversorgung

Die Wärmeenergie für Raumheizung und Warmwasseraufbereitung wird ab der neu zu erstellenden Quartierheizzentrale im Grünapark an der Seftigenstrasse 310 bezogen.

Als erneuerbarer Energieträger werden Pellets aus naturbelassenem Holz eingesetzt.

Die Anlage wird durch ewb Energie Wasser Bern als Wärmelieferantin betrieben. Die Wärmeenergie wird über ein Fernleitungsnetz zu den Unterstationen der Neubauten geführt.

5. Auswirkungen auf die Umwelt (gemäss Art. 47 RPV)

5.1 Orts- und Landschaftsbild

Im Rahmen der Jurierung fügte das Beurteilungsgremium die fünf bevorzugten Projekte im Modell zu einer Gesamtsituation zusammen und diskutierte die Projekte eingehend in Bezug auf die Gesamtsituation und die projektübergreifenden Zusammenhänge. Dabei zeigte sich, dass die fünf ausgewählten Projekte auch in der Betrachtung der Gesamtsituation funktionieren und dass diese als Ganzes städtebaulich überzeugen.

Die funktionalen und räumlichen Zusammenhänge werden mit den ZPP- und den Überbauungsvorschriften sichergestellt. Insbesondere die Bestimmungen zur Aussenraumgestaltung (Ziff. 4.4) und zur Führung des Langsamverkehrs (Ziff. 4.5.1) werden dazu beitragen, dass die fünf, mit unterschiedlichen Gebäudetypologien bebauten Baufelder als Einheit in Erscheinung treten werden.

5.2 Erschliessung und Parkierung

5.2.1 Parkierung

Gemäss Art. 28 UeV sind im gesamten Perimeter maximal 220 ober- bzw. unterirdische Autoabstellplätze zulässig. Unter Abzug der für die publikumsorientierten Nutzungen im Baufeld A erforderlichen Parkplätze (siehe unten) entspricht dies bei ca. 185 Wohnungen rund 1.15 Parkplätzen pro Wohnung (einschliesslich Besucher-Parkplätze). Die Reduktion der Anzahl an Autoabstellplätzen auf den innerhalb der zulässigen Bandbreite unterdurchschnittlichen Wert von 220 ist aufgrund der hohen ÖV-Erschliessungsgüte des Gebiets gerechtfertigt.

Die publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss des Baufeldes A erfordern gut erreichbare Kundenparkplätze, die gemäss Überbauungsplan teilweise oberirdisch angeordnet werden. Für die Nutzungen sind unter Annahme von ca. 220 m² Geschossfläche für Einkaufen/Freizeit/Kultur und ca. 100 m² Geschossfläche für Gastronomie nach Art. 52 BauV mindestens sechs Parkplätze erforderlich. Im Überbauungsplan sind beim Baufeld A vier oberirdische Kundenparkplätze für die publikumsorientierten Nutzungen festgelegt. Die restlichen Kundenparkplätze können unterirdisch angeordnet oder auf einem Nachbargrundstück privatrechtlich sichergestellt werden.

Weitere oberirdische Parkplätze für Besucher der Wohnungen sowie für Carsharing sind entlang der Seftigenstrasse angeordnet; ihre Lage ist im Überbauungsplan verbindlich festgelegt.

5.2.2 Vorgesehenes Betriebskonzept

Seftigenstrasse:

- Mittelzone als Linksabbiegebereich
- stadtauswärts: Tram in Seitenlage (Eigentrasse)
- stadteinwärts: Tram im Mischverkehr

Knoten Seftigenstrasse / Bächtelenweg:

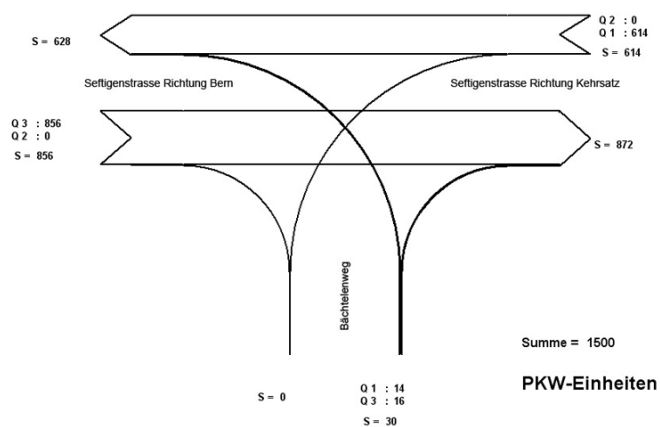
- Anschluss Bächtelenweg ohne Vortritt (für MIV und Fussgänger keine Regelung mit Lichtsignalanlage)
- Trambevorzugung mit Lichtsignalanlage

Knoten Seftigenstrasse / Strasse Chly Wabern:

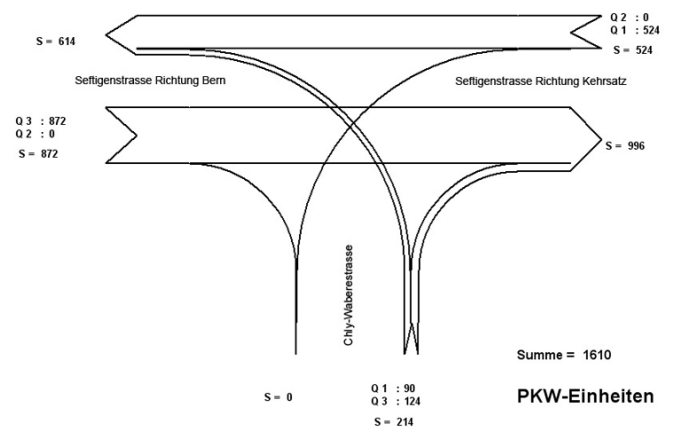
- Regelung des Knotens

5.2.3 Aktuelle Knotenstrombelastungen

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit wird anhand der Abendspitzenstunde (ASP) zwischen 17.00 – 18.00 Uhr vorgenommen. Die aktuellen Knotenstrombelastungen (Ist-Zustand) der beiden Knoten Seftigenstrasse / Bächtelenweg und Seftigenstrasse / Strasse Chly Wabern wurden von der Metron am 21.1.2008 erhoben. Diese wurden mit den Ganglinien der Verkehrszählung Seftigenstrasse der Gemeinde Köniz vom Herbst 2007 verglichen und auf Plausibilität überprüft.



