

Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental (APW)

p.A. Reto Germann

Schürlirain 32

3172 Niederwangen

031 982 00 21

ap-wangental@bluewin.ch

Niederwangen, 13. Juli 2006

Einschreiben

Direktion Planung, Umwelt und Verkehr
Frau Katrin Sedlmayer, Gemeinderätin
Landorfstrasse 1
3098 Köniz

Zentrum Wangenbrüggli

Pendlerstation / Umsteigeort Bahn - Busse (Tram) / Anbindung ESP Juch-Hallmatt / Schnittstelle Niederwangen West und Niederwangen Ost / Zentrum für Verkauf, Gewerbe und Industrie

Stellungnahme und

Vergleich Planung ‚Bebauungskonzept 1999/2001‘ mit Studie vom 22. Mai 2006

Die Planung für das Zentrum Niederwangen hat bereits eine lange Geschichte hinter sich. Begonnen hat sie ca. 1990 mit einer Motion aus dem Umkreis der APW.

An einer Überbauungsordnung wurde ab Mitte 90er Jahre bis ins Jahr 2001 intensiv geplant.

Parallel mit dem Nichtkauf der Parzelle Nr. 5902 von Peyer & Co und Verkauf der gemeindeeigenen strategisch wichtigen Parzelle Nr. 6176 an die Firma Styner & Bienz AG am 25.06.2001 wurde die Zentrumsplanung schubladisiert.

Unserer Ansicht nach führten folgende Hauptgründe dazu:

- Es wurde immer von einem dreispurigen SBB-Bahntrasse ausgegangen, obwohl klar war, dass es bei der SBB dazu noch gar keinen Bedürfnishorizont gab oder gibt. Dadurch wurde indirekt eine Realisierung der UeO auf den Sankt-Nimmerleinstag festgelegt.
- Weiter hatten die Grundeigentümer kein grosses Interesse an der Planung. Ihre Interessen und Forderungen sind schwer koordinierbar. Dies wird heute bei Peyer und S&B kaum anders sein.
- Wie einige Zeitungsartikel über die ADVAL-TECH / Styner & Bienz berichteten, kümmert sich die Firmenleitung nicht um lokale Probleme. Lieber droht sie mit der Verlagerung ihrer Produktionstätten, wie dies kürzlich wiederum in den Zeitungen zu lesen war. Erfahrungsgemäss wirkt das bei den Gemeindebehörden stark, sobald es um Steuerreduktionen oder andere Forderungen geht, auch wenn öffentliche Interessen tangiert werden.
- Als Wiederholung: Der Parzellenverkauf

Grundsätzliches

Neue Ideen sind immer gut und überprüfungswert. So handelt auch die APW selber aktiv.

Wir danken hiermit der Planungsbehörde für die Vorstellung der neusten Studie der Nüesch

Development AG, erfolgt durch Tobias Reinhard. Dieser steht aktiv in der Planung im Rahmen des Millennium Projekts WESTside und war früher in der FAMBAU Wohnbaugenossenschaft tätig.

Letztere ist Grundmitemeigentümerin im Ried.

Die Mitglieder des APW-Vorstandes und zweier APW-Ausschüsse, Zentrum Wangenbrüggli und ESP-Überbauung Juch-Hallmatt, prüften an einer Sitzung in der Woche 27 die neue Variante auf ihre Vor- und Nachteile.

Es wurde festgestellt, dass die in der Studie aufgeführten Hauptziele und möglicher Angebotsmix für beide Varianten ‚Atelier 5‘ und ‚Nüesch‘ wie bereits früher formuliert, auch heute noch gültig sind. Der Einbezug der bisherigen und zukünftigen Überbauung Ried gehörte schon immer zur Zentrumsplanung Wangenbrüggli. Neue Erkenntnisse liegen in der neu vorliegenden Studie keine vor. Neu hingegen sind die Anordnung der Gebäude und deren Erschliessungen.

Grundsätzlich können die beiden Varianten nicht einfach verglichen werden, weil es ein wesentlicher Unterschied ist, ob mit einem SBB-Mittelperron geplant wurde, oder mit den zwei bestehenden und bleibenden Aussenperrons.

