
Regionalverband Burgdorf

Agglomerationsprogramm Burgdorf

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Teilregionaler Richtplan gemäss Art. 98 BauG



Lützelflüh, Januar 2008

Regionalverband Burgdorf
Emmestrasse 1
3432 Lützelflüh

034 461 80 28
www.regionalverband-burgdorf.ch

GENEHMIGUNGSEXEMPLAR

Impressum:

Projektleitung	Karen Wiedmer	Regionalverband Burgdorf
Externe Auftragnehmer (bis Freigabe Mitwirkung)	Andreas Wirth Kaja Keller Markus Stöcklin Ueli Weber Christine Gross Karen Wiedmer Sascha Brand Jörg Wetzler	Kontur Projektmanagement AG Kontur Projektmanagement AG Rudolf Keller & Partner Metron Bern AG Metron Bern AG adKura, Lützelflüh Grunder Ingenieure AG, Rüegsau georegio, Burgdorf
(ab Mitwirkung bis Genehmigung)		
Behördendelegation	Hans Grunder Karen Wiedmer Christian Guggisberg Hans Haslebacher Peter Rytz Walter Brodbeck Ueli Seewer Theo Rüeegger Andreas Scherrer Susanne Hofer Rolf Gygax Kurt Schütz Franz Haldimann Franz Huber Samuel Lüthi Ursula Stalder-Röthlisberger Jürg Burkhalter Lorenz Wacker Beatrice Stettler René Müller Esther Jost Peter Dubach Franz Friolet	Präsident Regionalverband Burgdorf Regionalverband Burgdorf Regionalverband Burgdorf Regionalverband Burgdorf Amt für Gemeinden und Raumordnung Oberingenieurkreis IV BVE RVK Emmental Regionalverkehr Mittelland (RM) Aefligen Aefligen Rüdtligen - Alchenflüh Burgdorf Ersigen Hasle b.B. Heimiswil Heimiswil Kirchberg Lützelflüh Lyssach Oberburg Rüegsau Rüti b.Lyssach
Projektgruppe	Karen Wiedmer Bettina Hamel Walter Brodbeck Peter Hänsenberger Heinz Stähli Thomas Balsiger Christian Berger Hannes Fankhauser Bruno Dällenbach Markus Moser Hanspeter Keller Stefan Flückiger Urs Lüthi Fritz Kobel Franz Friolet Eduard Müller	Regionalverband Burgdorf Amt für Gemeinden und Raumordnung Oberingenieurkreis IV Burgdorf Aefligen Ersigen Hasle b.B. Heimiswil Lützelflüh Lyssach Kirchberg Oberburg Rüdtligen-Alchenflüh Rüegsau Rüti b.Lyssach Sumiswald

Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste in Kürze	1
-------------------------------	---

TEIL A: ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. Einleitung	3
1.1. Ausgangslage Bund.....	3
1.2. Ausgangslage Kanton.....	4
1.3. Ausgangslage Agglomeration Burgdorf	4
2. Zielsetzung: Koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Burgdorf	7
2.1. Übergeordnete Zielsetzungen	7
2.2. Zielsetzungen in der Verkehrsentwicklung	8
2.3. Zielsetzungen in der Siedlungsentwicklung	8
3. Bisherige Entwicklung von Verkehr und Siedlung	10
3.1. Analyse Verkehr	10
3.2. Analyse Bevölkerung/ Siedlung	11
3.3. Schwachstellenanalyse Ist-Zustand.....	17
4. Zukünftiger Zustand ohne Agglomerationsprogramm	22
4.1. Bevölkerungsprojektionen	22
4.2. Durchschnittliches Wachstum gemäss kantonalem Richtplan	24
4.3. Fortschreibung der bisherigen Entwicklung	25
4.4. Fazit benötigte Bauzonen	25
4.5. Referenzszenario Verkehr	26
4.6. Schwachstellenanalyse Verkehr Zustand 2020	27
4.7. Schwachstellenanalyse Siedlung Zustand 2020.....	27
5. Zielszenario	28
6. Strategie	29
6.1. Verkehr	29
6.2. Siedlung.....	39
7. Der Weg zum Ziel: Massnahmen.....	44
7.1. Massnahmenübersicht.....	44
8. Trägerschaft	49
9. Beurteilung gemäss Grundanforderungen	51
10. Beurteilung gemäss Wirksamkeitskriterien	53
11. Weiteres Vorgehen.....	54

TEIL B: MASSNAHMENBLÄTTER

TEIL C: GENEHMIGUNGSVERMERKE

Abkürzungsverzeichnis

<i>AGR</i>	<i>Amt für Gemeinden und Raumordnung</i>
<i>AöV</i>	<i>Amt für öffentlichen Verkehr</i>
<i>AP V&S</i>	<i>Agglomerationsprogramm Teil Verkehr und Siedlung</i>
<i>BE-VP</i>	<i>Berner Verkehrspolitik</i>
<i>B + R</i>	<i>Bike + Ride</i>
<i>ESP</i>	<i>Entwicklungsschwerpunkt</i>
<i>GVS</i>	<i>Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Burgdorf</i>
<i>LV</i>	<i>Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr)</i>
<i>MIV</i>	<i>Motorisierter Individualverkehr</i>
<i>Modal Split</i>	<i>Anteil der Fahrten im öffentlichen Verkehr in % der gesamten Anzahl Fahrten (ÖV+MIV)</i>
<i>MP</i>	<i>Massnahmenpaket</i>
<i>OIK</i>	<i>Oberingenieurkreis</i>
<i>ÖV</i>	<i>öffentlicher Verkehr</i>
<i>P + R</i>	<i>Park + Ride</i>
<i>RVK</i>	<i>Regionale Verkehrskonferenz</i>
<i>SARZ</i>	<i>Strategie für Agglomerationen und Regionale Zusammenarbeit</i>
<i>ZMB</i>	<i>Zweckmässigkeitsbeurteilung</i>

Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1:</i>	<i>Projektorganisation Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, Burgdorf</i>	<i>S. 6</i>
<i>Abbildung 2:</i>	<i>Bauzonenreserven und Erschliessungsgüte ÖV</i>	<i>S. 16</i>
<i>Abbildung 3:</i>	<i>Schwachstellen Verkehr Ist-Zustand</i>	<i>S. 18</i>
<i>Abbildung 4:</i>	<i>Schwachstellen Veloverkehr gemäss kant. Velorichtplan</i>	<i>S. 19</i>
<i>Abbildung 5:</i>	<i>Schwachstellen Siedlung Ist-Zustand</i>	<i>S. 21</i>
<i>Abbildung 6:</i>	<i>Bevölkerungsentwicklung Kanton Bern</i>	<i>S. 22</i>
<i>Abbildung 7:</i>	<i>ZMB Karte 01, Strassenbelastung während Abendspitze, 2005</i>	<i>S. 31</i>
<i>Abbildung 8:</i>	<i>ZMB Karte 02, Übersicht Varianten für den motorisierten Individualverkehr</i>	<i>S. 34</i>
<i>Abbildung 9:</i>	<i>ZMB Karte 03, Bestvariante und Empfehlung Schlussbericht ZMB</i>	<i>S. 38</i>
<i>Abbildung 10:</i>	<i>Siedlungsstrukturelle Gliederung</i>	<i>S. 40</i>
<i>Abbildung 11:</i>	<i>Erschliessung mit öffentlichem Verkehr</i>	<i>S. 42</i>
<i>Abbildung 12:</i>	<i>Massnahmenpaket 1</i>	<i>S. 47</i>
<i>Abbildung 13:</i>	<i>Massnahmenpaket 2</i>	<i>S. 48</i>
<i>Abbildung 14:</i>	<i>ZMB Karte 03, Bestvariante und Empfehlung Schlussbericht ZMB</i>	<i>S. 49</i>
<i>Abbildung 15:</i>	<i>Trägerschaft Umsetzung</i>	<i>S. 50</i>

Das Wichtigste in Kürze

Warum ein Agglomerationsprogramm Verkehr & Siedlung?

2001 hat der Bund beschlossen, die Agglomerationen bei der Lösung ihrer Verkehrsprobleme zu unterstützen. Die Ausgestaltung dieser Unterstützung ist nach der Ablehnung der „Avanti-Abstimmung“ vom Februar 2004 noch offen. Klar ist jedoch, dass für Beiträge des Bundes ein Agglomerationsprogramm Teil Verkehr & Siedlung vorliegen muss. Der Kanton startete 2002 das Projekt „Agglomerationsstrategie Kanton Bern“. In allen 6 Agglomerationen des Kantons wurden unter der Federführung des Amtes für Gemeinden und Raumordnung Agglomerationsprogramme erarbeitet. Gegenüber dem Bund tritt der Kanton Bern als einziger Kanton als Trägerschaft für alle 6 Agglomerationsprojekte auf. In der Region Burgdorf wurde zwischen Mai 2003 und Januar 2005 das Agglomerationsprogramm V&S als Teilprojekt des Schwerpunktprogramms Region Burgdorf erarbeitet. Während das Schwerpunktprogramm den übergeordneten Rahmen im Sinne eines regionalen Entwicklungskonzeptes für die 41 Gemeinden der Region darstellt, konzentriert sich das Agglomerationsprogramm auf den Bereich Verkehr und Siedlung im Perimeter der 12 Agglomerationsgemeinden. Träger und Partner gegenüber dem Bund ist der Kanton Bern; auf regionaler Stufe betrachtet sich der Regionalverband Burgdorf als regionaler Träger für die Umsetzung des Agglomerationsprojekts in der Region Burgdorf. Per 1.1.2008 geht die Trägerschaft an die Region Emmental über (als Folge der Strukturreform Emmental).

Welche Ziele sollen erreicht werden?

Die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems in der Agglomeration Burgdorf soll langfristig sichergestellt werden. Dabei soll die Effizienz des gesamten Verkehrssystems in der Agglomeration gesteigert werden und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Gesellschaft und die Umwelt reduziert werden. Die Siedlungsentwicklung soll weitgehend auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im öffentlichen Verkehr, abgestimmt werden. Die Gesamtverkehrsstudie Burgdorf-Emmental vom 10.3.2004 diente im ersten Schritt der Erarbeitung als Grundlage für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms. Der im Massnahmenpaket favorisierte Schlossbergtunnel war umstritten. Dies wirkte sich in verschiedenen politischen Vorstössen aus. Die GrossrätInnen aus dem Raum Burgdorf-Emmental forderten eine Sistierung des umsetzungsreifen Projekts für die Ortsdurchfahrt Burgdorf, um Präjudizien für eine Umfahrung zu vermeiden und weitere gesamtverkehrliche Abklärungen durchführen zu können. Im gleichen Zeitraum wies die „Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums“ einer besseren Erschliessung des Emmentals grosse Bedeutung zu. Schliesslich überweis der Grosse Rat die Motion Grunder/Sutter, die eine Trassensicherung für eine Zufahrtsstrasse ins Emmental verlangte. In dieser Situation beschloss der Regierungsrat die Durchführung einer verkehrsträgerübergreifenden Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB). Damit wollte er Entscheidungsgrundlagen aufarbeiten, die es erlauben, eine sachlich begründete Variantenwahl zu treffen (vgl. Kurzfassung der ZMB ab Seite 31).

Wie war das Vorgehen?

Aufgrund einer Analyse in den Bereichen Verkehr und Siedlung wurde eine Schwachstellenanalyse erstellt. Um eine optimierte Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu erreichen, waren des weiteren ungefähre Vorstellungen von möglichen und wahrscheinlichen Entwicklungstendenzen in der Agglomeration Burgdorf notwendig. Dazu wurde die zukünftige Bevölkerungsentwicklung und der Baulandbedarf ohne Agglomerationsprogramm abgeschätzt. Die Schwachstellenanalyse 2020 bildete eine weitere Basis für die Massnahmen. Mit dem Zielszenario wird die angestrebte Entwicklung, welche mit den Massnahmen (vgl. Teil B) erreicht werden soll, definiert.

Mit welcher Strategie sollen die Ziele erreicht werden?

Kernstück des Agglomerationsprogramms ist die Strategie, mit welcher das angestrebte Zielszenario erreicht werden soll. Um eine Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu erreichen, soll das Wachstum auf die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiete gelenkt werden. Die siedlungsstrukturelle Gliederung der Agglomeration (Einteilung aufgrund der Erschliessungsqualität, der Dichte der Bevölkerung und der Arbeitsplätze sowie dem baulichen Zusammenhang mit der Kernstadt) dient als Grundlage für Vorgaben im Agglomerationsprogramm bezüglich ÖV-Erschliessung bei Neueinzonungen für Wohnen und Arbeiten. In sehr gut ÖV-erschlossenen Gebieten soll eine Verdichtung geprüft werden. Gleichzeitig wird der Prozess der Entscheidungsfindung in der Agglomeration definiert. Dabei steht die Eigenverantwortung der Gemeinden sowie ihr Wille zur Koordination der Ortsplanungen im Zentrum.

Welche Trägerschaft soll die Massnahmen umsetzen?

Als Trägerschaft des Agglomerationsprogramms wird der Regionalverband Burgdorf vorgeschlagen, in dem alle Gemeinden vertreten sind. Diese Trägerschaft gewährleistet die technische, rechtliche, finanzielle und politische Umsetzung der Massnahmen. Künftig, ab 1.1.2008, wird die Agglomeration Burgdorf Teil der neu gegründeten Region Emmental sein, in welcher der Regionalverband Burgdorf mit den Regionen Oberes Emmental und Trachselwald aufgeht (vgl. S. 1).

Wie soll die Verbindlichkeit gewährleistet werden?

Der Regionalverband Burgdorf geht betreffend der Verbindlichkeit davon aus, dass es sich beim AP um einen Teilregionalen Richtplan gemäss Art. 98 Baugesetz handelt. Der Teil B wird als behördenverbindlich und verwaltungsanweisend betrachtet. Da es sich mit dem Perimeter der zwölf Gemeinden um eine Teilmenge der Region Burgdorf handelt, wird auf das gleichzeitig erarbeitete Schwerpunktprogramm der Region (SPP) verwiesen. Der Regionalverband betrachtet das AP Verkehr und Siedlung als Teil des SPPs (teilreg. Richtplan). Offene Punkte sind im Gespräch mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) aufgetaucht, die alle AP's betreffen, wie die Verbindlichkeit des Perimeters* sowie das Vorgehen in der Übergangsphase bis zur Einführung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK). Hier erwartet die Region eine Klärung zwischen Bund und Kanton zuhanden der regionalen Trägerschaften.*) Perimeter Agglomeration Burgdorf nach BFS: Burgdorf, Aeffligen, Kirchberg, Lyssach, Oberburg und Rütligen-Alchenflüh

1. Einleitung

Herausforderungen in den Agglomerationen

In vielen Agglomerationen der Schweiz werden ähnliche Entwicklungen beobachtet: Die Siedlung wächst in die Fläche, die Agglomerationsränder verschieben sich immer weiter nach aussen. Diese Entwicklung führt zu einer Abnahme der Dichte und der Durchmischung in den Siedlungsgebieten. Damit einher geht häufig eine Abnahme des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen (Verschlechterung des sog. Modal Splits), während das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs zunimmt. Die Folgen sind bekannt: überlastete Verkehrsinfrastrukturen auf den Zufahrtsachsen und in den Agglomerationszentren, mit all ihren negativen Nebenerscheinungen wie Lärm, Stau, Blockierung des öffentlichen Verkehrs, erhöhte Konzentrationen der Luftschadstoffmissionen um nur einige zu nennen. Hinzu kommt die schwierige öffentliche Finanzlage.

Gleichzeitig gehen von den Agglomerationen wichtige politische, wirtschaftliche, kulturelle und gesellschaftliche Impulse aus. Um deren Leistungsfähigkeit und Erreichbarkeit zu erhalten, eine weitere Entwicklung zu ermöglichen und gleichzeitig die natürlichen Ressourcen zu schonen, ist die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung absolut zwingend, und zwar sowohl innerhalb des Agglomerationsperimeters als auch im Zusammenspiel mit dem umgebenden Raum. Die Agglomerationsgemeinden können viele Herausforderungen nicht mehr alleine lösen. Sie sind gefordert, die Problemlösung durch eine gemeinsame Verkehrs- und Siedlungsstrategie in der Agglomeration gemeinsam anzugehen, ungeachtet kommunaler Grenzen. Eine gemeindeübergreifende Zusammenarbeit und neue Formen der Kooperation sind unabdingbar.

1.1. Ausgangslage Bund

Bund

2001 fällt der Startschuss zu einer aktiveren Agglomerationspolitik des Bundes. Der Bund hat erkannt, dass die Agglomerationen verstärkte Unterstützung brauchen. Insbesondere verspricht er, sich bei der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs stärker zu engagieren, und die Lösung der Verkehrsprobleme nicht den Agglomerationen alleine zu überlassen.

Der Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative hätte die verfassungsmässige Grundlage für Beiträge an den Agglomerationsverkehr bereitgestellt. Nach Ablehnung der Vorlage durch das Volk im Februar 2004 ist offen, wie der Bund diese Unterstützung ausgestalten will. Allerdings wurde sowohl vor als auch nach der Avanti-Abstimmung der Unterstützungsbedarf der Agglomerationen politisch kaum bestritten. Entsprechend ist das UVEK gefordert, im Sinne einer ‚dopo Avanti‘-Politik Vorschläge zum weiteren Vorgehen in die politische Diskussion zu bringen. Es dürfte noch einige Zeit unsicher sein, ob, in welcher Form und Höhe und ab wann Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr gesprochen werden.

