

## Ortsplanungsrevision: Richtplanung

---

### Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen / Münchenbuchsee, Teil Zollikofen

Genehmigung



Die Richtplanung besteht aus:

- Richtplankarten (Teil B)
- Massnahmenblätter (Teil C)

Weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht (Teil A)

Bern, 12. Dezember 2016

15024\_39\_RP\_ESP\_20161212\_Teil\_A\_Erläuterungsbericht\_Genehmigung.docx

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Gemeinde Zollikofen  
Wahlackerstrasse 25  
3052 Zollikofen

### **Auftragnehmer**

BHP Raumplan AG  
Fliederweg 10  
Postfach 575  
3000 Bern 14

### **Bearbeitung**

Philipp Hubacher (Projektleitung)  
Gregor Ledergerber  
Bernhard Gerber  
Yvonne Urwyler  
Reto Mohni

# Inhaltsverzeichnis

<b>TEIL A: ERLÄUTERUNGSBERICHT.....</b>	<b>1</b>
<b>1. Ausgangslage .....</b>	<b>1</b>
1.1 Planungsgebiet.....	1
1.2 Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen/Münchenbuchsee 2001.....	2
1.3 Ansiedlung von Bundesarbeitsplätzen im Gebiet ZPP „Meielen Nord“ .....	2
1.4 Handlungsbedarf auf Gemeindegebiet Zollikofen .....	3
1.5 ESP-Planung im Kontext der Ortsplanungsrevision .....	4
1.6 Projektorganisation .....	5
1.7 Grundlagen .....	6
<b>2. Zielsetzungen.....</b>	<b>7</b>
2.1 Planungsziele .....	7
2.2 Übergeordnete Planungen.....	7
<b>3. Stossrichtungen der Entwicklung .....</b>	<b>9</b>
3.1 Entwicklungskonzept im ESP-Gebiet Zollikofen.....	9
3.2 Grundsätze zur Entwicklung.....	11
3.3 Entwicklungsszenarien im ESP-Gebiet Zollikofen .....	11
3.4 Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Zollikofen .....	16
<b>4. Erläuterungen zum Richtplan.....</b>	<b>18</b>
4.1 Perimeter und Instrumente .....	18
4.2 Nutzung und Gestaltung.....	19
4.3 Verkehrserzeugung und Verkehrsmanagement .....	22
4.4 Motorisierter Individualverkehr (Infrastruktur).....	25
4.5 Öffentlicher Verkehr .....	26
4.6 Fuss- und Veloverkehr .....	28
4.7 Energie .....	29
4.8 Lärmschutz .....	30
4.9 Luftreinhaltung.....	31
4.10 Controlling und Folgeorganisation .....	31
<b>5. Instrument Richtplan.....</b>	<b>32</b>
5.1 Stellenwert und Bestandteile .....	32
5.2 Verbindlichkeit und Fortschreibung.....	32
5.3 Regionale und kantonale Bedeutung der Planung.....	32
5.4 Schnittstelle mit Gemeinde Münchenbuchsee .....	33
5.5 Planerlassverfahren .....	33
Anhang 1 Prüfung der Belastbarkeiten (Luftreinhaltung).....	37
<b>TEIL B: RICHTPLANKARTEN .....</b>	<b>.....</b>
<b>GENEHMIGUNGSVERMERKE .....</b>	<b>.....</b>
<b>TEIL C: MASSNAHMEN.....</b>	<b>.....</b>
<b>GENEHMIGUNGSVERMERKE .....</b>	<b>.....</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Planungsgebiet (links) mit Bearbeitungs- (rot) und Betrachtungsperimeter (gelb) und Grundeigentümerstruktur (rechts).....	1
Abbildung 2: Wettbewerbsergebnis zu den Bundesbauten im Gebiet Meielen .....	3
Abbildung 3: Ablaufschema ESP-Planung im Kontext mit der Ortsplanungsrevision .....	4
Abbildung 4: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland .....	8
Abbildung 5: Landabtausch als Vision zwecks Bildung von Nutzungsschwerpunkten.....	10
Abbildung 6: Variantenstudien von Landabtauschmöglichkeiten.....	10
Abbildung 7: Szenarienübersicht (2014) mit den quantitativen Entwicklungspotenzialen .....	12
Abbildung 8: Entwicklungsszenarien für das ESP-Gebiet .....	14
Abbildung 9: Szenario 2b, Erweiterung Meielen Süd und Ost als neue Arbeitsgebiete .....	15
Abbildung 10: REK 2015: Konzeptkarte Nutzungen .....	17
Abbildung 11: Richtplankarte „Perimeter“ mit den Teilgebieten, (schwarz = unverändert, blau = aufgehoben, rot = neu).....	18
Abbildung 12: Richtplankarte „Instrumente“ .....	19
Abbildung 13: Richtplankarte Nutzung und Gestaltung.....	20
Abbildung 14: Konzeptplan funktionale Struktur (Quelle REK 2015, S. 59).....	20
Abbildung 15: Richtplankarte Richtwerte Gesamthöhen (ergänzt mit Erläuterungen) .....	22
Abbildung 16: Handlungsbedarf im Verkehrskorridor Bern-Nord.....	22
Abbildung 17: Gebäudestruktur zur Ermittlung der Geschossflächenpotenziale .....	24
Abbildung 18: Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr und Veloverkehr .....	25
Abbildung 19: Möglicher Strassenquerschnitt der Sammelstrasse (Basiserschliessung) .....	26
Abbildung 20: Netz öffentlicher Verkehr (links) und ÖV-Güteklassen (rechts) .....	27
Abbildung 21: Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und Fussverkehr.....	27
Abbildung 22: Ausschnitt Richtplan Energie mit Massnahmegebiet Geothermie (M4, links) sowie für Wärmeverbund (M5, rechts) .....	30

## TEIL A: ERLÄUTERUNGSBERICHT

### 1. Ausgangslage

#### 1.1 Planungsgebiet

##### Planungsgebiet

Die politische Gemeinde Zollikofen ist eine Agglomerationsgemeinde der Agglomeration Bern. Sie weist eine Wohnbevölkerung von rund 10'300 Personen<sup>1</sup> auf und liegt rund 6 km nördlich der Kernstadt von Bern. Die Fahrt mit den Regionalzügen vom Hauptbahnhof Bern zum Bahnhof SBB Zollikofen resp. zur RBS-Haltestelle Oberzollikofen dauert 7–8 Minuten.

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Zollikofen/Münchenbuchsee befindet sich an zentralster und vorzüglich erschlossener Lage in unmittelbarem Umfeld zum Bahnhof<sup>2</sup> und Ortszentrum von Zollikofen. Die nutzungsmässige und bauliche Weiterentwicklung des Planungsgebiets entspricht den siedlungspolitischen Zielsetzungen des Gemeinderats und des Kantons im Sinne einer Siedlungsentwicklung nach innen. Sie ist auf die laufende Ortsplanungsrevision 2015 und die bauliche Weiterentwicklung der Gemeinde abgestimmt.

Das Planungsgebiet liegt östlich des Bahnhofs Zollikofen und der Haltestelle Oberzollikofen zwischen den Gleisanlagen und dem Meielewald sowie dem Inforama<sup>3</sup> im Süden.



Abbildung 1: Planungsgebiet (links) mit Bearbeitungs- (rot) und Betrachtungsperimeter (gelb) und Grundeigentümerstruktur (rechts)

<sup>1</sup> Stand 31.12.2014, STATPOP

<sup>2</sup> Der Bahnhof Zollikofen liegt allerdings auf Gemeindegebiet Münchenbuchsee.

<sup>3</sup> Das Inforama ist das Bildungs-, Beratungs- und Tagungszentrum für Land- und Hauswirtschaft im Kanton Bern.

## 1.2 Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen/Münchenbuchsee 2001

*Planungsgebiet von kantonaler Bedeutung*

Das Gebiet des Bahnhofs Zollikofen und dessen Umfeld ist als Entwicklungsstandort „Arbeiten“ im Förderprogramm der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte aufgeführt (vgl. auch Kap. 2.2). Der geltende Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen/ Münchenbuchsee wurde am 23. Juli 2001 durch den Kanton genehmigt. Mit Zustimmung zum Richtplan gemäss Art. 68 Abs. 3 BauG wurde die Verbindlichkeit auf die zustimmenden Partner SBB, Regionalverkehr Bern-Solothurn und die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern ausgedehnt.

*Aufbau Richtplan 2001*

Der Richtplan ESP (2001) umfasst neben den erläuternden Teilen verbindliche Festlegungen: Dazu gehören 17 Koordinationsblätter, die Richtplankarten „Instrumente & Verfahren“, „Nutzung“, „Verkehr 1“ (ÖV, Fussgänger- und Veloverkehr) und „Verkehr 2“ (Motorisierter Individualverkehr, Infrastrukturen) sowie die Genehmigungsvermerke beider Standortgemeinden. Die Massnahmenblätter Nr. 1 bis 5 betreffen Teilgebiete auf Gemeindegebiet Münchenbuchsee, Nr. 7 bis 10 Gebiete in Zollikofen und Nr. 6 sowie Nr. 11 bis 17 Gebiete oder Inhalte beider Gemeinden.

*Perimeter 2001*

Das bestehende Richtplangebiet dehnt sich östlich der Gleisanlagen vom Gebiet Meielen Süd (Gemeinde Zollikofen) bis zu den Tanklagern an der Gemeindegrenze Münchenbuchsee / Moosseedorf aus und umfasst bebauete und unbebaute Firmenareale und Infrastrukturen.

*Stand der Umsetzung*

Mit der Umgestaltung des Bahnhofareals und der Anpassung und Harmonisierung der Nutzungsvorschriften in den Arbeitszonen konnten Kernelemente und wichtige Ziele des bestehenden Richtplans in beiden Standortgemeinden erfolgreich umgesetzt werden.

## 1.3 Ansiedlung von Bundesarbeitsplätzen im Gebiet ZPP „Meielen Nord“

*Bundesarbeitsplätze im Gebiet Meielen Nord*

Das 2004 vom Bundesrat genehmigte Unterbringungskonzept 2012 sieht eine Zusammenführung von Arbeitsplätzen und die Erstellung von grossen, polyvalenten Verwaltungszentren an vom öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten im Eigentum des Bundes vor. Dies ermöglicht Abläufe zu optimieren, fixe Kosten zu senken und die Standorte flexibel zu reorganisieren und auszubauen. Vor diesem Hintergrund hat das BBL eine Konzentration des Bundesamtes für Informatik und Telekommunikation (BIT) an wenigen Standorten eingeleitet.

In Zollikofen wurden auf dem 41'000 m<sup>2</sup> grossen Areal „ZPP Meielen Nord“ in einer ersten Etappe rund 700 Arbeitsplätze zusammengeführt. Das erste Bauwerk wurde 2013 fertiggestellt und bildet den Auftakt einer Überbauung mit weiteren Baukörpern, die zukünftig realisiert werden sollen.<sup>4</sup> Gleichzeitig wurde die Unterführung beim Bahnhof Oberzollikofen realisiert und die RBS-Haltestelle Oberzollikofen neu gestaltet.

<sup>4</sup> Siegerprojekt für Verwaltungsgebäude Meielen in Zollikofen: Gross Generalunternehmung AG, Brugg, Liechti Graf Zumsteg Architekten AG, Brugg

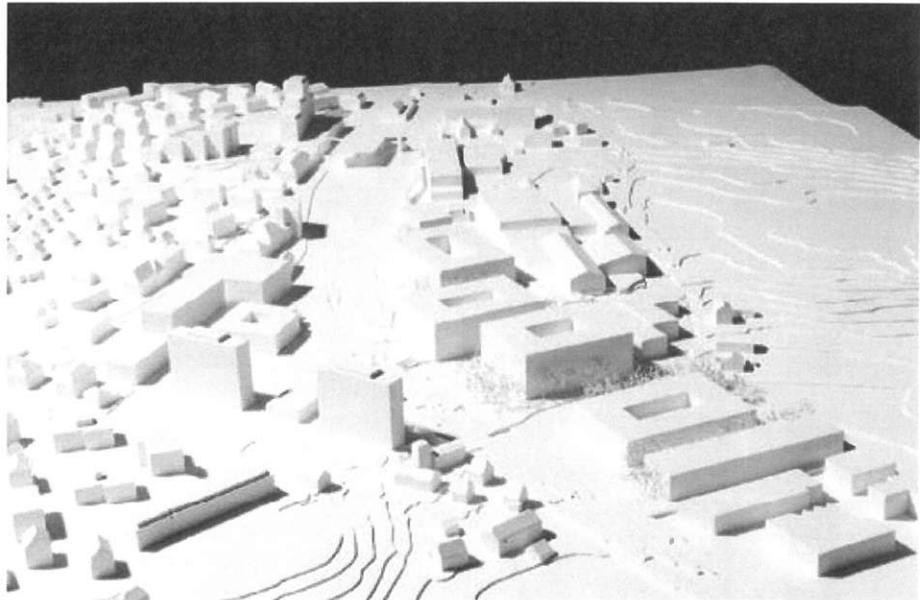


Abbildung 2: Wettbewerbsergebnis zu den Bundesbauten im Gebiet Meielen

Planungs- und baurechtlich wurde der erste Baukörper als einzelnes Vorhaben auf Basis einer Zone mit Planungspflicht (ZPP Meielen Nord) nach Art. 93 Abs. 1 BauG bewilligt. Die Planungsbehörde ist nun daran, als Grundlage für die Realisierung eines zweiten Baukörpers, eine Teil-Überbauungsordnung zu erarbeiten und zu erlassen. Die Realisierung des zweiten Bundesverwaltungsbaus ist für die Grundeigentümerschaft mit der Verpflichtung verbunden, im gleisnahen Bereich eine Fusswegverbindung zum Bahnhof Zollikofen zu realisieren.

#### 1.4 Handlungsbedarf auf Gemeindegebiet Zollikofen

##### *Handlungsbedarf in Zollikofen*

Für die Gemeinde Zollikofen besteht Handlungsbedarf in der Weiterentwicklung des Planungsgebiets, der Überprüfung und Anpassung des ESP-Perimeters, der Planungsziele und der Umsetzungsstrategie. Weite Gebiete der bestehenden Arbeitszone sind heute unternutzt und/oder unbebaut. Die Potenziale sowohl qualitativer wie auch quantitativer Art sind substantiell.

Wichtige inhaltliche Weichenstellungen stehen an, zumal die Gemeinde ebenfalls ihre Ortsplanung revidiert (2014-2016), zu welcher neben den Instrumenten der Nutzungsplanung auch die einzelnen neuen Richtpläne Siedlung, Landschaft, Verkehr und Energie gehören. Darauf abgestimmt soll der geltende Richtplan ESP (2001) für die auf Gemeindegebiet Zollikofen liegenden Teile revidiert werden.

### 1.5 ESP-Planung im Kontext der Ortsplanungsrevision

OP-Revision

Anfang 2014 hat die Gemeinde Zollikofen die Ortsplanungsrevision in drei Planungsphasen in Angriff genommen, wobei die Schritte Richtplanung und Nutzungsplanung parallel durchgeführt wurden.



Abbildung 3: Ablaufschema ESP-Planung im Kontext mit der Ortsplanungsrevision

OPR, konzeptionelle Planung

Als Ergebnis der konzeptionellen Planung wurde im Rahmen der Ortsplanungsrevision ein Räumliches Entwicklungskonzept (REK) für die Gesamtgemeinde ausgearbeitet, welches im März 2015 zur Mitwirkung aufgelegt wurde. Im Rahmen der Arbeiten zum REK wurden die bisherigen Überlegungen zum ESP-Gebiet (Teil Zollikofen) mitberücksichtigt. Am 1. Juni 2015 hat der Gemeinderat das REK beschlossen.

