

Köniz verdichtet – auch in Zukunft?

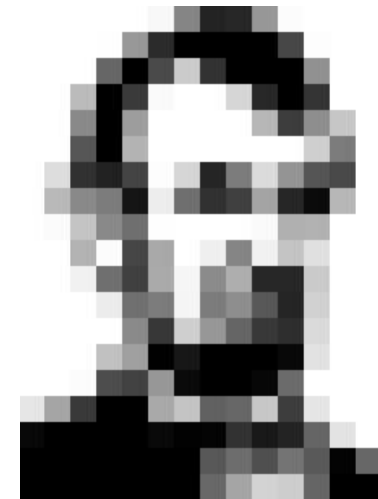
SVI Schwerpunktthema 17/18
"Mobilität in Zeiten der Dichte"
9. November 17, Köniz

Stephan Felber, Gemeindeplaner
Planer FSU, Verkehrsexperte SVI

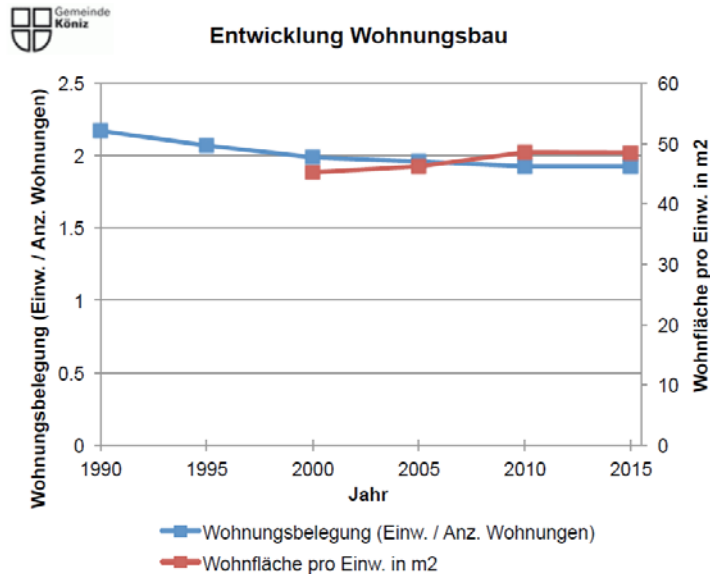




nichts Wesentliches
ausser Acht zu lassen;
besser ganzheitlich und
einigermassen richtig,
als ganz genau daneben...

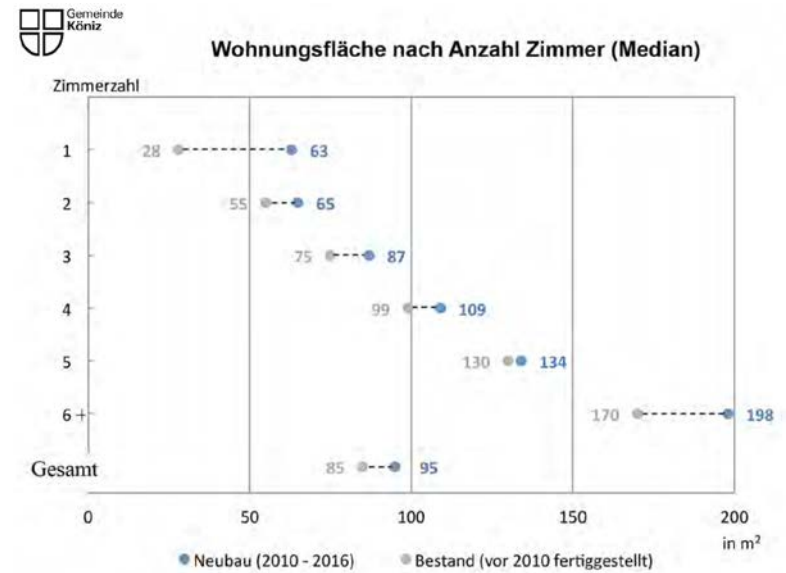


Wohnraumbedarf in Köniz – Ausdruck von Wohlstand: Nichts tun führt zur Entdichtung...



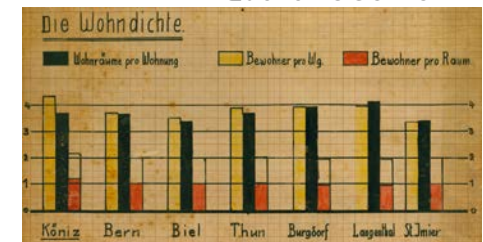
Jahr	Durchschnittliche Wohnungsgrösse m ²	Wohnfläche pro Einw. in m ²	Wohnungsbelegung (Einw. / Anz. Wohnungen)
1990	k.A.	k.A.	2.17
1995	k.A.	k.A.	2.07
2000	90	45	1.99
2005	91	46	1.96
2010	93	49	1.92
2015	93	48	1.93

Quelle: Planungsabteilung, Köniz



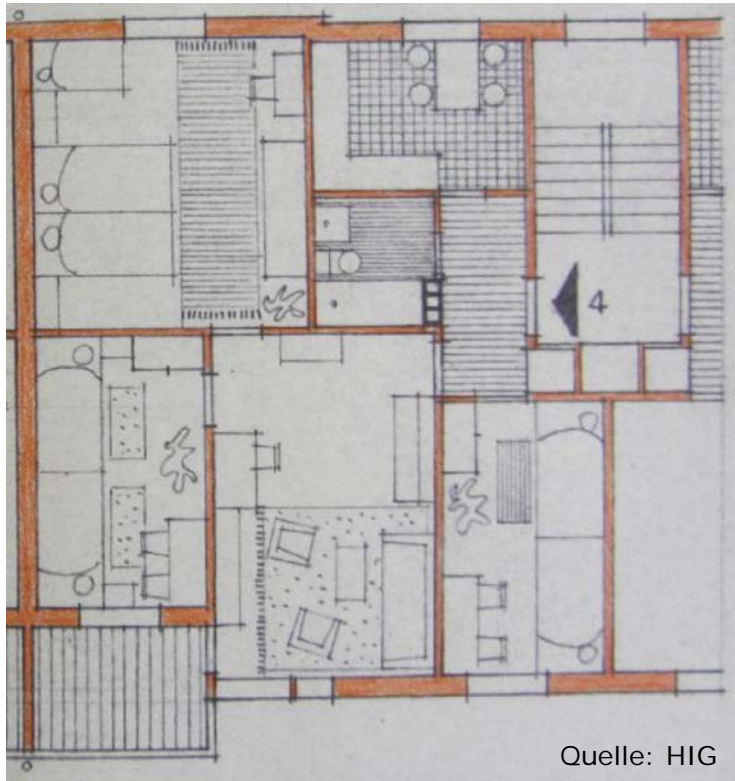
Quelle: Jahresbericht 2016 Köniz

Quelle: OGS Köniz



Bedürfnisse verändern sich schneller als Strukturen

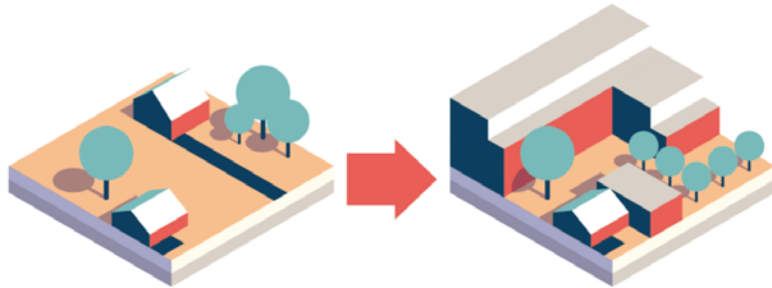
Belegungsgrad 1957: ca. 4.2
Belegungsgrad 2015: ca. 1.6