Klar ist allerdings, dass Bundesbeiträge für den Agglomerationsverkehr nur gesprochen werden, wenn eine Agglomeration ein sog. Agglomerationsprogramm Siedlung & Verkehr vorlegen kann. Im Anwendungshandbuch „Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien“ vom Juni 2004 hat der Bund seine Anforderungen und das verlangte Verfahren konkretisiert und die Prüfkrite-

rien definiert. Insbesondere sollen die Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung „eine integrale Planung von Verkehr (Strasse und Schiene) und Siedlungsentwicklung umfassen. Dabei sind entsprechend der Nachhaltigkeit die ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Dimension zu berücksichtigen und zu verbessern.“¹

1.2. Ausgangslage Kanton

Kanton

Der Kanton Bern hat die Impulse des Bundes zur Agglomerationsentwicklung aufgenommen. Anfang 2002 startet er das Projekt „Agglomerationsstrategie Kanton Bern“, mit dem Ziel, die Stärken und Entwicklungspotenziale der urbanen Regionen im Kanton Bern durch geeignete Instrumente, Massnahmen und Zusammenarbeitsformen zu fördern und zu unterstützen.

2004 wird die kantonale Agglomerationsstrategie zur „Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ)“ lanciert, dies weil erkannt wird, dass auch Agglomerationen keine isolierten Räume sind, sondern nur in Abstimmung mit dem ländlichen Raum entwickelt werden können.

SARZ befasst sich neben den Vorschlägen für die langfristige Neuorganisation bei der Siedlungs- und Verkehrsplanung (Planungsinstrumente, Perimeter, Zusammenarbeitsstrukturen) – auf die hier nicht weiter eingegangen wird² – v.a. auch mit der Koordination der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme, Teil Siedlung & Verkehr, für die in der Zwischenzeit seitens des Bundes die Anforderungen klarer auf dem Tisch liegen. So wird, nach Erscheinen des Anwendungshandbuches des Bundes, den Agglomerationen der Auftrag erteilt, ihre Arbeiten 2004 auf den Teil Siedlung & Verkehr zu fokussieren und nach den Vorgaben des Bundes konkrete Vorstellung zur Lösung der Verkehrsprobleme, zur Abstimmung der Verkehrs- und der Siedlungsplanung sowie zu den Zeit- und Finanzierungsrahmen zu entwickeln.

1.3. Ausgangslage Agglomeration Burgdorf

Perimeter

Die Agglomeration Burgdorf umfasst gemäss Absprache mit dem Kanton die Gemeinden Aefligen, Burgdorf, Ersigen, Hasle b.B., Heimiswil, Kirchberg, Lützelflüh, Lyssach, Oberburg, Rüdtiligen-Alchenflüh, Rüegsau und Rüti b. Lyssach. Der Perimeter ist damit grösser als derjenige gemäss statistischer Raumgliederung³.

Vorarbeiten

In einer ersten Phase (Mai 2003 bis Mai 2004) wurde unter der Federführung der vom Regionalverband eingesetzten Spurgruppe die strategische Zielsetzung des Agglomerationsprogramms erarbeitet. Im Rahmen dieser Arbeiten wurde insbesondere Handlungsbedarf in den Bereichen „Raum-/Siedlungsentwicklung“ und „Verkehr“ lokalisiert. Ebenfalls als vordringlich angesehen wurden eine minimale Institutionalisierung der kommunalen Zusammenarbeit sowie eine Verbesserung der Kommunikation nach innen und nach aussen.

*Gesamtverkehrsstudie
Region Burgdorf / Emmental...*

Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) hat in Zusammenarbeit mit den beteiligten Gemeinden und Regionen im Rahmen der Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental⁴ die bisherige Verkehrsentwicklung

¹ ARE, Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Anwendungshandbuch“, Bern, Juni 2004; S. 6

² vgl. AGR, Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ), Bericht des Regierungsrates an den Grosse Rat – Entwurf zur Vernehmlassung vom 15. September 2004.

³ Perimeter Agglomeration Burgdorf nach BfS: Burgdorf, Aefligen, Kirchberg, Lyssach, Oberburg und Rüdtiligen-Alchenflüh

⁴ Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure Muttenz, 10.03.2004

analysiert, Probleme und Potentiale aufgedeckt und Lösungen erarbeitet. Diese Arbeiten dienen als Grundlage zum vorliegenden Agglomerationsprogramm.

... und Zweckmässigkeitsbeurteilung des BVE

Nach der Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm und der Überweisung der Motion Grunder/Sutter beschloss der Regierungsrat die Durchführung einer verkehrsträgerübergreifenden Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB). Unter Hochdruck arbeiteten unter der Federführung der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin Barbara Egger-Jenzer Verkehrsspezialisten des Langsamverkehrs (LV), des öffentlichen Verkehrs (öV) und des motorisierten Individualverkehrs (mIV). Die Resultate liegen seit Mitte 2007 vor, eine breit angelegte Mitwirkung fand vom 7.7.07 bis 7.9.07 statt. Der Massnahmenteil des Agglomerationsprogramms wurde explizit aufgrund der Resultate der ZMB im Juli 07 komplett überarbeitet. Das Ergebnis der ZMB ist ab Seite 31 dargestellt.

Schwerpunktprogramm Region Burgdorf ...

Im Laufe der Strategiediskussion hat sich gezeigt, dass das Agglomerationsprogramm, Teil Verkehr und Siedlung (AP V+S), in Anbetracht der vielen Schnittstellen sinnvollerweise als Teilprojekt in das gleichzeitig geplante Schwerpunktprogramm (SPP) der Region Burgdorf integriert wird. Die Verbindung bzw. Abgrenzung der beiden Programme soll folgendermassen geschehen:

Das **Schwerpunktprogramm Region Burgdorf (SPP)** soll den übergeordneten Rahmen darstellen und im Sinne eines regionalen Entwicklungskonzepts für die 41 Regionsgemeinden bis Ende 2004 erarbeitet werden. Es wird als flexibles Führungs- und Kommunikationsinstrument konzipiert, das über die klassischen raumplanerischen Themen hinaus geht.

... und Agglomerationsprogramm Burgdorf, Teil Verkehr und Siedlung

Das **Agglomerationsprogramm Burgdorf (AP V+S)** konzentriert sich gemäss den Vorgaben des Bundes sowie der Kantons ausschliesslich auf den Bereich Verkehr und Siedlung. Das Agglomerationsprogramm, Teil V+S, stellt ein Teilprojekt des Schwerpunktprogramms dar und wirkt auf eine optimale Abstimmung der Siedlungsentwicklung und der Verkehrsinfrastruktur in den 12 Agglomerationsgemeinden hin. Der vorliegende Bericht umfasst die Arbeitsergebnisse dieses Projektes.

Behördenverbindlich und verwaltungsanweisend ist der Teil B: Massnahmenblätter.

Projektorganisation AP V+S

Das vorliegende Agglomerationsprogramm Burgdorf, Teil Verkehr und Siedlung, wurde unter der Federführung des Regionalverbandes Burgdorf erarbeitet. Um das Agglomerationsprogramm und das Schwerpunktprogramm bestmöglich zu koordinieren, wurde eine **grösstenteils gemeinsame Projektorganisation** gebildet. Die Behördendelegation trägt für beide Programme die politische Verantwortung, eine Kerngruppe unter Führung der Projektleitung ist für die fachliche Erarbeitung zuständig und über zwei separate Projektgruppen erfolgt der Informationsaustausch und die Koordination mit den betreffenden Gemeindebehörden/-verwaltungen. Auf der folgenden Seite ist lediglich die Teilorganisation für das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung aufgeführt.

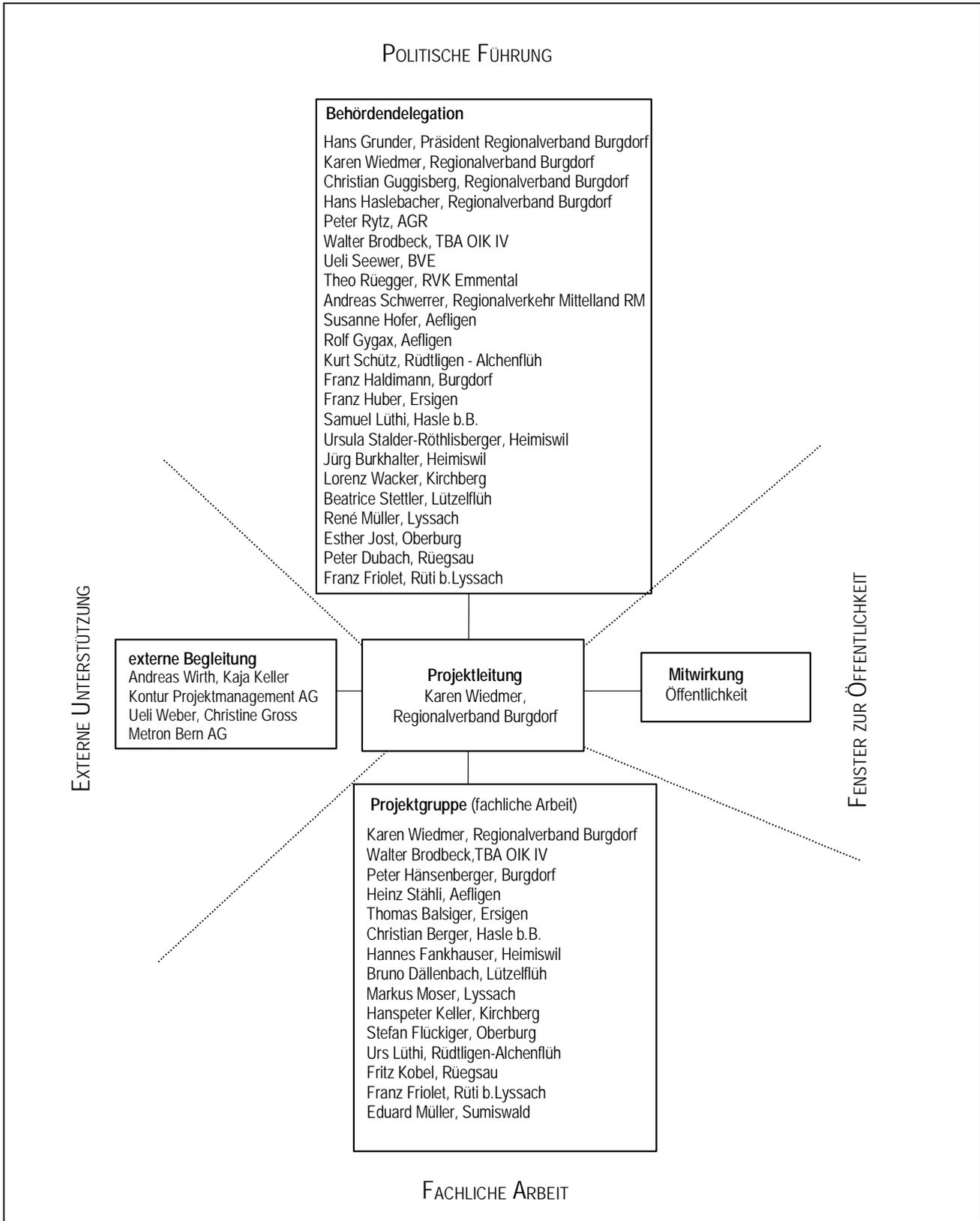


Abbildung 1: Projektorganisation Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, Burgdorf

2. Zielsetzung: Koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Burgdorf

2.1. Übergeordnete Zielsetzungen

Ziele der kantonalen Verkehrspolitik...

Der Kanton Bern definiert seine verkehrspolitischen Prioritäten in der Bernischen Verkehrspolitik BE-VP 2000 und im Kantonalen Richtplan von 2002. Dabei stützt sich der Regierungsrat auf die Aufträge in der Bundes- und Kantonsverfassung.

Für eine nachhaltige Raumentwicklung kommt der Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur besondere Bedeutung zu. Im Hauptziel B des Kantonalen Richtplans „Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen“ heisst es:

... im kant. Richtplan:

Verkehr und Siedlung im Sinne der Nachhaltigkeit entwickeln;

„[...] Für seine weitere Entwicklung verfolgt der Kanton eine Verkehrs- und Siedlungspolitik, die langfristig die natürlichen Ressourcen schont, Mensch und Umwelt vor negativen Auswirkungen schützt, die Mobilitätsgrundbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft befriedigt und die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs und die Kostenwahrheit erhöht.

Entwicklung in Zentren und entlang der Entwicklungachsen;

Die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten ist prioritär in den zentralen Lagen und gut erschlossenen Gebieten zu fördern sowie an Standorten, in denen eine kostengünstige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann. [...]

Das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort;

Ein kostengünstiges, effizientes und gut funktionierendes Verkehrssystem mit möglichst geringen Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt ist sowohl volkswirtschaftlich wie für die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Kanton Bern von übergeordnetem Interesse. [...]“⁵

Die durch den Verkehr verursachten Kosten minimieren.

Speziell für den Agglomerationsverkehr werden im Richtplan weiter folgende Zielsetzungen formuliert⁶:

B13 Der Kanton schafft in Zusammenarbeit mit dem Bund die [...] Voraussetzungen, um die Bundesbeteiligung an Projekten für den Ausbau des Agglomerationsverkehrs zu ermöglichen. Er [...] erarbeitet verkehrsträgerübergreifende Mobilitätskonzepte für den Agglomerationsverkehr.

B14 Ziel der Mobilitätskonzepte ist die Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems in den Agglomerationen. Sie berücksichtigen die Einbindung des Agglomerationsverkehrs in das regionale, kantonale und nationale Verkehrssystem; sie fördern die für den Agglomerationsraum am besten geeigneten Verkehrsmittel (platz- und energiesparend, emissionsarm, schnell auf kurzen Wegen etc.) und schaffen für sie optimale Voraussetzungen.

⁵ Kantonaler Richtplan 2002, Kapitel Hauptziele, S.2

⁶ Kantonaler Richtplan 2002, Kapitel Strategien, S. 8

2.2. Zielsetzungen in der Verkehrsentwicklung

Ziele Verkehr

Die heutigen und die künftigen Verkehrsprobleme in der Agglomeration Burgdorf sollen beseitigt, resp. auf ein vernünftiges Niveau reduziert werden. Hierbei soll die Effizienz des gesamten Verkehrssystems in der Agglomeration gesteigert und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Gesellschaft und die Umwelt reduziert werden.

Daraus ergeben sich für die Agglomeration Burgdorf die folgenden Ziele:

Gewährleisten der Mobilität

Schonen der Lebensgrundlagen

Sicherheit

Lebensqualität

tragbare Kosten

- Schonen der Lebensgrundlagen Boden, Luft, Wasser. Sorgfältiger Umgang mit den nicht erneuerbaren Rohstoffen und Energien (Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs)
- Gewährleisten einer notwendigen und sinnvollen Mobilität für Bevölkerung und Gewerbe unter Berücksichtigung der Kriterien der Nachhaltigkeit. Stabilisierung der Gesamtverkehrsmenge und Reduktion des Anteils an MIV
- Gewährleisten der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer/innen und Schutz von Leben und Gesundheit
- Gewährleisten von Lebensqualität, Wohnlichkeit und Schutz des Ortsbildes. Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Gesellschaft und Umwelt
- Erreichen von tragbaren Kosten für Massnahmen im Verkehrsbereich (Effizientes Verkehrssystem, mit entsprechend gelenkter Siedlungsentwicklung und darauf abgestimmter Etappierung)

2.3. Zielsetzungen in der Siedlungsentwicklung

Ziele Siedlung

Die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastrukturplanung sind aufeinander abzustimmen, um flächen- und verkehrseffiziente Siedlungsstrukturen zu erhalten.

Für die Agglomeration Burgdorf ergeben sich daraus folgende Ziele:

Abstimmung V+S

Lenken der Siedlungsentwicklung

Siedlungsentwicklung nach Innen

Wirtschaftskraft

- Abstimmen von Verkehr und Siedlung: Beim Festlegen der Entwicklungsstandorte Wohnen und Arbeiten ist das bestehende Verkehrsnetz zu berücksichtigen.
- Lenkung der Siedlungsentwicklung auf geeignete Standorte: Die Wohnentwicklung ist an den Haltestellen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel sowie in guter Erreichbarkeit zu den Arbeitsplatzgebieten, Versorgungseinrichtungen und Naherholungsgebieten konzentriert. Dazu ist eine Koordination der Orts- und Verkehrsplanungen der Agglomerationsgemeinden sowie eine wirksame Zusammenarbeit zwischen der Agglomeration, der Region und den kantonalen Ämtern unabdingbar.
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen: Wo möglich und sinnvoll wird die Umnutzung von Brachen sowie eine verdichteten Bauweise und die Schliessung von Baulücken gefördert.
- Steigerung der Wirtschaftskraft: Die Agglomeration weist eine höhere Wirtschaftskraft auf. Die Arbeitsplatzentwicklung in der Agglomeration Burgdorf ist positiv. Bei der Ansiedlung von neuen Betrieben wird die Standortqualität des öffentlichen Verkehrs und der Autobahn genutzt. Dabei wird nach den notwendigen Standortanforderungen der Betriebe un-

Bevölkerungswachstum

- terschieden (mIV-gebundene Nutzungen in Autobahnnähe ohne Ortsdurchfahrten, arbeitsplatzintensive Nutzungen mit ÖV-Anschluss etc.).
- Schaffung der Voraussetzungen für ein Bevölkerungswachstum: Durch eine aktive Förderung der Wohnstandortattraktivität in der Agglomeration (z.B. durch Erhaltung oder Schaffung eines guten Wohnumfeldes und eines guten Angebotes in den Bereichen Bildung, Kultur, Sport und Freizeit etc.) und durch ein offizielles Bekenntnis für die Ein- und Zuwanderung mit unterstützenden Massnahmen werden die Voraussetzungen für ein Bevölkerungswachstum geschaffen.