Knoten Bächtelenweg Ist-Zustand
(Abendspitzenstunde)



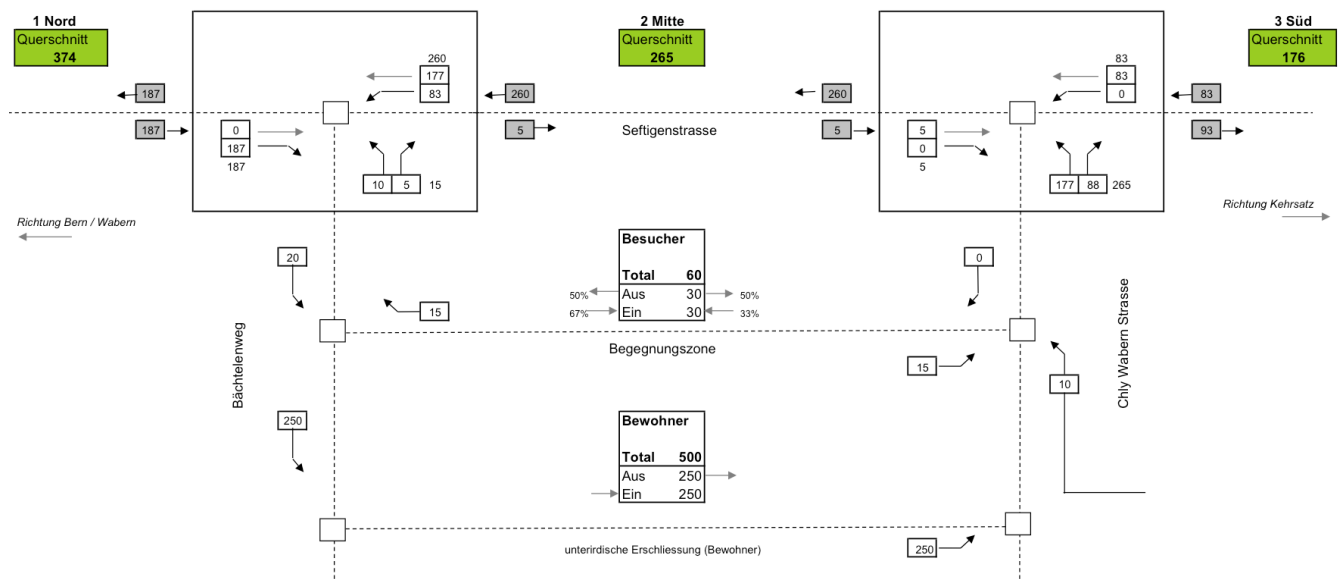
Knoten Strasse Chly Wabern Ist-Zustand
(Abendspitzenstunde)

5.2.4 Zu erwartender Mehrverkehr

Fahrten pro Tag:

Der Verkehr aus dem Areal «Bächtelenacker» wird über die Strasse Chly Wabern und zu einem kleinen Teil über den Bächtelenweg auf die Seftigenstrasse geführt. Das Vorprojekt sieht 197 unterirdische Autoabstellplätze sowie 20 Besucher- und 3 Carsharing-Parkplätzen aus. Auf Grund der Parkplatzzahl und der Annahme, dass ein Autoabstellplatz pro Tag 2.5 Fahrten generiert, ist mit ca. 500 zusätzlichen Fahrten von Bewohnern und

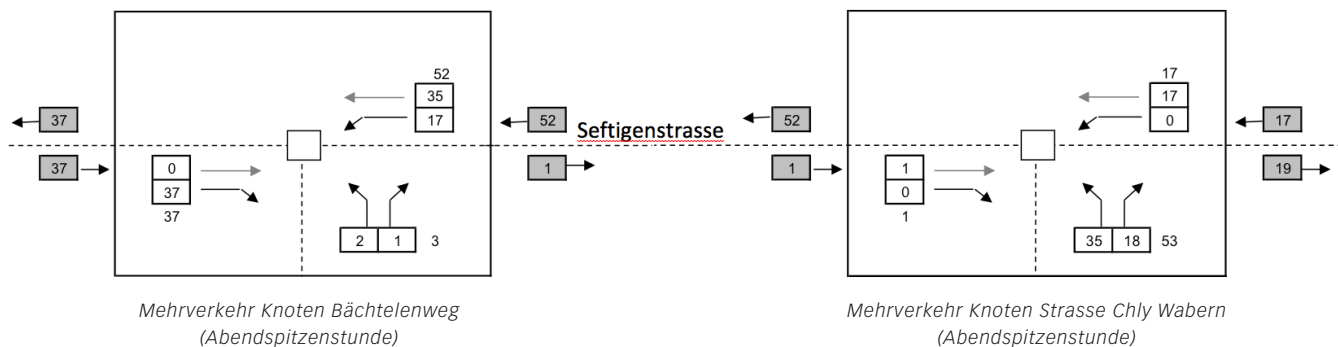
rund 60 zusätzlichen Fahrten von Besuchern und Carsharing-Benutzern zu rechnen. Für die Beurteilung der Auswirkungen wird davon ausgegangen, dass 2/3 des Verkehrs Richtung Wabern / Stadt Bern und 1/3 Richtung Kehrsatz fahren.



Die Parkplatzzahl und die dadurch entstehenden Mehrfahrten liegen deutlich unter den Werten, die beim Erlass der ZPP erwartet wurden.

Fahrten während der Abendspitzenstunde:

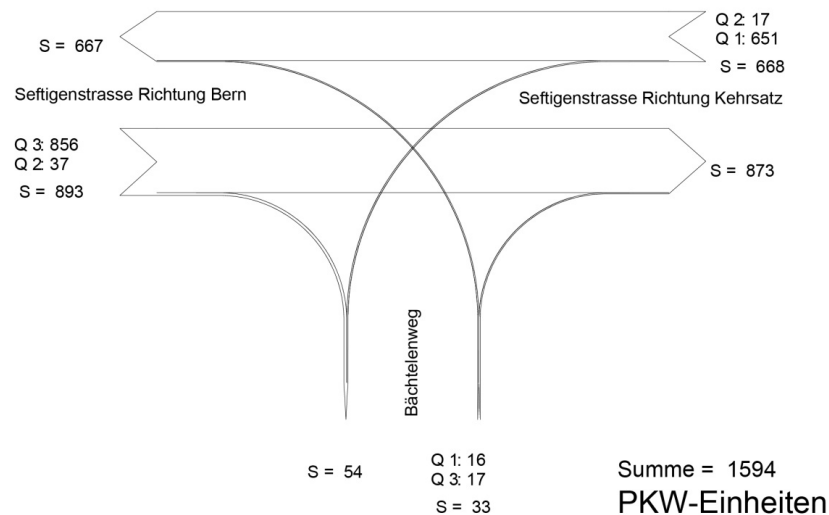
Ca. 20% des von der Überbauung Bächtelenacker ausgelösten Verkehrs tritt während der Abendspitzenstunde auf. Die durch die Überbauung entstehende Mehrbelastung während der Abendspitzenstunde ist in der folgenden Grafik dargestellt:



5.2.5 Leistungsfähigkeit Knoten Seftigenstrasse / Bächtelenweg

Modell:

Belastung Knoten
Bächtelenweg /
Seftigenstrasse zur
Abendspitzenstunde:
Ist-Zustand + Mehr-
verkehr durch UeO
«Bächtelenacker».