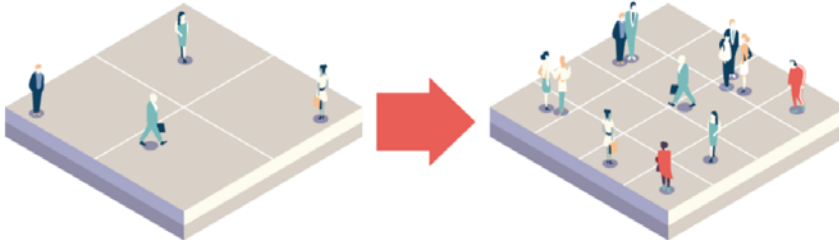
Ziel Belegungsgrad mit
Ersatzneubau 2020: ca. 2.1



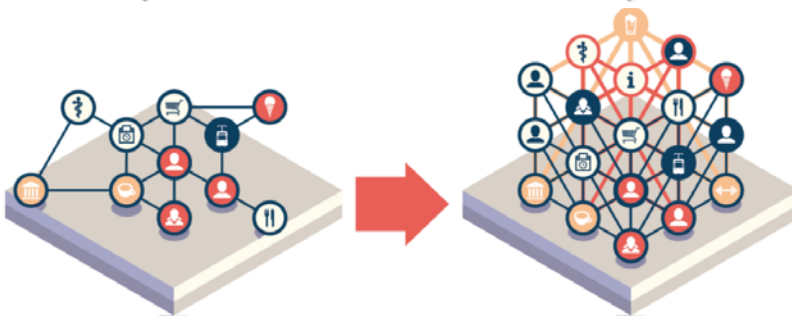
Was versteht man unter Verdichtung?



bauliche Dichte



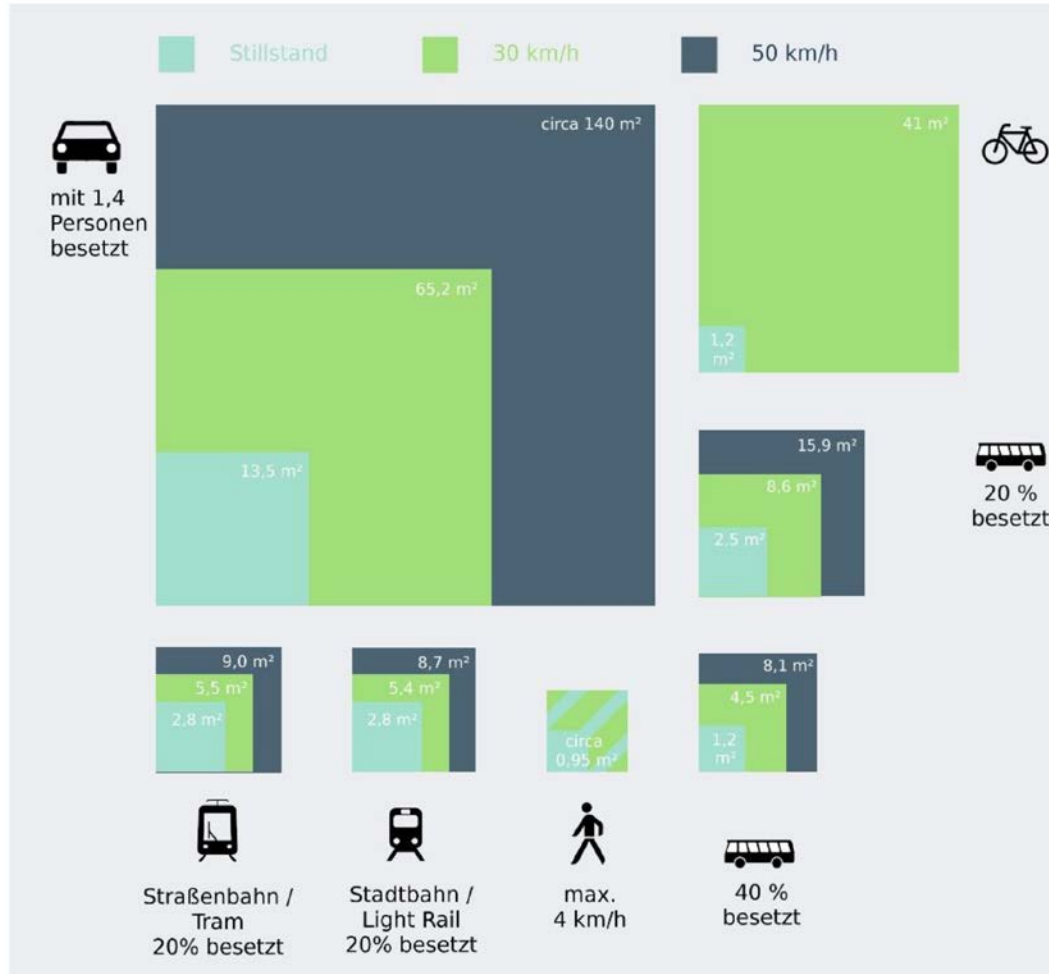
Nutzungsdichte



soziale Interaktionsdichte

Quelle Grafiken: SVI 2015/003; laufendes Forschungsprojekt, Metron Verkehrsplanung AG

Kann man Verkehr auch verdichten?