3. Bisherige Entwicklung von Verkehr und Siedlung

3.1. Analyse Verkehr

*Verkehrsentwicklung in
der Agglomeration
Burgdorf*

Im Rahmen der Schweizerischen Strassenverkehrszählungen (SSVZ) wird der Strassenverkehr alle 5 Jahre an mehreren Zähltagen erfasst. Im Emmental liegen 4 Zählstellen. Bei allen Zählstellen hat sich der Verkehr zwischen 1970 – 2000 gut verdoppelt bis verdreifacht. Die Verkehrsdaten sind jedoch teilweise älteren Datums, da im Rahmen der Gesamtverkehrsstudie (GVS) erhoben und analysiert. **Während den Arbeiten an der ZMB wurde eine aktuelle Verkehrserhebung durchgeführt, die Resultate sind auf S. 31 abgebildet und dienen zur Ergänzung der nachfolgenden Analysen.**

*Analyse Motorfahrzeug-
verkehr*

Der Ist-Zustand ist im Rahmen GVS detailliert erhoben und analysiert worden. Er kann folgendermassen zusammengefasst werden:

- Auf der ganzen Hauptachse zwischen Kreisel Autobahnausfahrt und Hasle b.B. treten Belastungen zwischen 12'000 – 15'000 Motorfahrzeuge pro Tag auf (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr DTV).
- Die durchschnittliche Werktagsspitzenstunde 17 – 18 Uhr macht rund 9 – 10% des DTV aus (Belastungen zwischen 1'200 – 1'400 Motorfahrzeuge pro Stunde). Sie ist massgebend (grösste Verkehrsbelastung).
- An Werktagen ist der Lastwagen-Anteil auf der Kantonsstrasse auf der ganzen Strecke mit 9% bis 12% relativ hoch.
- Auf der rund 12 km langen Strecke vom Kreisel Autobahnausfahrt bis Hasle b.B. (Abzweigung Riefershäusern) ergibt sich im Tagesdurchschnitt eine mittlere Geschwindigkeit von 42 km/h bzw. eine Reisezeit von 17 Min. Die maximale Reisezeit in der Spitzenstunde lag bei 24 Min.
- Eine Berechnung der RM der Schliesszeiten der Schrankenanlagen für den neuen Fahrplan (ab 12.12.2004) ergab folgende Schliesszeiten: Buchmatt 3,5 Std./Tag, Spital 4 Std./Tag, Hasle 3 Std./Tag.
- Auf der Hauptstrasse Nr. 23 von der Autobahnausfahrt Kirchberg-Alchenflüh bis Hasle ereignen sich im Jahr durchschnittlich 100 Unfälle (ca. 1 Verletzter pro Woche, ca. 1 Toter pro Jahr, ca. 1 Mio Sachschaden pro Jahr).
- Die Analyse ist bezüglich Umfahrung Kirchberg nicht vollständig. Diverse Gemeinden haben kürzlich ihre Ortsplanung abgeschlossen oder sind in der Bearbeitung (Kirchberg, Burgdorf, Lyssach, Ersigen).

*Analyse öffentlicher
Verkehr*

- Das heutige Bahnangebot besteht (zusätzlich zur nationalen Bahnachse Bern – Burgdorf – Olten) aus den Bahnlinien Burgdorf – Solothurn, Burgdorf – Thun, Burgdorf – Langnau und Affoltern-Weier.
- Der Fahrplanwechsel vom 12.12.2004 hat zum Teil grosse Verbesserungen gebracht, insbesondere bei der S-Bahn. Im betrachteten Korridor ergeben sich zum Beispiel zwischen Burgdorf und Hasle-Rüegsau neu drei Fahrgelegenheiten pro Stunde. Die Nachfrage auf der Bahn ist auf dem stärksten Querschnitt (Burgdorf an/ab Richtung Hasle-Rüegsau) mit 4'200 Personen/Tag beträchtlich.
- Die Buslinien der Stadt Burgdorf und Umgebung sind seit dem Jahre 2000 zu einem Gesamtkonzept (dr BUS) zusammengefasst, welches sich bewährt hat und laufend ausgebaut wird.

Analyse Veloverkehr

- Die Stadt Burgdorf besitzt ein Radwegnetz, welches teilweise realisiert ist.
- Entlang der regionalen Hauptpendlerströme (z.B. Hasle b.B. – Oberburg – Burgdorf) und abseits der Hauptverkehrsachsen stehen teilweise Radverkehrsverbindungen zur Verfügung, wobei nicht alle diese Wege allwettertauglich sind.
- Mit einer umfassenden Langsamverkehrszählung wurden die heutigen Frequenzen (getrennt nach Velo / Mofa+Roller / Fussgänger) an drei ausgewählten Korridoren erhoben. Insgesamt wurde folgende Anzahl Personen erfasst (wobei der Veloanteil rund die Hälfte bis $\frac{2}{3}$ ausmacht):
- Korridor Kirchberg – Burgdorf: 1'091 Personen/Tag
- Korridor Burgdorf – Oberburg: 2'516 Personen/Tag
- Korridor Oberburg – Hasle-Rüegsau: 924 Personen/Tag

Die Schwächen im Veloverkehr (v.a. Alltagsverkehr) und der Handlungsbedarf ist in einer separaten Karte (siehe Schwachstellen Verkehr) dargestellt (Auszug aus dem „kantonalen Richtplan Veloverkehr“).

Heutiger Modal Split

Aufgrund der Analyse der verschiedenen Verkehrsmittel berechnet sich der heutige Modal Split (Anteil Langsamverkehr/öffentlicher Verkehr /Motorisierter Individualverkehr) folgendermassen:

- Korridor Kirchberg – Burgdorf: 3% / 24% / 73%
- Korridor Burgdorf – Oberburg: 10% / 18% / 72%
- Korridor Oberburg – Hasle b.B.: 4% / 19% / 77%

Reisegeschwindigkeit MiV / ÖV

Die mittlere Reisegeschwindigkeit des Motorfahrzeugverkehrs (42 km/h), der Bahn (48 km/h) sowie der Busse (33 km/h) liegen in einer vergleichbaren Grössenordnung, wobei beim ÖV die Anmarsch- und Wartezeit nicht enthalten ist.

Verträglichkeit

Eine generelle Beurteilung der Verträglichkeit zwischen Verkehr und Siedlung zeigt, dass mit der vorhandenen Verkehrsbelastung von 12'000 – 15'000 Motorfahrzeugen pro Tag (DTV) die Grenzen der Belastbarkeit (Lärm, Trennwirkung, Zweiradverkehr, ÖV) deutlich überschritten sind.

3.2. Analyse Bevölkerung/ Siedlung

Bevölkerungsentwicklung seit 1990

Gemäss Volkszählungen hat sich die Bevölkerung der Agglomeration Burgdorf zwischen 1990 und 2000 wie folgt entwickelt:

<i>Gemeinde</i>	<i>Bevölkerung 1990 absolut</i>	<i>Bevölkerung 2000 absolut</i>	<i>Bev.-Entwickl. 1990-2000 absolut</i>	<i>Bev.-Entwickl. 1990-2000 in %</i>
Burgdorf	15'373	14'714	-659	-4.3%
Kirchberg	4'760	5'244	484	10.2%
Lützelflüh	3'826	3'957	131	3.4%
Hasle	2'871	2'948	77	2.7%
Rüegsau	2'746	2'935	189	6.9%
Oberburg	2'918	2'740	-178	-6.1%
Rüdtligen-Al. *)	2'146	2'094	-52	-2.4%
Heimiswil	1'660	1'543	-117	-7.0%
Ersigen	1'378	1'483	105	7.6%
Lyssach	1'333	1'391	58	4.4%
Aefligen	1'020	1'014	-6	-0.6%
Rüti b. L.	137	156	19	13.9%
<i>Total Agglo</i>	<i>40'168</i>	<i>40'219</i>	<i>32</i>	<i>0.1%</i>

Datenquelle: BFS – ständige Wohnbevölkerung ESPOP 1990, 2000

*) Bevölkerungsentwicklung durch Grossbaustelle Bahn 2000 stark beeinflusst, inzwischen hat sich aber die Situation erholt.

Entwicklung seit 1980

Werden die 20 Jahre zwischen 1980 und 2000 in Betracht gezogen, zeigt sich, dass die Wohnbevölkerung der Agglomeration Burgdorf von 1980 bis 1990 zugenommen hat, zwischen 1990 und 2000 aber konstant geblieben ist:

1980	1990		
38'364 Einwohner	40'168 Einwohner	Veränderung	1'804 oder +4.7%
1990	2000		
40'168 Einwohner	40'219 Einwohner	Veränderung	51 oder +0.1%
1980	2000		
38'364 Einwohner	40'219 Einwohner	Veränderung	1'855 oder +4.8%

Bevölkerungsentwicklung 1980-1990 und 1990-2000

Die Bevölkerungsentwicklung fand in den Gemeinden unterschiedlich statt. Vergleichsweise stark wachsende Gemeinden waren beispielsweise:

1980-1990	Aefligen	21%	(alle Zahlen gerundet)
	Kirchberg	20%	
	Lyssach	20%	
	Rüdtligen-Alchenflüh	10%	
	Hasle b. B.	7%	
	Rüegsau	5%	
1990-2000	Rüti b. L.	14%	
	Kirchberg	10%	
	Ersigen	8%	
	Rüegsau	7%	

Gemeinden mit vergleichsweise starker Bevölkerungsabnahme waren beispielsweise:

1980-1990	Rüti b. Lyssach	-6%
1990-2000	Burgdorf	-4%
	Heimiswil	-7%
	Oberburg	-6%

Das grösste Wachstum in den vergangenen 20 Jahren weist der Raum um Kirchberg aus. Der Raum Burgdorf - Oberburg mit Zentrumsfunktionen dagegen hat sogar Einwohner verloren.

Entwicklung der Beschäftigtenzahl nach Gemeinden

Die Zahl der Beschäftigten⁷ (Teil- und Vollzeitbeschäftigte) hat sich in der Agglomeration Burgdorf zwischen 1990 und 2000 wie folgt verändert:

Gemeinde	Beschäftigte* 1990/91 absolut	Beschäftigte* 2000/01 absolut	Entwicklung Beschäftigte* 1990/91-2000/01 absolut	Entwicklung Beschäftigte* 1990/91-2000/01 in %
Burgdorf	11 126	11 313	187	1.7
Kirchberg	2 105	2 407	302	14.4
Lützelflüh	1 809	1 477	-332	-18.4
Hasle b.B.	1 340	1 032	-308	-23.0
Rüegsau	1 202	1 182	-20	-1.7
Oberburg	1 273	1 173	-100	-7.9
Rüdtligen-Al.				
Heimiswil	687	515	-172	-25.0
Ersigen	517	479	-38	-7.4
Lyssach	775	1 130	255	45.8
Aefligen	354	273	-81	-22.9
Rütib.L.	38	33	-5	-13.2
TotalAggb	21 826	21 333	-493	-2.3

* alle Sektoren

Datenquelle: Gemeindedaten AGR/ BFS, landwirtschaftliche Betriebszählungen 1990, 1996, 2000, Betriebszählungen 1991, 1996, 2001

Gesamthaft ist die Zahl der Beschäftigten in der Agglomeration Burgdorf leicht gesunken. Auffallend ist das starke Wachstum in der Gemeinde Lyssach. Es darf

⁷ Unter „Beschäftigten“ wird die Anzahl Personen verstanden, die im Perimeter der Agglomeration arbeiten, unabhängig von ihrem Wohnort.

vermutet werden, dass dieses Wachstum vor allem dank dem ESP Lyssach/Rüdtligen-Alchenflüh erfolgen konnte. Für die Gemeinde Rüdtligen-Alchenflüh liegen aufgrund eines statistischen Fehlers beim Bund zur Zeit keine aktuellen Daten vor. Es kann jedoch von einem Zuwachs bei den Beschäftigten ausgegangen werden.

Bauzonenreserven

Baulandreserven Wohnen

Gemäss Erhebung des Amtes für Gemeinden und Raumordnung bestehen in der Agglomeration Burgdorf rund 45 ha Reserven Wohnbauland (Stand Sommer 2004). Auf dieser Fläche können rund 1840 Wohneinheiten neu erstellt werden. Wie die nachstehende Tabelle sowie die folgende Karte „Bauzonenreserven“ zeigen, befinden sich die grössten Baulandflächen für Wohnen in den Gemeinden Burgdorf und Kirchberg. Zu beachten gilt die Tatsache, dass diverse Gemeinden kürzlich ihre Ortsplanung revidiert haben oder zur Zeit bearbeiten (gilt u.a. für Kirchberg, Burgdorf, Lyssach, Ersigen).

Erschliessungsgüte ÖV

Die folgende Karte zeigt nebst der Lage der Bauzonenreserven die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

Für die kantonale Vorprüfung hat die Region Burgdorf einen Entwurf der Erschliessungsgüte basierend auf der Kantonalen Angebotsverordnung (AGV) für den öffentlichen Verkehr eingereicht, da die bislang oft von Verkehrsplanern verwendete VSS Norm SN 640290 nicht befriedigte, was auch in der Mitwirkung deutlich zum Ausdruck kam. Der Kanton hat den Handlungsbedarf erkannt und den kantonalen Richtplan im Rahmen der Richtplanrevision ,06 diesbezüglich angepasst. Massgebend ist das Massnahmenblatt B_10. Das neue Modell des Kantons ist übergeordnet und wird deshalb in der Karte übernommen, sowohl im Agglomerationsprogramm wie im Schwerpunkteprogramm.

Baulandreserven Arbeiten

Die Reserven für das Arbeiten betragen rund 48 ha Bauland und reichen für ca. 4680 neue Arbeitsplätze. Die Reserven befinden sich vorwiegend in den Gemeinden Burgdorf, Kirchberg, Lyssach und Rüdtligen-Alchenflüh.

Bezogen auf das Jahr 2000, als die Agglomeration 21'336 Personen beschäftigte, ist in den bestehenden Bauzonen eine Arbeitsplatzzunahme von rund 20% denkbar. Es darf also angenommen werden, dass die bestehenden Bauzonen quantitativ betrachtet die Bedürfnisse der kommenden Jahre abdecken.

Übersicht Bauzonenreserven Sommer 2004

	Reserven Wohnen ha	Anzahl Wohneinheiten	Reserven Arbeiten ha	Anzahl Arbeitsplätze
Aefligen	1.6	67	0.1	10
Burgdorf	10.9	474	9.8	963
Ersigen	2.3	82	2.0	197
Hasle	5.4	241	0.8	57
Heimiswil	0.8	31	0.0	1
Kirchberg	14.8	586	12.2	1192
Lützelflüh	7.2	53	2.0	17
Lyssach	1.1	40	11.4	1258
Oberburg	2.1	87	1.1	104
Rüdtligen-A.	1.9	71	6.9	677
Rüegsau	2.7	105	3.4	331
Rüti b.L.	0.0	0	0.0	0
Total	50.9	1837	49.8	4677

Stand: Sommer 2004

ESP in der Agglomeration Burgdorf

Die Agglomeration Burgdorf verfügt über drei kantonale wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP): Burgdorf, Bahnhof; Lyssach/Rüdtligen-Alchenflüh sowie Burgdorf, Buechmatt (vgl. nachstehend). Weiter befindet sich der Standort „Neuhof Kirchberg“ als Option in Prüfung.

Der Kanton unterstützt an diesen Standorten eine gezielte wirtschaftliche Entwicklung, basierend auf der Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Grundlage zu einer Unterstützung ist die Zentralitätsstruktur aus dem kantonalen Richtplan sowie die Wachstumsstrategie des Kantons. Die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte sollen die Funktion von „Kristallisationspunkten“ in den Gemeinden erfüllen.

ESP Schachen-Buechmatt

Da der ESP Buchmatt in absehbarer Zeit überbaut sein wird, hat der Regionalverband Burgdorf für das Gebiet Schachen-Buechmatt ein Entwicklungskonzept erarbeitet. Es liegt der Schlussbericht vor: "Regionalverband Burgdorf, Entwicklungsvorschlag ASP Schachen-Buechmatt⁸".

Der regionale Arbeitsschwerpunkt soll in einen allfälligen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt „Schachen-Buechmatt“ integriert werden.