Beurteilung:

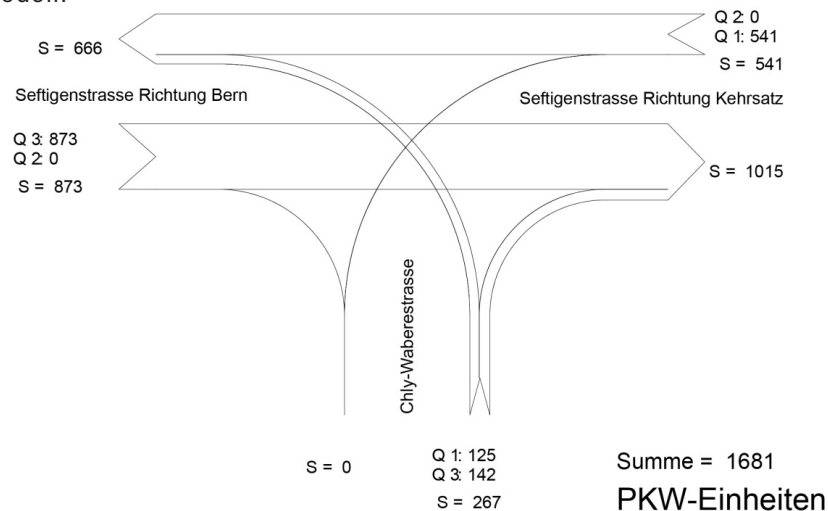
Die Verkehrsablauf auf der Seftigenstrasse wird durch die Überbauung Bächtelen nicht beeinträchtigt. Die Linksabbieger und Rechtsabbieger aus der Seftigenstrasse haben ausreichend Reserven. Die Wartezeiten sind durchschnittlich kleiner als 10 Sekunden, womit die Qualitätsstufe A resultiert. Mit durchschnittlich weniger als 15 Sekunden sind die Wartezeiten für Rechtseinbiegende aus dem Bächtelenweg ebenfalls gering (Qualitätsstufe B).

Für Linkseinbiegende sind die durchschnittlichen Wartezeiten mit gut 30 Sekunden eher lang. Es wird aber immer noch eine ausreichende Qualitätsstufe erreicht (Qualitätsstufe D). Bereits berücksichtigt ist die Tramlinienverlängerung auf der Seftigenstrasse.

5.2.6 Leistungsfähigkeit Knoten Seftigenstrasse / Strasse Chly Wabern

Belastung Knoten
Strasse Chly Wabern/
Seftigenstrasse zur
Abendspitzenstunde:
Ist-Zustand + Mehr-
verkehr durch UeO
«Bächtelenacker».

Modell:



Beurteilung:

Die Leistungsfähigkeit ist stark abhängig von der Anzahl Fussgängerquerungen über die Seftigenstrasse. Gemäss Beobachtungen des Ist-Zustandes ist der Querungsbedarf in den Spitzenstunden gering.

Sofern auch künftig nur einzelne Fussgängerphasen während der Spitzenstunde beansprucht werden, kann die Anlage gemäss der Leistungsabschätzung wie heute mit zwei Phasen und einer Umlaufzeit von 60 Sekunden betrieben werden.

Sollten die Fussgängermengen so stark zunehmen, dass die Anlage mit drei Phasen betrieben werden muss, ist die Umlaufzeit auf 75 oder 90 Sekunden zu erhöhen, damit die Leistungsfähigkeit gewährleistet werden kann.

Aufgrund der Einspracheverhandlungen wurde die Verkehrsentwicklung im Raum Kleinwabern noch gesamtheitlich überprüft. Grundsätzlich besteht der Handlungsbedarf vor allem im Management der Zulieferungen (Businesspark Grünau), und einer guten Signalisation (Bericht siehe Anhang).

5.3 Lärm- und Luftbelastung

5.3.1 Ausgangslage und Methode

Im Bereich des Areals Bächtelen wurde vom 25. bis 31. Oktober 2007 durch die Gemeinde Köniz die Verkehrsmenge erhoben. Gemäss diesen Mengenerhebungen beträgt der heute bestehende durchschnittliche tägliche Verkehr (ohne saisonale Korrektur) rund 17'000 Fahrten. Basierend auf dem berechneten Verkehrsaufkommen und der Verteilung des Mehrverkehrs wurden die Auswirkungen auf die Lärm- und Luftbelastung abgeschätzt.

5.3.2 Lärmbelastung

Erwartete Veränderung der Lärmbelastung:

Die Zunahme am Tag ist mit 0.1 bis 0.2 db(A) gering. In der Nacht ist die Zunahme mit 0.1 db(A) ebenfalls nicht erheblich. Demzufolge entsteht durch die UeO «Bächtelenacker» mit Änderung der baurechtlichen Grundordnung keine wahrnehmbare Lärmzunahme von über 1db(A). Durch die Bebauung wird für die rückwärtigen Quartiere und den Naherholungsraum Gurten ein «Lärmfilter» realisiert.

Planungsmassnahmen:

Für den Erlass der UeO sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) folgende Immissionsgrenzwerte (IGW) einzuhalten:

ES II 60 dBA tagsüber, 50 dBA in der Nacht

ES III 65 dBA tagsüber, 55 dBA in der Nacht

Im gesamten Wirkungsbereich sind, mit Ausnahme des Erdgeschosses im Baufeld A, in dem die ES III gilt, die Immissionsgrenzwerte der ES II einzuhalten.

Die im lärmtechnischen Gutachten der B+S AG vom 6. Juli 2012 aufgeführten Lärmprognosen zeigen, dass entlang der Seftigenstrasse die massgebenden Grenzwerte für Wohnnutzung überschritten werden. Demzufolge sind innerhalb der Baufelder B bis E im Baubewilligungsverfahren Massnahmen gegen den Strassenlärm erforderlich.

Im lärmtechnischen Gutachten werden mögliche Lärmschutzmassnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte aufgezeigt. Mit der gewählten Disposition der Baukörper resp. der Anordnung von nicht lärmempfindlichen Nutzungen sowie Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Seitenblenden / Frontmauer) kann auf die Lärmsituation reagiert werden, so dass die Anforderungen gemäss Lärmschutzverordnung eingehalten werden können. In jedem Fall müssen die weiteren Projektierungsschritte durch einen Akustiker begleitet werden.

5.3.3 Luftbelastung

Die nachfolgende Berechnung stützt sich auf die «Arbeitsanleitung zur Berechnung der Grundbelastbarkeit von Strassen auf Sicht der Luftreinhaltung» des KIGA Kt. Bern (Kt. Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit) 2001. Darin wird nach Hintergrundbelastung (Zentrumsbelastung (Z) , Agglomerationsbereich (A), Korridorbereich (K)) und der Bebauungsart (dicht (D), mittel (M), locker (L)) unterschieden.

Die Seftigenstrasse ist in Bezug auf die Vorbelastung der Luft dem Korridorbereich (K) zuzuordnen, da sie flächenmässig in einem nur gering belasteten Umfeld liegt. Die zu beurteilenden Strassenabschnitte weisen eine mittlere Bebauungsdichte auf (M).

Strasse	Ausgangslage				Mehrverkehr/Beurteilung	
	Hintergrundbelastung	Bebauung	DTV 2007	zulässige Mehrfahrten	Mehrverkehr	Beurteilung
Seftigenstrasse Nord (Richtung Wabern)	K	M	17'800	576	374	i. O.
Seftigenstrasse Mitte (Bereich Bächtelen)	K	M	17'400	613	265	i. O.
Seftigenstrasse Süd (Richtung Kehrsatz)	K	M	17'000	651	176	i. O.

Beurteilung:

Auf der Seftigenstrasse werden die Reserven nur teilweise beansprucht. Es bleibt genügend Spielraum für eine weitere Entwicklung.