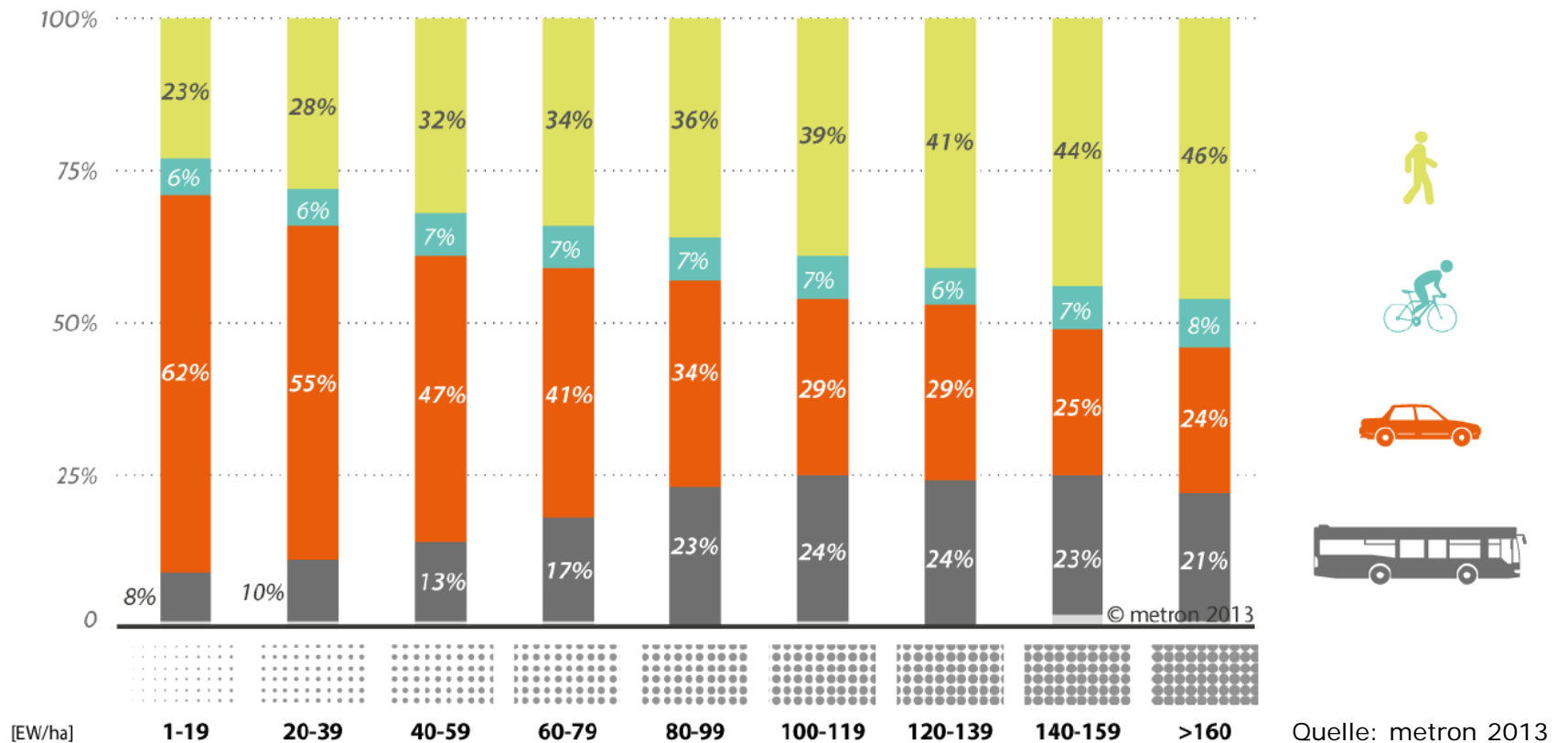


→ Geschwindigkeit runter
→ Trennwirkung abbauen

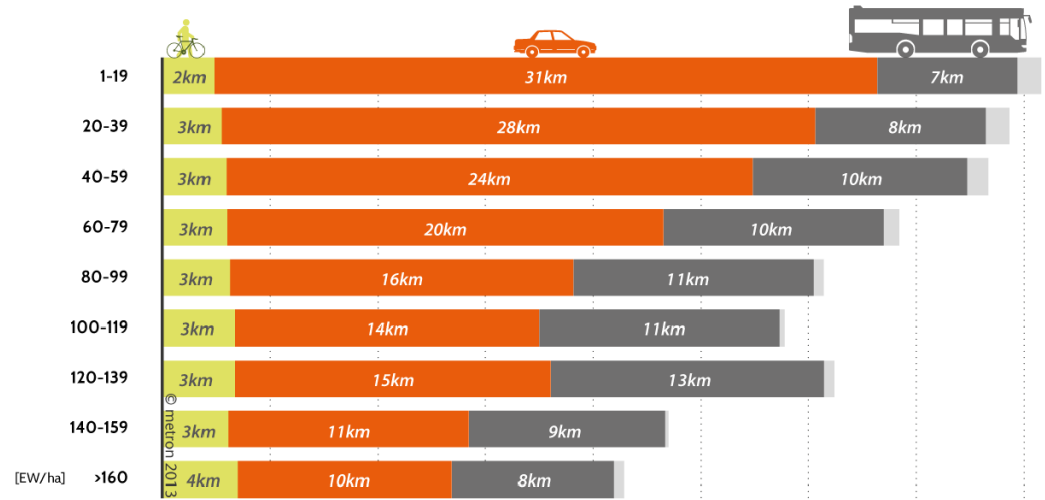
Quelle: Randelhoff, Martin (2014) aus SVI 2015/003 (Metron Verkehrsplanung)

Zusammenhänge zwischen Dichte und Modalsplit!

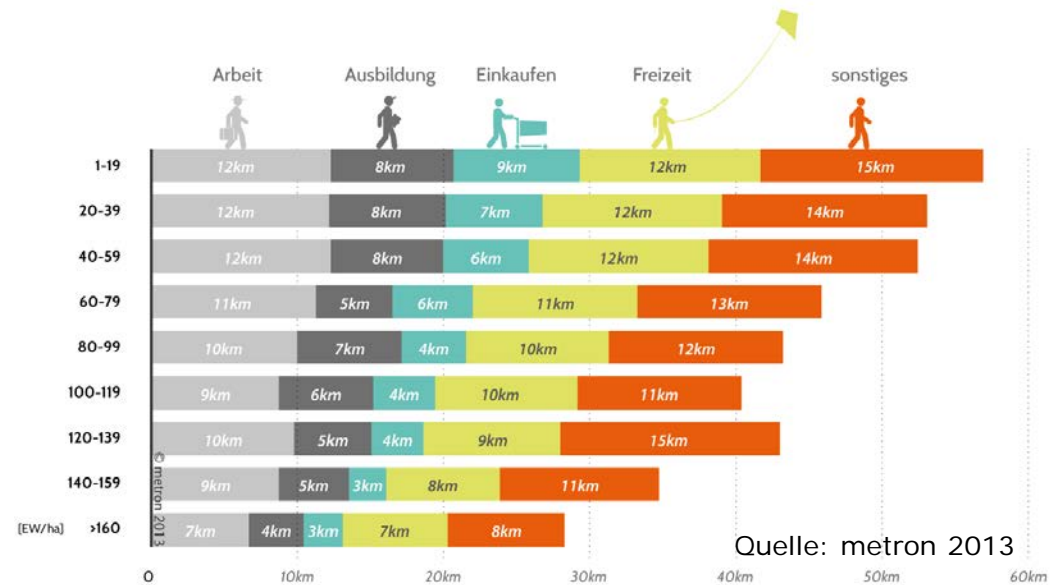
Siedlungsdichte und Anteile Verkehrsträger (Inlandwege MZ 2010)



abnehmende Weglänge
bei zunehmender Dichte



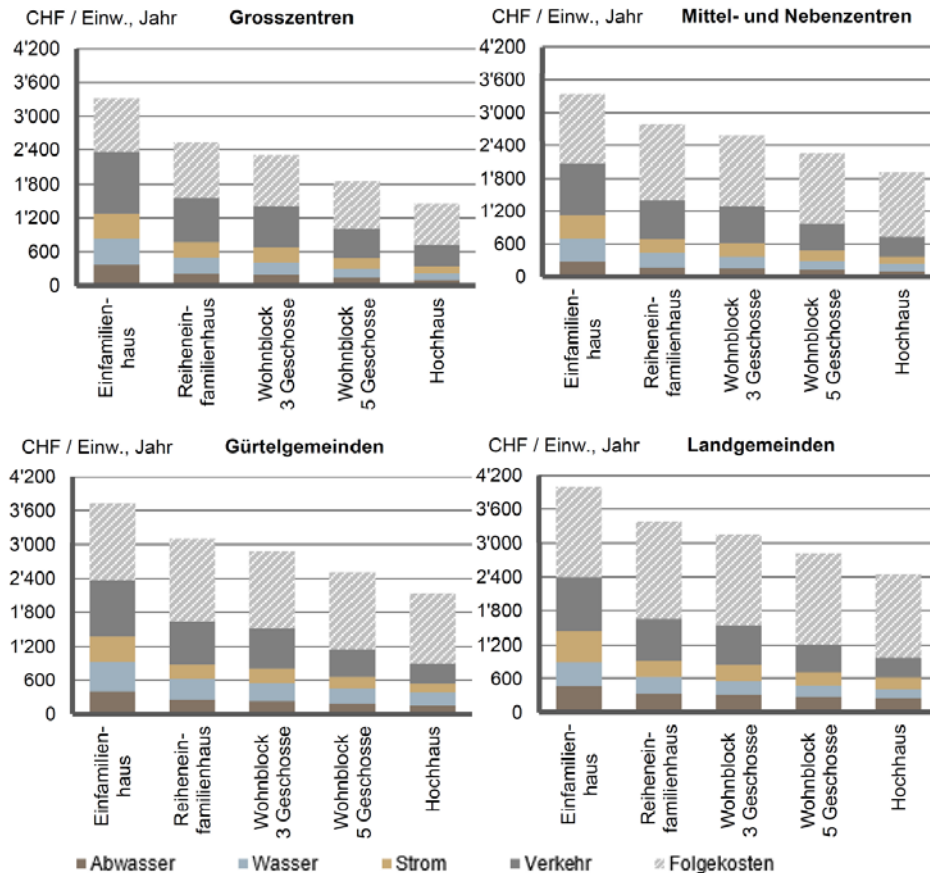
kürzere Freizeitwege
bei zunehmender Dichte