⁸ Panorama AG für Raumplanung Architektur und Landschaft Bern, 4.3.2002

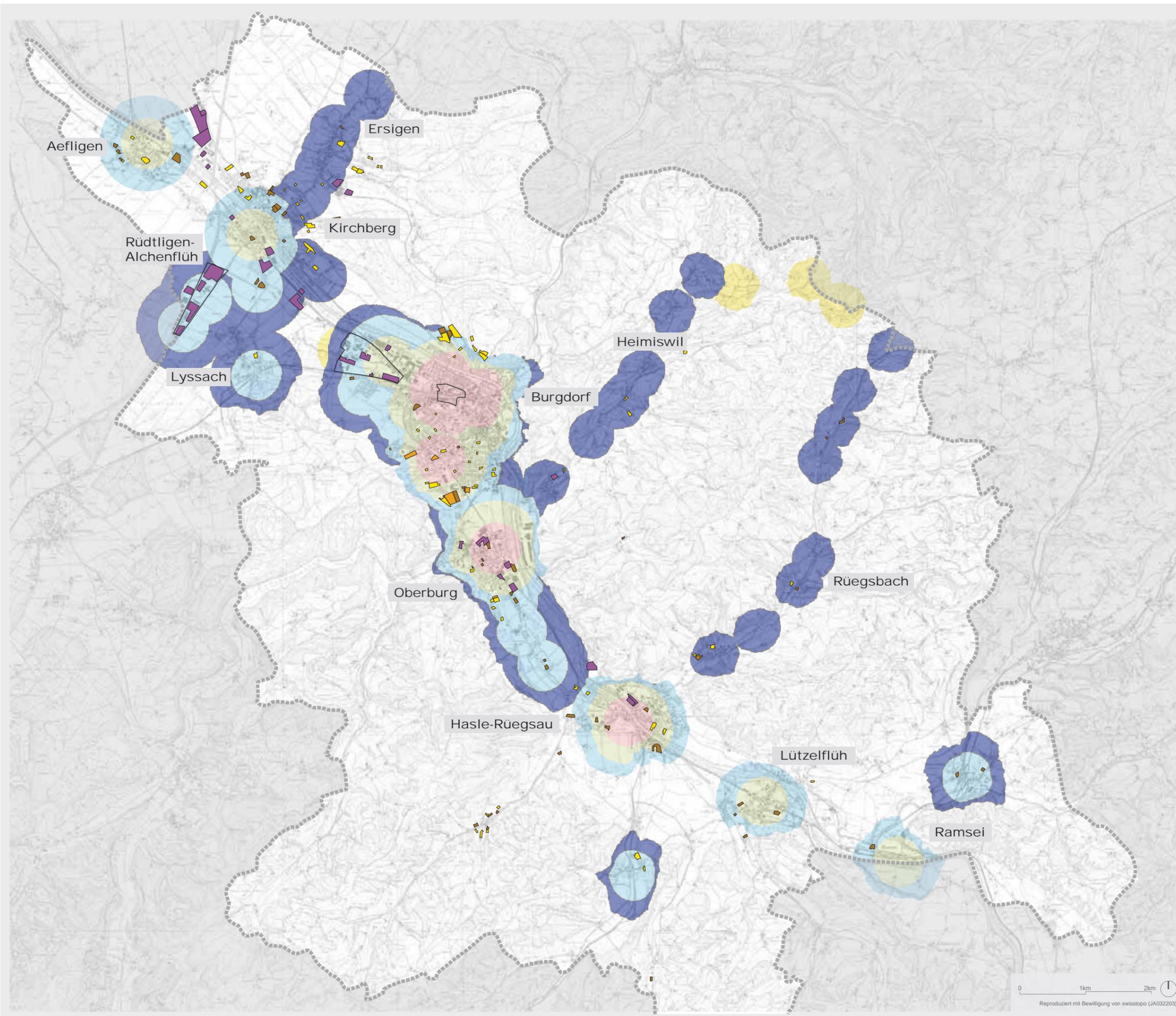
Aggloprogramm Burgdorf
**Bauzonenreserve und
 Erschliessungsgüte öV**

Legende

- ■ ■ Perimeter Agglomeration Burgdorf
- Güteklassen A+B
- Güteklassen C
- Güteklassen D
- Güteklassen E
- Güteklassen F
- keine Güteklasse

Bauzonen (Stand Sommer 2004)

- Wohnen 1-2 Geschosse
- Wohnen 3 und mehr Geschosse
- gemischte Zonen
- Arbeitszonen
- ESP



3.3. Schwachstellenanalyse Ist-Zustand

Schwachstellen Verkehr (motorisierter Individualverkehr)

Die folgende Karte Schwachstellen Verkehr zeigt folgende Defizite:

Ortsdurchfahrten

- Ortsdurchfahrt überlastet, lange Fahrzeiten und Staus:

Dies gilt insbesondere für die Ortsdurchfahrten von Burgdorf, Oberburg und Hasle-Rüegsau. In Burgdorf ist auch die Steinhofspange von der starken Verkehrsbelastung betroffen. Im Bereich des Aemme-Centers führt heute der starke Kundenverkehr in Spitzenzeiten oft zum Verkehrskollaps. In Spitzenzeiten sind insbesondere die folgenden Knoten überlastet:

- Burgdorf: Rössliplatz, Schmiedenrain, Nationalplatz, Aebi-Kreuzung
- Oberburg: Löwen-Kreuzung
- Hasle-Rüegsau: Bahnhofplatz

Umweltbelastung

- Hohe Verkehrsbelastung (Lärm, Luft) für Anwohner:

Die hohe Verkehrsbelastung entlang den genannten Ortsdurchfahrten wirkt sich negativ auf die Anwohner aus.

Bahnübergänge

- Bahnübergänge:

Die Bahnübergänge Buchmatt, Spital und Hasle-Rüegsau waren bereits vor der Fahrplanverdichtung vom 12.12.04 je zwischen 2 ½ bis 3 Stunden pro Tag geschlossen. Dies hat sich mit der Fahrplanverdichtung vom 12.12.04 noch verschärft.

Sicherheit

- Sicherheit/Unfallrisiko insbesondere für Radfahrer und Fussgänger:

Die hohe Verkehrsbelastung entlang der Hauptachse führt zu einer Gefährdung insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Gemäss der Unfallauswertung der Gesamtverkehrsstudie (Kap. 2.10 sowie Beilage 12) verteilen sich die Unfallpunkte auf den ganzen Strassenzug. Zudem fallen insbesondere die Knoten Autobahnanschluss (inzwischen mit Kreisel saniert) sowie der Knoten bei der Querung Lyssach-Schachen als Gefahrenpunkte auf.

Schwachstellen Veloverkehr

Schwachstellen Veloverkehr

Neben dem Velowegnetz der Stadt Burgdorf sind im Zusammenhang mit der Abstimmung von Siedlung und Verkehr insbesondere auch die regionalen Verbindungen von Bedeutung. Die speziell ausgewiesenen Velowegnetze sollen vor allem sichere Wege gewährleisten (Meiden der stark belasteten Strassen). Daneben laufen jedoch direkte und schnellere Verbindungen in vielen Fällen über das übergeordnete Strassennetz. Es zeigt sich, dass entlang der regionalen Hauptpendlerströme abseits der Hauptverkehrsachsen ein relativ gutes Netz von sicheren Radverkehrsverbindungen zur Verfügung steht. Allerdings sind nicht alle diese Wege allwettertauglich und damit für den Alltags- und Pendlerverkehr nur bedingt geeignet. Der nachfolgende Auszug aus dem Kantonalen Velorichtplan (Kartenauszug Kantonaler Richtplan Veloverkehr Teil „Mitte“, 2004) zeigt den velospezifischen Massnahmenbedarf für die Agglomeration Burgdorf auf.

kantonaler Velorichtplan

Aggloprogramm Burgdorf
**Schwachstellen motorisierter
Individualverkehr Ist-Zustand**

Legende

▬ Perimeter Agglomeration Burgdorf

■ Baugebiete gem. Zonenplänen

== Autobahn

— Hauptstrassen

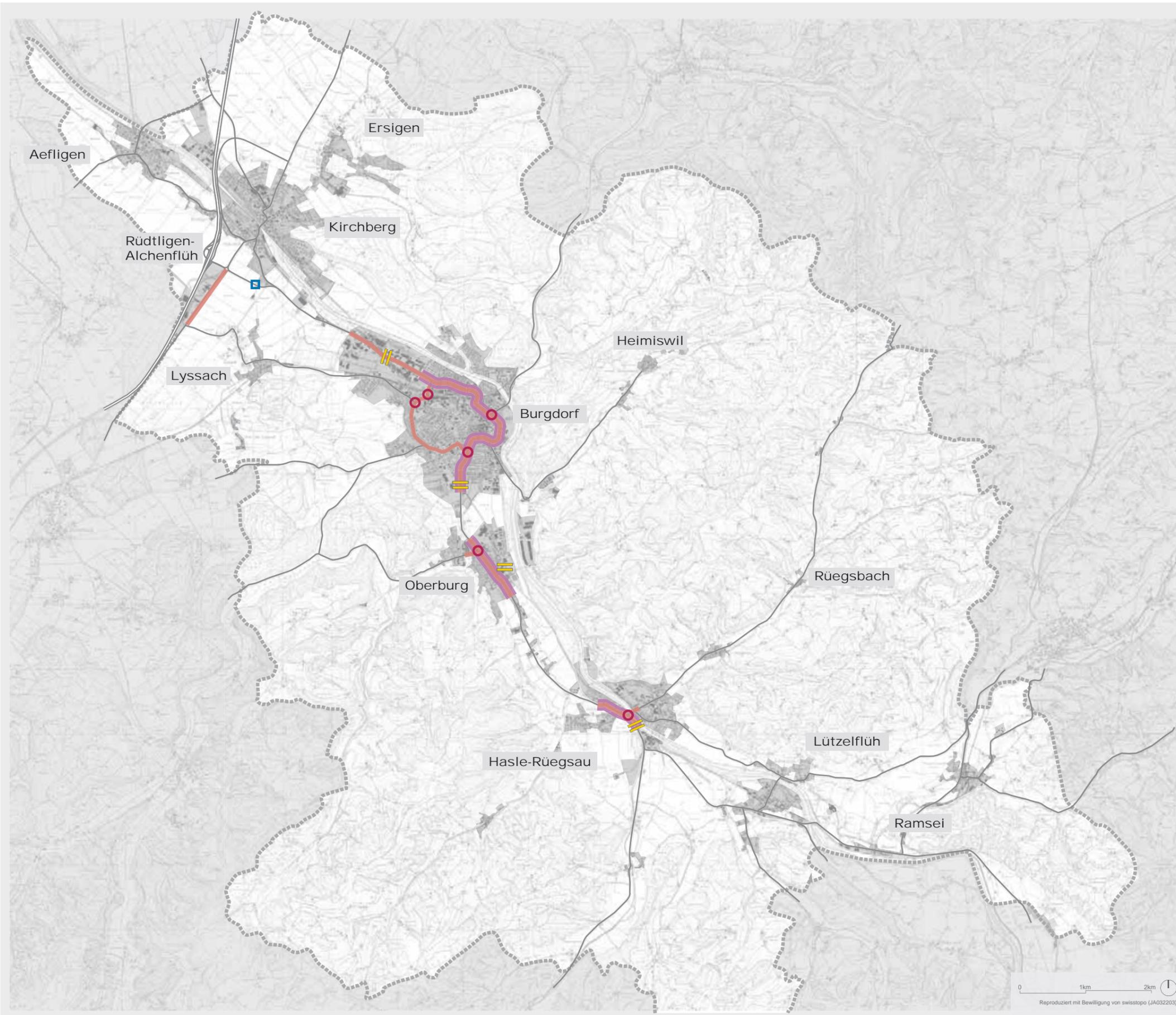
— Strasse überlastet, lange Fahrzeit und Staus

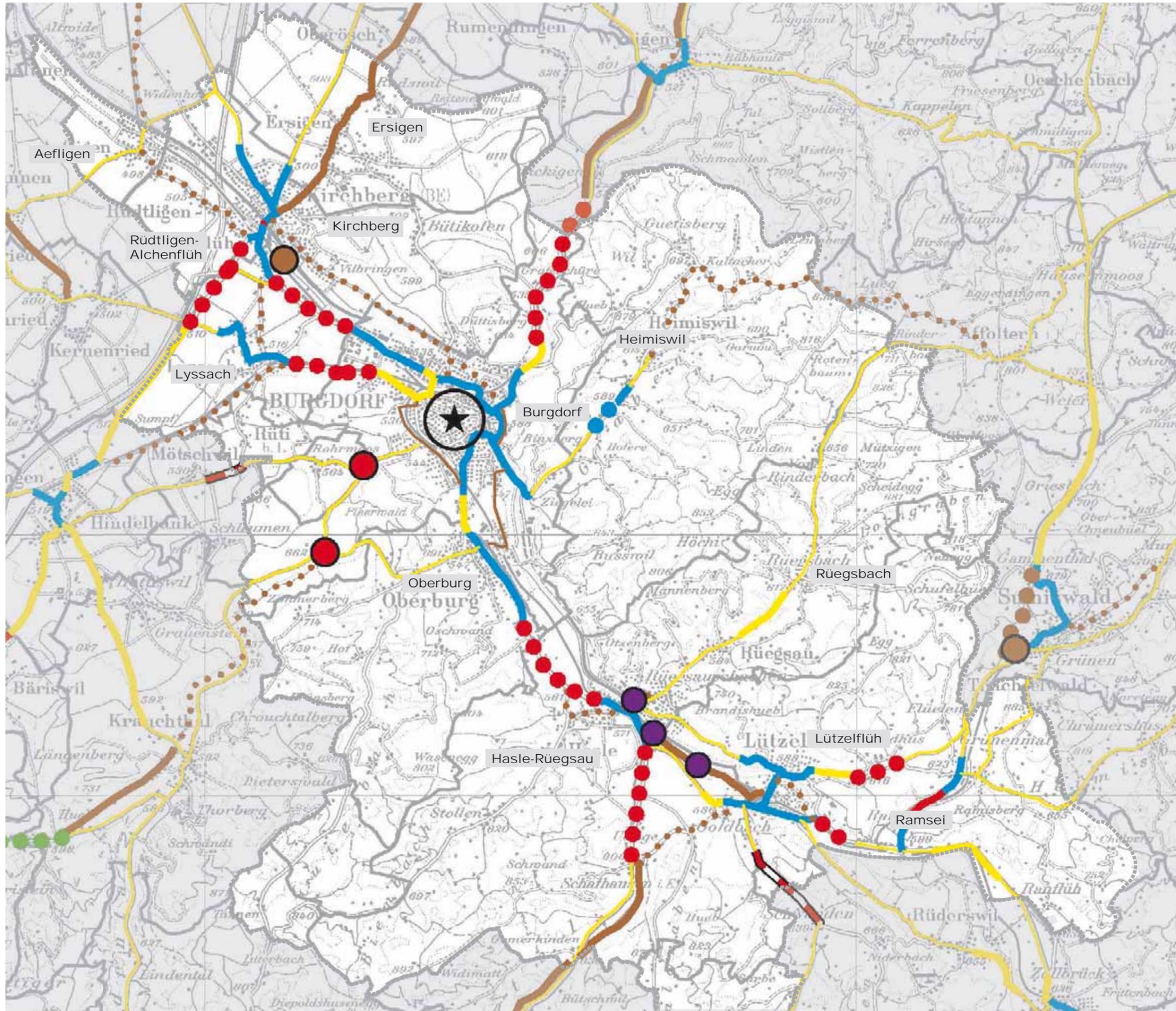
○ überlastete Knoten

— hohe Umweltbelastung (Lärm, Luft) für Anwohner

== Bahnübergänge

■ Gefahrenstelle (Unfall-Schwerpunkt)





Legende

Kat.	velospezifischer Massnahmenbedarf		Bezeichnung	Verbindlichkeit			
	Ja	Nein		Finanzierung	Zuschussfähigkeit	Vormerzung	Hinweis
Richtplaninhalt							
A Kantonale Velorouten entlang Kantonsstrassen und Nationalstrassen 3. Klasse							
A1			Keine velospezifischen Massnahmen notwendig* (wenig Konflikte oder Ausweichrouten vorhanden)				
A2			Realisierte velospezifische Massnahmen ausreichend/zufriedenstellend*				
A3			Massnahmenbedarf innerorts, Typ I**				
A4			Massnahmenbedarf innerorts, Typ II**				
A5			Massnahmenbedarf ausserorts, Typ I**				
A6			Massnahmenbedarf ausserorts, Typ II**				
A7			Massnahmenbedarf ausserorts, Schulwegsicberung				
A8			Massnahmenbedarf zugunsten Velotourismus/Ausflugsverkehr, Typ I**				
A9			Massnahmenbedarf zugunsten Velotourismus/Ausflugsverkehr, Typ II**				
A10			Punktueler Massnahmenbedarf innerorts/ausserorts				
* In Ffahnen des baulichen und betrieblichen Strassenzustands sind die Bedürfnisse der Velofahrenden angemessen zu berücksichtigen							
** Typ I: Massnahmen grundsätzlicb innerhalb der bestehenden Verkehrsfläche realisierbar Typ II: Massnahmen erfordern in der Regel eine Erweiterung der Verkehrsfläche							
B Wichtige Velorouten mit kantonalen Radwegen abseits Kantonsstrassen							
B1			Bestand (siehe Bericht Anhang 4)				
B2			Neuherstellungen (siehe Bericht Anhang 4)				
C Wichtige Velorouten mit Radwegen nach Art. 39 SBG auf Gemeinde- oder Privatstrassenwegen							
C1			Ausweichrouten (siehe Bericht Anhang 5)				
C2			Ergänzungsrouten (siehe Bericht Anhang 5)				
C3			Notrouten (siehe Bericht Anhang 5)				
D Orientierungsinhalt Hinweis auf ergänzende Velorouten auf Gemeinde- oder Privatstrassenwegen							
D1			Ergänzungsroute Agglomeration				
D2			Ergänzungsroute Land				
			Agglomerations-Programm in Erarbeitung (siehe Bericht Kap. 5)				

Schwachstellen Siedlung

Die folgende Schwachstellenkarte Siedlung zeigt folgende Punkte:

ÖV-Erschliessung Bauzonen

- ÖV-Erschliessung der Bauzonen:

Einige grössere Gebiete in Bauzonen sind im Sinne der neuen öV-Güteklassen nicht erschlossen. Die Benützung des ÖV ist für die BewohnerInnen dieser Gebiete nicht attraktiv.

ÖV-Erschliessung Bauzonenreserven

- ÖV-Erschliessung der Bauzonenreserven:

Einzelne grössere Bauzonenreserven für das Wohnen und Arbeiten liegen in Gebieten mit ÖV-Güteklasse D und E oder ausserhalb der ÖV-Güteklassen. Es darf vermutet werden, dass die künftigen BewohnerInnen und Beschäftigten vorwiegend den mIV verwenden werden.