5.3.4 Elektromog (nicht ionisierende Strahlung)

Durch die BLS Netz AG wird zurzeit für den Streckenabschnitt Frischingweg – Kehrsatz Nord der Doppelspurausbau geplant. Die im Überbauplan dargestellten Baufelder halten alle einen minimalen Abstand von 20.00 m gegenüber der Achse des heutigen BLS-Geleises ein. Gemäss der vorliegenden Entwürfe und Überprüfungen von Seite der BLS Netz AG werden damit zum heutigen Zeitpunkt alle Anforderungen betreffend NIS-Verordnung und Lärmschutzverordnung eingehalten. Die im Sinne der Vorsorge erstellte Immissionsprognose der BLS bezüglich nicht ionisierender Strahlung ergab, dass mit der Lage der neuen Baufelder der Anlagegrenzwert von 1µT für neue Bauten mit empfindlichen Nutzungen eingehalten wird. Mit Berücksichtigung der Interessenlinie BLS durch die Hochbauten werden die massgebenden Grenzwerte gem. NISV eingehalten.

5.4 Einhaltung der FAT-Richtlinien

Südlich des Perimeters befinden sich die Tierhaltungsbetriebe Bächtelen. Die Tierhaltungsanlagen (Schweinestall, Rinderstall) weisen einen Abstand zu den Baufeldern B bis D von ca. 40 bis 50 m auf. Aufgrund der Anzahl gehaltener Tiere kann davon ausgegangen werden, dass die Mindestabstände nach FAT-Richtlinien durch die Baufelder B, C und D unterschritten werden (Grundlage: überschlagsmässige FAT-Berechnung der Fachstelle Umweltschutz). Die Frage, ob der bestehende Betrieb sanierungspflichtig wird, ist abhängig vom Mass der Unterschreitung.

5.4 Naturschutzobjekte

Entlang der Seftigenstrasse bestehen kommunal geschützte Bäume, Kategorie I (Birkenallee, innerhalb Perimeter) und entlang der Bahnböschung ein kommunaler Trockenstandort. Diese Naturobjekte sind als Biotope von lokaler Bedeutung (Art. 14 Abs. 3 und 4 NHV) geschützt.

Trockenstandort

Die Ausdehnung des bestehenden Trockenstandortes wurde durch die Gemeinde aufgenommen. Er umfasst eine Fläche von ca. 1'160 m², wobei der kleinere Anteil innerhalb des Wirkungsbereichs der UeO liegt. Die genaue Abgrenzung ist im Überbauungsplan als Hinweis sowie im Richtkonzept dargestellt. Der geschützte Trockenstandort wird durch die Planung nicht beeinträchtigt resp. reduziert, sondern wird gemäss Eintrag im Überbauungsplan bzw. Richtkonzept erweitert.

Bäume

Die geschützte Birkenallee muss grundsätzlich soweit wie möglich erhalten werden; allfällige Abgänge müssen ersetzt werden. Die im Überbauungsplan verbindlich dargestellte Baumreihe entlang der Seftigenstrasse basiert auf dem Tramprojekt. Dieses sieht wegen des Platzbedarfs des Trams vor, die Birkenallee einen knappen Meter südlich der bestehenden Bäume zu ersetzen.

5.5 Schattenwurf Baufeld A

Das Schattendiagramm im Anhang weist nach, dass das im Baufeld A mögliche Hochhaus (Gebäudehöhe max. 53.00 m) zu keinen unzulässigen Auswirkungen auf die Nachbarschaft führt resp. die Bestimmungen von Art. 22 BauV eingehalten werden.

6. Vorgehen

6.1 Verfahren

Mit der ZPP wurden der Planungszweck und die grundlegenden Nutzungsvorschriften sowie die Grundsätze der Gestaltung und Erschliessung dem Parlament und den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zum Beschluss unterbreitet. Am 7. März 2010 wurde die Zonenplanänderung von den Stimmberechtigten angenommen und am 8. September 2010 vom AGR genehmigt. Die anschliessend eingereichte Beschwerde gegen die Zonenplanänderung wurde vom Verwaltungsgericht des Kantons Bern am 8. November 2011 abgewiesen.

Für die UeO «Bächtelenacker» ist gestützt auf das kantonale Baugesetz (Art. 58 Abs. 2 BauG) keine separate Mitwirkung notwendig. Diese ist im Verfahren der Zonenplanänderung erfolgt und wurde in einem separaten Mitwirkungsbericht vom März 2008 dokumentiert. Die Beschlussfassung zur UeO liegt in der Kompetenz des Gemeinderates und die Genehmigung erfolgt durch das AGR.

6.2 Vorprüfung

Das AGR prüfte die UeO im Rahmen der Vorprüfung auf deren Rechtmässigkeit. Die Ergebnisse der Vorprüfung, insbesondere die Genehmigungsvorbehalte, fasste das AGR im Vorprüfungsbericht vom 30. Mai 2012 zusammen. Die UeO wurde anschliessend gemäss den Vorbehalten im Vorprüfungsbericht bereinigt und vom Gemeinderat zuhanden der Auflage beschlossen. Die wesentlichen Änderungen infolge der Vorprüfung betrafen:

- die oberirdischen Parkplätze (Lage und Differenzierung nach Parkplätzen für Kunden, für Besucher und für Carsharing)
- die Proportionierung der grösseren Spielfläche
- die Bedingungen für den Doppelspurausbau der BLS (Interessenlinien)
- die Höhenfixpunkte an der Kantonsstrasse (Abstimmung mit dem Tramprojekt)
- den Erhalt und die Erweiterung des geschützten Trockenstandorts
- den Erhalt der geschützten Bäume (Birkenallee) an der Seftigenstrasse
- den Abstand unterirdischer Bauteile zum heutigen Gehwegrand.

Parallel zur kantonalen Vorprüfung fand eine gemeindeinterne Vernehmlassung statt. Daraus resultierte als wesentliche Änderung die Sicherung der Werkleitungskorridore, welche eine Reduktion der Anzahl Bäume im Umfeld der Leitungen sowie den Verzicht auf das mögliche unterirdische Entsorgungssystem im Bereich der Begegnungszone erforderte.

6.3 Öffentliche Auflage

Die öffentliche Auflage erfolgte vom 15. August bis 14. September 2012. Innerhalb der Auflagefrist wurden vier Einsprachen erhoben und fünf Rechtsverwahrungen eingereicht. Zwei Einsprachen konnten erledigt werden und zwei wurden aufrecht erhalten.

Aufgrund der Einspracheverhandlungen wurden an der UeO folgende Änderungen vorgenommen:

Überbauungsplan

- Entlang des westlich angrenzenden Grundstücks wurde ein 2.45 m breiter Streifen des Bächtelenwegs als «Hartfläche» (anstelle «Detailerschliessung») festgelegt.
- Die Wendenische am Ende des Bächtelenwegs wurde vergrössert.
- Die drei Kundenparkplätze längs des Bächtelenwegs wurden gestrichen.
- Die Höhenfixpunkte wurden umbenannt («Tram» in «Seftigenstrasse»).
- Der Hinweis auf die Achse des projektierten Trams mit Haltestelle wurde gestrichen, um die Lage der neuen Haltestelle nicht zu präjudizieren.
- Mit dem gleichen Ziel wurde im Bereich der ZPP-Erweiterung auf die Festlegung von harten und sickerfähigen Flächen verzichtet.