Hinweis: Reisezeitbudgets sind relativ konstant.
→ Geschwindigkeitserhöhung führt zu längeren Distanzen.

Quelle: metron 2013

tieferer Infrastrukturkosten sowie tieferer Folgekosten bei dichteren Siedlungs- und Ortstypen



nur Verkehrsinfrastruktur

Durchschnittskosten bestehende Siedlungen	S1	S2	S3	S4	S5	S6	im Ø*
CHF pro EinwohnerIn							
GrossZen	8'878	1'089	788	726	520	372	578
MNZen	7'098	938	719	674	489	360	728
Gürtel	7'822	1'000	747	695	501	365	1'025
LandGem	7'390	963	730	683	494	362	1'462

Langfristige Grenzkosten neue Siedlungen	S1	S2	S3	S4	S5	S6	im Ø*
CHF pro EinwohnerIn							
GrossZen	6'961	927	714	670	486	359	529
MNZen	5'715	822	666	634	465	350	659
Gürtel	6'223	865	685	649	473	354	892
LandGem	5'920	839	673	640	468	352	1'241

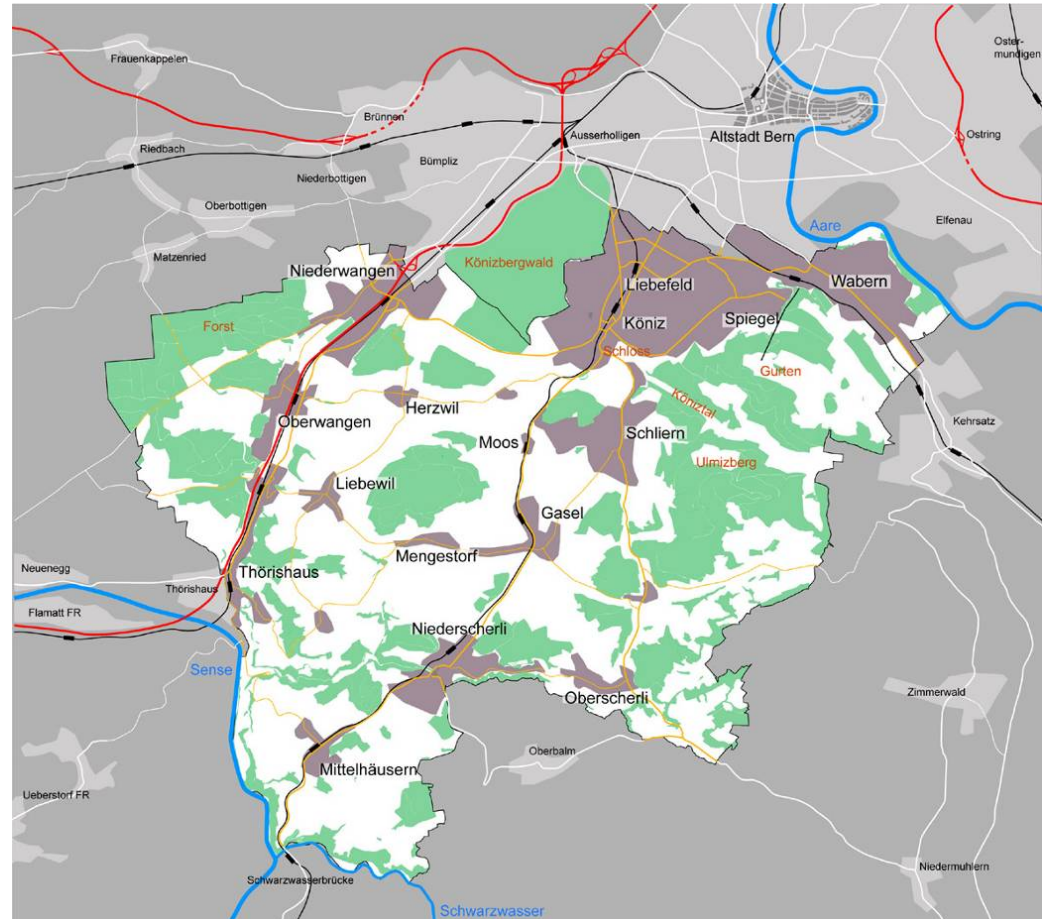
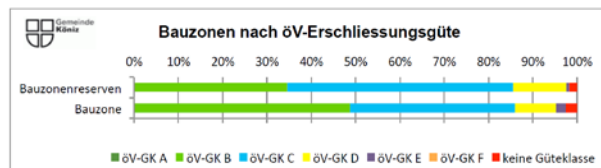
externe und ungedeckte Kosten MiV&ÖV

Durchschnittskosten bestehende Siedlungen	S1	S2	S3	S4	S5	S6	im Ø*
CHF pro EinwohnerIn							
GrossZen	941	948	981	893	847	736	824
MNZen	1'235	1'281	1'386	1'294	1'281	1'188	1'281
Gürtel	1'310	1'361	1'471	1'373	1'359	1'237	1'371
LandGem	1'526	1'594	1'729	1'619	1'608	1'471	1'615