Wie die APW schon immer gefordert hatte, muss grundsätzlich eine Planung auf der Basis der bestehenden Aussenperrons abgestellt werden, ohne in den Perimeter des dritten Gleises einzugreifen. Will die SBB ihr drittes Gleis später verwirklichen, ist sie die Verursacherin und muss die Änderungen oder Anschlussbauten finanzieren. Mit dem Projekt der beiden Türme an der Riedmoosstrassenbrücke scheint dieser alte Streitpunkt keiner mehr zu sein.

Um diese Stellungnahme lesen und verstehen zu können, müssen beide Überbauungskonzepte, Atelier 5 / UeO zur ZPP 7/2 und die neue Nüesch-Studie zur Hand genommen werden!

Nach Überprüfung der Studie kommt die APW eindeutig zum Schluss, das neue Konzept bringt mehr Nachteile als Vorteile, die nachstehend aufgeführt sind:

Zusammenfassung der APW-Stellungnahme (mit 1. Hauptschwäche der Studie)

Unser wichtigstes Anliegen, die Anbindung des ESP-Gebietes Juch-Hallmatt an den Öffentlichen Verkehr wird torpediert mit:

- Untolerierbarem Umweg zwischen ESP Juch-Hallmatt und SBB Perron von ca. 140 m zusätzlich.
- Unübersichtliche komplizierte Fusswegführung durch eine Parkplatzanlage, über zwei Gebäude, durch eine Lifтанlage (zentraler Engpass) und zuletzt noch durch eine Unterführung zum Gleis mit Fahrriчtung Bern.
- Die in Zukunft immer wichtiger werdende supergute kurze Direktumsteigemöglichkeit zwischen Bus und Bahn geht endgültig verloren. ☛*1): siehe auch unter *Buslinien*.
Das vorgebrachte Argument, momentan braucht es diese Haltestelle auf der Brücke gar nicht, ist nur ein vorübergehender und sehr kurzsichtiger Rechtfertigungsgrund.

Kosten (2. Hauptschwäche der Studie)

Durch die Gemeinde entstehen gesamthaft noch höhere Baukosten für:

1. Ein Liftturm analog des bestehenden Projektes muss verschoben werden. Nach der Studie liegt er ebenfalls in schwierigem Untergrund (Bachbett Stadtbach) und steht freistehend. Die Eigentümer Gebäude P+R und DG werden garantiert nichts an den Liftturm bezahlen, weil sie in ihren Gebäuden interne Erschliessungsaufzüge für Waren und Personen benötigen werden.
2. Weiter wird eine 140 m lange Brücke vom Liftturm über Bahn und Autobahn nach Niederwangen Dorf benötigt. Der Anschlusspunkt ‚Niederwangen Dorf‘ liegt einiges tiefer als der Anschlusspunkt ‚Riedmoosbrücke‘. Das heisst, um von einem Dorfteil Freunde im anderen Dorfteil besuchen zu können, wird der Lift benötigt!
3. a) Die Beteiligung der Gemeinde an den hohen Bau- und Folgekosten für den Weg über die Dächer und Zufahrtsbrücke.
Solche Bauanlagen wie befahrbare Flachdächer geben zudem ein riesiges Potenzial für Unterhalts-Streitereien, bei der die Gemeinde erfahrungsgemäss den Kürzeren ziehen wird.

Wenn die Gemeinde noch den P+R Parkplätze auf dem Dach finanzieren und betreiben sollte, wie die neue Studie suggeriert, so steht der bestehende Parkplatzverkauf an Styner & Bienz noch mehr in einem schiefen Licht.

Variante: Private Parkhausanlage hinter Wangenbrüggli-Garage mit Zufahrt ab Freiburgstrasse oder Riedstrasse.