Überbauungsvorschriften

- Art. 5 wurde gemäss den Änderungen im Überbauungsplan angepasst.
- Aussagen und Hinweise zum projektierten Tramtrasse mit Haltestelle wurden in diversen Artikeln gestrichen (Art. 2, Art. 9, Art. 16, Art. 17).
- In Art. 15 wurde die Verbindlichkeit der Höhenfixpunkte «Seftigenstrasse» relativiert; sie dienen neu als Anhaltspunkte.
- In Art. 17 wurde ergänzt, dass die verkehrstechnisch nicht benötigten Flächen im erweiterten Perimeter zu begrünen sind.
- In Art. 28 wurde die Pflicht, die Kundenparkplätze zu Baufeld A oberirdisch anordnen zu müssen, gestrichen.

Die Grundeigentümer und Nachbarn haben den vorgenommenen Änderungen im Genehmigungsverfahren nach Art. 60 Abs. 3 BauG schriftlich zugestimmt.

6.4 Beschlussfassung und Genehmigung

Nach der Beschlussfassung durch den Gemeinderat wird das AGR anschliessend im Genehmigungsverfahren erstinstanzlich über die zwei unerledigten Einsprachen entscheiden.

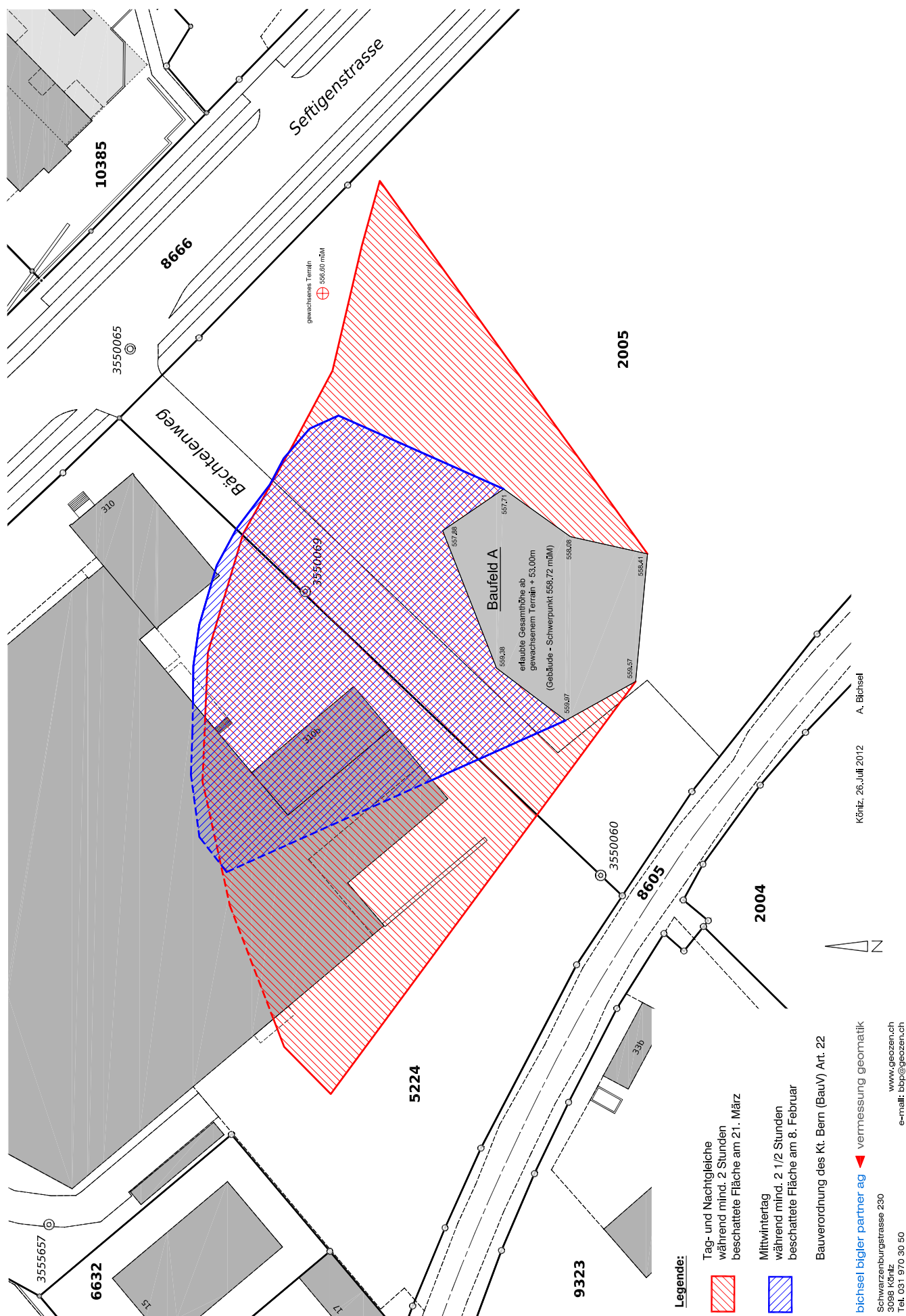
6.5 Termine

Das Vorgehen ist wie folgt geplant:

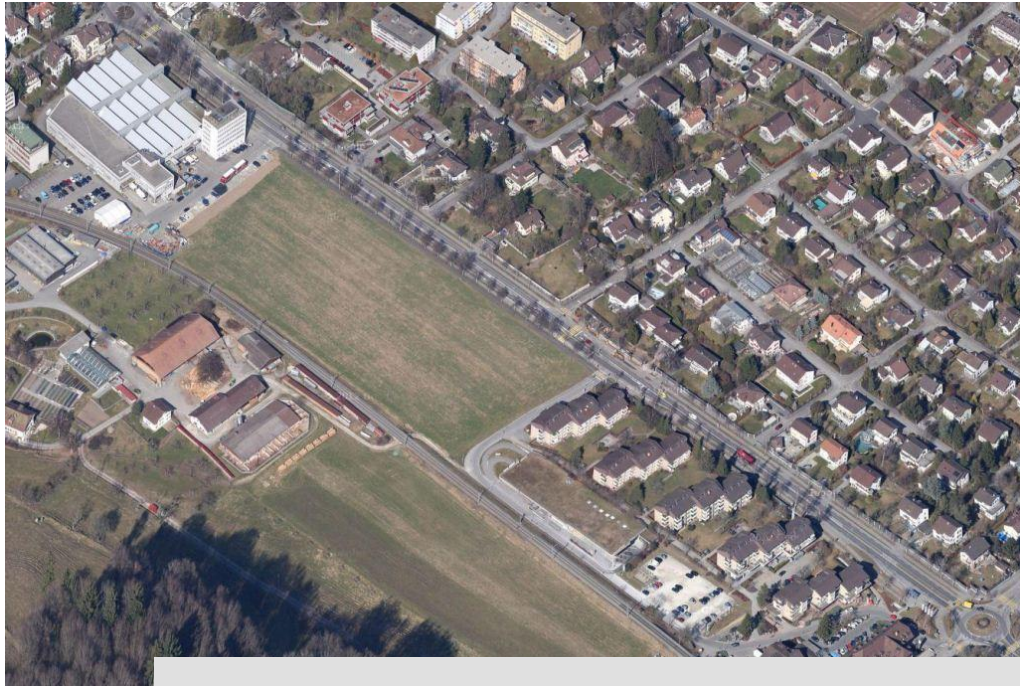
März – Mai 2012	Vorprüfung durch das AGR
Juni – Juli 2012	Bereinigung
Mitte August – Mitte September 2012	Öffentliche Auflage
Oktober 2012/Februar 2013	Einspracheverhandlungen
Juni 2013	Beschluss der UeO durch den Gemeinderat
September 2013	Genehmigung durch das AGR