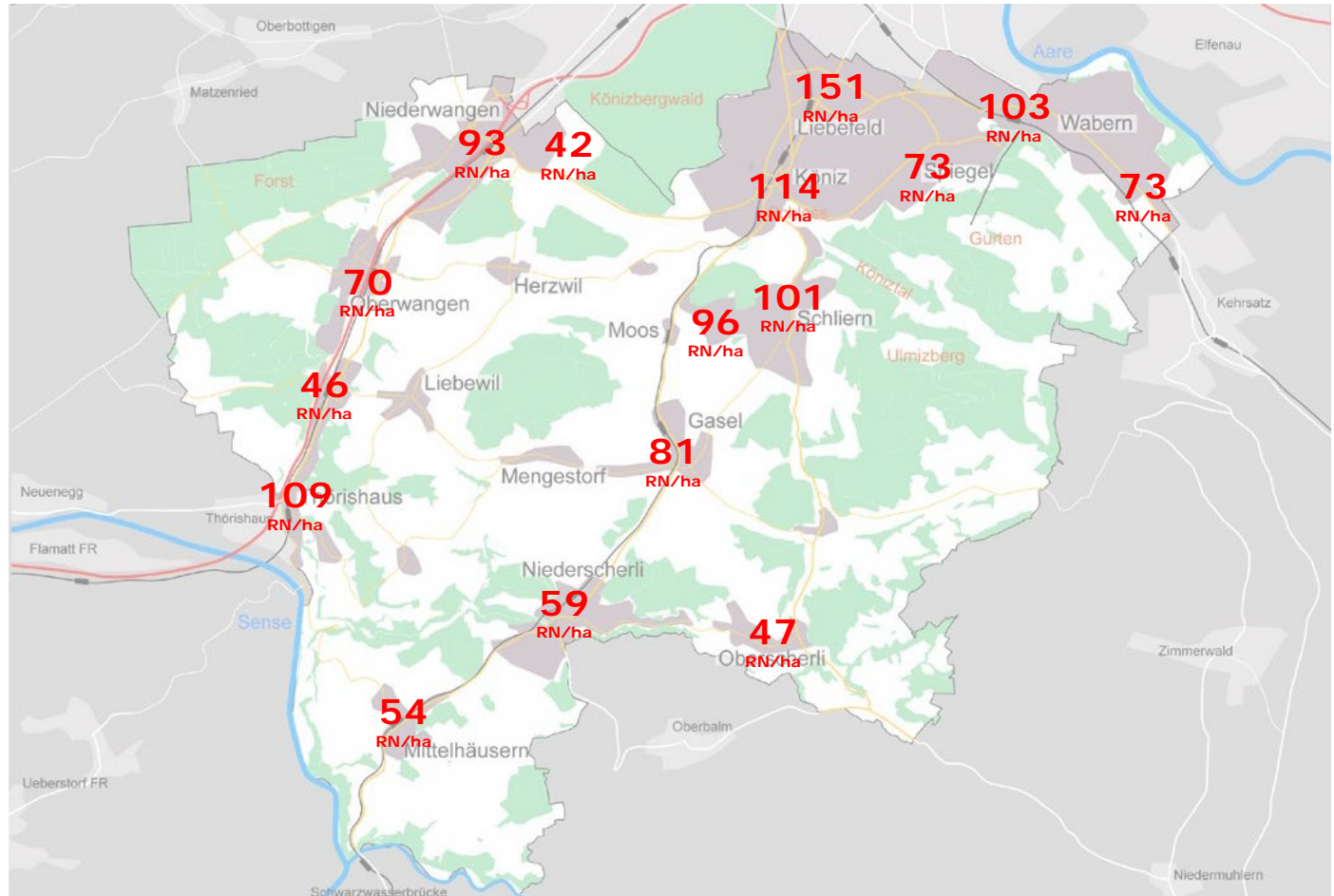
Quelle: ARE (ecoplan, B+S) 2017

Siedlungsstruktur und Entwicklungsachsen

- 16 Ortsteile
- 51 km²
- 40'500 Einwohner
- Belegungsdichte 1.9
- Ø 89 m² pro Whng
- ca. 150 Wohnungen/a
- 34 ha Reserve W
- 21'500 Beschäftigte
- 2'200 Arbeitsstätten
- 13 ha Reserve A



Raumnutzerdichten nach Ortsteil

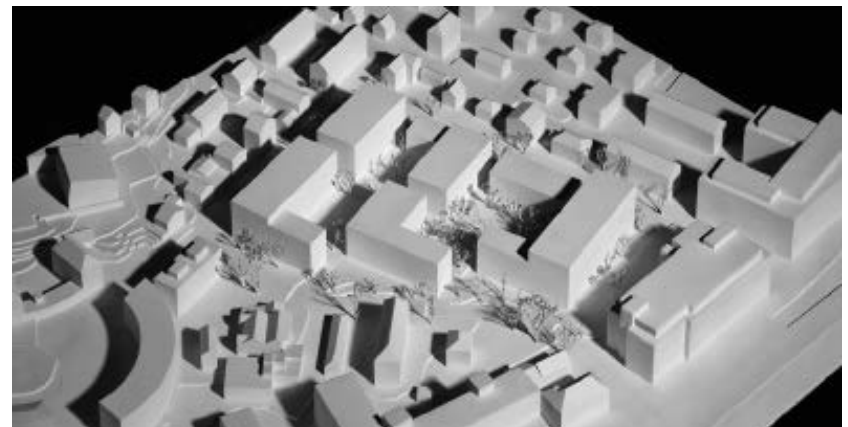
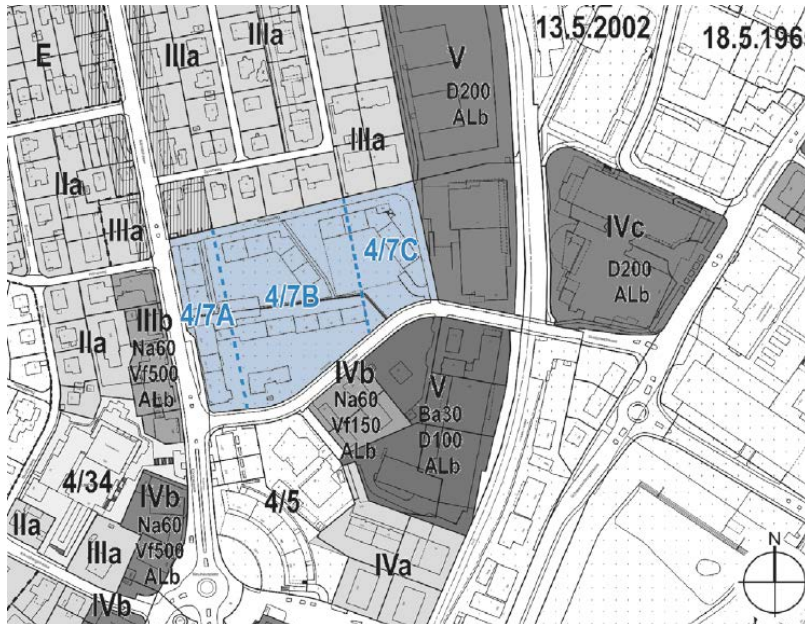


Durchschnitt
urban: 102 RN
ländlich: 65 RN

Akzeptanz von Verdichtung 1 – Ersatzneubauten

Areal Thomasweg (VA 5.6.16)

85,5 % JA



Akzeptanz von Verdichtung 2 - Zentrumsplanungen

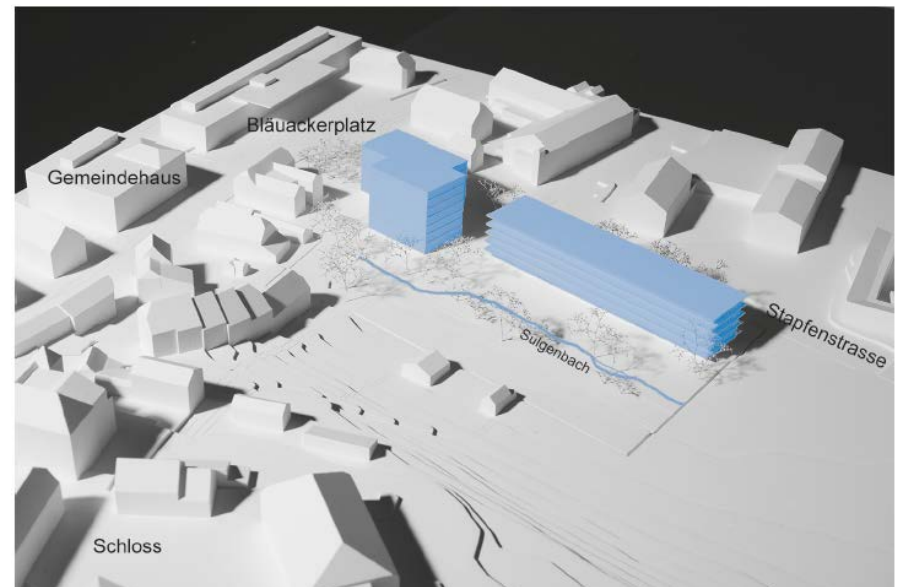
Zentrum Köniz Nord (VA 21.5.17)