3. b) oder es wird eine 2. Passerelle vom Liftturm zur Brücke gebaut, die nicht billig sein wird.
 4. weiter wird einen neue Bahnunterführung zum Gleis Abfahrtrichtung Bern notwendig.
- Punkte 2 bis 4 können unmöglich billiger sein als ein zweiter Liftturm. Der dritte Turm, der dann allein in der Gegend stehen würde, wird ja indirekt von den Grundeigentümern ESP Juch-Hallmatt finanziert. Er muss nicht berücksichtigt werden, weil er in beiden Varianten identisch sein muss.
 - Die Gemeinde kommt ihrer Erschliessungspflicht der UeO-Juch-Hallmatt nicht mehr nach. Bis eine neue Planung nach der neuen Studie steht, werden erfahrungsgemäss wieder viele Jahre vergehen. Neue Baubewilligungen oder Baubewilligungsverlängerungen können keine mehr erteilt werden. Es entstehen neue Abhängigkeiten, die nicht toleriert werden können.

Buslinien

- *1) = Warum wird die Linie 29 nicht bis nach Niederwangen-Dorf mit Wendepunkt an der Kreuzung Hallmattstrasse-Wangentalstrasse-Stegenweg verlängert? Für einen Wendekreislauf auf der Strasse und eine Haltestelle ist genügend Platz vorhanden.
- Weiter wird es garantiert einmal eine Tangentiallinie nach Brünen geben; oder die Buslinie ab Bümpliz oder Ausserholligen wird bis ins Ried hineingeführt, ohne im Talboden wenden zu müssen. Die heutige Ein- und Ausfahrt in die Freiburgstrasse vom Schwendistutz oder von/zu der Endstation wird immer problematischer. Übrigens, die Buslinienführungen werden noch viele Male wechseln! Sich auf eine momentane Situation abzustützen, wäre fahrlässig!

Schulweg, Verbindungsweg über Autobahn (Lärm)

- Der angepriesene neue Schuleweg vom Ried zur bestehenden Schulanlage, der laut Präsentation indirekt durch die Verkaufsgeschäfte führen soll, wird dadurch mehr als fragwürdig – oder ist das Absicht zugunsten der Verkaufsgeschäfte?
- Ein Verbindungsfussweg Ried-Niederwangen Dorf entlang einer Autobahn und erst noch hoch oben von fast 1/4 km Länge mit Lärm und Gestank ist sicher kein attraktiver Weg!
- Nicht massgebend, aber gleichwohl verbleibt noch eine Steigung auf der Wangentalstrasse zu überwinden. Es gibt bereits heute Personen, die vom COOP herkommend lieber den Umweg über die Brücke machen, als die Wangentalstrasse hinaufzugehen.

Parkplatz auf dem Dach

- Wie oben bereits erwähnt, hat die Gemeinde Köniz ihre Chance für einen P+R-Platz bereits vergeben.
- Das Bereitstellen eines P+R-Platzes ist keine obligatorische Gemeindeaufgabe, nur „nice to have“. (Grundsätzlich ist die APW für P+R-Plätze und hat sich dafür eingesetzt. Die Mehrheit der ParlamentarierInnen haben aber leider anders entschieden.)
- Ein Parkplatz auf dem Dach ist eine weitere landschaftliche Verunstaltung des Wangentals. Bereits der FUST-Bau verdeckt mit dem riesigen Bau die ehemals markante Eingangspforte zum Wangental. Die Landschaft wird nicht mehr ablesbar – nur noch ein unstrukturierter Siedlungsbrei.
- Wenn schon Parkplätze gebaut werden sollen, kann das unwirtschaftliche Gebiet unter der Riedmoosbrücke und hinter der Garage Wangenbrüggli einbezogen werden. Diese Parzellen befinden sich bereits im Planungssperimeter ZPP 2/7.

- Über die öffentliche Liftanlage der bestehenden Erschliessungsanlage P1 können KonsumentInnen ebenfalls die Talstufe überwinden, um ins Ried oder auch ins Dorf ohne jegliche Steigung gelangen zu können.