OPR, Phasen Richtplanung und Nutzungsplanung

Ausgehend vom REK wurden die verschiedenen Richtpläne erarbeitet (Richtpläne Siedlung, Verkehr, Landschaft, Energie). Innerhalb dieser Richtpläne wird das ESP-Gebiet unter Berücksichtigung der bisherigen Nutzungsszenarien jeweils zusammenfassend thematisiert.

Revision Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen/ Münchenbuchsee

Parallel zur Ausarbeitung der thematischen Richtpläne Siedlung, Verkehr, Landschaft und Energie wurde auch der Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen/Münchenbuchsee, Teil Zollikofen, erarbeitet. Die Erarbeitung erfolgte in Abstimmung auf die Richtpläne der OP-Revision. Damit kann der Richtplan ESP gemeinsam mit den Instrumenten der Ortsplanung in das Planerlassverfahren gegeben werden.



## 1.7 Grundlagen

### Grundlagen

#### Übergeordnete Grundlagen

- (1) Grundeigentümerangaben 2015/2016
- (2) Verkehrsmanagement Bern-Nord (TBA Kt. Bern), 2015
- (3) RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation, RKBM, Stand Mitwirkung, 9. April 2015
- (4) Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, RKBM, Februar 2014
- (5) Verkehrsmessungen Eichenstrasse 2014
- (6) Plot Gesamtverkehrsmodell (Ist-Zustand 2012, Prognose 2030)
- (7) Verkehrliche Auswirkungen neuer Arbeitsplatzkonzentrationen im Raum Bern, RKBM, August 2014
- (8) Teilregionaler Richtplan, Regionales Hochhauskonzept, RKBM, Dezember 2013
- (9) Unterbringungskonzept 2024, Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL), April 2011
- (10) Angebotskonzept ÖV Zollikofen/Ittigen, Linienverlängerung nach Zollikofen, RBS, Mai 2009
- (11) Kooperationsvereinbarung zwischen dem Kanton Bern und den Gemeinden Zollikofen und Münchenbuchsee, 29. Dezember 2009
- (12) Korridorstudie Bern Nord, RVK 4 Bern Mittelland, Mai 2005

#### Kommunale Grundlagen

- (20) Gemeinde Zollikofen, Räumliches Entwicklungskonzept, 1. Juni 2015
- (21) Gemeinde Zollikofen, kommunale Richtpläne Siedlung, Landschaft, Verkehr, Energie (Stand Vorprüfung 21. März 2016)
- (22) Gemeinde Zollikofen, Entwicklungsszenarien ESP Bahnhof Zollikofen - Meielen, 15. September 2015

#### Arealplanungen

- (23) Variantenstudie, Areal BBL, Liechti Graf Zumsteg Architekten AG, 5. August 2015

## 2. Zielsetzungen

### 2.1 Planungsziele

#### Oberziele

Die Gemeinde Zollikofen will für das Gebiet des ESP Bahnhof Zollikofen - Meilen auf Basis der bisherigen Überlegungen zeitgemässe planungsrechtliche Rahmenbedingungen schaffen und dazu auf ihrem Gemeindegebiet den geltenden Richtplan aus dem Jahr 2001 überarbeiten.

#### Übersicht Teilgebiete Richtplangebiet



Die Erarbeitung des Richtplans umfasst im Wesentlichen folgende Ziele:

1. Klären und Festlegen des Richtplanperimeters und der Teilgebiete auf Gemeindegebiet Zollikofen
2. Berücksichtigen und Aufarbeiten der wichtigsten Erkenntnisse zu Analyse und Szenarien aus der Phase Entwicklungskonzept
3. Formulieren der Entwicklung bezüglich Siedlung, Nutzung, Freiraum und Verkehr
4. Festlegen der Nutzungsausrichtung des Gesamtgebiets und seiner Teilgebiete (Teil Zollikofen)
5. Schaffen von verkehrlichen Voraussetzungen für die nächste Entwicklungsphase im Zeithorizont von 10-15 Jahren
6. Berücksichtigen der Ergebnisse aus der Mitwirkung zum REK Gesamtgemeinde und Abstimmen der Stossrichtungen zur Nutzungsausrichtung des ESP-Gebiets mit der Ortsplanungsrevision
7. Überprüfen und Anpassen der Bestimmungen der Koordinationsblätter der Teilgebiete (Teil Zollikofen) des geltenden Richtplans (Neufassung)
8. Raumplanerische Sicherung der Erschliessungsflächen (Basis- / Detail- / Arealerschliessungen)
9. Generelle Abstimmung auf die Ortsplanungsrevision von Zollikofen
10. Klären der Schnittstellen mit der Gemeinde Münchenbuchsee

### 2.2 Übergeordnete Planungen

#### Kantonaler Richtplan und ESP-Programm



Gemäss kantonalem Richtplan, Strategie C2 verfolgt der Kanton Bern mit den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (Entwicklungsschwerpunkte ESP, strategische Arbeitszonen SAZ) eine „koordinierte Strategie, welche die Ziele der Raumordnungs-, Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik aufeinander abstimmt. An Standorten, die durch den öffentlichen und privaten Verkehr sehr gut erschlossen sind, werden Flächen planerisch so vorbereitet, dass Betriebe sich möglichst rasch ansiedeln oder bauliche Erweiterungen vornehmen können. Die Entwicklungsschwerpunkte befinden sich in den Zentren gemäss Zentralitätsstruktur oder an ausgewählten und mit dem Massnahmenplan Luft abgestimmten Standorten im übrigen Kantonsgebiet.“

#### Kooperationsvereinbarung Gemeinden / Kanton

Die bisherige Zusammenarbeit zwischen den Standortgemeinden und dem Kanton wird in einer Kooperationsvereinbarung geregelt. Beim ESP Bahnhof Zollikofen/Münchenbuchsee (Standort Nr. 21 gemäss kantonalem Richtplan) handelt es sich um einen Entwicklungsschwerpunkt mit Schwerpunkt Dienstleistung (ESP-D). Ziel der Kooperationsvereinbarung ist die Regelung einer effizienten, zweckmässigen und aufeinander abgestimmten Zusam-

menarbeit zwischen den Kooperationspartnern und die gegenseitige Vereinbarung des Handlungsbedarfs. Mit der am 29.12.2009 unterzeichneten Zusatzvereinbarung wurde eine Kostenbeteiligung an den Planungskosten vereinbart und zugesichert.

#### RGSK Bern-Mittelland

Das ESP-Gebiet figuriert im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland einerseits als Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten, andererseits als Vorranggebiet Arbeiten. Der Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen/Münchenbuchsee muss hinsichtlich des RGSK kompatibel ausgestaltet sein und ist darauf abzustimmen. Abbildung 4 zeigt einen Ausschnitt aus der RGSK-Karte. Dargestellt ist das gesamte Arbeitsplatzgebiet von Zollikofen und Münchenbuchsee sowie in der unteren rechten Ecke die Autobahn A1 mit der Langfrist-Option des Halbanschlusses Grauholz. Als Orientierungspunkt ist der Bahnhof Zollikofen mit einem schwarzen Pfeil markiert.

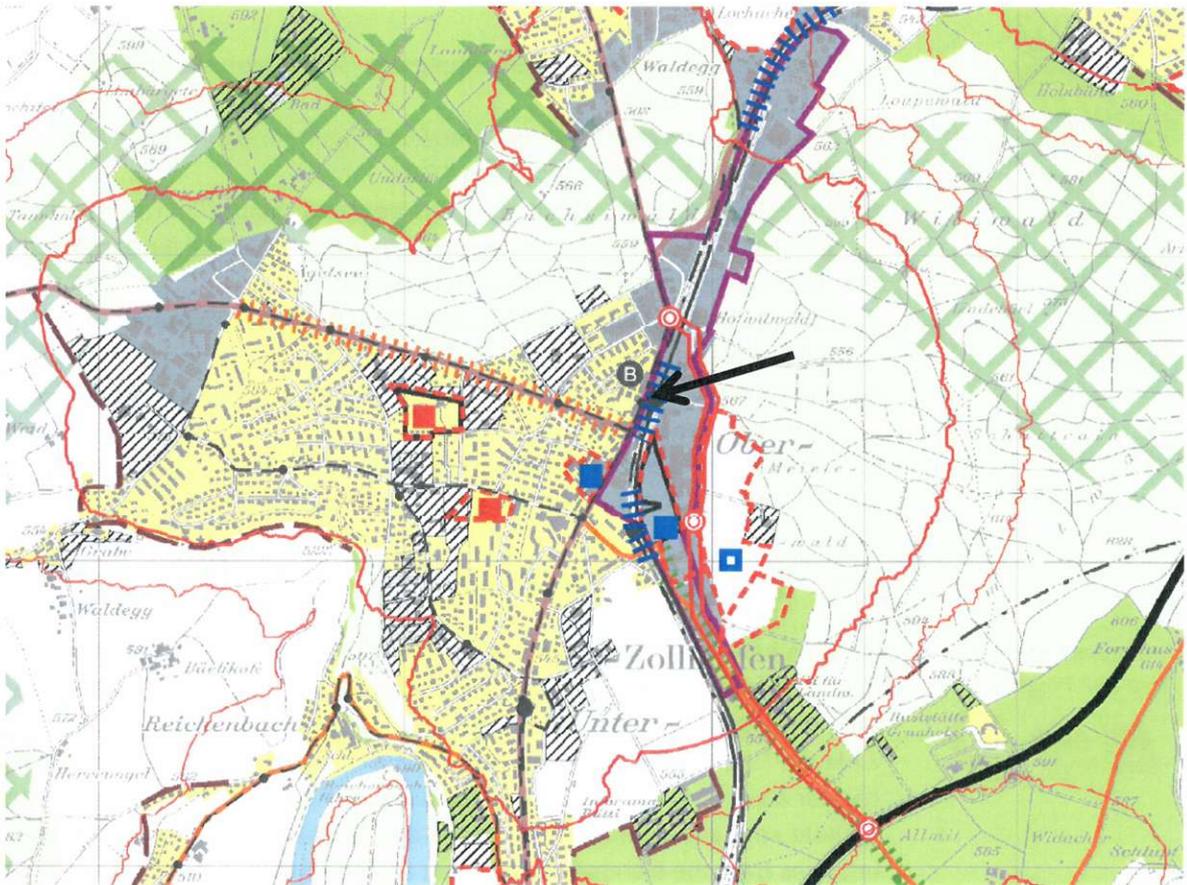


Abbildung 4: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland

#### Verkehrsmanagement Bern Nord

Das RGSK Bern-Mittelland (2. Generation 2015) weist Verträglichkeits- und Kapazitätsprobleme auf verschiedenen HVS-Achsen im Korridor Bern Nord aus. Dies betrifft insbesondere auch die Ortsdurchfahrt Zollikofen. Das Verkehrsmanagement Bern Nord (Aktualisierung Vorprojekt – Abschlussbericht, Stand 17.8.2015) zielt auf eine Verstetigung und Harmonisierung des Verkehrsflusses u.a. zugunsten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs ab. Vorgesehen sind Zufluss-Dosierungen bei den Eingangsknoten im Norden

(Knoten Zürichstrasse/Bernstrasse (Norden) und Süden (Knoten Worblau-  
fenstrasse / Tiefenaustrasse) sowie die Verkehrs- und Rückstauerfassung  
auf der Bernstrasse (Ortsdurchfahrt).

*Halbanschluss  
Grauholz*

Eine weitere übergeordnete Thematik bleibt der langfristig mögliche Natio-  
nalstrassenanschluss (Halbanschluss) Grauholz. Im Rahmen des Projekts  
„Engpassbeseitigung Nationalstrassen“ wurden die Pläne für den Ausbau  
des Nationalstrassenabschnitts Grauholz auf 8 Spuren publik gemacht. In  
diesem Zusammenhang dürfte auch der Anschluss Grauholz thematisiert  
werden. Die Gemeinde Zollikofen wäre von entsprechenden Beschlüssen mit  
dem Zubringer durch das ESP-Gebiet betroffen. Eine allfällige Umsetzung ist  
nicht vor 2030 zu erwarten.

### 3. Stossrichtungen der Entwicklung

#### 3.1 Entwicklungskonzept im ESP-Gebiet Zollikofen

*Entwicklungskonzept  
ESP-Gebiet in Zollikofen*

Einige Zeit bevor die Ortsplanungsrevision im Jahr 2014 ausgelöst wurde,  
hat die Gemeinde die ESP-Planung an die Hand genommen.

Die Planungsbehörde hat im März 2010 ein interdisziplinäres Planungsteam  
um BHP Raumplan AG mit der Ausarbeitung eines Entwicklungskonzepts  
zum Gebiet ESP Bahnhof Zollikofen–Meilen beauftragt.<sup>5</sup> Die Hauptzielset-  
zungen der Gebietsentwicklung im ESP-Gebiet bestanden in der

- Entwicklung eines potenziellen Siedlungserweiterungsgebiets der Ge-  
meinde Zollikofen (Planungsbehörde) und der Region Bern (RGSK)
- planerischen Sicherstellung des strategisch wichtigen Entwicklungsge-  
biets in der Gemeinde Zollikofen,
- langfristigen Sicherstellung einer hohen Qualität in der Umsetzung.

*Analyse*

In einer ersten Phase zwischen 2010 und 2011 wurden verschiedene Ana-  
lysearbeiten, Szenarien und Entwicklungsvarianten erarbeitet. Die Projekt-  
entwicklung erfolgte methodisch in einem morphologischen Kasten. Dabei  
wurden für verschiedene Merkmale wie mögliche Umnutzungsgebiete, po-  
tenzielle Siedlungserweiterungsgebiete, Nutzungsschwerpunkte, Grün- und  
Freiräume, Basiserschliessungsnetz MIV, Fussgänger- und Velonetz einzelne  
Varianten entwickelt. Die Matrix diente der Übersicht und der Evaluation der  
Vor- und Nachteile einzelner Kombinationen.

*Vision Landabtausch  
Fenaco – BBL*

Im Rahmen der Auftragsbearbeitung zeigte sich weiter, dass im Hinblick auf  
eine sinnvolle Gebietsentwicklung den beiden grossen Grundeigentümern  
fenaco und Schweizerische Eidgenossenschaft (vertreten durch das Bun-  
desamt für Bauten und Logistik BBL) eine Schlüsselrolle zukommt.

<sup>5</sup> Im März 2010 beauftragtes Planungsteam: BHP Raumplan AG (Federführung), Bauart  
Architekten und Planer AG, Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG, Zeugin Gölker  
Immobilienstrategien GmbH



Abbildung 5: Landabtausch als Vision zwecks Bildung von Nutzungsschwerpunkten

Abbildung 5 zeigt links das Grundeigentum der Fenaco (grün) und des Bundes (rot). Das Gebiet Meielen Ost (blau) ist im Eigentum einer Erbengemeinschaft. Als Vision wurden in der Folge Landabtauschmöglichkeiten zwischen Fenaco und Bund entworfen, die eine zweckmässige Arrondierung des Grundeigentums und möglicher Nutzungsschwerpunkte zulassen: Ausdehnung des Dienstleistungsschwerpunkts des Bundes mit arbeitsplatzintensiver Nutzung in Richtung unternutzter Fenaco-Flächen. Neue Flächen für die Fenaco in Meielen Süd mit Nutzungsschwerpunkt „Gewerbe“. Die nachstehende Abbildung zeigt eine Auswahl der verschiedenen Varianten zum Flächenabtausch (rot umrandet mögliche Abtauschflächen des Bundes mit den dunkelgrünen Flächen der Fenaco).