ÖV-Erschliessung ESP Schachen-Buchmatt

- ÖV-Erschliessung ESP Schachen-Buchmatt:

Der geplante ESP Schachen-Buchmatt, für den eine stärkere Entwicklung im Bereich Arbeiten geplant ist, ist heute in grossen Teilen nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die öV-Erschliessung der ESP-Option „Neuhof Kirchberg“ ist in Abklärung.

Stärken Siedlung

Stärken Siedlung

Nebst Schwachstellen weist die Agglomeration auch gewichtige Stärken auf. Eine davon ist die verkehrliche Erschliessung:

- Mit Bahn 2000 besteht eine sehr gute Erschliessung der Gemeinden Burgdorf, Oberburg, Hasle b.B. und Rüegsau durch den öffentlichen Verkehr, was v.a. für die Positionierung als Wohnorte vorteilhaft ist.
- Die Autobahn bindet die Region - insbesondere die Gemeinden Ersigen, Kirchberg, Lyssach, Rüdtiligen-Alchenflüh und Burgdorf - optimal ans übergeordnete Verkehrsnetz an, was v.a. für verkehrsintensive, strassengebundene Nutzungen günstig ist.

Entwicklungssachse 2. Ordnung gemäss kant. Richtplan

Zudem ist die Agglomeration Burgdorf Teil der Kantonalen Entwicklungssachse zweiter Ordnung Langnau – Burgdorf (– Solothurn) gemäss kantonalem Richtplan. Diese Achse dient der ausgewogenen Entwicklung des Kantons. Mit der Lenkung der Kräfte auf die bezeichneten Achsen soll eine bessere Strukturierung der Besiedlung angestrebt werden.

Aggloprogramm Burgdorf
Schwachstellen Siedlung Ist - Zustand

Legende

▬▬▬ Perimeter Agglomeration Burgdorf

■ Baugebiete gem. Zonenplänen

▬▬ Autobahn

— Hauptstrassen

— grössere Gebiete in Bauzonen, die im Sinne der
öV-Güteklassen nicht erschlossen sind

■ grössere unbebaute Bauzonen mit öV-Güteklassen
D, E oder ausserhalb öV-Güteklassen

■ geplante Entwicklung ESP Schachen - Buchmatt



4. Zukünftiger Zustand ohne Agglomerationsprogramm

methodischer Ansatz

Um die Entwicklung der nächsten Jahre ohne Agglomerationsprogramm abzuschätzen, wurden verschiedene Grundlagen einbezogen. Die Abschätzungen der Bevölkerungsentwicklung dienen dazu, die Auswirkungen auf die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung abzusehen. Dabei soll bewusst vermieden werden, sich auf eine präzise „Zukunftsprognose“ festzulegen. Nachfolgend wird die Siedlungsentwicklung

- aufgrund der Bevölkerungsprojektionen des Bundesamtes für Statistik,
- aufgrund der angenommenen durchschnittlichen Bevölkerungszunahme im Kanton Bern von 4% sowie
- aufgrund der Fortschreibung der bisherigen Entwicklung

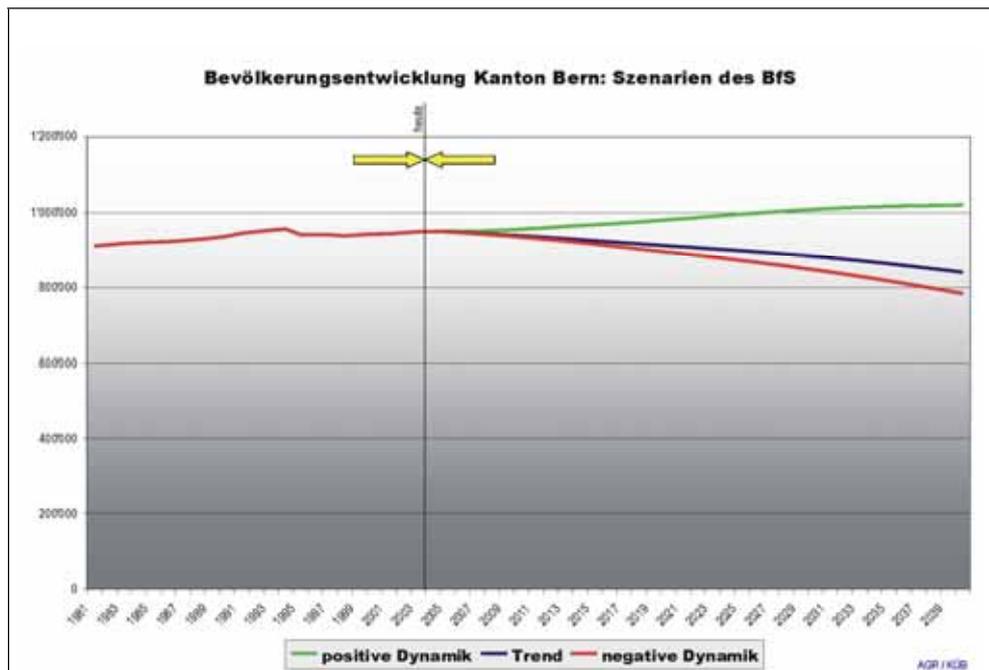
eingeschätzt. Danach wird ein Referenzzustand im Verkehr festgelegt, der die Verkehrsentwicklung ohne Agglomerationsprogramm abschätzt und eine kurze Schwachstellenanalyse für Verkehr und Siedlung (Zustand 2020) vorgenommen.

4.1. Bevölkerungsprojektionen

Projektionen Kanton Bern

Das Bundesamt für Statistik hat Anfang des Jahres 2004 erstmals Bevölkerungsszenarien für die Kantone erstellt. Die Berechnung erfolgt in drei Szenarien. Zwei davon – das Szenario „Trend“ und das Szenario „Positive Dynamik“ – wurden den Bevölkerungsprognosen für die Regionen und Amtsbezirke des Kantons Bern zu Grunde gelegt. Das Szenario „Negative Dynamik“, das mit einer stark rückläufigen Entwicklung im Kanton Bern rechnet, wird aufgrund der kantonalen Zentralitätsstruktur sowie der Wachstumsstrategie nicht in die regionalisierten Bevölkerungsprojektionen miteinbezogen. Unter den Annahmen des Szenarios „Trend“ wird die ständige Wohnbevölkerung des Kantons Bern von rund 943'696 im Jahr 2000 auf rund 909'000 Personen im Jahr 2020 sinken. Beim Szenario „Positive Dynamik“ ist dagegen mit einem Anstieg der Bevölkerungszahlen auf 984'170 zu rechnen.

Abb. 5: Bevölkerungsentwicklung Kt. Bern



In den Agglomerationen wird aufgrund der kantonalen Zentralitätsstruktur sowie der Wachstumsstrategie das Szenario „Positive Dynamik“ angestrebt. Es wird klar von einer Bevölkerungszunahme in den Agglomerationen des Kantons ausgegangen. Die Agglomerationen sollen als Wachstumsmotor wirken.

Zuwachsraten „Positive Dynamik“

Die Bevölkerungsprojektion „Positive Dynamik“ zeigt für die Gesamtagglomeration Burgdorf folgende Zuwachsraten⁹:

Bevölkerungsprojektionen „Positive Dynamik“, Wachstumsraten in %			
1990 - 2000	2000 - 2010	2010 - 2020	2020 - 2030
0.1%	1.7%	2.8%	2.6%

Positive Dynamik

Wird für die einzelnen Gemeinden die Bevölkerungsentwicklung gemäss den Zuwachsraten der Projektion „Positive Dynamik“ berechnet sowie der entsprechende Bedarf an Wohnzonen abgeschätzt, ergibt sich folgendes Bild:

	Wachstum % bis 2020	Anzahl Personen 1.1.2005*	Anzahl Personen Ende 2020	Bedarf Wohnzone (ha) total	durch Bevölkerungszunahme	durch Abnahme Belegung	Bedarf zusätzliche Wohnzone
Aefligen	4.2	1 025	1 068	1.8	0.6	1.3	0.2
Burgdorf	4.2	14 804	15 426	21.8	6.4	15.4	10.9
Ersigen	4.2	1 502	1 565	2.6	0.8	1.8	0.3
Hasle	4.2	2 980	3 105	5.3	1.5	3.7	-0.2
Heimiswil	4.2	1 622	1 690	2.7	0.8	1.9	1.9
Kirchberg	4.2	5 552	5 785	10.2	3	7.2	-4.6
Lützelkofen	4.2	4 079	4 250	7	2.1	4.9	5.6
Lyssach	4.2	1 377	1 435	2.4	0.7	1.7	1.3
Oberburg	4.2	2 828	2 947	5	1.5	3.5	2.8
Rüdtligen-A.	4.2	2 158	2 249	4.1	1.2	2.9	2.2
Rüegsau	4.2	3 038	3 166	5.4	1.6	3.8	2.7
Rütlib L.	4.2	152	158	0.2	0.1	0.2	0.2
Total	4.2	41 117	42 844	68.4	20.1	48.3	23.4

Berechnung der Zahlen siehe Anhang

* Bevölkerung Stand 1.1.2005: gemäss Angaben der Gemeinden (inkl. Wochenaufenthalter), entsprechen nicht der ständigen Wohnbevölkerung nach BfS

Das Wachstum in % bis 2020 wurde aus den Annahmen der Bevölkerungsprojektion „Positive Dynamik“ berechnet.

Wird von einem Bevölkerungswachstum entsprechend der Bevölkerungsprojektion positive Dynamik ausgegangen, besteht zusätzlich zu den bestehenden Bauzonenreserven für die gesamte Agglomeration ein Wohnzonenbedarf von **23.4 ha**.

⁹ Hornung / Sigmaplan, Bevölkerungsprojektionen bis zum Jahr 2030 für 6 Agglomerationsräume des Kantons Bern, 15. Juni 2004

4.2. Durchschnittliches Wachstum gemäss kantonalem Richtplan

Zusätzlich zu den Bevölkerungsprojektionen wird zur Abschätzung des Zustandes 2020 ohne Agglomerationsprogramm ein flächendeckendes Bevölkerungswachstum von 4% für die nächsten 15 Jahre eingesetzt. Dies entspricht der angenommenen durchschnittlichen Bevölkerungszunahme im Kanton Bern zur Ermittlung des 15-jährigen kommunalen Baulandbedarfs (vgl. Massnahmenblatt AO_1 des Kantonalen Richtplans, „Baulandbedarf Wohnen bestimmen“). Es soll aber keine Begrenzung für die kommunale Entwicklung darstellen. Wir gehen davon aus, dass sich die Gemeinden flächendeckend ohne weitere Absprache untereinander und ohne Einbezug einer übergeordneten Sicht weiter entwickeln werden („ungesteuerte Entwicklung“).

Ein flächendeckendes Wachstum von 4% gemäss kantonalem Richtplan (d.h. von 4.27% bis 2020) in allen Agglomerationsgemeinden zeigt folgendes Resultat:

	Wachstum % bis 2020	Anzahl Personen 1.1.2005*	Anzahl Personen Ende 2020	Bedarf Wohnzone (ha) total	durch Bevölkerungs- zunahme	durch Abnahme Belegung	Bedarf zusätzliche Wohnzone
Aefligen	4.27	1 025	1 069	1.9	0.6	1.3	0.2
Burgdorf	4.27	14 804	15 436	21.9	6.5	15.4	11
Ersigen	4.27	1 502	1 566	2.6	0.8	1.8	0.3
Hasle	4.27	2 980	3 107	5.3	1.6	3.7	-0.1
Heimiswil	4.27	1 622	1 691	2.7	0.8	1.9	1.9
Kirchberg	4.27	5 552	5 789	10.2	3	7.2	-4.6
LützelFlüh	4.27	4 079	4 253	7	2.1	4.9	5.7
Lyssach	4.27	1 377	1 436	2.4	0.7	1.7	1.3
Oberburg	4.27	2 828	2 949	5	1.5	3.5	2.9
Rüdtligen-A.	4.27	2 158	2 250	4.1	1.2	2.9	2.2
Rüegsau	4.27	3 038	3 168	5.4	1.6	3.8	2.7
RütliL.	4.27	152	158	0.2	0.1	0.2	0.2
Total	4.27	41 117	42 873	68.8	20.5	48.3	23.8

Berechnung der Zahlen siehe Anhang

* Bevölkerung Stand 1.1.2005: gemäss Angaben der Gemeinden (inkl. Wochenaufenthalter), entsprechen nicht der ständigen Wohnbevölkerung nach BfS

Das Wachstum in % bis 2020 wurde aus den 4% Wachstum gem. kant. Richtplan für die kommenden 15 Jahre berechnet, extrapoliert auf die kommenden 16 Jahre.

Wird von einem Bevölkerungswachstum gemäss kantonalem Richtplan ausgegangen, beträgt der Bedarf an Wohnzonen zusätzlich zu den bestehenden Bauzonenreserven bis ins Jahr 2020 für die gesamte Agglomeration rund **24 ha**.

4.3. Fortschreibung der bisherigen Entwicklung

Wird von einer Weiterführung der Bevölkerungsentwicklung wie in den vergangenen Jahren ausgegangen, dann zeigt sich folgendes Bild:

	Wachstum % bis 2020	Anzahl Personen 1.1.2005*	Anzahl Personen Ende 2020	Bedarf Wohnzone (ha) total	durch Bevöl- kerungs- zunahme	durch Abnahme Belegung	Bedarf zusätzliche Wohnzone
Aeffigen	0.6	1 025	1 031	1.4	0.1	1.3	-0.3
Burgdorf	-4.2	14 804	14 182	9	-6.4	15.4	-1.9
Ersigen	10.3	1 502	1 657	3.7	1.9	1.8	1.4
Hasle	4.3	2 980	3 108	5.3	1.6	3.7	-0.1
Heinwil	-2.6	1 622	1 580	1.4	-0.5	1.9	0.6
Kirchberg	1.9	5 552	6 607	20.6	13.4	7.2	5.8
Lützelhof	7.6	4 079	4 389	8.6	3.7	4.9	7.3
Lyssach	3.8	1 377	1 429	2.4	0.7	1.7	1.2
Oberburg	-3.5	2 828	2 729	2.2	-1.2	3.5	0.1
Rüdtligen-A.	0.6	2 158	2 171	3	0.2	2.9	1.2
Rüegsau	12.2	3 038	3 409	8.4	4.6	3.8	5.7
Rütli	12.5	152	171	0.4	0.2	0.2	0.4
Total		41 117	42 463	66.5	18.2	48.3	21.5

Berechnung der Zahlen siehe Anhang

* Bevölkerung Stand 1.1.2005: gemäss Angaben der Gemeinden (inkl. Wochenaufenthalter), entsprechen nicht der ständigen Wohnbevölkerung nach BfS

Das Wachstum in % bis 2020 wurde aus dem vergangenen Wachstum der Jahre 1990 bis 2005 extrapoliert.

Bei einer Fortschreibung der bisherigen Entwicklung beläuft sich der Bedarf an Wohnzonen zusätzlich zu den bestehenden Bauzonenreserven für die gesamte Agglomeration bis ins Jahr 2020 total auf rund **22 ha**.

4.4. Fazit benötigte Bauzonen

Bandbreite der zukünftigen Siedlungsentwicklung

Ausgehend von obenstehenden Überlegungen wird von einer *Bandbreite* der möglichen Siedlungsentwicklung ausgegangen: Bis ins Jahr 2020 werden die bestehenden Bauzonen voraussichtlich nicht ausreichen. Zusätzlich werden für die gesamte Agglomeration Burgdorf von rund **22 bis 24 ha** Wohnzonen benötigt. Bei einer weiteren Entwicklung ohne Steuerung durch das Agglomerationsprogramm kann davon ausgegangen werden, dass der Trend der heutigen Entwicklung in die Fläche fortgesetzt und verstärkt wird. Die Entwicklung wird dort stattfinden, wo eine Nachfrage nach Bauland besteht. Die Entwicklung ist vorab von den Absichten der einzelnen Gemeinden abhängig. Ohne Forderung nach haushälterischem Umgang mit dem Boden (z.B. verdichtete Bauweise) wächst der Bedarf pro Kopf von aktuell 110 m² auf künftig 125 m².