GEMEINDE KÖNIZ
 Beschattungsdiagramm KTN2005 "Bächtelen" Wabern (Baufeld A)

Anhang
Schattendiagramm



Überprüfung Verkehrsentwicklung Kleinwabern



Überprüfung Verkehrsentwicklung Kleinwabern

Kurzbericht

Gemeinde Köniz

09. November 2012

Bearbeitung

*Felix Brunner
Antje Neumann
Monika Saxer*

*Metron Bern AG
Postfach 7265
Neuengasse 43
3001 Bern*

*Dipl- Ing- TU Stadt- und Regionalplanung
Geographin MSc
Verkehrsplanerin SVI/FSU*

*T 031 380 76 80
F 031 380 76 81
bern@metron.ch
www.metron.ch*

Inhaltsverzeichnis

1	<i>Einleitung</i>	4
1.1	<i>Ausgangslage und Gebietsabgrenzung</i>	4
1.2	<i>Grundlagen</i>	4
1.3	<i>Überprüfung bestehende Unterlagen</i>	5
2	<i>Methodik</i>	5
3	<i>Ist-Zustand</i>	6
4	<i>Fahrtenberechnung und -verteilung</i>	7
4.1	<i>Tagesverkehrsaufkommen</i>	7
4.2	<i>Abendspitzenstunde (ASP)</i>	8
5	<i>Fazit</i>	10

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Gebietsabgrenzung

Entlang der Seftigenstrasse bestehen zwischen der Grünastrasse und dem Lindenweg drei Projekte mit unterschiedlichen Planungsständen

- Businesspark Grüna > bestehend; Umnutzung geplant - v.a. Neueinrichtung Verkaufsfläche ALDI
- Überbauung Bächtelenacker > Überbauungsordnung besteht, durch Gemeinderat genehmigt, Einsprachen hängig
- Heute Tankstelle Kleinwabern > mittelfristige Planung für Überbauung Chly Wabern

Für die Projekte existieren teilweise Unterlagen zu verkehrstechnischen Fragestellungen, eine gesamtheitliche Betrachtung fehlt jedoch bisher. Es gilt daher aufzuzeigen, was für ein Verkehrsaufkommen diese drei Projekte in der Gesamtbetrachtung generieren und wie sich dieses auf das Strassennetz verteilen. Diese Daten sollen als Grundlagen für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen im Rahmen der Projektierung für die Verlängerung der Tramlinie nach Kleinwabern dienen.

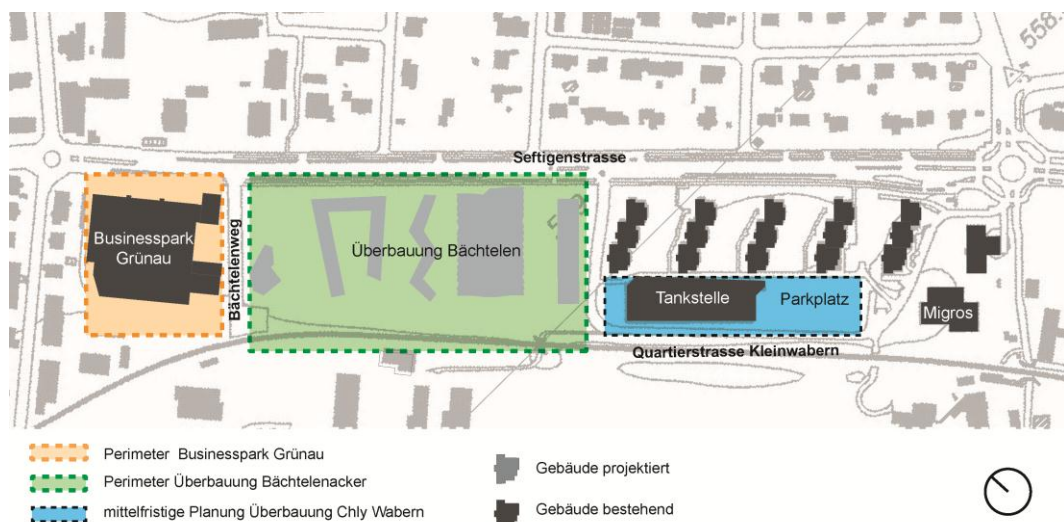


Abbildung 1 Perimeter Verkehrsbetrachtung

1.2 Grundlagen

- Überbauungsordnung "ZPP 1/1 Bächtelenacker", Stand 08. August 2012
- Verkehrstechnischer Bericht "ALDI Wabern", 26. Juli 2011
- Ortsplanungsrevision Gemeinde Köniz, 2010

1.3 Überprüfung bestehende Unterlagen

Der verkehrstechnische Bericht "ALDI Wabern" und die Überbauungsordnung "ZPP 1/1 Bächtelenacker" wurden detailliert studiert und die Ergebnisse kritisch hinterfragt.

Beide Unterlagen weisen eine plausible Aufstellung des zu erwartenden Mehrverkehrsaufkommens auf. Die Berechnungen erfolgten jeweils anhand der Anzahl Parkplätze gemäss BGF und mit Kennwerten zum spezifischen Verkehrspotential, welche als nachvollziehbar gelten.

In dem Bericht zur neuen ALDI-Filiale wird das zu erwartende Gesamtverkehrsaufkommen mit 970 Fahrten beziffert, wovon jedoch bereits 500 Fahrten durch die heutige Nutzung des Businessparks bestehen. Die übrigen 470 Fahrten werden erneut um 320 Fahrten relativiert, die durch den Mitnahmeeffekt entstehen. Der Bericht geht daher von schlussendlich 150 Fahrten aus, die durch die ALDI-Filiale neu entstehen.

Die Überbauungsordnung des Areals Bächtelenacker weist in ihrem Bericht rund 560 neue Fahrten aus, welche aufgrund von 230 projektierten Parkplätzen entstehen.

2 Methodik

Istzustand: Um verlässliche Werte der heutigen Nutzung erhalten zu können, wurde eine Verkehrszählung in der Abendspitzenstunde durchgeführt. Dabei wurde der Fokus auf eine Differenzierung zwischen dem Verkehrsaufkommen bleibender und aufzuhebender Nutzung gelegt.

Fahrtenberechnung und -verteilung: Berechnet wird der Verkehr, welcher durch Neu- und Umnutzungen zusätzlich zur heute bestehenden Menge resultiert.

Gesamtbetrachtung: In der Gesamtbetrachtung wird das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) und die Abendspitzenstunde (ASP) auf das lokale Strassennetz dargestellt.

Schlussfolgerungen: Die Ergebnisse werden interpretiert und Vorschläge gemacht, wie darauf zu reagieren ist.

3 Ist-Zustand

Verkehrserhebung

Zur Berechnung der aktuellen Verkehrsmenge, erfolgte am 06. November 2012 zwischen 17 und 18 Uhr eine Verkehrszählung an drei Standorten. Die Erfassung der Abendspitzenstunde gab Aufschluss über das Verkehrsaufkommen auf dem Bächtelenweg sowie der Quartierstrasse Kleinwabern, den Verkehrsbeziehungen auf der Quartierstrasse Kleinwabern (insbesondere die Nutzungsintensität der Tankstelle und des Parkplatzes) sowie der Fahrtenverteilung auf die Seftigenstrasse in Richtung Wabern/Bern bzw. Kehrsatz.