76,2 % JA

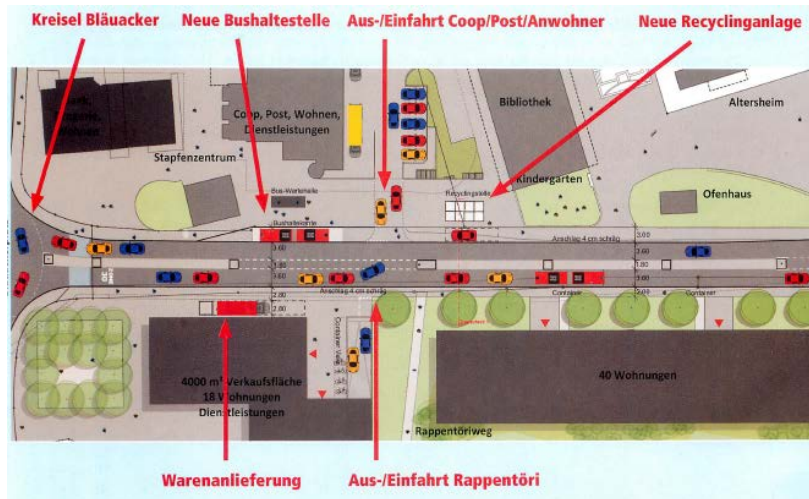


Rappentöri (VA 21.5.17)

50,8 % JA (178 Stimmen Differenz)



ganz genau daneben – Emotionen & Misstrauen



Wahlfeber Die Könizer Gemeindebehörde distanziert sich ganz dezidiert von einem «gefälschten» Wahlinserat. *Marc Lettau*

Fake-News erreichen Köniz

Es mangelt auf dem Stellenmarkt nicht an attraktiven Angeboten. Eine besonders tolle Offerte ist in der aktuellen «Könizer Zeitung» zu finden. Hier sucht

«Das gefälschte Inserat wird Aufmerksamkeit erregen und Fragen aufwerfen. Es wird Beachtung finden.» Die umgehende Distanzierung durch die Ge-

Abwechslung in die monotone Wahlwerbung bringen.» Zu Schaden komme Köniz dadurch nicht, zumal der Text des vermeintlichen Stelleninserats

Als «offizielle Darstellung» bezeichnetes Bild im Prospekt des Nein-Komitees:



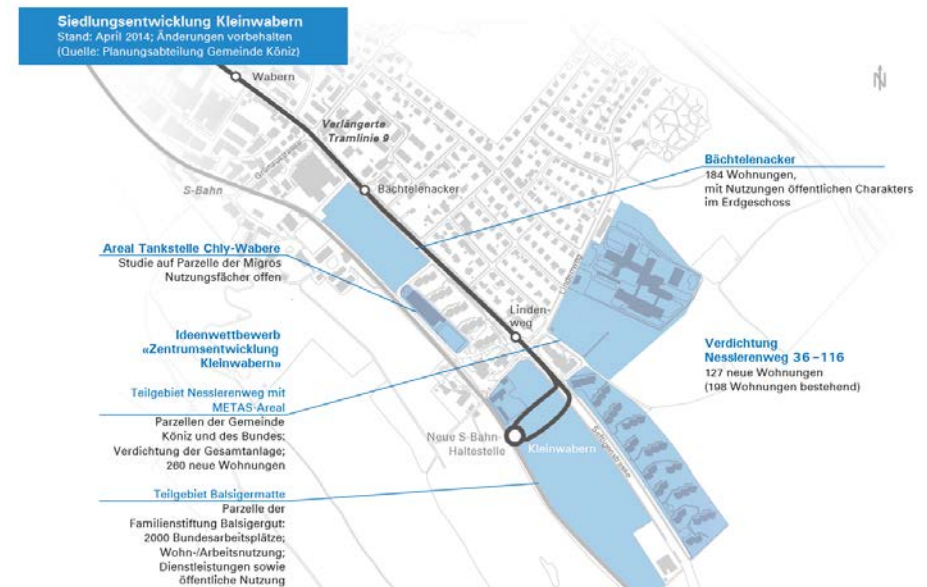
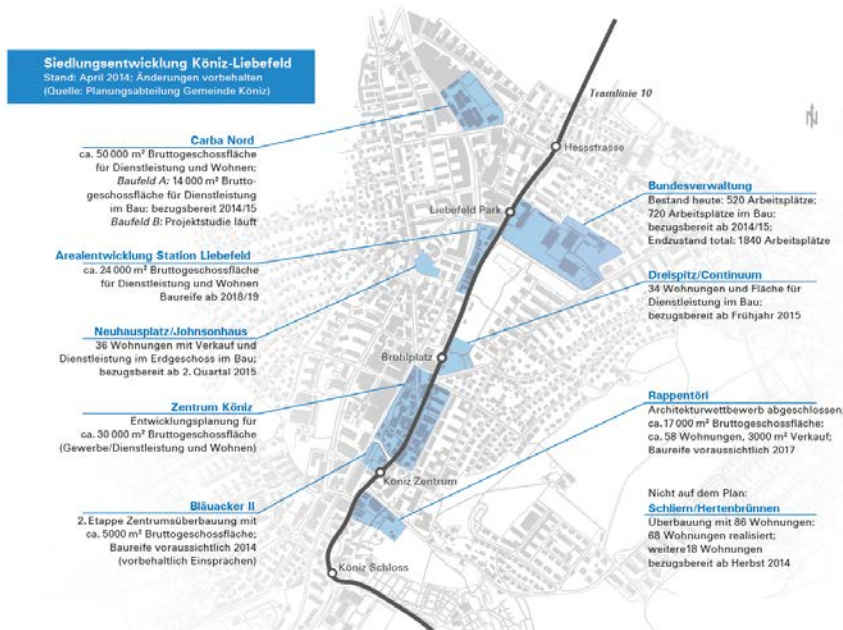
Tatsächliche Position und Grösse des Kirchturms:



Akzeptanz von Einzonungen/Wachstum - Tramprojekte

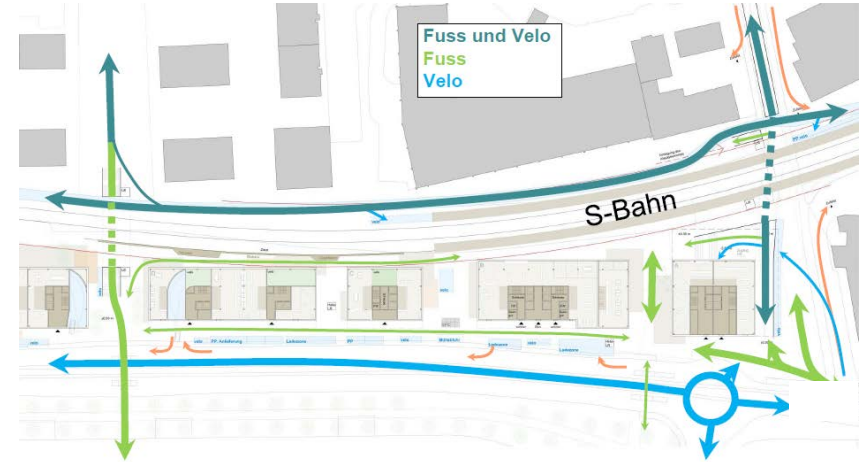
Tramlinie 10 (VA 28.9.14)
61.4% NEIN

Tramlinienverlängerung 9 (VA 28.9.14)
64.3% JA



SEin* oder nicht SEin* – das ist hier die Frage...