Entwicklungsziele der Gemeinden

Den theoretischen Berechnungen der Entwicklung in den Kapiteln 4.1 bis 4.3 stehen die Entwicklungsziele der Gemeinden gegenüber. Die Auswertung der vorhandenen Leitbilder bezüglich Bevölkerungsentwicklung und Arbeitsplätze zeigt folgendes Ergebnis:

<i>Gemeinde</i>	<i>Inhalte Leitbilder</i>
Burgdorf	Grundlage der laufenden Revision der baurechtlichen Grundordnung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anstreben von 16'000 EinwohnerInnen ▪ Anstreben von 12'000 Arbeitsplätzen
Kirchberg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anstreben einer angemessenen Bevölkerungsentwicklung ▪ Erhalten und stärken der Dienstleistungsbetriebe, des Gewerbes, des Handels, der Industrie, der Landwirtschaft ▪ Ansiedlung neuer Unternehmen mit zusätzlichen Arbeitsplätzen ▪ Erweiterung der Industriezone Neuhof nach den Grundsätzen des Urnenbeschlusses vom 26.11.2000
Lützelflüh	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massvolle Entwicklung anstreben ▪ Entwicklung nach innen, nicht ins Grüne ▪ Ansiedlung von neuen Betrieben, Erhöhung der Arbeitsplatzzahl
Hasle b.B.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anstreben einer massvollen Entwicklung der Bevölkerungszahl ▪ Ausscheiden einer neuen Gewerbe- und Industriezone
Rüegsau	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anstreben eines angemessenen Bevölkerungswachstums (qualitative und quantitative Entwicklung) ▪ Handlungsspielraum (Rahmenbedingungen) zur Ansiedlung von neuem Gewerbe ausschöpfen
Oberburg	kein Leitbild vorhanden
Rüdtligen-Alchenflüh	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anstreben einer massvollen Entwicklung der Gemeinde ▪ optimale und faire Rahmenbedingungen für Gewerbe und Landwirtschaft bieten
Heimiswil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anstreben einer Zunahme der Bevölkerung ▪ Versuchen, neues Gewerbe anzusiedeln
Ersigen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anstreben eines langsamen Wachstums der Bevölkerung (plus 150 EinwohnerInnen in 10-15 Jahren) ▪ Ansiedlung von Gewerbebetrieben, welche sich gut in die Dorfgemeinschaft eingliedern, ist erwünscht
Lyssach	keine Aussagen zu den Themen Bevölkerungsentwicklung und Beschäftigte
Aeffligen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ harmonisches Wachstum anstreben, mit ausgewogener demografischer und sozialer Struktur ▪ Förderung von bestehenden und neuen Industrie-, Gewerbe- und Detailhandelsbetrieben sowie der Landwirtschaft
Rüti b. L.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse von 150 – 170 Einwohnern als Ziel ▪ Die ortsansässige produktionsorientierte Landwirtschaft hat Vorrang, neue Entwicklungen der Landwirtschaft sollen gefördert werden ▪ Stilles Gewerbe soll weiterhin in der Dorf- und Einfamilienhauszone angeordnet werden

4.5. Referenzszenario Verkehr

Verkehrszunahme von
17%

Das Referenzszenario Verkehr stellt die Entwicklung des Verkehrsaufkommens bis 2020 ohne Massnahmen der Gesamtverkehrsstudie oder des vorliegenden Agglomerationsprogramms dar. Das Referenzszenario Verkehr (in der Gesamtverkehrsstudie sog. „Vergleichsbasis 2020“ genannt) enthält über die heutigen Verkehrsnetze hinaus nur die sog. Basiselemente, welche auf jeden Fall realisiert werden sollen (in der Regel beschlossene Projekte). Für diesen Referenzzustand 2020 wird in der Gesamtverkehrsstudie (in Übereinstimmung mit dem Verkehrsrichtplan der Stadt Burgdorf) eine Verkehrszunahme von 17% angenommen. Im Rahmen der ZMB wurde die Verkehrsentwicklung ebenfalls analysiert. Die Zählungen der letzten Jahre zeigen eine Verkehrszunahme von

0,7 % (Hasle-Rüegsau) bis 2,6 % (Kirchberg) pro Jahr. Abgestimmt auf das Agglomerationsprogramm und die anderen im Kanton Bern laufenden ZMB wird für die Prognosen von einer linearen Verkehrszunahme von jährlich 1 % bis ins Jahr 2020 ausgegangen. Bei der Verkehrserschliessung Emmental geht es vor allem um die Verlagerung des Verkehrs auf neue Routen, ohne dass erheblicher Neuverkehr angezogen werden soll.

4.6. Schwachstellenanalyse Verkehr Zustand 2020

Verschärfung der Probleme

Teile der Verkehrsnetze sind kaum in der Lage, eine Verkehrszunahme aufzunehmen. Die in der Schwachstellenanalyse Ist-Zustand (Kap. 3.1) genannten Verkehrsprobleme würden sich verschärfen. Die Verkehrsüberlastungen und Staus würden sich über mehrere Stunden am Tag hinziehen, und auch die Belastung der Anwohner (Lärm, Luft) würde ohne Massnahmen noch stark zunehmen.

4.7. Schwachstellenanalyse Siedlung Zustand 2020

ÖV-Erschliessung

Im Raum Kirchberg / Rütligen-Alchenflüh ist gegenwärtig ein Teil der bestehenden Bauzonenreserven gemäss den ÖV-Güteklassen nicht oder nur ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Künftig wird es darum gehen, auf Siedlungen im öV-freien Raum weitgehend zu verzichten oder alternativ für die gewünschten Siedlungen eine ausreichende öV-Versorgung anzubieten.

Wachstumsgemeinden / Schrumpfungsgemeinden

Während die gut erschlossenen Gemeinden sich stark entwickeln, nimmt insbesondere in den Agglomerationsgemeinden mit ländlicher Prägung die Bevölkerungszahl eher ab. Die Qualität der kleineren Orte droht durch die Schliessung von Schulhäusern und Dorfläden abzunehmen. Diese Schliessungen haben aber nicht alleine Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung. Die Struktur der Haushalte hat sich verändert (weniger Einwohner pro Haushalt) und die Einkaufsgewohnheiten sind verbunden mit der grösseren Mobilität zu betrachten. Sämtliche Gemeindefunktionen ohne Koordination mit der Agglomeration neues Bauland ein. In Wachstumsgemeinden wird dieses aufgebraucht, in Schrumpfungsgemeinden nicht. Durch die Erschliessungspflicht der eingezonten Parzellen werden die Gemeindebudgets belastet. Generell gilt, dass die Gemeinden bei einer unkoordinierten, gemeindeweisen Erschliessung ihrer Bauzonen bedeutend höhere Kosten zu tragen haben als bei einer optimierten Koordination im Rahmen der Agglomeration.

Arbeitsstandorte

Die schlecht ÖV-erschlossenen Arbeitsgebiete werden voraussichtlich an Grösse und ev. an Zahl zunehmen. Die bereits bestehenden Probleme werden sich daher noch verschärfen.

5. Zielszenario

Gesteuertes Wachstum

Bevölkerungswachstum Für das Zielszenario wird von einem Bevölkerungswachstum ausgegangen, welches sich am oberen Rand der im Kapitel 4 (Zukünftiger Zustand ohne Agglomerationsprogramm) definierten Bandbreite der Entwicklung ansiedelt: Die Agglomeration Burgdorf kann sich als Wohn- und Wirtschaftsstandort behaupten, die Bevölkerung wächst.

Wirtschaftskraft Die Agglomeration ist als Wirtschaftsstandort attraktiv und kann ihre Wirtschaftskraft weiter ausbauen.

Steuerung der Entwicklung Im Unterschied zum Szenario ohne Agglomerationsprogramm erfolgt das Wachstum in Zukunft gesteuert, d.h. abgestimmt auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur und die Interessen der gesamten Agglomeration. Mit öV gut erschlossene Wohngebiete werden gefördert, womit einerseits ein haushälterischer Umgang mit dem Boden erreicht wird und andererseits mit dem guten öV-Angebot die Zunahme des MIV möglichst klein gehalten werden kann.

Robuste Massnahmen Die im Folgenden vorgeschlagene Entwicklungsstrategie geht von einem weiteren Bevölkerungswachstum aus, ist jedoch auch bei einem schwächeren oder noch stärkeren Wachstum sinnvoll. Dementsprechend wird das Gewicht auf robuste Massnahmen gelegt, d.h. auf Massnahmen, die bereits jetzt und unabhängig vom Ausmass des weiteren Wachstums sinnvoll sind.

Strategie zur Erreichung des Zielszenarios

Das Zielszenario wird mit drei Schwerpunkten angestrebt:

- Stärken als Chancen für Zukunft nutzen
- Schwachstellen abbauen
- Zusammenarbeiten und informieren

Stärken als Chancen für Zukunft nutzen Die gute Verkehrserschliessung der Region sowie die wirtschaftliche Entwicklung Achse sind als Standortqualitäten für die Siedlungsentwicklung zu nutzen.

Schwachstellen abbauen Bestehende Schwachstellen sind gezielt abzubauen, so dass mit den eingesetzten Mitteln grösstmögliche Wirkung erzeugt werden kann.

Zusammenarbeiten und informieren Durch Zusammenarbeit und Information können Entwicklungen, die den Interessen der Agglomeration zuwider laufen, vermieden werden.

6. Strategie Verkehr und Siedlung

6.1. Verkehr: Analyse, untersuchte Varianten und Empfehlungen der ZMB

Vorgeschichte

Die Geschichte zur Verbesserung der Verkehrserschliessung des Emmentals ist lang. Sie begann mit dem nie realisierten Projekt für einen Autobahnzubringer Emmental. Vor vier Jahren wurde mit der Gesamtverkehrsstudie ein weiterer Meilenstein erreicht. Diese Arbeiten fanden ihren Fortgang im Agglomerationsprogramm Burgdorf. Der darin favorisierte Schlossbergtunnel war umstritten. Dies wirkte sich in verschiedenen politischen Vorstössen aus. Die GrossrätInnen aus dem Raum Burgdorf Emmental forderten eine Sistierung des umsetzungsreifen Projekts für die Ortsdurchfahrt, um Präjudizien für eine Umfahrung zu vermeiden und weitere gesamtverkehrliche Abklärungen durchführen zu können. Im gleichen Zeitraum wies die Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums einer besseren Erschliessung des Emmentals grosse Bedeutung zu. Schliesslich überwies der Grosse Rat die Motion Grunder/Sutter, die eine Trasseesicherung für eine Zufahrtsstrasse ins Emmental verlangte. In dieser Situation beschloss der Regierungsrat die Durchführung einer verkehrsträgerübergreifenden ZMB. Damit wollte er die Entscheidungsgrundlagen aufarbeiten, die es erlauben, eine sachlich begründete Variantenwahl zu treffen.

Verkehrsbelastung

Oberburg wird heute von rund 16000 Fahrzeugen pro Tag durchfahren, mit einem Anteil an Schwerverkehr (SVA) von ca. 6%. Im Zentrum von Burgdorf liegt der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Emmentalstrasse bei rund 18000 Fahrzeugen (SVA 5%) und auf der Steinhofstrasse, bei rund 8000 Fahrzeugen (SVA < 2%). Aktuelle Verkehrserhebungen zeigen, dass weniger als 20% der Belastungen vom Durchgangsverkehr aus dem unteren Emmental in den Raum Kirchberg/Lyssach stammt.

Die Verkehrsbelastung ist bereits heute nicht mehr siedlungsverträglich, was sich besonders zu den Hauptverkehrszeiten bemerkbar macht.

Verkehrsentwicklung

Die Zählungen der letzten Jahre zeigen eine Verkehrszunahme von 0.7% (Hasle-Rüegsau) bis 2.6% (Kirchberg) pro Jahr. Abgestimmt auf das Agglomerationsprogramm und die anderen im Kanton Bern laufenden ZMB wird für die Prognosen von einer linearen Verkehrszunahme von jährlich 1% bis ins Jahr 2020 ausgegangen. Bei der Verkehrserschliessung Emmental geht es vor allem um die Verlagerung des Verkehrs auf neue Routen, ohne dass erheblicher Neuverkehr angezogen werden soll.

Siedlungsentwicklung

In der Agglomeration weisen Burgdorf und Kirchberg Bauzonenreserven von über 10ha auf. Als Standort für neue Wohnungen werden insbesondere die Umnutzung des AMP-Areals Burgdorf sowie Einzonungen in Hasle diskutiert. Grössere Reserven für die Realisierung von Arbeitsplätzen befinden sich vorallem in Burgdorf, Kirchberg und Lyssach.

Umwelt

Um die Umweltaspekte ausreichend berücksichtigen zu können wurden die massgeblichen umweltrelevanten Fakten im Planungssperimeter in Empfindlichkeitskarten zusammengefasst und den projektierenden Ingenieuren als Grundlage zur Verfügung gestellt. Die Analyse zeigt, dass für die Abschnitte im Siedlungsbereich in erster Linie die „technischen“ Umweltaspekte Lärm und Luftthygiene zu berücksichtigen sind, während neue Strassenabschnitte ausserhalb des überbauten Ge-

bietet die Naturwerte (inklusive deren Funktion als Naherholungsraum), das Grundwasser und die Oberflächengewässer tangieren könnten.

Langsamverkehr

Eine eingehende Analyse zeigt, dass auf verschiedenen Teilstrecken stark belasteter Hauptachsen die Sicherheit für Velofahrende erhöht werden muss. Zudem wurden Netzlücken festgestellt. Sie verhindern, durchgehende Alternativrouten abseits der stark belasteten Achsen anzubieten. Beim Fussverkehr sind es in vorallem die innerörtlichen Querungen der Hauptachsen, aber auch die Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die bezüglich Verkehrssicherheit und Attraktivität Verbesserungen benötigen. Die angedachten Massnahmen fliessen in die Strassenplanung ein und werden hinsichtlich der Kosten und der baulichen Auswirkungen berücksichtigt.

Öffentlicher Verkehr

Um Abkreuz- und Wendemanöver der S-Bahn zu vermeiden, wurden verschiedene Infrastrukturmassnahmen im Bahnhof Burgdorf geprüft. Diese erwiesen sich aber alle als nicht zweckmässig. Beim Angebot wurden sowohl Verbesserungen am heutigen System von S-Bahn und Bus als auch Alternativen, wie ein Trambetrieb zwischen Hasle und Kirchberg oder Schnellbusse aus der Region nach Bern geprüft. Aufgrund der Grobbewertung wurde der Ausbau des Angebots von S-Bahn und Bus empfohlen, weitgehend auf der vorhandenen Infrastruktur. Das zukünftige Bahnangebot geht von je einem Halbstundentakt der S4 und der S44 aus, der im Rahmen der zukünftigen S-Bahn-Teilergänzungen umgesetzt werden soll.

Belastungsplan Ist-Zustand (Abendspitzenstunde, 2005)



Modellnetz
Strecke
— Referenznetz

Belastung MIV
Belastung[Fzg] IV(AP)
■



Emch+Berger AG Bern
Ingenieure und Planer

Untersuchte Varianten:

Variante West

Variante West

Die Variante West verbindet mit einer Spange die Kirchberg-strasse und die Lys-sachstrasse. Es folgt eine offene Strecke über das Meienmoos bis zur Bernstrasse, die mit einem Halbanschluss an die neue Umfahrung angeschlossen wird. Das Kernstück der Variante West ist ein ca. 1.7km langer Tunnel, der vom Halban-schluss Bernstrasse zur Oberburgstrasse südlich des Bleichigutes führt. Ein An-schluss verknüpft die neue Umfahrungsstrasse mit der bestehenden Kantons-strasse. Der Ortskern von Oberburg wird entlang dem Trassee der BLS in einem rund 500m langen Tagbautunnel umfahren. Anschliessend an den Oberburgtunnel folgt die Strecke der Bahnlinie. Die Variante West wird im Trennverkehr betrieben und ist damit grundsätzlich dem Motorfahrzeugverkehr vorbehalten.

Fazit

Mit geeigneten flankierenden Massnahmen entlastet die Variante West die beste-henden Ortsdurchfahrten in Burgdorf und Oberburg um 6000 bis 9000 Fahrten. Die Situation für Anwohnerinnen und Anwohner sowie den Langsamverkehr ver-bessert sich. Die Erschliessungsqualität der Gemeinden im unteren Emmental wird erhöht.

Die Beeinträchtigungen durch die neue Umfahrungsstrasse beschränken sich im Wesentlichen auf das Naherholungsgebiet Meienmoos und den Oberburger Scha-chen. Durch geeignete Massnahmen kann die Umfahrungsstrasse umweltverträglich gestaltet werden.

Variante Bündelung

Variante Bündelung

Die Variante Bündelung beinhaltet eine Spange zwischen der Kirchbergstrasse und der Lyssachstrasse. Von dort unterquert die neue Strasse in einem rund 370m langen Tunnel das Lerchenbühl und folgt anschliessend der Bahnlinie bis in den Bereich Steinhof. Eine Verknüpfung der Bernstrasse mit der neuen Umfahrungs-strasse wurde als Halbanschluss und als Vollanschluss geprüft. Zudem wurde auch der Verzicht auf einen Anschluss untersucht. Von der Bern-strasse kommend führt die neue Strasse in einem kurzen Tunnel unter dem Bahnhof Steinhof hin-durch, verläuft nach dem südlichen Portal in einem Einschnitt bis zum Tagbautun-nel Spital und schliesst an die bestehende Kantonsstrasse an. Der Ortskern von Oberburg wird entlang dem Trassee der BLS in einem rund 500m langen Tagbau-tunnel umfahren und danach an die Emmentalstrasse angeschlossen.

Fazit

Auch mit dieser Variante und geeigneten flankierenden Massnahmen kann die angestrebte Verkehrsentslastung in Burgdorf und Oberburg erreicht werden. Die Erschliessungsqualität der Gemeinden im unteren Emmental wird verbessert. Die durch die neue Strasse verursachten negativen Auswirkungen auf angrenzen-de Wohnquartiere müssen durch entsprechende Massnahmen im Bau und im Betrieb auf ein verträgliches Mass gebracht werden. Die Umweltverträglichkeit kann sichergestellt werden. Die bautechnischen Risiken sind besonders zu be-rücksichtigen.

Variante Null+

Variante Null+

Die Variante Null+ basiert auf der Idee, das heutige Strassennetz zu optimieren und für die langsameren Verkehrsteilnehmer sicherer zu gestalten. Neben Do-siermöglichkeiten und Massnahmen, die den Bus an den Ortseingängen bevorzu-gen, wird diese Variante durch eine grosszügigere Ausgestaltung des Strassen-

querschnitts auf den Ortsdurchfahrten Burgdorf und Oberburg charakterisiert. Der Strassenquerschnitt wird im Allgemeinen neben einem beidseitigen Radstreifen auch einen mittigen Mehrzweckstreifen als Querungs- und Abbiegehilfe erhalten. Fussgängerquerungen werden mit Inseln gesichert. Die Bahnübergänge in der Buchmatt und beim Spital werden durch Unterführungen ersetzt und die grösseren Knotenpunkte als Kreisel ausgebaut.