Abbildung 6: Variantenstudien von Landabtauschmöglichkeiten

Die im Sinne der Gemeinde ausgearbeiteten Abtauschvarianten wurden im Winter 2010/2011 den Grundeigentümern von Bund und Fenaco in Einzelgesprächen erörtert. Die Überlegungen wurden von den Eigentümervertretern als interessant beurteilt und zur Konkretisierung in den eigenen Stellen auf- und entgegengenommen. Zwischen 2011 und 2015 fanden zwischen den beiden Schlüsselakteuren verschiedene Verhandlungen statt, die bis heute jedoch nicht zum Abschluss gebracht werden konnten. Die Revision des Richtplans ESP basiert deshalb auf den bisher geltenden Grundeigentümerstrukturen.

*Sistierte Planung zwischen 2011-2014*

Aufgrund der Grundeigentümergeverhandlungen blieben die Planungsarbeiten zum Entwicklungskonzept zwischen Frühjahr 2011 und Mitte 2014 sistiert.

### 3.2 Grundsätze zur Entwicklung

Für die Entwicklung im ESP-Gebiet werden folgende Grundsätze festgelegt:

*Grundsatz 1:*

#### **Hohe Arbeitsplatzdichte im Umfeld der ÖV-Knoten**

Je höher die Standortgunst und die ÖV-Erschliessungsgüte, desto höher soll die Arbeitsplatzdichte sein (Prinzipien der ESP-Planungen / kantonaler Richtplan); im Weiteren geht es auch um den Investitionsschutz (z.B. Investitionen beim Bahnhof-Umbau von 35 Mio. Franken).

*Grundsatz 2:*

#### **Sicherstellung zusätzlicher Gewerbeflächen in der Gemeinde**

Die Gewerbezone Meielen Süd gilt als gesetzt. Es besteht ein Bedarf nach zusätzlichen eher peripher anzulegenden Gewerbeflächen (Gruppierung um Meielen Süd). Diese Gewerbeflächen sollten nicht Flächen mit hoher Erschliessungsgüte belegen.

*Grundsatz 3:*

#### **Fliessende Übergänge in den Nutzungszonen**

Die Übergänge sowohl der Nutzungsarten wie auch der Nutzungsdichte sollen fliegend sein. Hohe Dichte im Bereich der ÖV-Haltestellen, weniger hohe dichte im randlichen Bereich. Auch der Übergang der Nutzungen Dienstleistung und Gewerbe kann fliegend sein und Mischnutzungen sind denkbar.

*Grundsatz 4:*

#### **Minimale Verkehrserzeugung**

Es gilt einen Nutzungsmix anzustreben, bei dem möglichst wenig zusätzliches Verkehrsaufkommen generiert wird. Dies liegt darin, dass die Kapazitätsgrenzen auf den Hauptverkehrsachsen weitgehend erreicht sind. Der Kanton misst diesem Aspekt hohe Bedeutung zu.

*Grundsatz 5:*

#### **Vernetzungspunkte im Entwicklungsgebiet**

Im Planungsgebiet sollen Vernetzungachsen geschaffen werden, welche Identifikationspunkte schaffen und das Planungsgebiet in sich selber und mit dem Dorfzentrum vernetzen. Die Ansätze für die Vernetzungspunkte liegen primär im Bereich der Bahnquerung resp. der Achsen zur Anbindung des Naherholungsraums (West-Ost).

*Grundsatz 6:*

#### **Wohnnutzung in Meielen Ost als Langfrist-Option**

Die Schaffung von Wohnraum soll im Sinne einer Option berücksichtigt und im Gebiet Meielen Ost langfristig nicht zum Vornherein ausgeschlossen werden. Im Fokus liegen spezielle Wohnformen und nicht Familienwohnungen. Als Vorteil wird primär die Standortgunst (Nähe ÖV, Naherholung) beurteilt, als Nachteil die Distanz zu Schulanlagen und die nötige Querung der Hauptverkehrsachsen.

### 3.3 Entwicklungsszenarien im ESP-Gebiet Zollikofen

*Wiederaufnahme der Planung im 2014*

Mit dem Start der Ortsplanungsrevision kam auch auf planerischer Ebene wieder Bewegung in die Planung zum ESP-Gebiet. Die Planungsarbeiten wurden Mitte 2014 zwecks Ausarbeitung konkreter Entwicklungsszenarien aufgenommen. Diese wurden Ende 2014 im Rahmen der Mitwirkung zum

räumlichen Entwicklungskonzept (REK) zur OP-Revision zur Diskussion gebracht.

*ESP-Gebiet als wichtiges Entwicklungsgebiet der Gemeinde*

Fortan ging es darum, die Planung im ESP-Gebiet sinnvoll in die Gesamtwicklung der Gemeinde (OPR) einzubetten. Die Diskussion um die Ausrichtung und den Stellenwert des ESP-Gebiets wurde deshalb anhand eines breiten Spektrums von Entwicklungsszenarien geführt.<sup>6</sup> Zwischen Juli und September 2014 wurden für das ESP-Gebiet insgesamt sieben Nutzungsszenarien inkl. Mengengerüste aufgearbeitet. Die Szenarien umfassten drei Szenarien ohne und vier Szenarien mit neuer Sammelstrasse. Die Szenarien sind die Grundlage für das Aufzeigen möglicher Stossrichtungen für das ESP-Gebiet. Sie sind auf den nächsten beiden Seiten dargestellt. Rot markiert ist das Szenario 2b, welches im Wesentlichen die Basis für die Revision des ESP-Richtplans bildet. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die quantitativen Nutzungspotenziale der verschiedenen Szenarien (Stand 2014). Die Nutzungspotenziale (2014) der sieben Szenarien wurden aufgrund genereller Kennwerte zur Nutzerdichte ermittelt.<sup>7</sup>

Szenario	Beschreibung Szenario	GF Arbeiten (m <sup>2</sup> )	GF Gewerbe (m <sup>2</sup> )	GF Wohnen (m <sup>2</sup> )	Wohnungen ca. (absolut)	Einwohner ca. (absolut)	Arbeitsplätze ca. (absolut, inkl. bestehende)
<b>Szenarien ohne Sammelstrasse</b>							
1a	Ist-Zustand, neu organisiert	84'600	16'500	-	-	-	2'800
1b	Erweiterung Meielen-Ost als Arbeitsschwerpunkt	155'000	17'500	-	-	-	5'100
1c	Erweiterung Gewerbegebiet Meielen-Süd	90'000	21'900	34'800	270	600	3'000
<b>Szenarien mit Sammelstrasse</b>							
2a	Erweiterung Gewerbegebiet Meielen-Süd	87'000	70'000				2'900
2b	Erweiterung Meielen-Süd und -Ost als neue Arbeitsgebiete	150'000	70'000				5'000
2c	Erweiterung Meielen-Süd und -Ost für Wohnen und Arbeiten	73'000	89'000	37'200	290	630	2'750
2d	Erweiterung Meielen-Süd und -Südost als neues Wohnquartier	113'000	50'000	67'000	520	1'150	3'750

Abbildung 7: Szenarienübersicht (2014) mit den quantitativen Entwicklungspotenzialen

<sup>6</sup> BHP Raumplan AG, Nutzungsszenarien: 15.9.2014, revidiert September 2015

<sup>7</sup> Die Werte der o.g. Tabelle stellen eine erste Annäherung dar mit dem Ziel, die verschiedenen Szenarien vorerst zu quantifizieren. Die abgeschätzten Potenziale wurden in der Folge auf Basis vertiefter Analysen konkretisiert, so auch jene zum gewählten Szenario. Massgebend sind die Abschätzungen und das Mengengerüst in Massnahmenblatt Z9 im Teil C des vorliegenden Richtplans.

Szenarien	„ohne Sammelstrasse“					„mit Sammelstrasse“				
	Szenario 1a	Szenario 1b	Szenario 1c	Szenario 2a	Szenario 2b	Szenario 2c	Szenario 2d			
<b>Szenario-Beschrieb</b>										
Neueinzonung Bauzone	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja			
Lage Neueinzonung	---	Meielen Ost	Meielen Ost	Meielen Süd	Meielen Ost Meielen Süd	Meielen Ost Meielen Süd	Meielen Ost Meielen Süd/Südost			
Hauptmerkmale Szenario	Arrondierung Arbeiten (A)	Erweiterung Arbeits- ten (A)	Erweiterung Arbeits- ten (A)	Erweiterung Arbeits- ten (A)	Erweiterung (A) und Gewerbe (G)	Erweiterung Wohn- en (W) und (G)	Erweiterung Misch- und Wohnnutzung			
Ausrichtung Szenario		DL (Büro)	DL (Büro), Wohnen	Gewerbe	DL (Büro) und Gewerbe	Mischnutzung (DL, Wohnen) und Gewerbe	Mischnutzung (DL, Wohnen), Wohnen, evtl. Gewerbe			
<b>Siedlungsentwicklung/Nutzung</b>										
Potenziale ESP-Standort DL (ESP-DL)	0	++	+	0	++	+	+			
Potenziale für (Klein-) Gewerbe	-	-	0	++	++	++	+			
Potenziale Wohnen	-	-	+	-	-	+	++			
Eignung der Nutzung (in Bezug auf die Lage)	++	++	0	+	++	0	-			
Nutzungsvielfalt im Gebiet	-	0	+	0	0	+	+			
<b>Total</b>	<b>-1</b>	<b>+2</b>	<b>+3</b>	<b>+2</b>	<b>+5</b>	<b>+5</b>	<b>+4</b>			



**Entwicklungs-  
szenario 2b**

Das Szenario 2b bildet die Stossrichtung und Basis zur Revision des ESP-Richtplans am besten ab. Im Gebiet Meielen Ost, welchem eine langfristige Entwicklung über das Jahr 2030 zugedacht ist, werden auch mit der Zugrundelegung dieses Szenarios keine Nutzungen präjudiziert.

Das REK nimmt im ESP-Gebiet das Szenario 2b der Entwicklungsszenarien als Basis. Dieses beinhaltet eine Entwicklung mit neuer Verkehrsführung (neue Entlastungsstrasse Richtung Kappelisacker Ittigen gemäss Verkehrskonzept und RGSK) und eine Ausweitung der bestehenden Gewerbezone Meielen Süd (bestehende Überbauungsordnung) mittels Neueinzonung vor. Zudem sieht das Szenario eine Stärkung des Arbeitsstandorts mit neuen Flächen für hochwertige Dienstleistungsarbeitsplätze im Gebiet Meielen Ost vor. Meielen Ost ist im REK als langfristige Option enthalten, macht in diesem jedoch keine Aussagen zur Nutzung.

Abbildung 9 visualisiert das Entwicklungsszenario 2b (blaue Flächen: dienstleistungsorientiert, violett: Gewerbe; orange: Mischnutzung).

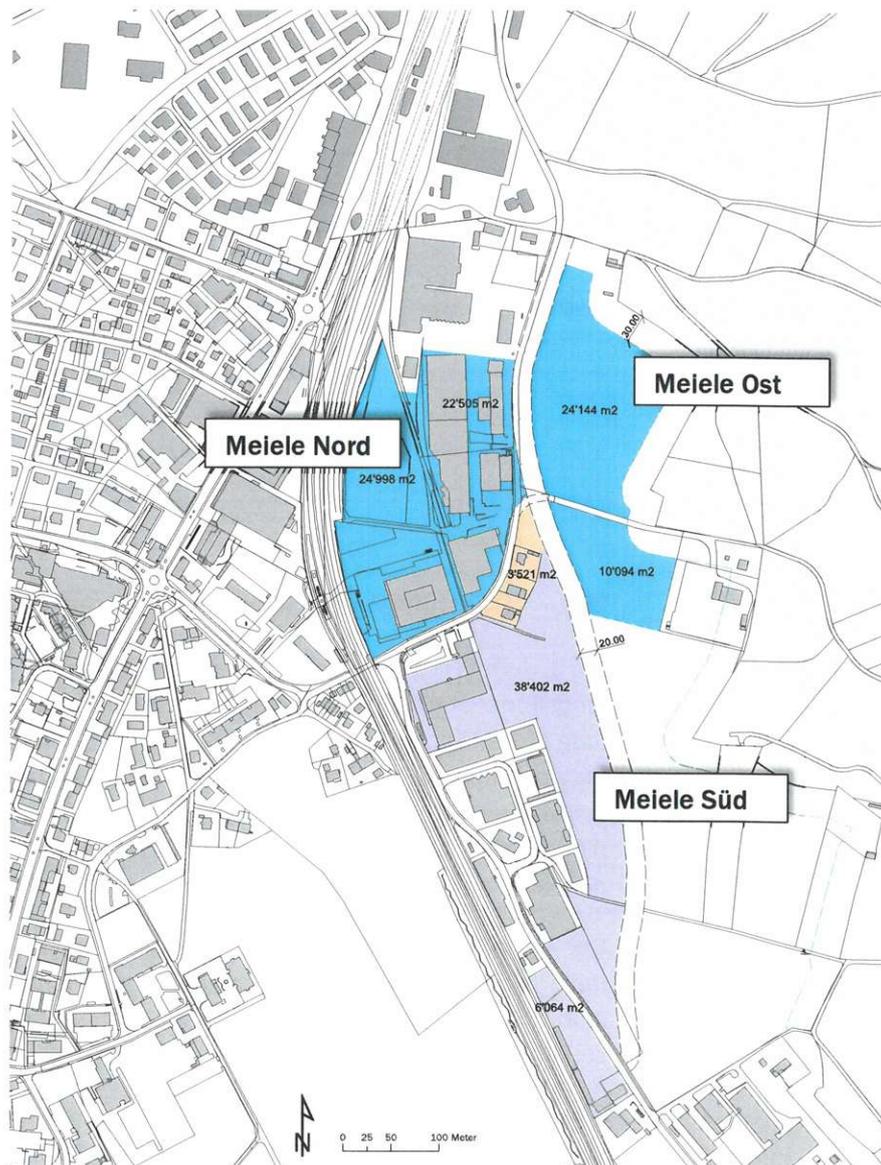


Abbildung 9: Szenario 2b, Erweiterung Meielen Süd und Ost als neue Arbeitsgebiete

<b>Merkmale</b>	<b>Szenario 2b</b>
<b>Bauzone</b>	Neuorganisation (Umnutzung) innerhalb bestehender Bauzone weiterhin angestrebt: Landabtausch BBL / Fenaco, Erweiterung ÜO Meielen-Süd (Neueinzonung kurz- mittelfristig), Erweiterung (Neueinzonung langfristig) Meielen-Ost
<b>Erschliessung</b>	Neue „rückwärtige Erschliessungsachse“ Eichenweg – Länggasse (Basiserschliessung)
<b>Entwicklungspotenziale</b>	siehe Massnahmenblatt Z9
<b>Stärken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeitsplatzschwerpunkt Dienstleistung für die Hauptstadtregion mit ÖV-Erschliessungsgüte A</li> <li>• gutes Entwicklungspotential für Bundesämter und weitere Institutionen und Firmen</li> <li>• Gute Entwicklungsmöglichkeiten für ansässige Gewerbebetriebe im Gebiet Meielen-Süd</li> <li>• Neue Sammelstrasse (Basiserschliessung / Langfristoption Autobahnzubringer) Rtg. Raststätte Grauholz - Ittigen</li> </ul>
<b>Schwächen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorinvestition für neue rückwärtige Erschliessungsstrasse</li> <li>• Teilweise Beanspruchung Landschaftsraum</li> <li>• Arbeitsgebiet, wesentlich durch Bahn und Arbeitszone vom Versorgungszentrum (Dorfzentrum) abgetrennt</li> </ul>
<b>Chancen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktiver Standort für neue Firmenansiedlung</li> <li>• Neue Sammelstrasse bringt Entlastung auf MIV-Netz im Bereich Meielen Süd</li> <li>• Potenziale für dynamische DL- und Gewerbebetriebe</li> </ul>
<b>Risiken</b>	<p>Politische Akzeptanz</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zu Investition in neue Sammelstrasse</li> <li>- zur Überbauung des Landschaftsraums</li> <li>- zur Neueinzonung generell</li> </ul> <p>Zusatzbelastung gesättigtes MIV Basisnetz durch Neunutzungen</p>

### 3.4 Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Zollikofen

#### Ziele REK

Am 1. Juni 2015 hat der Gemeinderat Zollikofen das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) Zollikofen beschlossen. „Mit dem Auftrag für die Erstellung eines räumlichen Entwicklungskonzepts (REK)“ sollen die Rahmenbedingungen sowie die künftigen räumlichen und thematischen Entwicklungsschwerpunkte innerhalb der Gemeinde Zollikofen definiert werden. Diese dienen als Grundlage für die anschliessende Erarbeitung der Richtpläne und der Nutzungsplanung.