Liftanlage Zeichensetzung/Symbol

- Wir bezweifeln, dass eine Liftanlage alle Interessen der Leute vom Ried, ESP Juch, von Niederwangen Dorf, Niederwangen Industrie und vom Riedacker kapazitätsmässig unter einen Hut gebracht werden können. Gewissen Stauzeiten und entsprechenden Ärger würden so vorprogrammiert.
- Dazu kommen noch die Bewohner und Schulkinder, die nur von der Ebene Riedmoosbrücke auf die Ebene Brücke Niederwangen Dorf gelangen wollen.
- Ein Liftturm muss lagemässig dort attraktiv sein, wo seine Funktion am wichtigsten ist. Der Lift ist ein Beförderungsmittel und soll auch nicht zum Verweilen einladen.
- Wie bei privaten und öffentlichen Gebäudeanlagen ist die Gestaltung des peripheren Portals ein wichtiges Repräsentationsmittel. Mit den Liftturmanlagen würde der Eingang zu Niederwangen und Wangental optisch signalisiert. Das hat nicht einmal das WESTside in Brünen.

Darstellung / BGF / Gebäudetiefe

- Die optische Darstellung der Gebäudeblöcke beider Studienvarianten sind im Industrieteil ungleich. Die Perimeter sind verschieden gross gewählt. Beide Varianten werden etwa eine ähnliche BGF-Nutzung haben.
- Ob die Gebäudetiefe nur ca. 18 bis 20 m haben dürfen, ist eher zu bezweifeln, wenn mit umliegenden Gewerbe- Verkaufs- und Bürobauten verglichen wird. Wollen Investoren schmaler bauen, gibt es mehr rückseitige P+R-Parkplätze.

Platz (3. Hauptschwäche der Studie)

- Von einem Platz zu sprechen ist in beiden Projekten eher fragwürdig.
- Der neue Platz in der 2006-Projektstudie besteht zur Hälfte aus der Freiburgstrasse (Kantonsstr.), mit einer Strasseneinmündung COOP / Post-Parking und einem vorgelagerten Kreiselpfad: In der anderen Hälfte des Platzes befinden sich der weiterhin kanalisierte Stadtbach (Diskussion à la Kram- od. Gerechtigkeitsgasse) und eine separate Doppel-Busspureinmündung). Was passiert mit der ebenso grossen, verschobenen „dritten Hälfte“, dem bereits bestehenden Vorplatz beim COOP? Dieser bereits vorhandene Teil wird nicht berücksichtigt, um ein Ganzes zu geben.
- All dies macht die geplante Platzgestaltung sehr fragwürdig. Das neu quergestellte DG-Gebäude vor dem COOP verhindert eine ansprechende grosszügige symmetrische Platzgestaltung.
- Die Erschliessung (Warenlieferung) des ‚DG‘ am Platz ist ungelöst, eine Erschliessung über das Dach ‚P+R‘ wird kaum Investoren erfreuen. Ob ein Betonbachkanal eng am ‚P+R‘-Gebäude entlang geführt schöner ist, ist fraglich. Dort muss der Bach wahrscheinlich mit Gitter abgedeckt werden und kaum bewilligungsfähig.
- Im bestehenden ausgearbeiteten Projekt wird die Freiburgstrasse mit schönen drei Baumreihen gestaltet. Dies gibt einen besonderen Charakter, sie wirken zusammenführend, funktionell und fussgängerfreundlich. Die Fussgängerinnen behalten ihre Bodenhaftung. Zudem werden die bestehenden Baumreihen dann weitergeführt. Der bereits vorhandene Platz vor dem COOP muss noch gestalterisch angepasst werden. Für die Automobilisten, die Niederwangen nur durchqueren, sehen optisch genau gleich wie bei einem Platz, dass sie sich mitten in einem Zentrum befinden. Der Platz nach der Studie bleibt ein undefinierter räumlicher Verkehrsplatz, er ist ein Trugbild. Die mit Bäumen bepflanzte durchgehende Mittelinsel mit Einbezug des Vorplatzes beim COOP ist ein ehrlicheres und für die Fussgänger ein zweckmässigeres Gestaltungsmittel.

- Der kleine ursprüngliche Platz zwischen Gebäuden und Bahn wurde leider während der Projektierung zum Parkplatz umfunktioniert, weil es zu wenig Platz für alle Bedürfnisse hat und zudem als lärmiger Aufenthaltsort nicht der idealste ist. Im Planungsvorschlag unten wird er noch kleiner.