* SEin: Siedlungsentwicklung nach innen – Strategie im kantonalen Richtplan 2030 Bern



Verdichten = mehr Autos?

Gedankenspiel der Entwicklung (+ 6'000 Raumnutzer / +10% Wachstum)

Var 1

- +0 RN urban
- +6'000 RN ländlich

Var 2

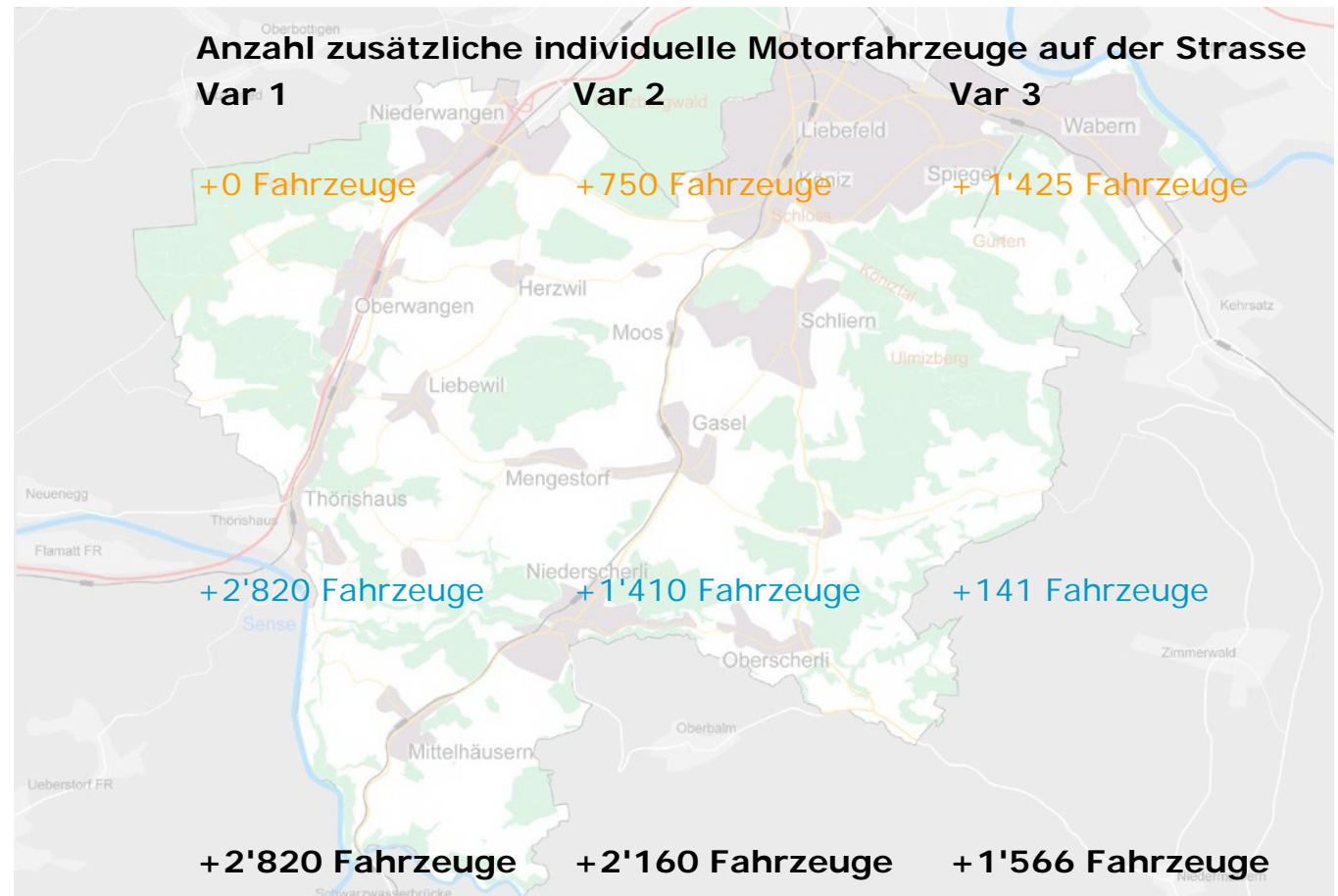
- +3'000 RN urban
- +3'000 RN ländlich

Var 3 (Richtplan)

- +5'700 RN urban
(+11% Wachstum)
- +300 RN ländlich
(+4% Wachstum)

MIV-Anteil
gemäss Metron 2013

- urban: 25%
- ländlich: 47%



übergordnete Verkehrsplanung & Siedlungsentwicklung

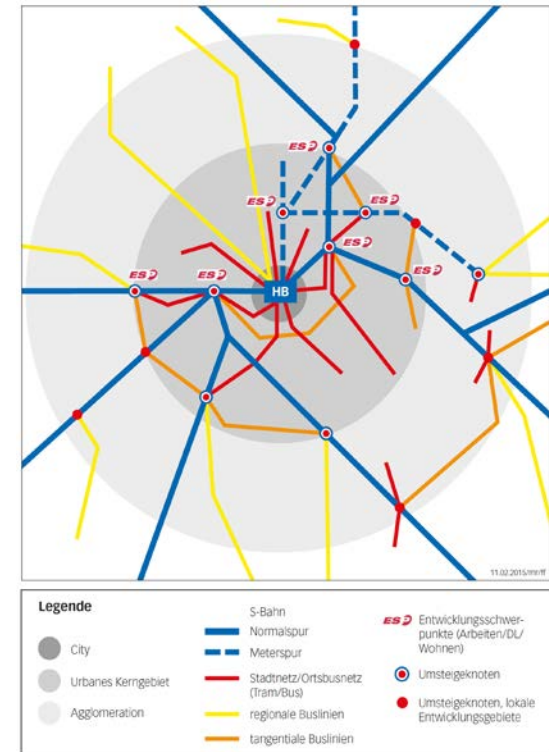
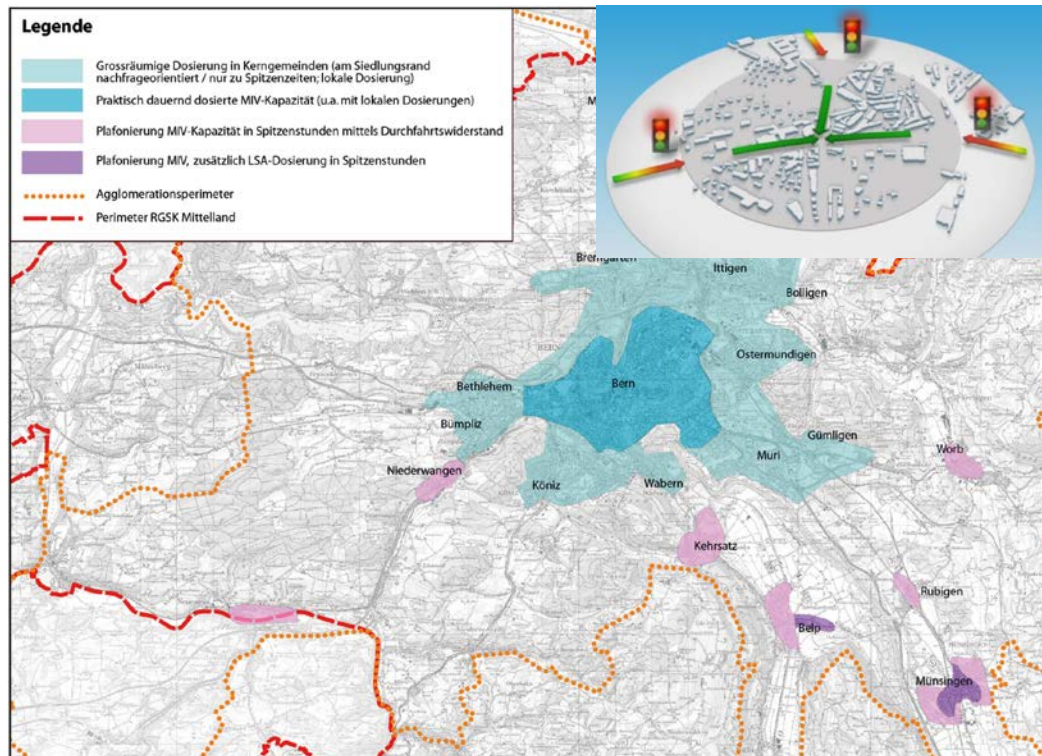
Verkehr dosieren & Funktion Verkehrsträgers im Siedlungsgebiet ändern
(Geschwindigkeit runter / Verträglichkeit)