#### Analyse

Der Analyseteil zum REK setzt sich intensiv mit den raumrelevanten Merkmalen der Gemeindeentwicklung der letzten Jahre auseinander und gibt eine Übersicht sowohl über die Ist-Situation wie auch die sich der Gemeinde stellenden Herausforderungen.

#### Konzept

Sowohl die Analyse als auch der konzeptionelle Teil des REK orientieren sich an den Themen Siedlung, Landschaft, Verkehr und Energie. Das REK stellt die Entwicklungsabsichten wie auch die Konzeptinhalte dar.

Wichtigste Inhalte zum ESP:

- Bauzonenreserven im Gebiet Meilen
- Potenzielle Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Meilen Nord und Meilen Süd
- Potenzielle Siedlungserweiterungsgebiete in Meilen Süd (kurzfristig) und Meilen Ost (langfristig), wobei die Entwicklung in Meilen Ost vom REK ausgeklammert wird (Umsetzungshorizont nach 2030).
- Vernetzungsachsen Langsamverkehr ESP-Gebiet mit Zentrumsbereichen, ÖV-Knoten und Naherholungsgebieten
- Sammelstrasse mit Langfristoption Autobahnzubringer Grauholz

Nachstehend ist die REK-Karte zur Nutzungsausrichtung dargestellt.

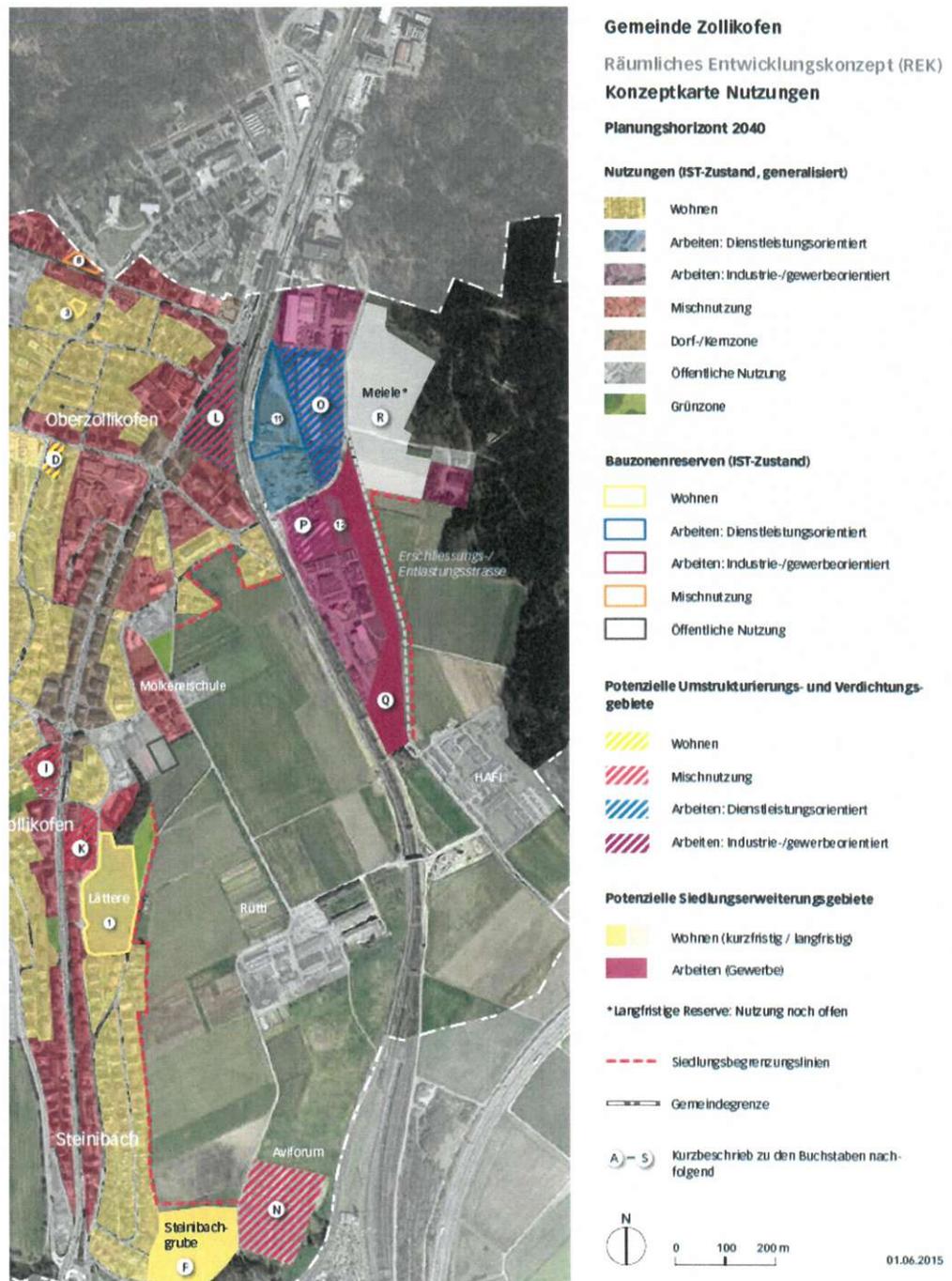


Abbildung 10: REK 2015: Konzeptkarte Nutzungen

## 4. Erläuterungen zum Richtplan

### 4.1 Perimeter und Instrumente

#### Handlungsbedarf

Auf Basis des Räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) Zollikofen wird der Richtplanperimeter neu festgelegt. Teilgebiete werden aus dem Richtplan entlassen oder neu in den Richtplan aufgenommen. Aufgrund der veränderten Verhältnisse wird die instrumentelle Umsetzung der Planungsabsichten neu definiert. Die Teilgebiete auf Gemeindegebiet Münchenbuchsee bleiben unverändert und werden mit der vorliegenden Richtplanrevision nicht behandelt. Sämtliche Änderungen beziehen sich ausschliesslich auf das Gemeindegebiet von Zollikofen.

#### Massnahmen „Perimeter“

Die Richtplankarte „Perimeter“ zeigt die unveränderten, aufgehobenen und neuen Teilgebiete innerhalb des Richtplans.

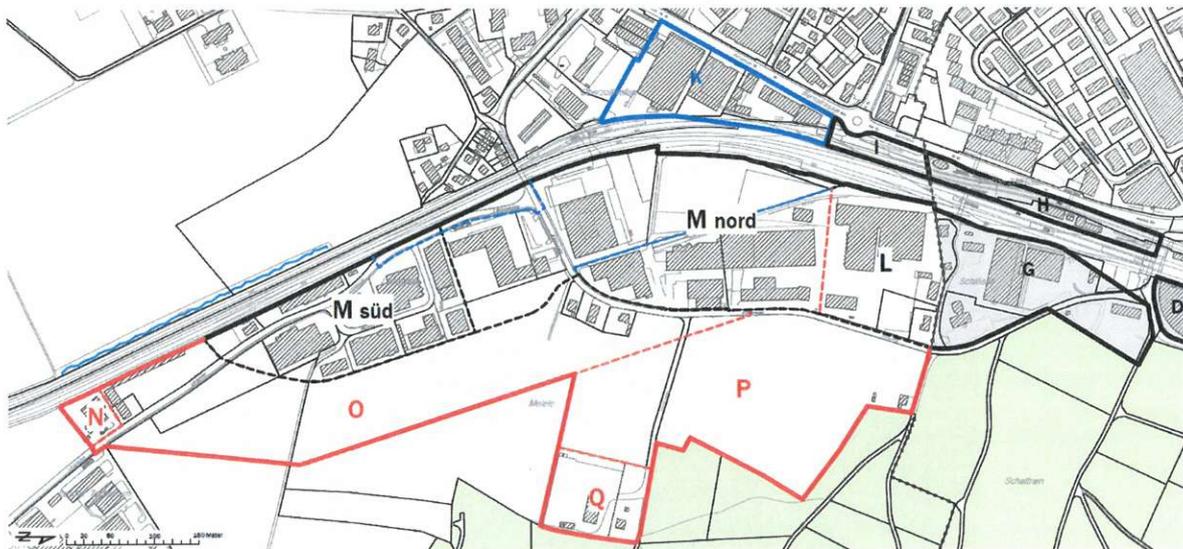


Abbildung 11: Richtplankarte „Perimeter“ mit den Teilgebieten, (schwarz = unverändert, blau = aufgehoben, rot = neu)

Das Teilgebiete K wird aus dem Richtplan entlassen. Dieses Gebiet ist durch die Gleisanlagen vom ESP-Kerngebiet abgetrennt und gegen das Ortszentrum hin orientiert. Die Entwicklungsabsicht wird im Richtplan Siedlung der Ortsplanung (Massnahme S-1.2b) definiert.

Die Teilgebiete N, O, P und Q sind neu im Richtplanperimeter. Die Entwicklungsabsichten sind in den jeweiligen Massnahmenblättern (Z5 bis Z8) definiert.

#### Massnahmen „Instrumente“

Die Richtplankarte „Instrumente“ zeigt die instrumentelle Umsetzung innerhalb der Teilgebiete. Als „alt“ ist die heutige Ausgangslage und „neu“ die künftige Entwicklungsabsicht bezeichnet. Ein- und Umzonungen sind unterschiedlichen Fristen zugeordnet<sup>8</sup>. Die Teilgebiete werden entweder in eine Regelbauzone umgezont, mittels einer ZPP/UeO geregelt oder bleiben planungsrechtlich unverändert.

<sup>8</sup> kurzfristig: ca. 5 Jahre, mittelfristig: ca. 10 Jahre, langfristig: 15 Jahre und länger

### Massnahme „Siedlungsbegrenzung“

Um den Siedlungsrand langfristig zu sichern ist gegenüber dem Kulturland im Südosten eine Siedlungsbegrenzungslinie (vgl. grüne Linie in Karte „Instrumente“) festgelegt. Eine Bebauung über die Siedlungsbegrenzungslinie hinaus ist in Zukunft nicht möglich und vorgesehen. Die Sammelstrasse im Randbereich des Teilgebiets O bildet gleichzeitig die langfristige Siedlungsbegrenzung. Gestalterische Massnahmen sollen im Strassenbereich den Übergang von der Siedlung zur Landschaft signalisieren.

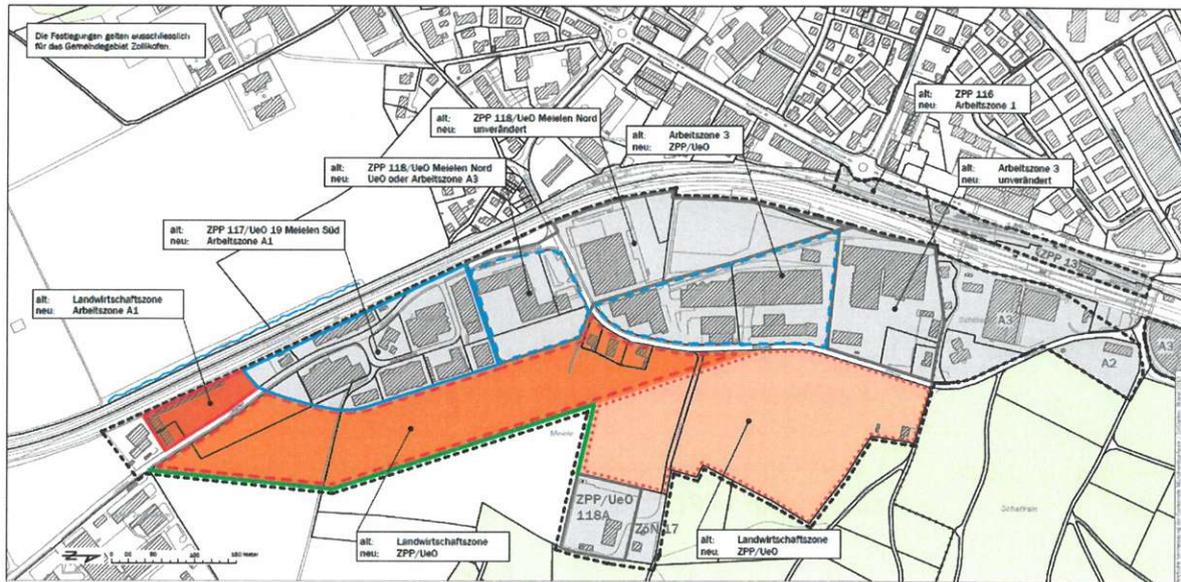


Abbildung 12: Richtplankarte „Instrumente“

## 4.2 Nutzung und Gestaltung

### Ausgangslage

Die Nutzungs- und Gestaltungsabsichten innerhalb des Richtplanperimeters stützen sich im Wesentlichen auf das dem Richtplan ESP zu Grunde gelegte Entwicklungsszenario (vgl. Abbildung 9, Kap. 3.3), das Räumliche Entwicklungskonzept REK (vgl. Kap. 3.4) und den Richtplan Siedlung. Für die Hochhausthematik wird das Hochhauskonzept (teilregionaler Richtplan) beigezogen.

### Handlungsbedarf

Die inhaltlichen Aussagen aus diesen Planungsgrundlagen sind im vorliegenden Richtplan ESP räumlich detaillierter festzulegen.

### Massnahmen Nutzung

Der Richtplan ESP legt die Anordnung der Nutzungen und Nutzungsschwerpunkte fest. Die Planungsbehörde legt im gesamten ESP-Perimeter den Fokus schwergewichtig auf Arbeitsnutzungen. Im nördlichen Bereich sind aufgrund der attraktiven Lage in unmittelbarer Nähe zu den zwei ÖV-Haltestellen (Zollikofen und Oberzollikofen) arbeitsplatzintensive Nutzungen in den Bereichen Dienstleistung, Bildung, Gastro und Freizeit vorgesehen. Weiter gegen Süden sollen vermehrt gewerblich industrielle Nutzungen angesiedelt werden.