Kreisel (4. Hauptschwäche der Studie)

- In Bezug zu den beiden Baufeldern **‚DG Res‘ steht der heutige Kreisel am falschen Ort, oder die Baufelder müssten entsprechend eingekürzt werden. Das steht aber der unverrückbare Peyer-Lagerkubus. Die Zufahrten** zu Styner & Bienz und zu den Bushaltestellen können auf einem Kantonsstrassenkreisel nicht mit einer fast 180°-Wendung aus dem Kreisel hinaus gelöst werden, wie das beim Bauhaus der Fall ist.
- Die Strassenerschliessung (Anlieferung usw.) des im Taleinschnitt querliegenden **‚DG‘** ist erst möglich, wenn Änderungen im **‚Industrie-Perimeter‘** stattfinden werden. Sonst kommt diese Erschliessung auf die Fussgängerachse Bahnhof COOP/Post. Dies ist bei einer Neuplanung untolerierbar.
- Der Kanton ist Besitzer des Schwendistutzes, Freiburgstrasse und des später zu bauenden Kreisels. Die Firma Peyer & Co wird den Lagermonolit sicher erst zügeln, wenn dies bezahlt wird. Dies ist eine natürliche Reaktion. Das kann aber erfahrungsgemäss noch viele Jahre dauern.

Bachlauf

- Eine Bachüberdeckung eines freiliegenden Baches durch ein Gebäude kann nicht bewilligt werden! (Oder die Gemeinde erhält bevor irgendein weiterer Schritt geplant wird via Voranfrage beim Kanton eine entsprechende schriftliche Zusage!)

Etappierung

- Die Idee der Aufteilung **‚Industrie‘** und **‚Platz‘** ist gut. Auf dieser Basis, mit einer Zweiteilung der Plangebiete in **‚Industrie‘** und **‚Zentrum‘** muss weiter geplant werden.

Fazit

- Die neue vorgelegte Studie bringt kaum Vorteile, aber mehr gravierende Nachteile.
- Gestalterisch ist es eher ein Sammelsurium von einzelnen guten Ideen. Aber als Ganzes hat die Studie zu viele grundsätzliche Mängel, die auch bei einer Weiterbearbeitung nicht weggezaubert werden können.
- Es entstehen untolerierbare und unkalkulierbare Abhängigkeiten betreffend PI-Erschliessung, die die ESP-Entwicklung bremsen können.

Voraussetzungen für eine Neuplanung aus APW-Sicht

Die Gemeinde muss einen neuen Überbauungsplan erstellen, mit Einbezug folgenden Gegebenheiten und Vorschlägen:

1. mit Einbezug der bestehenden SBB-Doppelspur (3. Gleisbereich darf nicht überbaut werden)
2. mit Einbezug der bestehenden Fussgängerbrücke über die A12 und etwas steilen Fussgänger-rampe sowie mit der glücklicherweise nicht engen und langen Unterführung (= Bahnhoferschliessung von Niederwangen West und Niederwangen Industrie/Riedacker). Wenn die Styner & Bienz-Parkplatzparzelle überbaut wird, muss die Rampe gerade aus (im Lot zur Freiburgstrasse) mit geringerem Gefälle geführt werden (Auflage im UeO-Plan). Wenn dies bereits früher ausgeführt werden könnte, um so besser.
3. mit den beiden Lifttürmen an der Riedmoosbrücke = Bahnhoferschliessung P1 UeO Juch-Hallmatt und Niederwangen Ost / Ried und Umsteigemöglichkeit zu zukünftigen Buslinienführungen.
4. Ein Direktzugang zum **‚Zentrum‘** ab Brücke (oder für ankommende S1-Berner-PendlerInnen) könnte am Liffuss mit einem Fussgängerbrücklein über den Stadtbach gelöst werden. Dadurch