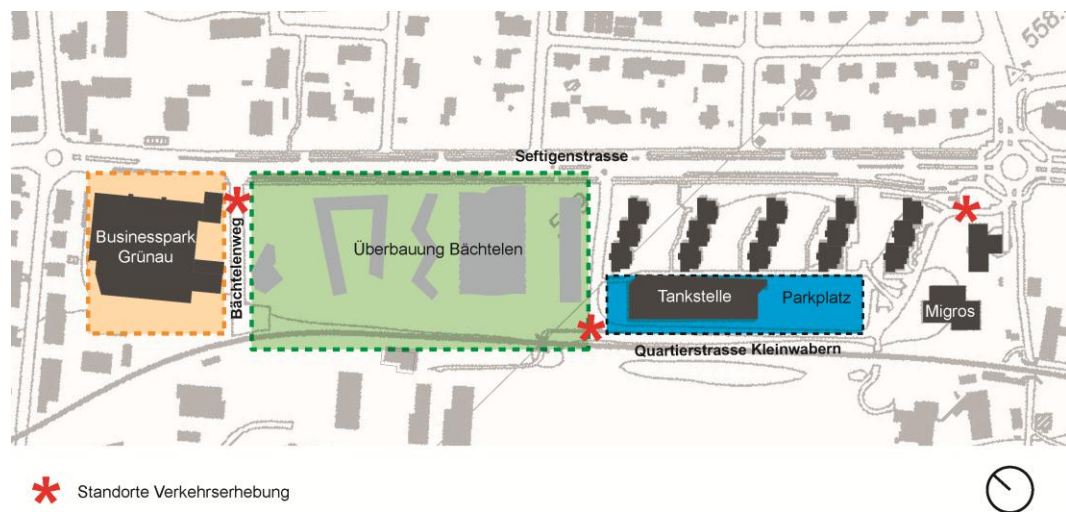


Abbildung 2 Standorte Verkehrserhebung

Ergebnisse

Auf dem Bächtelenweg wurden insgesamt 67 Bewegungen erfasst. Rund 60% des Verkehrsaufkommens erfolgte aus oder in Richtung Wabern/Bern, 40% in Richtung Kehrsatz.

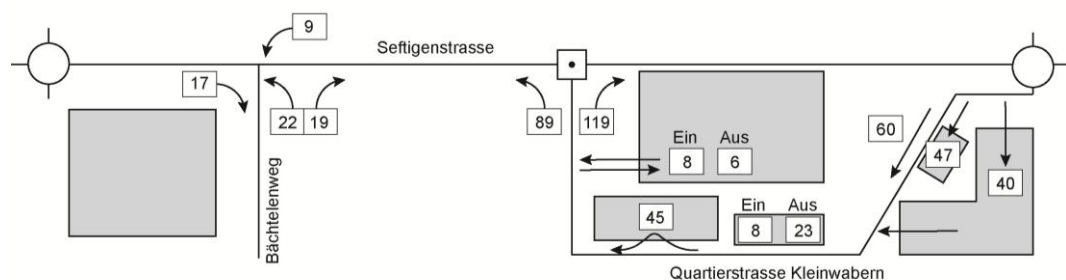


Abbildung 3 Ergebnisse Verkehrserhebung, ASP 17-18 Uhr

In die Quartierstrasse Kleinwabern einfahrend, wurden 147 Fahrzeuge gezählt, wovon rund 27% in die unterirdische Einstellhalle fuhren und 32% auf den oberirdischen Park-

platz der Migros. 60 Fahrzeuge fahren ohne Benützung dieser beiden Parkierungsmöglichkeiten weiter.

Aus der Quartierstrasse fahren innerhalb der erfassten Spitzenstunde 216 Fahrzeuge, von denen rund 20% die Tankstelle besucht haben. Der seitlich neben der Tankstelle befindliche Parkplatz, wurde mit insgesamt 31 Bewegungen rege genutzt. Auf die Seftigenstrasse fahren, verteilte sich der Verkehr zu etwa 40% in Richtung Wabern/Bern und rund 60% in Richtung Kehrsatz.

4 Fahrtenberechnung und -verteilung

4.1 Tagesverkehrsaufkommen

Businesspark Grünau

Die bestehende Nutzung des Businessparks generiert rund 490 Fahrten pro Tag. Mit der auf dem Businessparkareal befindlichen Neueröffnung der ALDI-Filiale (36 Kundenparkplätze) sowie der Erweiterung der Firma Guggisberg (14 Parkplätze), ist von weiteren 450 Fahrten auszugehen. Dieser Mehrverkehr beruht auf der Annahme, dass jeder ALDI-Parkplatz rund 12 und jeder Guggisberg-Parkplatz rund 4 Fahrten pro Tag generiert.

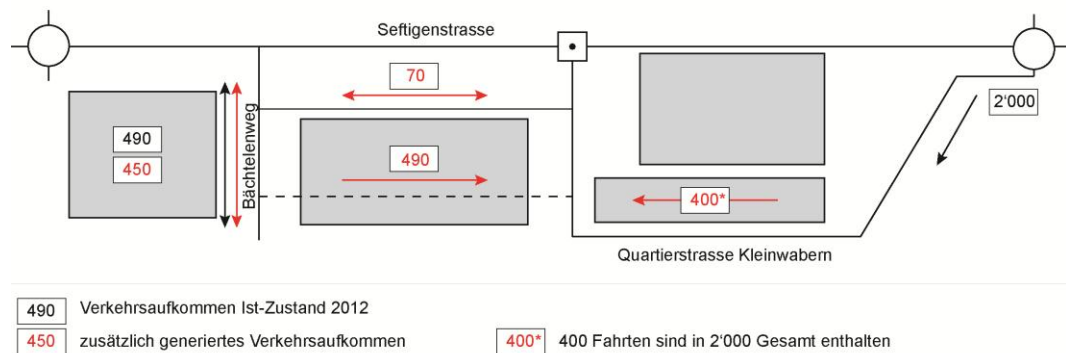


Abbildung 4 Verkehrsaufkommen bestehende und neue Nutzungen

Überbauung Bächtelenacker

Mit projektierten 220 Parkplätzen ist bei der Überbauung Bächtelenacker täglich mit 560 Fahrten von Bewohnenden und Besuchenden zu rechnen. Da die Einfahrt zur Einstellhalle über den Bächtelenweg führt, hingegen die Ausfahrt auf die Quartierstrasse Kleinwabern, verteilt sich der grösste Anteil der erzeugten Fahrten auf beide Strassen gleichmässig.

Überbauung Chly Wabern

Auf der Quartierstrasse Kleinwabern besteht heute ein Verkehrsaufkommen von ca. 2'000 Fahrzeugen pro Tag, wovon etwa 20% die Tankstelle nutzen. Im Zuge der Überbauung Chly Wabern entfallen jene 400 Fahrten, die durch den Tankstellenbesuch generiert wurden.

Für das 7'000m² grosse Areal bestehen noch keine detaillierten Pläne, jedoch wird eine Umnutzung mit Kernnutzung angestrebt. Für die Berechnung wurde eine Zusammenstellung von 50% Wohnnutzung, 35% Gewerbe und 25% Dienstleistung gewählt. Die errechneten 400 Fahrten sind ein angenommener Minimalwert mit tiefer Parkplatzzahl, da in der mittel- bis langfristigen Planung eine Erschliessung des Standorts mit S-Bahn und Tram vorgesehen ist.