Die Richtplankarten zeigen in kleineren Teilbereichen schraffierte Flächen Nutzungsüberlagerungen, die aufgrund des Status Quo weiterhin möglich sind oder beibehalten werden sollen. Im Bereich des Meiele-Wald verbleiben

die bestehenden Nutzungen der Kompostaufbereitung und öffentliche Nutzung unverändert.

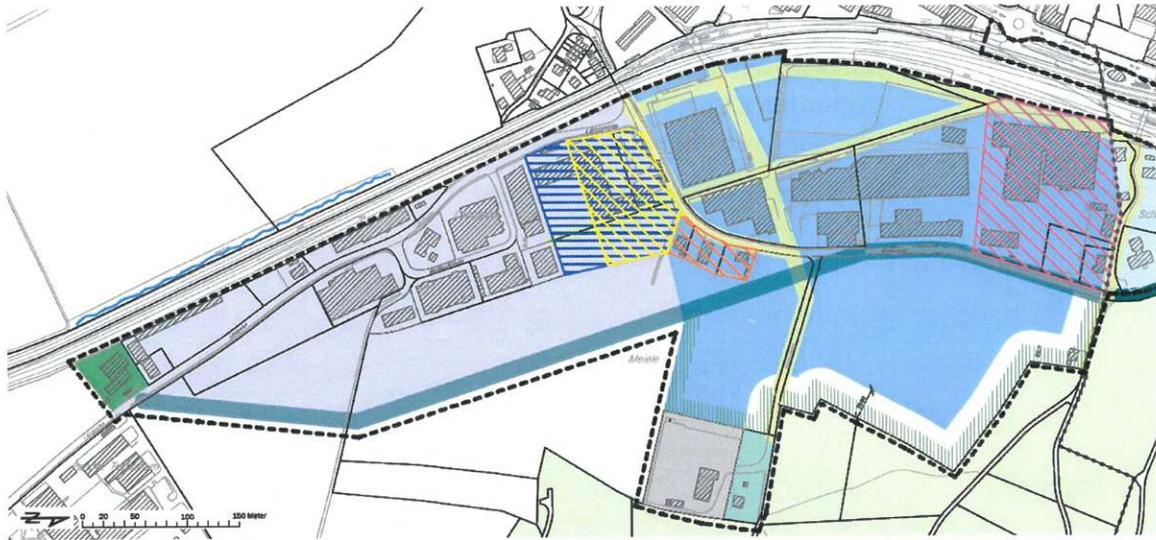


Abbildung 13: Richtplankarte Nutzung und Gestaltung

Massnahmen Gestaltung

Die Richtplanung verfeinert die ESP-seitigen Vernetzungs- und Gestaltungsachsen, die im REK 2015 schematisch gezeigt sind.

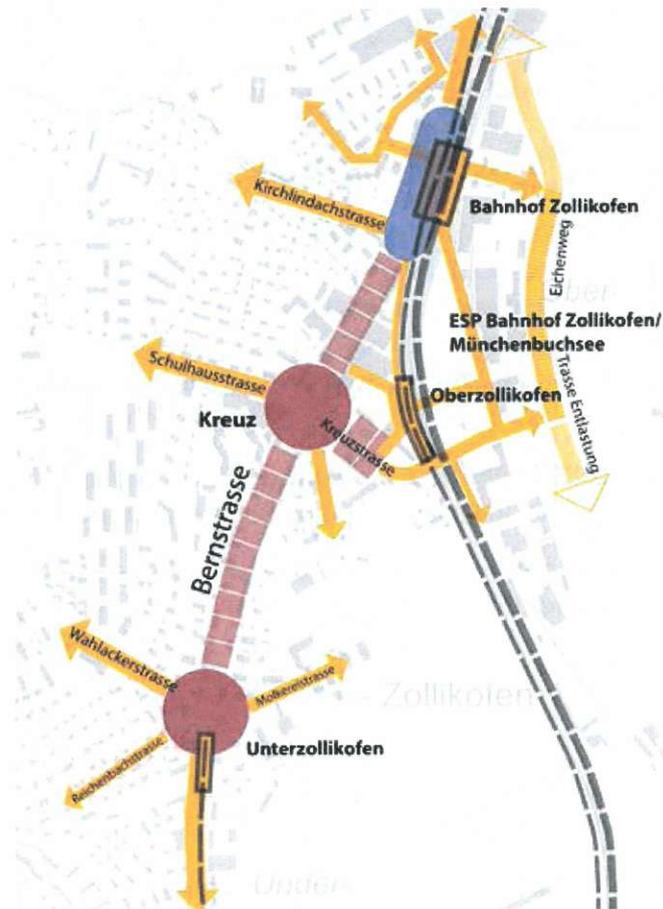


Abbildung 14: Konzeptplan funktionale Struktur (Quelle REK 2015, S. 59)

	<p>Der vorstehende Konzeptplan zeigt die Vernetzungspunkte mit den Zentrumsbereichen Zollikofens: die Gleisquerungen beim Bahnhof Zollikofen, bei der Haltstelle Oberzollikofen und der Unterführung zur Kreuzstrasse. Von diesen Vernetzungspunkten gehen die konzeptbestimmenden Erschliessungs- und Gestaltungsachsen im ESP-Gebiet aus.</p>
<i>Gestaltungsachsen</i>	<p>Auf den in der Richtplankarte bezeichneten Haupt- und Nebenachsen sind die öffentlichen und privaten Aussen- und Strassenräume mit gestalterischen Massnahmen aufzuwerten. Unter gestalterischen Massnahmen sind strassen- bzw. wegbegleitende Grünpflanzungen wie Bäume, Sträucher oder bauliche Massnahmen wie Veloabstellplätze, Sitzbänke etc. zu verstehen. Auf der Hauptachse entlang der Basiserschliessung sollen strassenbegleitende Bäume (westseitig) den Siedlungsrand gegenüber dem Kulturland abschliessen. Die Nebenachsen beziehen sich hauptsächlich auf die Zugangswege zu den Bahnhaltstellen.</p>
<i>System der öffentlichen Aussenräume</i>	<p>Wie überall, sind die öffentlichen Aussenräume Schlüsselemente der ortsbaulichen Entwicklung. Dabei stehen folgende Aspekte im Vordergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Koexistenz:</b> Es soll ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsarten erreicht werden.</li> <li>• <b>Aufenthaltsqualität:</b> Die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität richten sich nach dem jeweiligen Nutzungsumfeld. Mit steigender Arbeitsplatzdichte im nördlichen Teil steigt auch die Bedeutung einer hohen Aufenthaltsqualität der Aussenräume mit Strassen und Plätzen.</li> <li>• <b>Erscheinungsbild:</b> Das anzustrebende Erscheinungsbild ist auch abhängig vom Nutzungsumfeld. Einer sorgfältigen Ausgestaltung der Bebauung in Abstimmung auf den Aussenraum kommt daher eine hohe Bedeutung zu.</li> </ul>
<i>Massnahmen Gesamthöhen</i>	<p>Die Richtplankarte „Richtwerte Gesamthöhen“ definiert über die Festlegung von maximalen Gebäudehöhen als Richtwerte das Mass der Nutzung. In den Teilbereichen L und M Nord sind Bauvolumen mit Gebäudehöhen bis 28 Meter vorgesehen. Aufgrund städtebaulicher und landschaftsästhetischer Gründen nehmen die maximalen Gebäudehöhen im Verlauf gegen Süden und Osten stufenweise ab (21/18/15m). Die Abstufung ist zudem mit der neuen Grundordnung (Zonenplan, Baureglement) abgestimmt.</p>
<i>Höhere Häuser und Hochhäuser</i>	<p>Innerhalb des überlagernd dargestellten Bereichs (gelb) ist aus städtebaulicher Sicht die Erstellung eines höheren Hauses oder eines Hochhauses denkbar (Gebäude mit &gt; 8 Geschosse). Die nachstehende Abbildung 15 illustriert zudem die bestehenden Hochhäuser (rot) sowie ein aus städtebaulicher Sicht denkbarer Standort für ein höheres Haus oder ein Hochhaus ausserhalb des ESP-Gebiets am südlichen Abschluss des Bahnhofplatzes (orange).</p> <p>Detailstandort, Setzung und Dimensionierung sind im Rahmen einer allfälligen Projektentwicklung detailliert abzuklären. Hochhäuser, d.h. Gebäude mit mehr als acht Geschossen sollen nach städtebaulichen Kriterien betreffend Standort und räumlicher Erscheinung sorgfältig geprüft werden.</p> <p>Der vorliegende Richtplan konkretisiert damit den im regionalen Hochhauskonzept ausgewiesene „Möglichkeitsraum“ weiter. Im Rahmen der Qualitätssicherung zur Projektentwicklung ist auch das regionale Q-Team beizuziehen.</p>

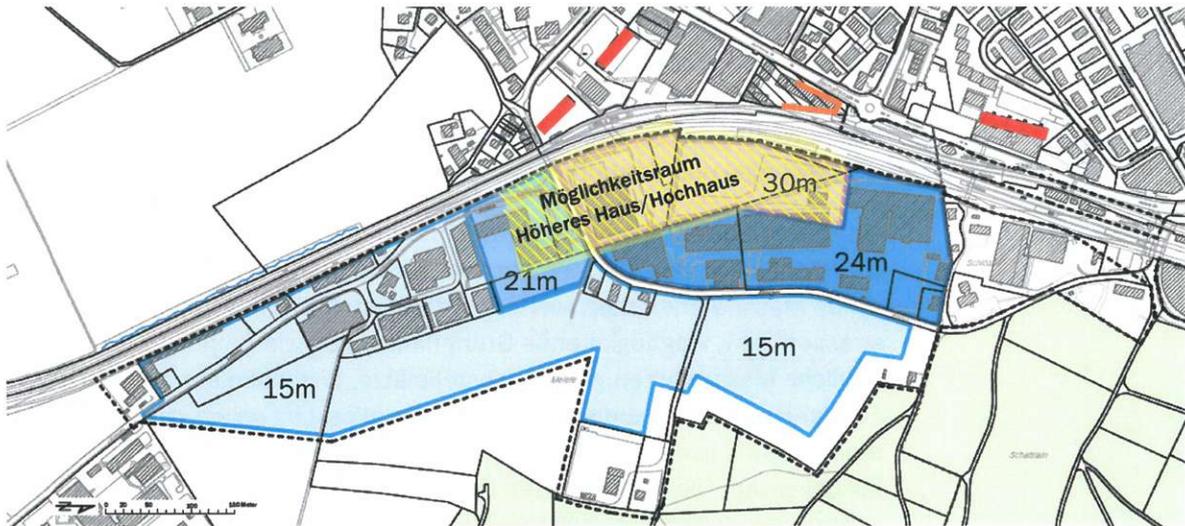


Abbildung 15: Richtplankarte Richtwerte Gesamthöhen (ergänzt mit Erläuterungen)

### 4.3 Verkehrserzeugung und Verkehrsmanagement

*Ausgangslage (2016)*

Die Belastbarkeitsgrenzen des Strassennetzes im Korridor Bern Nord und insbesondere auf der Ortsdurchfahrt Zollikofen sind erreicht. Zusätzlicher Verkehr aus der Entwicklung im ESP Zollikofen / Münchenbuchsee würde im heutigen Zustand zu einer unerwünschten Verschärfung der Verträglichkeits- und Kapazitätsprobleme führen. Dennoch ist die Konzentration der Siedlungsentwicklung an diesem sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Standort anzustreben. Mit dem Verkehrsmanagement Bern Nord sollen die Verkehrsbedingungen auf der Ortsdurchfahrt Zollikofen verbessert werden.

In den letzten Jahren ist eine Plafonierung der Verkehrsbelastung feststellbar. Aufgrund der angestrebten Verbesserung des Modalsplits im Korridor und den Verkehrsmanagement-Massnahmen sind begrenzte Spielräume für Neuverkehr aus der Siedlungsentwicklung zu erwarten. Die entstehenden Spielräume sollen vornehmlich der Siedlungsentwicklung in den ausgewählten Schwerpunkten, namentlich im ESP Zollikofen / Münchenbuchsee dienen. Im Rahmen der Richtplanung geht es darum, die Verkehrserzeugung zu minimieren und absehbaren Spielraum für Neuverkehr gezielt für die kurz- bis mittelfristige Entwicklung zu nutzen.

*Handlungsbedarf*

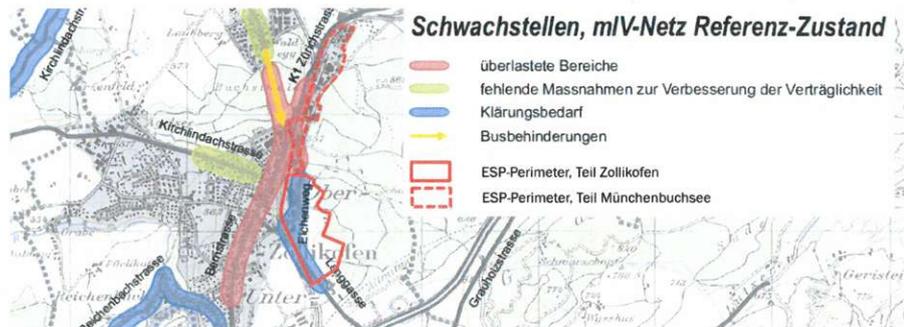


Abbildung 16: Handlungsbedarf im Verkehrskorridor Bern-Nord

### *Spielraum für Neuverkehr*

Der Spielraum für Neuverkehr aus dem Richtplan-Perimeter wird aus den Bedingungen auf der Ortsdurchfahrt Zollikofen abgeleitet. Mit Stand 2016 ist die Berntrasse mit ca. 20'000 Fahrzeugen pro Tag (DWV) belastet, womit die Belastbarkeitsgrenze erreicht ist. Es wird angenommen, dass durch eine Verbesserung des Modalsplits (von ca. 45% auf 55% ÖV-Anteil) und die Massnahmen des Verkehrsmanagements Bern Nord mittelfristig ein Spielraum von 1'500 Fz./Tag (DWV) entstehen wird.

Gemäss Verkehrsbeziehungsmatrix des Gesamtverkehrsmodells GVM 2012 verteilt sich der Ziel- und Quellverkehr aus den relevanten Zonen<sup>9</sup> wie folgt auf: Richtung Süd und West (über Bernstrasse) 55%, Richtung Nord (Zürichstrasse/Bernstrasse) 25%, Richtung Ost (Ittigen) 20%. Daraus wird abgeleitet, dass die Ortsdurchfahrt Zollikofen durch 55% des Neuverkehrs aus dem ESP belastet wird. Weiter wird angenommen, dass nur 80% des theoretischen Neuverkehrs tatsächlich neuer Verkehr (Netto-Neuverkehr) und nicht im Betrachtungsgebiet umgelagerter Verkehr ist.

Aus diesen Überlegungen wird für den Richtplanperimeter ESP Zollikofen / Münchenbuchsee ein Kontingent von 3'400 Fahrzeugen/Tag (DWV) abgeleitet. Aufgrund der Nutzungspotenziale werden 75% davon dem Teil Zollikofen zugeordnet, 25% dem ESP-Gebiet Münchenbuchsee. Das Kontingent für zusätzlichen Verkehr aus der kurz- bis mittelfristigen Entwicklung im ESP Zollikofen beträgt demnach 2'500 Fahrzeuge / Tag (DWV).