Fazit

Die Variante Null+ verbessert zwar den Verkehrsfluss auf den Ortsdurchfahrten in Burgdorf und Oberburg; für die Anwohnerinnen und Anwohner kann allerdings keine Entlastung erreicht werden. Durch den verbesserten Verkehrsfluss werden Fahrten, die heute zum Teil auf dem Quartierstrassennetz abgewickelt werden, von der Hauptachse übernommen. Damit liegt der tägliche Verkehr leicht höher als im Referenzfall. Durch die Massnahmen entlang der bestehenden Achse wird die Trennwirkung der Strasse vermindert, so dass für die stadtinternen Verbindungen aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen Verbesserungen zu erwarten sind.

Grobkostenschätzung

Die Kostengrundlagen wurden auf der Basis von aktuellen Verträgen, Offerten oder Preisfragen ermittelt. Neben den eigentlichen Baukosten (inkl. Landerwerb) enthalten die untenstehenden Angaben auch die Kosten für:

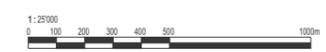
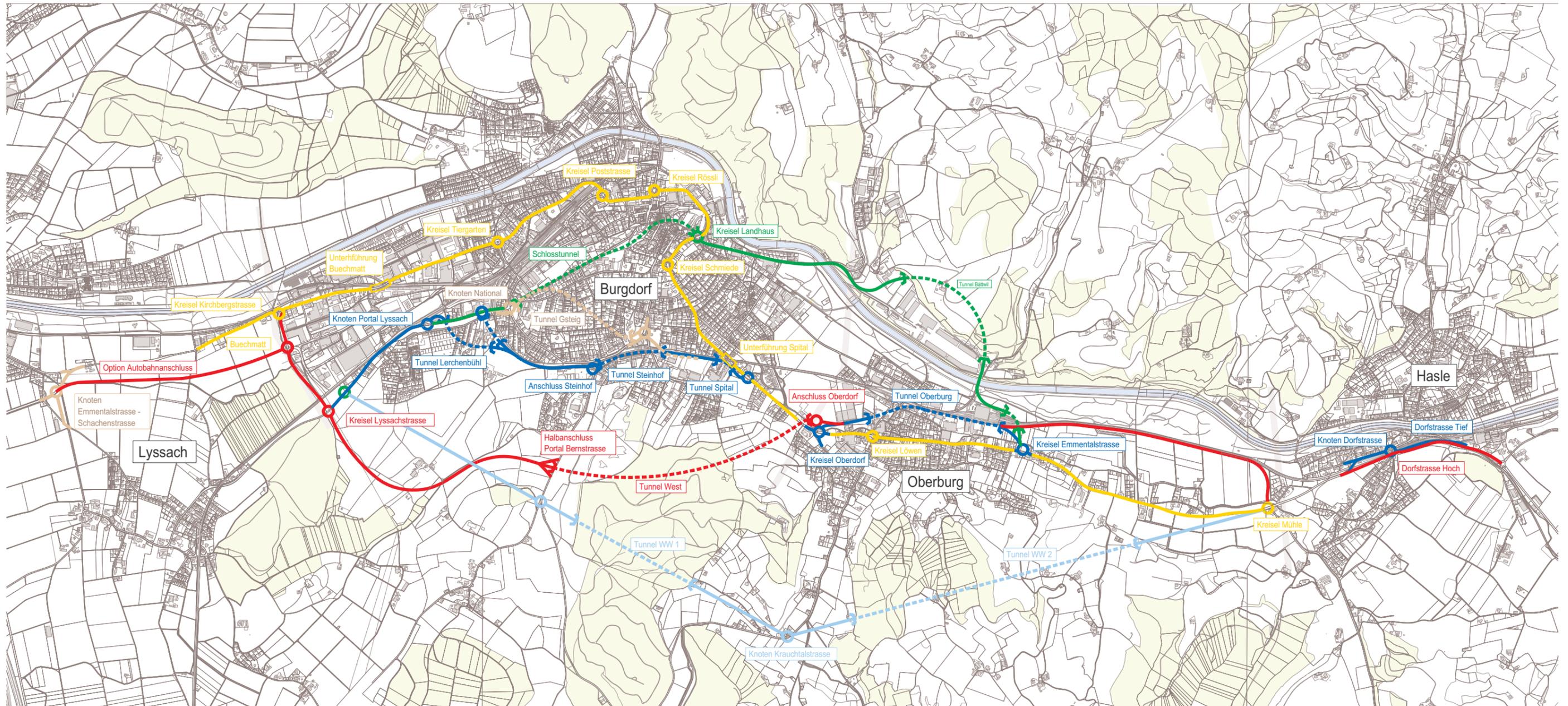
- Massnahmen für den Langsam- und den öffentlichen Verkehr
- Verkehrlich flankierende Massnahmen

Zudem werden die Aufwendungen für Projektierung und Bauleitung sowie die Mehrwertsteuer ausgewiesen. Alle Angaben entsprechen dem Preisstand Sommer 2006.

[M io. Fr.]	Lyssach	Burgdorf	Oberburg	Hasle	Total
Variante Null+	2	90 -100	30	2	130
Variante Bündelung	10	140 -180	80 -110	5 -50	245 -350
Variante West	10	230 -260	80 -120	5 -50	335 -450

Übersicht Varianten Burgdorf - Hasle

Situation 1:25'000



Legende:

- Variante NULL +
- Variante Bündelung
- Variante West
- Variante Gsteig
- Variante Wettbewerb 1999
- - - Variante West / West
- Abschnitte (Kostenschätzung)

Ergebnis & Empfehlung	<p>Die Bewertung der Varianten basiert auf dem allgemein angewendeten Bewertungsverfahren des Bundes (NISTRA) und damit auf drei unabhängig ermittelten Teilergebnissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • einer Kosten-Nutzen-Analyse (Kriterien, die sich in Geldwert ausdrücken lassen) • einer Nutzwertanalyse (quantifizierbare Kriterien) • Zusatzindikatoren (weitere wichtige Kriterien) <p>Die Bewertung erfolgte immer im Vergleich zur Referenzvariante. Diese Variante beinhaltet die Massnahmen, die mit grosser Wahrscheinlichkeit im Laufe der Zeit realisiert werden.</p>
Siedlung	<p>Siedlung</p> <p>Die Varianten wurden an den Zielen des Kantons betreffend der Verhinderung der weiteren Zersiedelung und einer konzentrierten Entwicklung des Siedlungsraumes gemessen. Folgende Aspekte wurden in die Beurteilung einbezogen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konflikte mit Wohngebieten, Grünräumen, Siedlungsrändern und Naherholungsgebieten • Beeinträchtigung des Stadt- und Landschaftsbildes • Integration der Strassenanlagen in den Stadtraum und Potential zur Aufwertung des Stadtraums • Verbesserte Erschliessung von Entwicklungspotentialen
Nutzen für die Region	<p>Nutzen für die Region</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Erreichbarkeit für die Gemeinden im unteren Emmental • Höhere Attraktivität als Gewerbe- und Wohnstandort • Stärkung der kantonalen Entwicklungsachse Solothurn - Burgdorf - Thun gemäss Richtplan • Entlastung der Ortskerne von Burgdorf und Oberburg
Risiken für die Region	<p>Risiken für die Region</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kostenbeiträge der Region • Attraktivitäts- und kostenbedingte Steuer- und Preissteigerungen • Umweltbelastungen an neuen Strassenabschnitten oder durch Verkehrsverlagerungen • Konkurrenz und Kaufkraftverlust
Umwelt	<p>Umwelt</p> <p>Die Untersuchung der Emissionen und Immissionen geht davon aus, dass die regionale Bilanz der Luftschadstoffe aus dem Verkehr etwa gleich bleibt. Neue Strassen werden lokal eine etwas andere Verteilung der Luftschadstoffe erzeugen. Der Neubau der Strasse beansprucht Land, das hauptsächlich der Landwirtschaft verloren geht. Dies betrifft sowohl den Landverlust als auch die Zerschneidung von Produktionsflächen. Zudem wird die Naherholungsfunktion im Meienmoos und im Oberburger Schachen durch den Lärm der neuen Strasse beeinträchtigt. Schutzgebiete und Schutzobjekte, wie Grundwasser, Oberflächengewässer, Waldgebiete, Natur- und Landschaftsschutzgebiete, archäologische Schutzzonen und Kulturgüter sind durch die Umfahrung kaum oder nur indirekt betroffen.</p>

Bestvariante	<p>Bestvariante</p> <p>Die Bewertung zeigt, dass langfristig eine Westumfahrung von Burgdorf kombiniert mit einem kurzen Tunnel in Oberburg die beste Lösung ist. Hier ist das Verhältnis zwischen den Investitions- und Betriebskosten und dem erzielten Nutzen am besten. Positiv gewertet werden insbesondere die Reisezeitersparnis und die geringere Zahl der Unfälle. Dank der Entlastung des Stadtzentrums von Burgdorf ist diese Lösung auch für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr günstig. Die Kosten für diese aus Elementen verschiedener Varianten zusammengesetzte Lösung betragen voraussichtlich Fr. 360 - 390 Mio.</p>
Nicht weiterverfolgte Varianten	<p>Nicht weiterverfolgte Varianten</p> <p>Die aus raumplanerischer Sicht und auch bezüglich der Investitionskosten vorzuziehende Variante Bündelung in Burgdorf kann nicht zur Weiterverfolgung empfohlen werden, da die Suche nach einer städtebaulich befriedigenden Lösung und das damit verknüpfte Oppositionspotential zu grosse Risiken beinhaltet. Die bezüglich Machbarkeit bereits ausgeschiedene Wettbewerbsvariante „Schloss-tunnel“ aus dem Jahr 1999 wurde zu Vergleichszwecken ebenfalls detailliert bewertet. Diese Variante erreicht die Rentabilitätsschwelle allerdings nicht. Die Verkehrswirksamkeit und die Reisezeitersparnis bei vergleichsweise hohen Investitionskosten liegen tiefer als bei den übrigen Umfahrungsvarianten.</p>
Empfehlung	<p>Empfehlung</p> <p>Bis zur Inbetriebnahme einer Umfahrung vergehen aufgrund der noch offenen Finanzierungsfrage mehrere Jahre. Um die heutige Situation kurz- bis mittelfristig zu entschärfen, sind einzelne Elemente der Variante Null+ zu optimieren, auf die Bestvariante abzustimmen und schrittweise umzusetzen. Damit dies möglich ist, benötigt es einerseits eine erfolgreiche Mittelbeschaffung für diese verhältnismässig teure Umfahrlösung und andererseits muss die weitere Projektierung der Bestvariante in Angriff genommen werden, um das Trasse für eine spätere Realisierung zu sichern.</p> <p>Gleichzeitig wird empfohlen, Massnahmen wie die Parkplatzbewirtschaftung, die Verbesserung des Langsamverkehrsnetzes, den Ausbau von P&R-Plätzen etc. voranzutreiben, die Anstrengungen zur Entwicklung des kombinierten Verkehrs zu verstärken und die verkehrlich flankierenden Massnahmen vorgängig umzusetzen.</p>
Weiteres Vorgehen:	<p>Wie geht es weiter?</p>
1. Schritt	<p>1. Schritt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mittelbeschaffung an die Hand nehmen • Massnahmen zur Verkehrsverlagerung und zur Verkehrsvermeidung umsetzen • Einfach umsetzbare Elemente des Projektes „Sanierung Ortsdurchfahrt“ realisieren • Massnahmen zur Priorisierung der Busse ergreifen
2. Schritt	<p>2. Schritt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ortsdurchfahrten vollständig sanieren • Einzelmassnahmen in Oberburg umsetzen • Akzeptable Lösung für den Bahnübergang Spital finden
3. Schritt	<p>3. Schritt</p> <p>Falls sich der Bau der Westumfahrung schliesslich als nicht finanzierbar erweisen sollte, will der Kanton die Variante Null+ vollständig umsetzen und auch den</p>

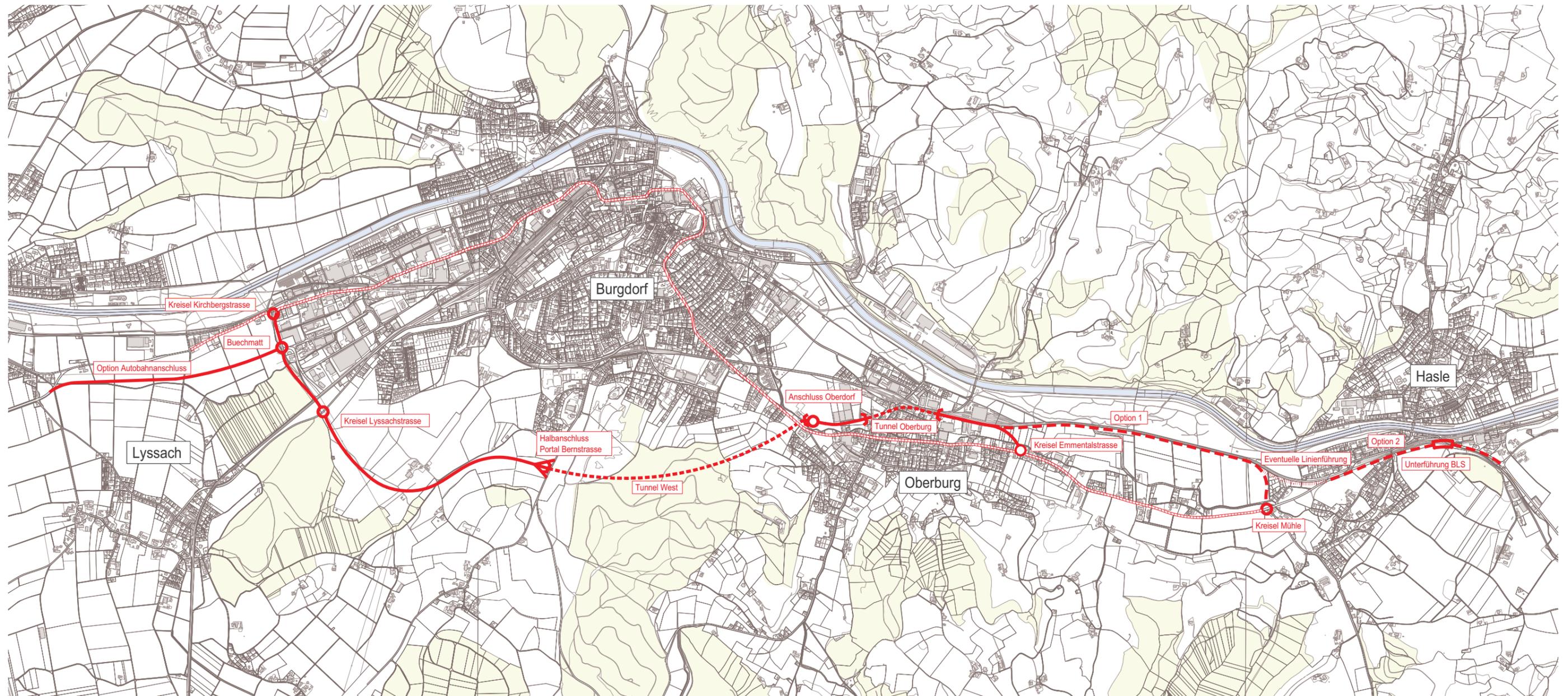
Bahnübergang „Buchmatt“ durch eine Unterführung ersetzen.

Das Vorgehen wird auf andere Projekte im Kanton Bern und die kantonale Strassenplanung abgestimmt. Der Regierungsrat wird nach der Mitwirkung entscheiden, welches Projekt er dem Grossen Rat beantragen will. Dieser wird über einen allfälligen Projektierungskredit zu befinden haben.

Auf der nachfolgenden Karte ist die Empfehlung der ZMB, die „Bestvariante“, abgebildet.

Übersicht Bestvariante Burgdorf - Hasle

Situation 1:25'000



Legende:

-  Bestvariante
-  Massnahmen Ortsdurchfahrten
-  Optionen

6.2. Siedlung

Ziele

Oberste Ziele sind, der Zersiedelung Grenzen zu setzen und eine positive Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden zu unterstützen. Die wirtschaftliche Entwicklung ist zu fördern. Gleichzeitig sind hohe Infrastrukturkosten auf allen Ebenen zu vermeiden.