- würde ein wichtiges Element der Studie Nüesch aufgenommen. Siehe auch unter Punkt 14 Anbindung Bushaltestelle Freiburgstrasse an Bahn und Lifтанlage.
5. Der bestehende Fussweg Bümpliz-Niederwangen mit vorhandener Bahnunterführung darf nicht aufgehoben werden und ist in der Planung entsprechend zu berücksichtigen. Er könnte in den neuen Fussweg unter Punkt 4 geführt werden und/oder entlang der Bahn auf SBB Parzelle zur Unterführung.
 6. mit Beibehaltung der bestehenden Zufahrtsstrasse Teilstück Süd der Parzelle Nr. 6290
 7. mit strikter Trennung der beiden Plangebiete an der Parzellenlinie Parz.-Nr. 5902 (Styner & Bienz AG) und Parz.-Nr. 5901 (Peyer & Co). Zusammen mit den nachfolgenden südlichen Parzellen-Nr. 6176 (Styner & Bienz AG = ex EG Köniz) und Parz.-Nr. 6289 (Büro Kelle AG) ergibt dies den Perimeter ‚Industrie, das übrige nördliche Gebiet den Perimeter ‚Zentrum‘.
 8. Neubauten auf den Parz.-Nr. 5902 + 6176 (S&B) werden mittels eines Baufeldes und Höhenangabe(n) definiert, neuer Bachführung und neuer Unterführungsrampe. Bedingt Rückkauf gemäss Vereinbarung durch die EG Köniz von Land bei der Styner & Bienz AG für Verlegung des Stadtbaches und zukünftiger Erschliessung an den Kreisel Schwendistutz/Freiburgstrasse.
 9. Neubau auf der Parz.-Nr. 5901 (Peyer & Co) gemäss neuem Überbauungsplan, passend zum Perimeter ‚Zentrum‘, mit neuer Erschliessungsstrasse an den Kreisel Schwendistutz/Freiburgstr.
 10. die verbleibende kleine Dreieckfläche wird als P+R für Fahr- und Motorräder (ohne Autos) genutzt mit einem Stück beidseitig natürlichem Stadtbachufer ohne sichtbare Betonmauer. Auf der Brücke wird ein Velo-P+R leider kaum möglich sein und zu einem Problem werden. P+R für Autos gibt es, wenn für die Bushaltestellen kein oder weniger Platz benötigt wird.
 11. Die provisorische Zwischenlösung für die Stadtbachführung vom Teilperimeter ‚Industrie‘ in den Perimeter ‚Zentrum‘ erfolgt unter der bestehende Zufahrtsstrasse Parz.-Nr. 6290 Süd mit Gitter abgedeckt. Dies ist keine Wunderlösung, aber zweckdienlich, damit beide Perimeter ‚Zentrum‘ und ‚Industrie‘ unabhängig neu überbaut werden können.
 12. Überprüfen, ob eine Parkieranlage auf Parz.-Nr. 4111 hinter der Garage Wangenbrüggli oder/und unter der Brücke in den Hang hineingebaut einem Bedürfnis entsprechen könnte. (Erschliessung ab Freiburgstrasse, ev. zugedeckt ab Riedstrasse hinter Rest. Wangenbrüggli). Dieses Gebiet liegt bereits im Perimeter der gewählten Überbauungsordnung ZPP 7/2.
 13. Die mittlere Baumreihe in der Freiburgstrasse könnte Richtung Bern noch minim verlängert werden.
 14. Zu prüfen sind die Bushaltestellen bei der S1-Bahnstation (Aufhebung des öffentlichen Strassenringes um die Gebäude).
Grösser werdende Probleme für den Busfahrplan: Die Einmündung von der Schwendistrasse in die Freiburgstrasse wird immer misslicher und verstopfter, ebenso die Ein- und Ausfahrt zur Wendeschleife. Wenn die Wendeschlaufen nach Niederwangen Dorf, Niederwangen Industrie und ev. ins Ried verlegt werden, kann auf die Busstrassenschleife bei der S1-Station ganz verzichtet werden. Die geplante Strasse hinter den Gebäuden wird reiner Hausanschluss. Peyer & Co und Styner & Bienz AG können das alte Teilstück Süd weiter benutzen, bis der Anschluss an den Kreisel ausgeführt werden muss. Der Gemeinde verbleiben ein neuer Fussweg Lifтанlage – Zentrum (Freiburgstrasse) und bestehende Zugangsstrasse Unterführung-COOP, resp. vorläufige Zufahrt Perimeter ‚Industrie‘. Für die Gemeinde werden die Erschliessungskosten für Land- und Erstellungskosten kleiner. Nachteil: Keine öffentlicher P+R-Platz.
ÖV-Umsteigeorte: Riedmoosbrücke mit Lifттürmen. Im Zentrum wird an der Freiburgstrasse für die auf der Freiburgstrasse verbleibende Buslinie beidseitig je eine Bushaltestelle eingerichtet.
 15. Zu prüfen ist, ob der geplante und in allen Projekten vorhandene Kreisel als kleiner provisorischer Kreisel mit Bypass ausgeführt werden kann. Der Peyer-Monolit wird nicht so schnell verschwinden, oder der Umzug wird samt Ersatzplatz bezahlt.