**Dieses Fahrtenkontingent von 2'500 Fahrten/Tag bildet die Basis für die Festlegungen im Massnahmenblatt Z9 resp. die verkehrliche Bewältigung der kurz- bis mittelfristig ausgewiesenen Nutzungspotenziale.**

Wichtig ist deshalb die Feststellung, dass der Zusatzverkehr, welcher durch die Realisierung langfristiger Potenziale entsteht, erst dann bewältigt werden kann, wenn dazu neue Spielräume auf dem Basisnetz geschaffen worden sind.

### *Nutzungspotenziale und Verkehrskontingente*

Das Massnahmenblatt Z9 zeigt des weiteren den Ist-Zustand der Nutzung sowie die Nutzungsentwicklung gemäss Richtplan in den Zuständen kurz- bis mittelfristig (10-15 Jahre) sowie langfristig (ab 15 Jahren).

Die heutige Nutzung im Richtplanperimeter (Stand 2016) wird auf ca. 88'500 m<sup>2</sup> oberirdische Geschossfläche (GFo) und 1'250 Arbeitsplätze geschätzt. Das Verkehrsaufkommen beträgt ca. 2'500 Fahrzeuge pro Tag (DWV).

Das Potenzial für die kurz- bis mittelfristige Nutzungsentwicklung im Richtplanperimeter, Teil Zollikofen wird auf ca. 84'000 m<sup>2</sup> zusätzliche Geschossfläche und ca. 3'600 neue Dienstleistungs-Arbeitsplätze geschätzt. Langfristig bestehen Entwicklungspotenziale für weitere 100'000 m<sup>2</sup> Geschossfläche mit 3'000 Arbeitsplätzen.

Um die kurz- bis mittelfristige Entwicklung im Rahmen des Verkehrskontingents von 2'500 Fahrten / Tag (DWV) zu ermöglichen, ist eine strikte Minimierung der Verkehrserzeugung bei den geplanten dichten Dienstleistungs-

---

<sup>9</sup> Zollikofen Zone 3 und Münchenbuchsee Zone 1

nutzung. Dies ist mit der sehr restriktiven Parkplatzregelung in der ZPP I „Meilen Nord“ und der entsprechend minimalen Parkplatzzahl beim 2013 fertiggestellten Bau des Bundesamtes für Informatik und Telekommunikation BIT (104 PP für ca. 700 Arbeitsplätze) bereits eingeleitet.

Das Gesamtkontingent für zusätzlichen MIV-Verkehr von 2'500 Fahrten / Tag wird auf die Teilgebiete aufgeteilt, wo **kurz- bis mittelfristig** (im Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren) eine verkehrsrelevante Entwicklung erwartet wird. Dies sind insbesondere bahnhofnahe Gebiete mit geplanter, sehr dichter Dienstleistungsnutzung. Die Geschossflächenpotenziale wurden skizzenhaft auf Basis einer möglichen städtebaulichen Struktur und der Bebauungshöhen (vgl. nachstehende Abbildung) abgeleitet.



Abbildung 17: Gebäudestruktur zur Ermittlung der Geschossflächenpotenziale

Ausgehend von einer sehr dichten Arbeitsplatznutzung erfordern die zugeordneten Verkehrskontingente eine Minimierung des MIV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen auf 15-20% (in Bahnhofsnähe) und auf 30-40% in den umliegenden Gebieten.

*Verkehrsbelastung auf der Gebietserschließung*

Die heutige Verkehrsbelastung auf den Gebietszufahrten<sup>10</sup> und die erwartete **Zusatzbelastung durch die Entwicklung im Rahmen des Verkehrskontingents kurz- bis mittelfristig** ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich :

Zufahrt	Belastung Ist-Zustand (DWV, Fz./Tag)	Zusatzbelastung (DWV, Fz./Tag)
Industriestrasse	ca. 5'500	1'250
Kreuzstrasse	ca. 4'500	750
Länggasse	ca. 6'200	500

*Kontenbelastung in Spitzenstunde*

In der Spitzenstunde wird die Belastung auf dem Zufahrtsast des Knotens Zürichstrasse / Bernstrasse (Industriestrasse) um ca. 15 - 20 % gesteigert.

<sup>10</sup> Abschätzung 2016 aus verschiedenen verfügbaren Daten

#### 4.4 Motorisierter Individualverkehr (Infrastruktur)

##### Ausgangslage

Das Gebiet östlich der Gleisanlagen kann mit dem Motorisierten Verkehr vom Siedlungsgebiet Zollikofen resp. Münchenbuchsee über die südliche (Kreuzstrasse) sowie über die nördliche Unterführung (Industriestrasse Münchenbuchsee) erreicht werden. Zudem ist das Gebiet nach Süden über die Länggasse nach Ittigen angebunden. Sanierungsbedarf besteht für den Eichenweg, kein Bedarf besteht für die Länggasse. Innerhalb des Richtplanperimeters werden die Parkplätze auf öffentlichem Grund zurzeit nicht bewirtschaftet.

##### Handlungsbedarf

Die dienstleistungsorientierte Nutzungsverdichtung sowie die mittel- bis langfristigen Siedlungserweiterungen erfordern Erschliessungsmassnahmen und generieren ein in einem bestimmten Mass im Ausbauzustand trotz der hervorragenden ÖV-Anbindung ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Der anfallende Verkehr ist über ein zweckmässiges Strassennetz abzuwickeln.

Zudem ist die Ausgestaltung der Sammelstrasse sowie deren Querschnitt auch auf die langfristig denkbare Funktion als möglicher Autobahnzubringer zum Halbanschluss Grauholz auszurichten.

##### Massnahmen Verkehr

Im ESP-Gebiet soll mittel- bis langfristig eine neue Sammelstrasse realisiert werden, die auch regional noch stärker als heute eine Netzfunktion übernehmen kann. Diese neue Sammelstrasse ist regional abgestimmt und im RGSK Bern-Mittelland abgebildet. Deren Realisierung hat in Zusammenhang mit dem potenziellen Autobahn-Halbanschluss Grauholz oder mit einer allfälligen Einzonung des Teilgebiets O zu erfolgen. Der Sammelstrasse kommt zudem eine Erschliessungsfunktion zu.

Die Massnahmen zum motorisierten Individualverkehr sind auf der entsprechenden Richtplankarte zusammen mit dem Veloverkehr dargestellt.

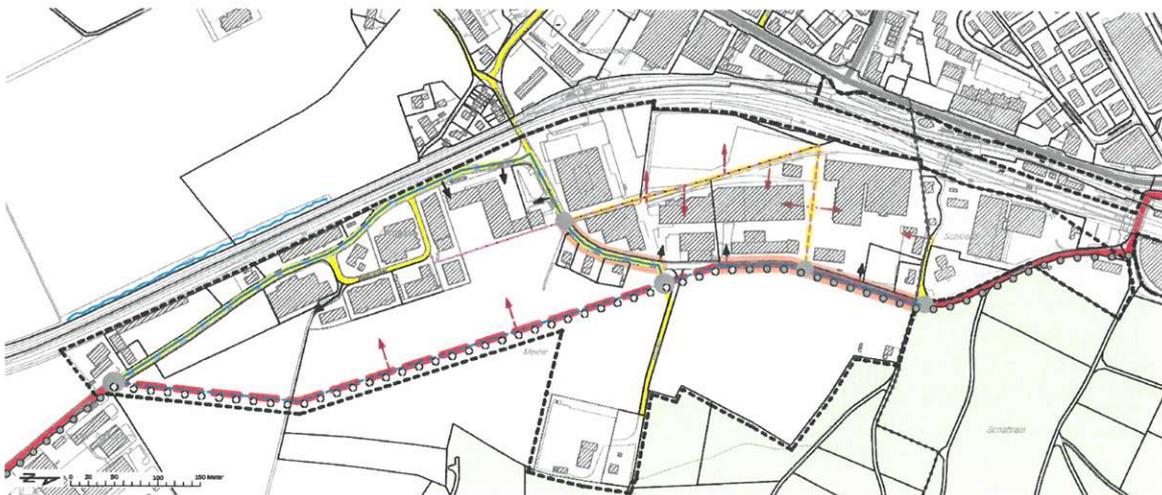


Abbildung 18: Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr und Veloverkehr

Die Lage der neuen Sammelstrasse und die damit verbundene langfristige Siedlungsbegrenzung sind auf den Richtplankarten schematisch dargestellt. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Linienführung im Rahmen der Projektentwicklung des Strassenprojekts u.a. unter Berücksichti-

gung der Topographie im Detail festzulegen ist. Der nachfolgend dargestellte Querschnitt der Sammelstrasse ist als Richtskizze zu verstehen.

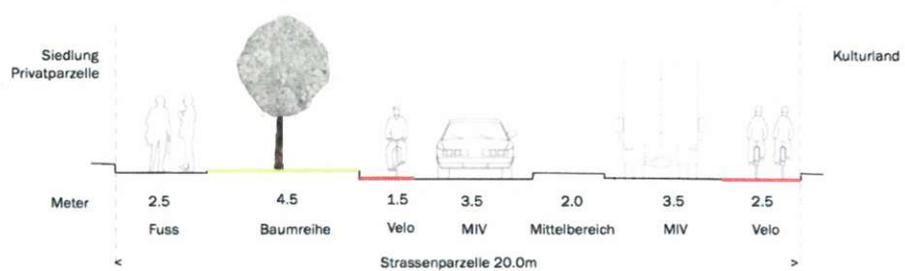


Abbildung 19: Möglicher Strassenquerschnitt der Sammelstrasse (Basiserschliessung)

Eine Sanierung des Eichenwegs ist für die Entwicklung des Gebiets unumgänglich. Zudem ist für die Feinerschliessung der Teilgebiete M Nord und L Erschliessungsstrassen vorzusehen, welche die Areale direkt an die Sammelstrasse anbinden.

Gemäss Richtplan Verkehr (Gesamtgemeinde) sollen im ESP-Perimeter die öffentlichen sowie die öffentlich zugänglichen Parkplätze bewirtschaftet werden. Ziel dieser Regelung ist, dass die Parkplätze denjenigen Personen zur Verfügung stehen, für welche die Nutzung bei der Erstellung angedacht wurde.

Für alle sich im bahnhofnahen Teil niederlassenden Firmen und Institutionen mit arbeitsplatzintensiver Ausrichtung ist zudem ein betriebliches Mobilitätsmanagement ein wichtiges Thema. Damit soll ein guter Modal-Split erreicht werden.

#### 4.5 Öffentlicher Verkehr

##### Ausgangslage

Das ESP-Gebiet verfügt über eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Auf den Bahnlinien verkehren diverse S-Bahnen. Richtung Bern besteht ein dichter Takt unter 15 Minuten. Zudem bestehen direkte Verbindungen nach Biel, Jegenstorf, Burgdorf, Langnau, Thun und Belp.

Die gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zeigt sich auch an den ÖV-Güteklassen. Das ESP-Gebiet unmittelbar neben den Bahnhaltstellen liegt in der ÖV-Güteklasse A. Gegen Süden nimmt die ÖV-Erschliessungsqualität bis zur Güteklasse C ab. Der Testbetrieb der verlängerten Tangentalbuslinie 41 Ittigen/Kappelisacker – Zollikofen/Bahnhof ist dabei noch nicht berücksichtigt. Der Testbetrieb ist vorerst auf drei Jahre befristet (bis 2017), ist aber ganz im Sinne des angestrebten guten Modal Splits des ESP-Gebiets.



Abbildung 20: Netz öffentlicher Verkehr (links) und ÖV-Güteklassen (rechts)

#### Handlungsbedarf

Der Weiterbetrieb der Busverbindung Linie 41 Zollikofen/Bahnhof – Ittigen/Papiermühle – Bern/Breitenrain werktags im Viertelstundentakt nach Ende des Testbetriebs (2017) ist für die Erschliessung des ESP-Gebiets wichtig. Zudem sind innerhalb der Teilgebiete direkte Zugangswege zu den Bus- und Bahnhaltstellen von zentraler Bedeutung. Deshalb werden die Massnahmen des Fussverkehrs gemeinsam mit dem öffentlichen Verkehr in der Richtplankarte abgebildet.

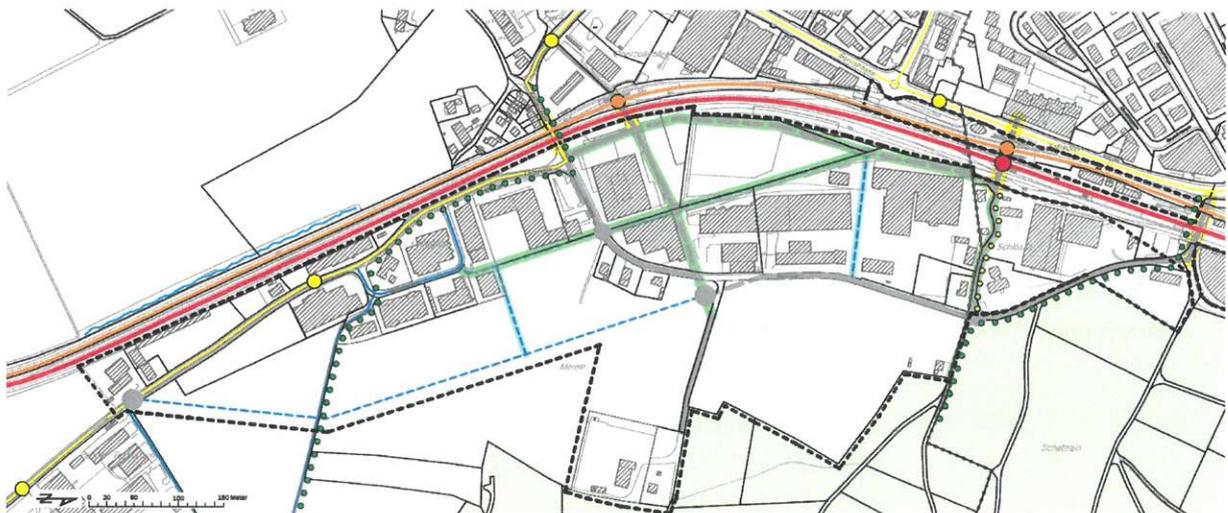


Abbildung 21: Richtplankarte Öffentlicher Verkehr und Fussverkehr

#### Massnahmen

Ein engmaschiges Netz an Fusswegverbindungen ist wichtig für die direkten Wege innerhalb der Teilgebiete und zu den Bahnhaltstellen. Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die ostseitige Fusswegverbindung entlang der Gleisanlagen zwischen den beiden Bahnhaltstellen Ober-

zollikofen und Bahnhof Zollikofen (Passerelle). Diese Netzlücke soll im Rahmen der Weiterentwicklung der Bundesbauten (BBL) erstellt werden. Die weiteren Netzergänzungen sind nachfolgend beschrieben und im Massnahmenblatt Z 12 aufgelistet.

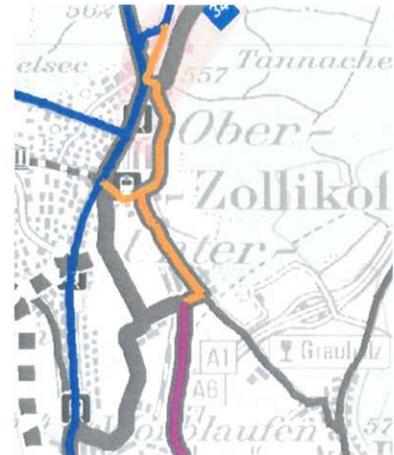
Im Weiteren wird auf die Ausführungen zum öffentlichen Aussenraum in Kap. 4.2 verwiesen.