Siedlung und LV (grossteils)

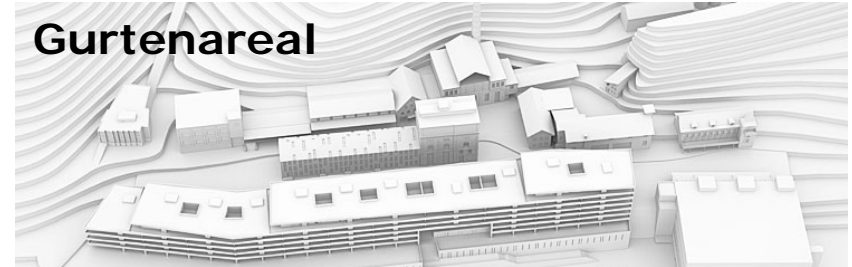
→ Gemeindeebene

ÖV, Hauptstrassen, Autobahn

→ Ebene Region, Kanton oder Bund

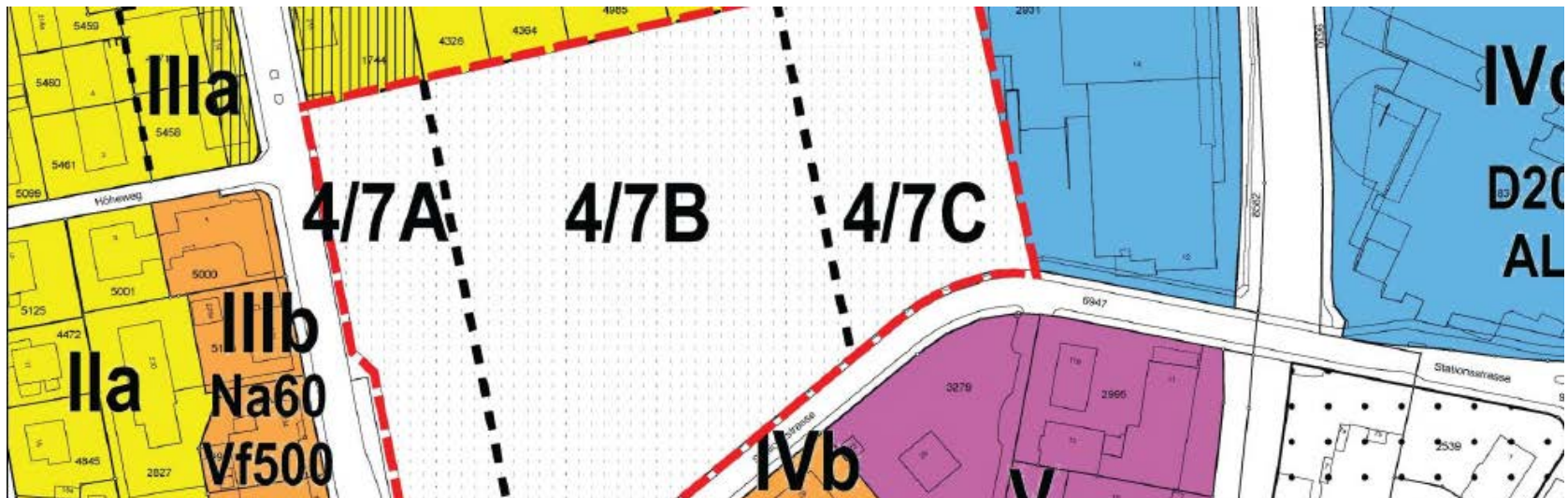


Öffentlicher Raum / Freiraum bei Arealentwicklungen



Regelungen in Zonen mit Planungspflicht (ZPP)

- Aufwertung öffentlicher Raum / Freiraum
- Reduktion PP; Parkierung unterirdisch; Kurzzeit-PP für EG-Nutzungen
- Charakter des Strassenraums (z.B. Begegnungszone)
- öffentliche Durchwegung für Fuss- & Veloverkehr – Vernetzung Quartier
- attraktive Abstellanlagen für Veloverkehr
- Angebote kombinierte Mobilität; Mobilitätskonzept; Fahrtenbeschränkung



neues Baureglement (laufende Ortsplanungsrevision)

Art. 6, Abs. 1c – Gestaltung Aussenraum

Art. 48 & 49 – reduzierte Parkplatzerstellung (T20/T30-Zonen, ZPP öV C)

Art. 50 – Parkplatzbewirtschaftung bei Verkauf ab 20 Abstellplätzen

Art. 52 – Innenentwicklungsgebiete (Freiraum, Verkehr, Dichte, Qualität)

Art. 60, Abs. 4 – Abstellplätze im EG für Velo zählen nicht zu GFZo

Art. 62 – geschlossene Bauweise (Strassenraum, Lärmschutz, Nutzung)



Akzeptanz für Siedlungsentwicklung nach innen

- prozessorientierte Systeme (Spielräume, Leitplanken & Projekt orientiert)
- QUALITÄT sichern (interdisziplinär sowie ganzheitlich)
- Mehrwerte aufzeigen (Akteure & Betroffene)
- Stärkung öffentlicher strassenRaum (Identität, Verbundenheit, Raum für Menschen)
→ *Erschliessung hat starken Einfluss auf Aufenthaltsqualität!*



Fazit / Thesen für Verkehrsplanung bei SEin

- Interessensabwägung auf Gebietsebene (Diskussion auf Augenhöhe)
- Personenkapazität vor Fahrzeugkapazität (Verkehr verdichten)
- Umgang mit Veränderungen (Flexibilität, Monitoring, Etappe)
- Verkehrs- & Mobilitätsmanagement (dynamische Mobilitätsplanung)
- *"einigermassen gute Lösung ist perfekt"* (Kompromisse vor Norm)