4.2 Abendspitzenstunde (ASP)

Umgerechnet auf die Abendspitzenstunde zwischen 17 und 18 Uhr, ist auf dem Bächtelenweg mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 230 Fahrzeugen zu rechnen: 139 einfahrende gegenüber 90 ausfahrenden Fahrzeugen. Rund 30% der Verkehrsmenge resultiert aus dem Zielverkehr der Überbauung Bächtelenacker. 70% werden vom Businesspark generiert, wovon 35% auf die ALDI-Filiale sowie 35% auf die übrigen Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe fallen. Für den Bächtelenweg insgesamt, bedeutet dies einen Anstieg der ca. 3.5-fachen Verkehrsmenge gegenüber dem heutigen Zustand.

Auf der Quartierstrasse Kleinwabern werden durch die Überbauung Bächtelenacker zusätzlich 40 Fahrten ausgelöst. Bei der Überbauung Chly Wabern wird von insgesamt rund 73 neuen Fahrten ausgegangen, die sich auf Ziel- und Quellverkehr aufteilen. 45 Fahrten der Tankstelle sowie 31 Bewegungen des Parkplatzes entfallen gleichzeitig. In der Abendspitze besteht damit ein Verkehrsaufkommen von 128 Fahrzeugen, die in die Quartierstrasse einfahren sowie rund 218 Fahrzeugen, die auf die Seftigenstrasse ausfahren. Gegenüber den heute bestehenden 210 Fahrten, bedeutet dies nur ein sehr geringer Mehrverkehr von 5%. Dies ist darauf zurück zu führen, dass die Tankstelle einen sehr starken Abendspitzenverkehr generiert.

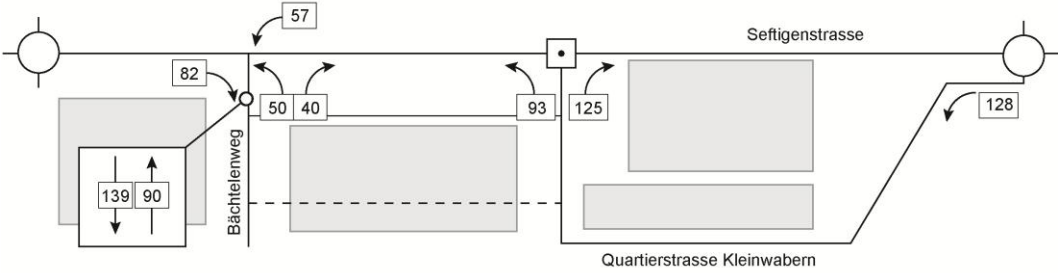


Abbildung 5 Fahrtenverteilung ASP

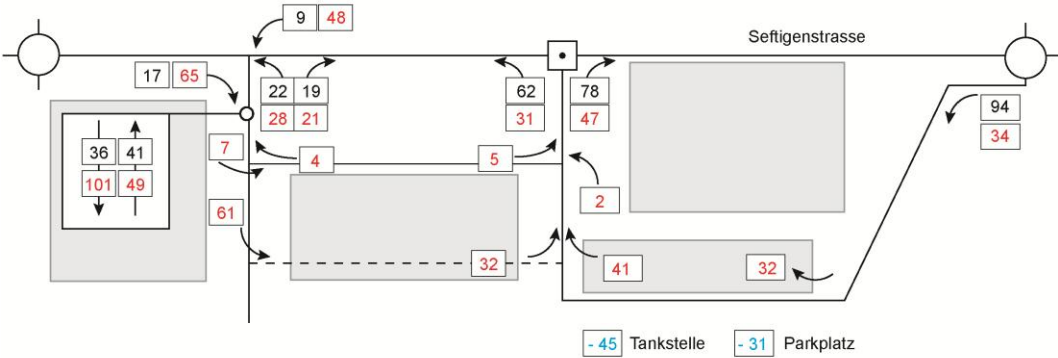


Abbildung 6 Fahrtenverteilung ASP bestehende und neue Nutzung

5 Fazit

Bächtelenweg

Der Businesspark Grünau weist bereits heute einen hohen Anteil Lieferverkehr auf. Durch die Eröffnung der ALDI-Filiale wird sich die absolute Menge noch erhöhen. Problematisch ist vor allem, dass der Strassenraum teilweise für Manöver von anliefernden Lastwagen mitgenutzt wird. Dies kann kurzzeitige Behinderungen zur Folge haben. Problematisch wird dies, wenn der aus der Seftigenstrassen einmündende Verkehr zurückgestaut wird und sich die Behinderungen auf die Seftigenstrasse auswirken.

Da der einmündende Verkehr während der Abendspitzenstunde am stärksten ist, sollten zu dieser Zeit keine Anlieferungen mit Sattelschleppern und Lastzügen erfolgen. Die Anlieferzeiten sind entsprechend einzuschränken.

Während der Abendspitzenstunde ist das links Einmünden in die Seftigenstrasse aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Seftigenstrasse erschwert. Dank gegenseitiger Rücksichtnahme sind die Wartezeiten heute dennoch relativ kurz.

Nach Realisation der Überbauung Bächtelenacker besteht die Gefahr, dass Aldi-Kunden über die Begegnungszone der neuen Überbauung fahren, um beim Lichtsignal der Quartierstrasse Kleinwabern stressfreier auf die Seftigenstrasse zu gelangen.

Mittels Rechtsabbiegeverbot vom Bächtelenweg in die Begegnungszone und entsprechender Ausgestaltung der Einmündung zur Überbauung kann dies verhindert werden.

Der Linksabbiegeverkehr aus der Seftigenstrasse in den Bächtelenweg nimmt gegenüber dem heutigen Zustand stark zu. Mit der Realisierung der Tramverlängerung bis auf Kleinwabern wird die separate Abbiegespur entfallen. Es ist mit Behinderungen auf der Seftigenstrasse zu rechnen.

Kurzfristig sehen wir keinen Handlungsbedarf. Bei Realisierung der Tramverlängerung ist ein Linksabbiegeverbot zu erlassen. Fahrzeuge aus Richtung Kehrsatz müssen dann beim Kreisel Seftigenstrasse/Weyerstrasse wenden.

Quartierstrasse Kleinwabern

Sofern in der Überbauung Chly Wabern keine publikumsintensiven Nutzungen angesiedelt werden sollen, kann von einem ähnlichen Verkehrsaufkommen wie im heutigen Bestand mit Tankstelle und Parkplatz ausgegangen werden. Dennoch ist bei der Planung darauf zu achten, dass ein guter Modal Split erreicht wird. Die Seftigenstrasse ist Teil eines gesättigten Systems, das nur geringe Kapazitätsreserven aufweist. Während der Verkehr von ausserhalb dosiert werden kann, belastet der lokal generierte Verkehr die Seftigenstrasse direkt. Die heutige Tankstellennutzung ist durch einen sehr hohen Mitnahmeeffekt gekennzeichnet (Verkehr, welcher auf dem Vorbeiweg dort Halt macht). Eine neue Überbauung generiert hingegen Neuverkehr.

Es wird empfohlen, bei der Planung auf einen guten Modal Split zu achten.