#### 4.6 Fuss- und Veloverkehr

##### Ausgangslage

Die Veloroute 34 „Alter Bernerweg“ sowie eine Velo-Hauptverbindung gemäss Sachplan Veloverkehr (vgl. orange Linie in der Abbildung) queren das Planungsgebiet.

Diese Veloverbindung Ittigen–Zollikofen/Länggasse ist im RGSK Bern-Mittelland als Massnahme aufgenommen (V – LV 2.6). Die Massnahme sieht eine qualitative Aufwertung der Veloverbindung vor. Am Bahnhof Zollikofen sind 124 Veloabstellplätze und an der Haltestelle Oberzollikofen 70 Plätze vorhanden.



Zudem verlaufen zwei Wanderwege durch das Gebiet nach Osten. Eine von der Haltestelle Oberzollikofen entlang der Länggasse und die andere von der Passerelle des Bahnhofs Zollikofen.

Im Übrigen erfolgt die Vernetzung des heutigen Systems entlang der bestehenden Erschliessungsstrassen (vgl. auch Ausführungen in Kap. 4.2).

##### Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf im Fuss- und Veloverkehr ergibt sich aus

- der Zielsetzung der Vernetzung des Planungsgebiets für den Fuss- und Veloverkehr mit den umliegenden Gemeinden (Münchenbuchsee und Ittigen) und Quartieren (Zentrumsbereichen)
- den Bedürfnissen aus Sicht der Verkehrssicherheit sowie
- der Aufenthalts- und gestalterischen Qualität des öffentlichen Raumes
- und den direkten Zugängen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

##### Massnahmen

Im Bearbeitungsperimeter werden generell eine hohe Durchlässigkeit und eine gute Vernetzung mit den angrenzenden Gebieten angestrebt. Die Richtplankarten mit den Inhalten zum Velo- und Fussverkehr zeigen die räumliche Festlegung des zukünftigen Velo- und Fusswegnetzes. Die entsprechenden Massnahmen werden im Massnahmenblatt Nr. Z 11 festgelegt. Verschiedene Massnahmen stehen in direkter Abhängigkeit zu anderen Massnahmen. Die Velohauptverbindung gemäss Sachplan Veloverkehr ist bei Erstellung der Sammelstrasse zu berücksichtigen. Der Ausbaustandard wird dementsprechend erhöht.

## 4.7 Energie

### *Richtplan Energie*

Für das ESP-Gebiet werden die Energieaspekte grundsätzlich im Richtplan Energie (Gesamtgemeinde) geregelt (vgl. Ausschnitt Richtplankarte Energie in Abbildung 22).

### *Ziele Energieplanung*

„Mit Hilfe des Richtplans Energie sollen Raumentwicklung und Energienutzung besser aufeinander abgestimmt werden. Der Richtplan Energie soll sicherstellen, dass das Potenzial zur Steigerung der Energieeffizienz und der Nutzung erneuerbarer Energien ausgeschöpft und entsprechende Massnahmen bereits bei der Planung und dem Bau von Anlagen berücksichtigt werden.

Durch die bessere Abstimmung der räumlichen Entwicklung und der daraus resultierenden Energienutzung auf das Angebot vorhandener Energieträger kann die Energie effizienter genutzt und der Einsatz einheimischer und erneuerbarer Energien gefördert werden. Dadurch lässt sich der Verbrauch fossiler Brennstoffe und somit der Ausstoss von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) reduzieren. Der Richtplan Energie hilft Doppelspurigkeiten, insbesondere bei leitungsgebundenen Energieträgern, zu vermeiden und bewirkt einen effizienten Einsatz der Geldmittel.

Der Richtplan Energie stellt ein raumplanerisches Instrument mit Fokus auf den Wärmebedarf dar. Er macht keine Aussagen zum Energieverbrauch im Verkehr.“<sup>11</sup>

### *Massnahmen*

Weite Teile des Richtplangebiets Zollikofen sind den Massnahmen M4 (monovalentes System (Geothermie/Erdwärme)) und M5 (Wärmeverbund bivalentes System (Geothermie – Gas)) zugewiesen.

In vielen Gebieten von Zollikofen sind die grundsätzlichen Voraussetzungen für eine Nutzung von Erdwärme gegeben. Beim Ersatz und der Neuerstellung von Heizsystemen ist daher die Nutzung von Erdwärme abzuklären (Massnahme M4). Dies entspricht dem Teilgebiet O des Richtplans ESP. Ziele sind die Nutzung des vorhandenen erneuerbaren Energiepotenzials sowie die Reduktion fossiler Energieträger und damit auch Reduktion des CO<sub>2</sub> Ausstosses.

Am Standort der Kompostieranlage (Meielen Ost, Eichenweg) soll eine Holzschnitzelfeuerung geprüft werden (Massnahme M5). Sie wird mit dem dort angelieferten Schnittholz betrieben. Die Zentrale versorgt mit einem Fernwärmenetz das angrenzende Gebiet. Ziele sind die Reduktion fossiler Energieträger und damit auch Reduktion des CO<sub>2</sub> Ausstosses sowie die Nutzung des regionalen Schnittholzes der Kompostiergruppe.

---

<sup>11</sup> Auszug Richtplan Energie, Kap. 1.2 Zielsetzungen

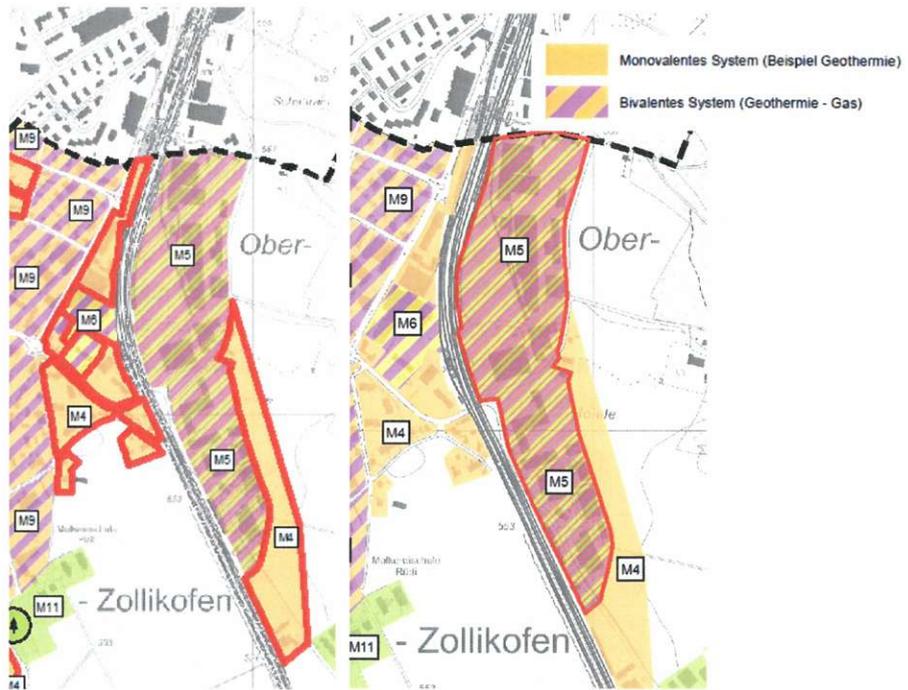


Abbildung 22 Ausschnitt Richtplan Energie mit Massnahmegebiet Geothermie (M4, links) sowie für Wärmeverbund (M5, rechts)

*Massnahme im Teilgebiet P (Meielen Ost)*

Das Teilgebiet P (Meielen Ost) wird im Richtplan Energie nicht behandelt, da eine planerische Weiterentwicklung vor 2030 nicht zu erwarten ist. Der vorliegende Richtplan ESP thematisiert das Planungsgebiet Meielen Ost jedoch auch langfristig. Das Massnahmenblatt Z7 (Teilgebiet P) sieht vor, dass bei einer planerischen Weiterentwicklung im Hinblick auf eine nachhaltige Energienutzung ein Energiekonzept für dieses Gebiet zu erstellen ist.

#### 4.8 Lärmschutz

*Ausgangslage*

Der geltende Richtplan ESP (2001) thematisiert den Lärmschutz im Massnahmenblatt 15. Die Lärmschutz-Massnahmen auf Gemeindegebiet Zollikofen sind in die laufende Ortsplanungsrevision und damit in die revidierte Nutzungsplanung eingeflossen. So etwa ist eine der wesentlichen Massnahme des geltenden Richtplans ESP (2001), welche bereits umgesetzt wurde, die Reduktion der Lärm-Empfindlichkeitsstufe im Gebiet der heutigen Fenaco (ES IV nach ES III).

*Handlungsbedarf*

Im Übrigen ist die Berücksichtigung der Lärmverhältnisse sowohl von Eisenbahnlärm wie auch von Strassenlärm im Rahmen der instrumentellen Umsetzungen mit Überbauungsordnungen festzulegen.

*Verzicht auf eigenes Massnahmenblatt*

Die Festlegungen im Massnahmenblatt Nr. 15 entfallen damit für das Gemeindegebiet Zollikofen. Sie gelten weiterhin unverändert für das Gebiet Münchenbuchsee.

## 4.9 Luftreinhaltung

<i>Ausgangslage</i>	Die Luftreinhaltung wird im geltenden Richtplan ESP (2001) im Massnahmenblatt 16 thematisiert.
<i>Handlungsbedarf</i>	<p>Mit folgenden Massnahmen für die Luftreinhaltung wird die Belastungssituation minimiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (vgl. Massnahme Z13 des vorliegende Richtplans )</li> <li>• Sicherstellung einer guten Gebietsvernetzung für den Langsamverkehr inkl. Schliessen von Netzlücken (vgl. Massnahme Z12, weitere Massnahmen zum Verkehr Z10, Z11, Z13 und Freiraum/Vernetzung in Z14)</li> <li>• Massnahmen M4 und M5 sowie generelle Zielsetzungen Richtplanung Energie (Gesamtgemeinde)</li> <li>• Generelle Verstetigung des Verkehrs im Richtplangebiet mit der Realisierung der Sammelstrasse (vgl. Massnahme Z10).</li> </ul>
<i>Verzicht auf eigenes Massnahmenblatt</i>	Die Gemeinde Zollikofen verzichtet aufgrund der verschiedenen Massnahmen im revidierten Richtplan ESP, Teil Zollikofen, auf die Festlegungen im Massnahmenblatt Nr. 16 Luftreinhaltung. Sie gelten weiterhin unverändert für das Gebiet Münchenbuchsee.
<i>Auswirkungen des Mehrverkehrs</i>	<p>B+S AG (Bern) hat die Auswirkungen des Mehrverkehrs infolge der kurz- bis mittelfristigen Entwicklung im Perimeter des Richtplans ESP Bahnhof (Teil Zollikofen) auf das angrenzende Strassennetz in Bezug auf die Belastbarkeiten aus Sicht der Luftreinhaltung geprüft.</p> <p>Die Prüfung anhand der "Arbeitshilfe zur Berechnung der Belastbarkeiten von Strassen aus Sicht Luftreinhaltung" des beco (Version vom November 2015) hat gezeigt, dass beim prognostizierten Mehrverkehr (= +2'500 Fahrten/Tag DWV) die massgebenden Belastbarkeiten auf allen angrenzenden Strassen – namentlich auch auf der bereits stark belasteten Bernstrasse – eingehalten werden (vgl. Anhang 1). Die Sensitivitätsanalyse mit Annahme eines um +25% erhöhten Mehrverkehrs hat gezeigt, dass die Reserven genügend gross sind, d.h. dass auch in diesem Fall die Belastbarkeiten aus Sicht Luftreinhaltung auf allen angrenzenden Strassenabschnitten eingehalten würden (vgl. Anhang 1).</p>

## 4.10 Controlling und Folgeorganisation

<i>Massnahme</i>	Die Festlegungen zum Controlling und Folgeorganisation gemäss Koordinationsblatt Nr. 17 im Richtplan ESP (2001) bleiben unverändert und gelten auch weiterhin. Sie sind im revidierten Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen/Münchenbuchsee, Teil Zollikofen als Massnahme Z15 verankert.
------------------	--

## 5. Instrument Richtplan

### 5.1 Stellenwert und Bestandteile

*Führungs- und Koordinationsinstrument*

Der vorliegende Richtplan ist ein Führungs- und Koordinationsinstrument und stellt eine langfristige Willenserklärung der Planungsbehörde und der beteiligten Partner dar. Der Richtplan zeigt auf, unter welchen Randbedingungen und mit welchen Zielvorstellungen die Entwicklung im Gebiet ESP Bahnhof Zollikofen/Münchenbuchsee angegangen und aufeinander abgestimmt werden sollen.

*Bestandteile*

Der Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen/Münchenbuchsee besteht aus folgenden Teilen:

- Teil A: Erläuterungsbericht
- Teil B: Richtplankarten inkl. Genehmigungsvermerke
- Teil C: Massnahmenblätter inkl. Genehmigungsvermerke

### 5.2 Verbindlichkeit und Fortschreibung

*Verbindlichkeit*

Nach Art. 68 BauG ist der Richtplan behördenverbindlich. Gemäss Art. 68 Abs. 3 BauG kann die Verbindlichkeit auf Antrag der Gemeinde auf weitere Planungsträger ausgedehnt werden. Dies ist im vorliegenden Richtplan vorgesehen, indem der Richtplan auch durch das kantonale Tiefbauamt (OIK II), die SBB und den RBS mit unterzeichnet werden soll. Der Richtplan tritt mit der Genehmigung durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung in Kraft.

**Genehmigungsgegenstand und behördenverbindliche Inhalte der vorliegenden Richtplanung sind der „Teil B: RICHTPLANKARTEN“ und der „Teil C: MASSNAHMEN“.**

*Umsetzung und Nachführung*

Damit der Richtplan seine Funktion als Führungs- und Koordinationsinstrument erfüllen kann, muss er periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst werden. Dazu ist das bereits bestehende Massnahmenblatt MB Nr. 17: Controlling, Folgeorganisation vorgesehen. Dieses verbleibt unverändert.

### 5.3 Regionale und kantonale Bedeutung der Planung

*prioritäres Umstrukturierungsgebiet von Region und Kanton*

Das im Programm der kantonalen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) verankerte Planungsgebiet ist ebenfalls im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK, Stand 2015) verankert. Zum einen als regional bedeutsamer Wohn- und Arbeitsschwerpunkt und als Umstrukturierungsgebiet (eingezonte Gebiete), zum andern als Vorranggebiet für die Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten (noch nicht eingezont). Eine Entwicklung ist deshalb auch aus Sicht des Kantons und der Region prioritär.

## 5.4 Schnittstelle mit Gemeinde Münchenbuchsee

Die Festlegungen des geltenden Richtplans ESP (2001) behalten ihre Gültigkeit für das Gemeindegebiet von Münchenbuchsee unverändert.

Die vorliegenden Änderungen des Richtplans ESP Bahnhof Zollikofen/ Münchenbuchsee betreffen ausschliesslich Inhalte und Räume auf dem Gemeindegebiet Zollikofen.