Letzter Knackpunkt verbleibt die Liegenschaft Lehmann-Rolli.

Wenn letzterer gelöst ist (z.B. Kauf durch die Gemeinde mit Erlös aus Teilverkauf Parz.-Nr. 853 und Parz.-Nr. 6290 Nord), können die Eigentümer W. u U. Staub ein Gebäude realisieren (lassen), dito die Eigentümer Brand Erben. Ebenfalls können die Firmen Peyer & Co und Styner & Bienz AG unabhängig voneinander fast nach ihrem Gusto planen.

Zusammenfassend verbleiben der Gemeinde nebst der koordinierenden Planung die Erschliessung P1, Fussweg Nord, die Stadtbachumlegung in zwei Etappen mit Minigestaltung des Platzes für Velo P+R und spätere Anpassung der Unterführungsrampe auf dem Fuss- und Veloweg Süd (bis auf weiteres noch Zufahrt Peyer und Styner&Bienz)

Mit dem Kanton zusammen muss die Verbreiterung und Begrünung der Freiburgstrasse und der neu zu bildende Kreisel koordiniert und ausgeführt werden.

Die APW will auf begründeten Kriterien und rechtskräftiger Bauordnung eine zukunftsgerichtete Lösung, die funktionier wird und umgesetzt werden kann. Zudem soll sie den Grundeigentümern gewisse individuelle Realisierungsfreiheiten gewähren. Ob dann die richtigen Investoren die richtigen Bedürfnisse abdecken werden à la ‚Möglicher Angebotsmix‘ auf Seite 25 der Nüesch-Studie, bleibt offen. Die Gemeinde kann nach der UeO-Festlegung nur noch einen geringen Einfluss geltend machen.

Die APW braucht keine fantasievollen teuren Lösungen, die dann doch nie realisiert werden oder nur Stückwerk bleiben.

Das gilt auch für eine **Autobahnüberdeckung**. Lieber jetzt endlich die geplanten Lärmschutzmassnahmen verwirklichen lassen, als sich auf den St. Nimmerleinstag verlassen.

Im REK darf und soll man eine Autobahnüberdeckung planen, damit möglichst keine Hindernisse für eine spätere Nutzungsrealisation gebaut werden, z.B. für die Zufahrt. Aber nur eine eckige Röhre in die Landschaft legen genügt nicht. Diese schmale lange ‚Kiste‘ müsste dann auch genutzt werden können und muss einen ordentlich gestalteten seitlichen Wandabschluss haben.

Für diese Überdeckung werden Fr. 300.- / m2 Baugrundkosten nicht genügen. Dies war der Verkaufspreis der Gemeinde Köniz für die strategisch wichtige Parzelle im Perimeter Zentrum Wangenbrüggli.

Nur von aufgewärmten spektakulären futuristischen Ideen, die schon bereits vor 20 Jahren beider Ortsplanungsrevision behandelt wurden, lebt das Wangental nicht.

Mit diesen ausführlichen Stellungnahmen und Beiträgen hoffen wir, dass konkrete Schritte seitens der Gemeinde folgen werden. Für Gegenkritik sind wir offen.

Mit freundlichen Grüssen

Für die APW

Reto Germann
Präsident

Andreas Schürch
Leiter Ausschuss ESP Juch-Hallmatt
und Zentrum Wangenbrüggli