Da der Richtplan ESP (2001) gemeindeübergreifend als interkommunaler Richtplan erlassen wurde, ist das Planerlassverfahren gemäss Amt für Gemeinden und Raumordnung auch in Münchenbuchsee durchzuführen (Kenntnisnahme der Änderungen). Damit entstehen der Gemeinde Münchenbuchsee keine Nachteile. Münchenbuchsee hat mit diesem Vorgehen künftig weiterhin die Möglichkeit seine Richtplanteile zu gegebener Zeit – selbst innerhalb der Frist der Planbeständigkeit der neu erlassenen Teile in Zollikofen – zu überprüfen und zu überarbeiten.

## 5.5 Planerlassverfahren

### 5.5.1 Allgemeines

Allgemeines

Der vorliegende *Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen/Münchenbuchsee* konkretisiert die Planung für ein Schlüsselgebiet der ortsbaulichen Entwicklung in der Gemeinde Zollikofen und ist Bestandteil der Ortsplanungsrevision.

Der Erlass des Richtplans liegt in der Kompetenz des Gemeinderats als Planungsbehörde. Das Planerlassverfahren beinhaltet die gesetzlich vorgegebenen Schritte der Mitwirkung, kantonalen Vorprüfung, Beschlussfassung durch den Gemeinderat sowie der Genehmigung durch den Kanton.

### 5.5.2 Mitwirkung

Verabschiedung

Die Änderungen zum Richtplan ESP Zollikofen/Münchenbuchsee wurden anlässlich der Sitzungen vom 20.10.2015 (Planungskommission) und 2.11.2015 (Gemeinderat) beraten und zuhanden der Mitwirkung verabschiedet.

Mitwirkungsfrist

Die öffentliche Mitwirkung zur Richt- und Nutzungsplanung dauerte vom 19. November 2015 bis am 15. Januar 2016.

Ergebnisse

Die vorgesehene Nutzungsausrichtung<sup>12</sup> stösst auf eine grosse Akzeptanz. Die grundsätzliche sehr hohe Zustimmung der Mitwirkenden zu den Inhalten stützt damit die Bildung klarer Nutzungsschwerpunkte in den einzelnen Teilgebieten Meielen Süd, Nord und die Sicherung der strategischen Reserve in Meielen Ost. Die einzelnen ablehnenden und kritischen Stimmen richten sich im Wesentlichen gegen die Festlegungen zur Sammelstrasse, das Siedlungserweiterungsgebiet Meielen Süd sowie die Integration von Meielen Ost in den Richtplan sowie den aus den Mehrnutzungen resultierenden Verkehr. Für die detaillierten Mitwirkungsergebnisse wird auf den Mitwirkungsbericht

<sup>12</sup> Meielen Nord: dienstleistungsorientierte Nutzung; Meielen Süd: gewerbeorientierte Nutzung inkl. Siedlungserweiterungsgebiet; Meielen Ost: langfristige Reserve

verwiesen. Nachstehend wird die Haltung der Planungsbehörde zu den drei wichtigsten kritischen Einwendungen dargelegt:

Kritische Anliegen	Umgang mit den wichtigsten Eingaben
Fehlende Angaben zur potenziellen Entwicklung des Verkehrsaufkommen bzw. die Machbarkeit des Nutzungsmasses soll überprüft werden.	Die Mitwirkungsfassung des Richtplans wird namentlich bezüglich der Aspekte Mengengerüst (Nutzungsart/-mass), Gesamthöhen, Verkehrserzeugung (Modalsplit) und Mobilitätsfragen (Mobilitätsmanagement) überarbeitet und vertieft. Im Massnahmenblatt „Z9; Verkehrserzeugung und Verkehrsmanagement“ werden dazu entsprechende neue Festlegungen vorgenommen. Diese werden in Kap. 4.3 des vorliegenden Berichts erläutert.
Der Bau der neuen Sammelstrasse wird kritisch beurteilt.	Die vorgesehene neue Sammelstrasse ist Teil des Gesamtkonzepts und bietet einen zweckmässigen Lösungsansatz für Anliegen von Gemeinde, Kanton und Bund. Die Sammelstrasse hat mehrere Funktionen (Erschliessungsfunktion für Siedlungserweiterungsgebiet Meielen Süd, regionale Netzfunktion für MIV und Veloverkehr, Siedlungsabschluss/Übergangsraum zur Landschaft). Auf der Höhe Meielen Ost (Gebiet P) besteht bereits eine Strasse (Eichenweg). Diese Verkehrsanlage soll zu gegebenem Zeitpunkt mit den dannzumaligen Erfordernissen erweitert werden.
Meielen Ost nicht als Reservezone vorsehen bzw. eine andere Nutzung anstreben (z.B. Wohnen)	Das Gebiet Meielen Ost stellt eine strategische Reserve auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene dar. Auf Stufe Region ist das Gebiet bereits im RGSK Bern-Mittelland (als regionaler Arbeitsschwerpunkt) und auf Stufe Kanton als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt festgelegt. Eine kommunale Verankerung der Entwicklungsreserve im Richtplan ESP ist deshalb folgerichtig. Damit dokumentiert die Planungsbehörde die langfristige planungspolitische Stossrichtung. Im Vordergrund stehen Nutzungen im Bereich Dienstleistung. Die Erstellung von Wohnnutzungen ist aufgrund der heutigen Voraussetzungen nicht beabsichtigt, wäre aber zu gegebenem Zeitpunkt langfristig wieder zu prüfen.

Die Änderungen gegenüber der Mitwirkungsfassung wurden anlässlich der Sitzungen vom 15.03.2016 (Planungskommission) und 21.03.2016 (Gemeinderat) beraten und zuhanden der Mitwirkung verabschiedet

### 5.5.3 Vorprüfung

<i>Verabschiedung</i>	Der Richtplan ESP Zollikofen/Münchenbuchsee wurde im März 2016 durch den Gemeinderat beraten und zuhanden der Vorprüfung verabschiedet.
<i>Vorprüfungsbericht</i>	Die Vorprüfung zur Ortsplanungsrevision dauerte vom 31. März 2016 bis am 7. September 2016.
<i>Ergebnisse</i>	Die Überarbeitung des Richtplan ESP wird vom Kanton begrüsst. Die Überprüfung des Planungsinstruments hat ergeben, dass drei formelle Genehmigungsvorbehalte und zwei Empfehlungen/Hinweise hervorgebracht wurden.

Vorprüfungsbericht	Ergebnis/Änderung aufgrund der Vorprüfung
<b>Formelle Genehmigungsvorbehalte</b>	
Koordinationsstände der Massnahmen: Die Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB) des Kanton ist zurzeit in Erarbeitung. Aus diesem Grund kann zum heutigen Zeitpunkt die Genehmigung der neu ausgewiesenen Teilgebiete O und P mit Koordinationsstand Festsetzung noch nicht in Aussicht gestellt werden. Sobald die AZB vorliegt kann, mit Vorbehalt der übrigen räumlichen Anforderungen, die Zustimmung zum Koordinationsstand Festsetzung erfolgen	Die Koordinationsstände wurden angepasst. Liegen die Vorgaben zur Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB) zum Zeitpunkt der Einreichung der Dokumente zur Genehmigung vor, so sollen diese in den Massnahmen Z6 (Teilgebiet O) und Z7 (Teilgebiet P) ggf. noch angepasst werden: Z6 von „Zwischenergebnis“ auf „Festsetzung“ und in Z7 von „Vororientierung“ auf „Zwischenergebnis“. Liegen die Angaben zur AZB nicht vor, so bleiben diese unverändert.
Die Genehmigungsvermerke sind nicht nur im Massnahmenteil, sondern auch auf den Richtplankarten anzubringen. Zudem soll in den Massnahmenblättern das RGSK II als Grundlage aufgeführt werden.	Der „TEIL B: RICHTPLANKARTEN“ wird auch noch mit Genehmigungsvermerken versehen und das RGSK II wird als Grundlage jeweils erwähnt.
Die verkehrlichen Auswirkungen des ESP sind auf ihre lufthygienischen Verträglichkeit hin zu prüfen.	Die Prüfung wurde durch B+S AG vorgenommen. Die Ergebnisse sind in Kapitel 4.9 und in Anhang 1 aufgeführt. Die Belastbarkeiten aus Sicht Luftreinhaltung werden auf allen angrenzenden Strassenabschnitten eingehalten.
Der Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen / Münchenbuchsee muss mit dem kommunalen Richtplan Siedlung widerspruchsfrei abgestimmt sein.	Eine vertiefte inhaltliche Abstimmung der beiden Richtpläne wurde vorgenommen, namentlich auch betreffend der Teilgebiete Mnord (MB Z3), O (MB Z6) und P (MB Z7).
<b>Empfehlungen/Hinweise</b>	
Im Richtplan ESP wird eine Erweiterung des Perimeters vorgeschlagen. Dafür soll ein Antrag zuhanden der JGK gestellt werden. Im Antrag ist aufzuzeigen, inwiefern der Standort die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Erweiterung des Perimeters erfüllt. Die kantonale Arbeitsgruppe Entwicklungsschwerpunkte (AG ESP) wird das Gesuch prüfen und dem Regierungsrat empfehlen.	Der Antrag wird durch die Gemeinde verfasst und eingereicht.
Im Kontext des ESP dient die Basiserschliessung in erster Linie der mittel- bis langfristigen Siedlungserweiterung des ESP. Eine enge Koordination zwischen den Massnahmenblätter MB Z6/Z7 und MB Z10 ist verlangt.	In MB Z6 und Z7 werden die gegenseitigen Abhängigkeiten aufgeführt.

#### **5.5.4 Beschluss**

Die vorliegenden Änderungen des Richtplans ESP Bahnhof Zollikofen / Münchenbuchsee wurden am 12. Dezember 2016 durch den Gemeinderat Zollikofen und am 29. Mai 2017 durch den Gemeinderat Münchenbuchsee beschlossen und zuhanden der Genehmigung durch den Kanton verabschiedet.

**Anhang 1 Prüfung der Belastbarkeiten (Luftreinhaltung)**

**Gemeinde Zollikofen, Richtplan ESP Bahnhof Erläuterungsbericht**

Mehrverkehr auf dem bestehenden Strassennetz (kurz- bis mittelfristige Entwicklung)  
**Prüfung der Belastbarkeiten von Strassen aus Sicht Luftreinhaltung**  
 Massgebende Verkehrszahlen im Zeithorizont 2016

Nr.	Strassenbezeichnung	von	bis	Datenquelle	Ist-Zustand 2016		Vorbelastung der Luft	Belastbarkeiten <sup>1)</sup>		Mehrverkehr (+15 Jahre)		Betrieb (+15 Jahre)		Differenz (Mehr- - Belastb.)	
					DWV [Fz./d]	DTV [Fz./d]		DWV [Fz./d]	DTV [Fz./d]	DWV [Fz./d]	DTV [Fz./d]	DWV [Fz./d]	DTV [Fz./d]	DWV [Fz./d]	DTV [Fz./d]
1	Länggasse	Höhe Berner Fachhochschule HAFI (Länggasse 85, "Rüti")		VZ Gde 2016	6'200	5'332	Ag-R	3'930	430	500	6'700	5'762	-3'500		
2	Kreuzstrasse	Bernstrasse	Schützenstrasse	VZ Gde 2016	4'500	3'870	Ag-K	3'120	645	750	5'250	4'515	-2'475		
3	Bernstrasse	Wahlackerstr. / Molkerestr.	Schulhausstr. / Kreuzstr.	BVE / GVM	23'256	20'000	Ag-K	1'510	1'375	1'183	24'831	21'183	-328		
4	Schlosslistrasse	Industriestrasse	Eichenweg	VZ Gde 2016 / BHP	5'000	4'300	Ag-K	3'080	1'075	1'250	6'250	5'375	-2'005		
5	Industriestrasse	Kreisel Bern-/Zürichstrasse	Schlosslistrasse	VZ Gde 2016 / BHP	5'500	4'730	Ag-K	3'040	1'075	1'250	6'750	5'805	-1'965		
6	Bernstrasse	Kreisel Bern-/Zürichstrasse	Laubberg-/Waldeckweg (M'buchsee)	BVE Stao BE 132	11'453	9'850	Ag-K	2'520	375	323	11'828	10'173	-2'198		
7	Zürichstrasse	Kreisel Bern-/Zürichstrasse	Lochackerweg (Moosseedorf)	GVM 2012	13'800	11'868	Ag-K	2'320	215	250	14'050	12'083	-2'105		

Mehrverkehr auf dem bestehenden Strassennetz (kurz- bis mittelfristige Entwicklung)  
**Prüfung der Belastbarkeiten von Strassen aus Sicht Luftreinhaltung - Sensitivitätsanalyse +25% Mehrverkehr**  
 Massgebende Verkehrszahlen im Zeithorizont 2016

Nr.	Strassenbezeichnung	von	bis	Datenquelle	Ist-Zustand 2016		Vorbelastung der Luft	Belastbarkeiten <sup>1)</sup>		Mehrverkehr (+25%)		Betrieb (+15 Jahre)		Differenz (Mehr- - Belastb.)	
					DWV [Fz./d]	DTV [Fz./d]		DWV [Fz./d]	DTV [Fz./d]	DWV [Fz./d]	DTV [Fz./d]	DWV [Fz./d]	DTV [Fz./d]	DWV [Fz./d]	DTV [Fz./d]
1	Länggasse	Höhe Berner Fachhochschule HAFI (Länggasse 85, "Rüti")		VZ Gde 2016	6'200	5'332	Ag-R	3'930	338	625	6'825	5'870	-3'393		
2	Kreuzstrasse	Bernstrasse	Schützenstrasse	VZ Gde 2016	4'500	3'870	Ag-K	3'120	806	938	5'438	4'676	-2'314		
3	Bernstrasse	Wahlackerstr. / Molkerestr.	Schulhausstr. / Kreuzstr.	BVE / GVM	23'256	20'000	Ag-K	1'510	1'478	1'719	24'975	21'478	-32		
4	Schlosslistrasse	Industriestrasse	Eichenweg	VZ Gde 2016 / BHP	5'000	4'300	Ag-K	3'080	1'344	1'563	6'563	5'644	-1'736		
5	Industriestrasse	Kreisel Bern-/Zürichstrasse	Schlosslistrasse	VZ Gde 2016 / BHP	5'500	4'730	Ag-K	3'040	1'344	1'563	7'063	6'074	-1'696		
6	Bernstrasse	Kreisel Bern-/Zürichstrasse	Laubberg-/Waldeckweg (M'buchsee)	BVE Stao BE 132	11'453	9'850	Ag-K	2'520	469	403	11'922	10'253	-2'117		
7	Zürichstrasse	Kreisel Bern-/Zürichstrasse	Lochackerweg (Moosseedorf)	GVM 2012	13'800	11'868	Ag-K	2'320	269	313	14'113	12'137	-2'051		

1): Belastbarkeiten gemäss Arbeitshilfe zur Berechnung der Belastbarkeiten von Strassen aus Sicht der Luftreinhaltung, beco, Version November 2015.

Diese Werte wurden errechnet (siehe Kommentar unter "Grundlage")

Grundlage:  
 Die DWV- und DTV-Angaben wurden vom BHP Raumplan AG, Bern, nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt und errechnet. Grundlagen: siehe Angaben je Querschnitt in der Spalte "Datenquelle".  
 Die Angaben zum Mehrverkehr (DWV) basieren auf dem Mengengerüst zum Richtplan.  
 Der Perimeter mit den zu untersuchenden Strassenabschnitten wurde derart festgelegt, dass eine "ausreichende Verdünnung" des Einflusses des Mehrverkehrs sichergestellt ist.