Grundlage: Siedlungsstrukturelle Gliederung

Die Agglomeration Burgdorf ist ein vielfältiges Gebiet, das Gemeinden mit unterschiedlichen Qualitäten aufweist. Dementsprechend wird die Agglomeration als Grundlage für die Strategie wie folgt gegliedert (vg. Karte „Siedlungsstrukturelle Gliederung“):

- Regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung: Burgdorf.
Gemäss kantonalem Richtplan ist Burgdorf als regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung klassiert und wird als Ort der dritten Stufe der Zentralitätsstruktur bezeichnet. Burgdorf befindet sich im Schnittbereich der Entwicklungs- und Verbindungsachsen und ist bezüglich des öV sehr gut erschlossen. Als zentraler Ort übernimmt die Stadt Burgdorf wichtige Aufgaben in der Versorgung und Erschliessung des gesamten Agglomerationsraumes.
- Orte der vierten Stufe der Zentralitätsstruktur: Kirchberg und Rütligen-Alchenflüh, Hasle b.B. und Rüegsausachen. Diese Orte sind für die regionale Entwicklung und Identität von Bedeutung. Sie verfügen über Stärken in folgenden Bereichen: Lage an Entwicklungsachsen, direkten Autobahnanschluss (Kirchberg-Rütligen-Alchenflüh) bzw. Autobahnnähe (Hasle-Rüegsausachen), bedeutende öV-Haltestellen oder Knotenfunktionen, wichtige Arbeitsplatzstandorte im 2. und 3. Sektor, Entwicklungspotenzial und regionales Identifikationsprofil.
- Zentrale Orte in Entwicklungsräumen: Ersigen, Oberburg und Lützelflüh. Die zentralen Orte liegen entweder im Umfeld kantonaler Entwicklungs- oder Verbindungsachsen, sind relativ gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und weisen eine gute Infrastruktur für den täglichen Gebrauch sowie ein genügendes Dienstleistungsangebot auf.
- Hügelgebiet: Heimiswil sowie ländliche Teile der Gemeinden Lützelflüh, Hasle b.B., Rüegsau, Oberburg. Diese Gebiete sind grösstenteils im kantonalen Richtplan als Streusiedlungsgebiete ausgewiesen. Die bestehenden Bauten sind maximal zu nutzen und die Umnutzung sicherzustellen.
- Mittellandgebiet: Ersigen, Rütli b. Lyssach, Aefligen, Teile von Lyssach und Rütligen-Alchenflüh. In diesen Gebieten bestehen gute Bedingungen für die produzierende Landwirtschaft.

Aggloprogramm Burgdorf
Siedlungsstrukturelle Gliederung

Legende

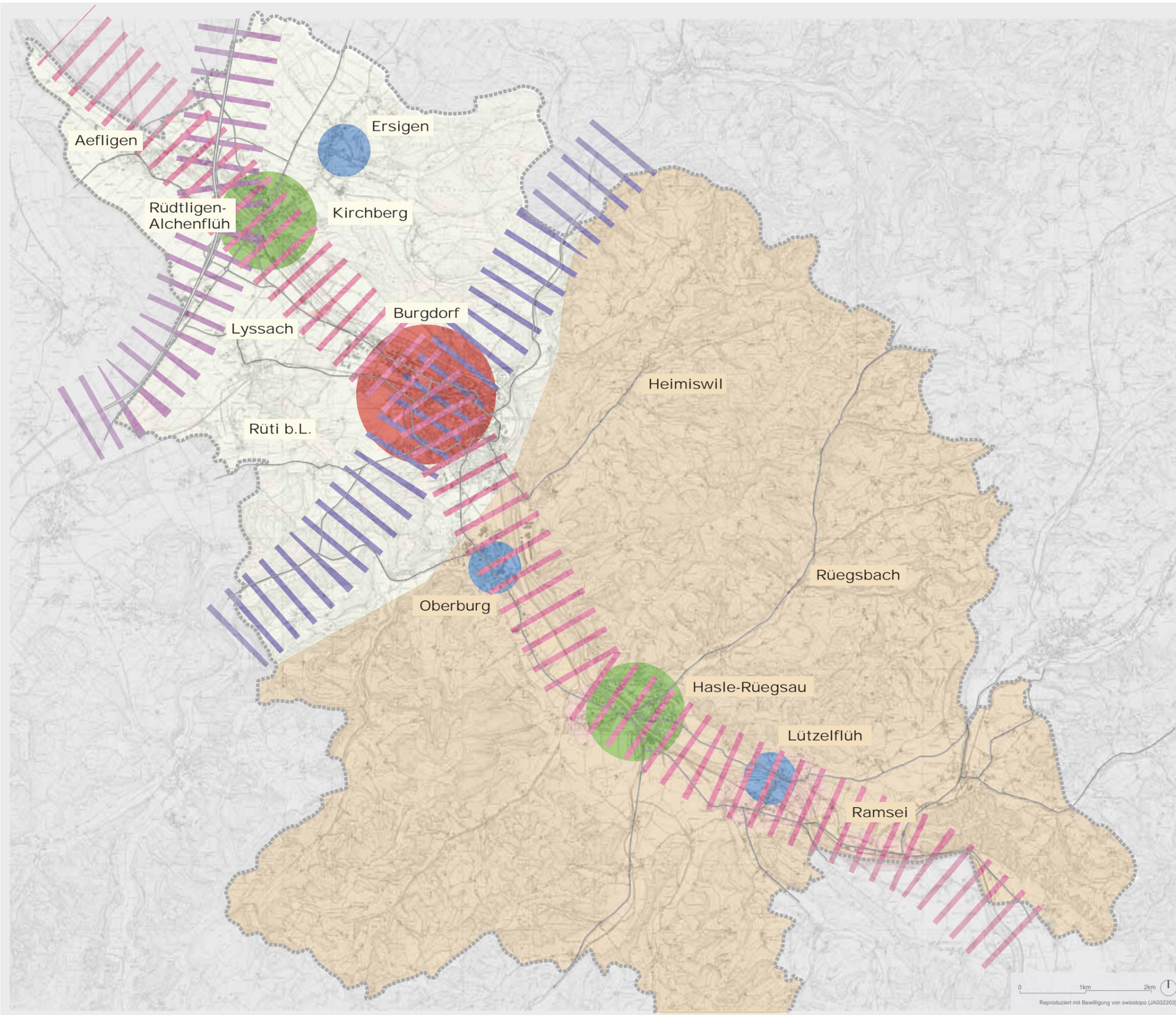
- **Regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung**
 - Wohnen: Verdichten in Güteklassen A+B, einzonen in Güteklasse C
 - Arbeiten: ESP Bahnhof und Buchmatt, arbeitsplatzintensive Nutzungen

- **Orte der vierten Zentralitätsstufe**
 - Wohnen: einzonen hauptsächlich in Güteklasse A, B, C, in begründeten Fällen D und E möglich
 - Arbeiten: in Autobahnnähe flächenintensive und miv-orientierte Nutzungen. Entlang Entwicklungs- und Verbindungsachsen Arbeitsschwerpunkte bilden

- **Zentrale Orte in Entwicklungsräumen**
 - Wohnen: einzonen hauptsächlich in Güteklasse C und D
 - Arbeiten: Erhalt und Ausbau besteh. Arbeitsplätze, Schwerpunkte Dienstleistung

- ||| **Kant. Entwicklungsachse erster Ordnung (gemäss kant. Richtplan)**
- ||| **Kant. Entwicklungsachse zweiter Ordnung (gemäss kant. Richtplan)**
- ||| **Kant. Verbindungsachse (gemäss kant. Richtplan)**

- Hügelgebiet / Berggebiet**
 - Erholungsnutzung, Schutzfunktion; (Berg-)Landwirtschaft, Tourismus und Naherholung
 - Wohnen – Erhalten der Bevölkerung
- Mittellandgebiet**
 - produzierende Landwirtschaft
 - Wohnen – Erhalten der Bevölkerung



Die Güte der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr / gemäss Revision kant. Richtplan 2006

Ermittlung der Haltestellenkategorie

Kursintervall	Bahn / Fernverkehr ¹⁰	S-Bahn / Regionalzüge	Tram/Bus (NöV)
bis 10 min	I	I	II
11 - 20 min	I	II	III
21 - 30 min	II	III	IV
31 - 60 min	III	IV	V
Kein Takt, min. 12 Kurspaare pro Tag	--	V	VI

Verkehren Verkehrsmittel verschiedener Gruppen, ist die Haltestellenkategorie für jede Verkehrsgruppe besonders zu ermitteln. Massgebend für die Ermittlung der Güteklasse ist die besser bediente Haltestellenkategorie.

Als Kursintervall gilt der durchschnittliche Abstand aller Abfahrten in der Hauptrichtung einer Verkehrsmittelgruppe von 6.00 bis 20.000 Uhr (Montag bis Freitag). Ist die Erschliessung einer Zone oder eines Vorhaben ausserhalb dieser Zeiten relevant, so sind die Kursintervalle der dafür massgebenden Hauptnutzungszeit zu berücksichtigen.

Ermittlung der Güteklasse der öV-Erschliessung

Haltestellenkategorie	- 400	400- 750	750- 1000	1000 -1250
I	A	B	C	D
II	B	C	D	--
III	C	D		--
IV	D	E	--	--
V	E	--	--	--
VI	F	--	--	--

Ein Bahn-Knoten erhöht die Güteklasse um eine Qualitätsstufe. Damit wird das Einzugsgebiet um einen Distanzring erweitert bis maximal 1250 m. Ein öV-Knoten hat Linien aus mindestens 4 Richtungen mit gleichem Takt.

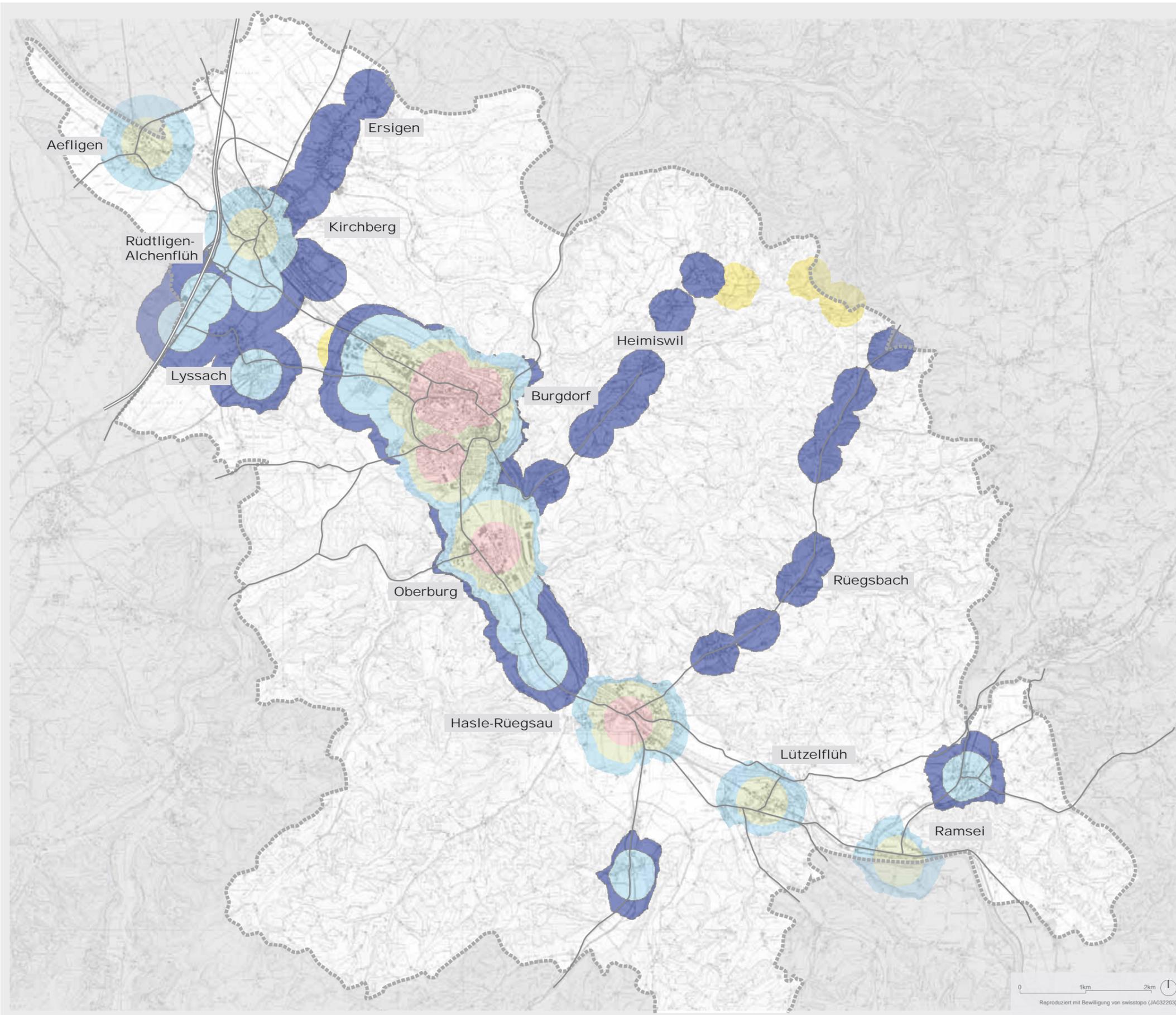
Die Erreichbarkeit der Haltestelle ergibt sich aus der Luftliniendistanz eines Gebietes zur Haltestelle. Die Luftliniendistanz nach der Tabelle schliesst einen mittleren Umwegfaktor mit ein. Bei grösseren Umwegen oder grossen Steigungen sind die Luftliniendistanzen entsprechend zu verkleinern.

¹⁰ Nach Definition BAV

Aggloprogramm Burgdorf
Erschliessungsgüte öV

Legende

- Perimeter Agglomeration Burgdorf
- Güteklassen A+B
- Güteklassen C
- Güteklassen D
- Güteklassen E
- Güteklassen F
- keine Güteklasse



Stärken als Chancen für Zukunft nutzen

Schwerpunkte setzen

Nicht alle Gemeinden der Agglomeration weisen die gleichen Stärken auf. Um als gesamte Agglomeration erfolgreich zu sein, sind Schwerpunkte zu setzen.

Strategie Wohnen

Im Bereich Wohnen werden die Standortqualitäten des öffentlichen Verkehrs genutzt:

- Das regionale Zentrum sowie die zentralen Orte mit und ohne Autobahnnähe sind attraktive Wohnorte, dort findet die Entwicklung schwerpunktmässig statt.
- Mit Entwicklungsschwerpunkten (ESP) Wohnen werden ausgewählte, attraktive Standorte gezielt vermarktet
- Neueinzonungen werden dort vorgenommen, wo die ÖV-Erschliessung gut ist.

Ziel für das Mittellandgebiet ist es, die Bevölkerung zu erhalten. Bei Neueinzonungen wird ebenfalls auf die Erschliessung mit dem ÖV abgestellt. In Gegenden ohne ÖV-Erschliessung wird zurückhaltend eingezont.

Strategie Wohnen im Hügellgebiet

In den als Hügellgebiet definierten Gebieten gilt die vom Kanton bereits als Streusiedlungsgebiet anerkannte Besiedlungsform. Die Agglomeration Burgdorf bekennt sich zu den ländlichen Gebieten. In den dem Hügellgebiet zugehörigen Gemeinden ist ein angemessenes Wachstum im Wohnbereich möglich. Bei Neueinzonungen wird unter Berücksichtigung von Erleichterungen auf die Erschliessung mit ÖV abgestellt. Der Erhalt und die Umnutzung von leerstehenden Gebäuden ausserhalb von Bauzonen wird unterstützt.

Strategie Arbeiten

Im Bereich Arbeiten werden die Standortqualitäten des Strassennetzes und des öffentlichen Verkehrs genutzt.

Dienstleistungsarbeitsplätze etc., die mit viel Pendlerverkehr verbunden sind werden wie folgt angeordnet:

- Im regionalen Zentrum, v.a. im ESP Burgdorf, Bahnhof
- Wenn eine konkrete Nachfrage dafür vorhanden ist an zentralen Orten ohne Autobahnanchluss (z.B. in Hasle b.B., Rüdttigen-Alchenflüh.)

Gewerbebetriebe, Lagerflächen und weitere strassengebundene Nutzungen mit wenig Arbeitsplätzen werden wie folgt angeordnet:

- In zentralen Orten mit Autobahnnähe, wie z.B. Industriezone Kirchberg Neuhof (wird als Option ESP A geprüft)
- Im ESP Burgdorf, Buechmatt
- Im ESP Lyssach/ Rüdttigen-Alchenflüh

Fachmärkte und ähnliche Nutzungen mit viel Publikumsverkehr und Arbeitsplätzen werden wie folgt angeordnet:

- Im neuen ESP Schachen-Buechmatt (Fachmärkte jedoch eher nicht erwünscht resp. zulässig)
- Bei weiterem Bedarf an Orten, deren Eignung für diese Nutzungen zu überprüfen ist.

*ESP Schachen-
Buechmatt als Motor*

Das Profil des neuen ESP Schachen-Buechmatt ist vor dem Hintergrund der Ausrichtung und des Entwicklungsstandes der beiden kantonalen Entwicklungsschwerpunkte Burgdorf, Bahnhof und Burgdorf, Buechmatt zu bestimmen. Obwohl die bestehenden Arbeitszonen-Reserven in der Agglomeration für die nächsten Jahre ausreichend sind, wird der ESP Schachen-Buechmatt gefördert, da er sich wegen seiner idealen Lage als Motor für die wirtschaftliche Entwicklung eignet.

*ÖV-Erschliessung
Raum Kirchberg*

Schwachstellen abbauen: ÖV-Lücken schliessen

Im Raum Rütligen-Alchenflüh, Kirchberg und Lyssach fand in den letzten Jahren das grösste Bevölkerungswachstum der Agglomeration Burgdorf statt. Gleichzeitig weist dieses Gebiet eine ungenügende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr auf. Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs im Raum Kirchberg sind notwendig und mit der neuen Buslinie Lyssach Bahnhof – Kirchberg Neuhof auch möglich.

Zusammenarbeiten und informieren

Mit Zusammenarbeit und gegenseitiger Information wird erreicht, dass sich die einzelnen Gemeinden im Sinne der gesamten Agglomeration entwickeln. Die Agglomerationsgemeinden informieren sich gegenseitig über bedeutendere, verkehrsrelevante Einzonungsvorhaben (> 1ha) und stellen im Planungsbericht nach Art. 47 RPV das Ergebnis der Prüfung der regionalen Auswirkungen dar.

7. Der Weg zum Ziel: Massnahmen

7.1. Massnahmenübersicht

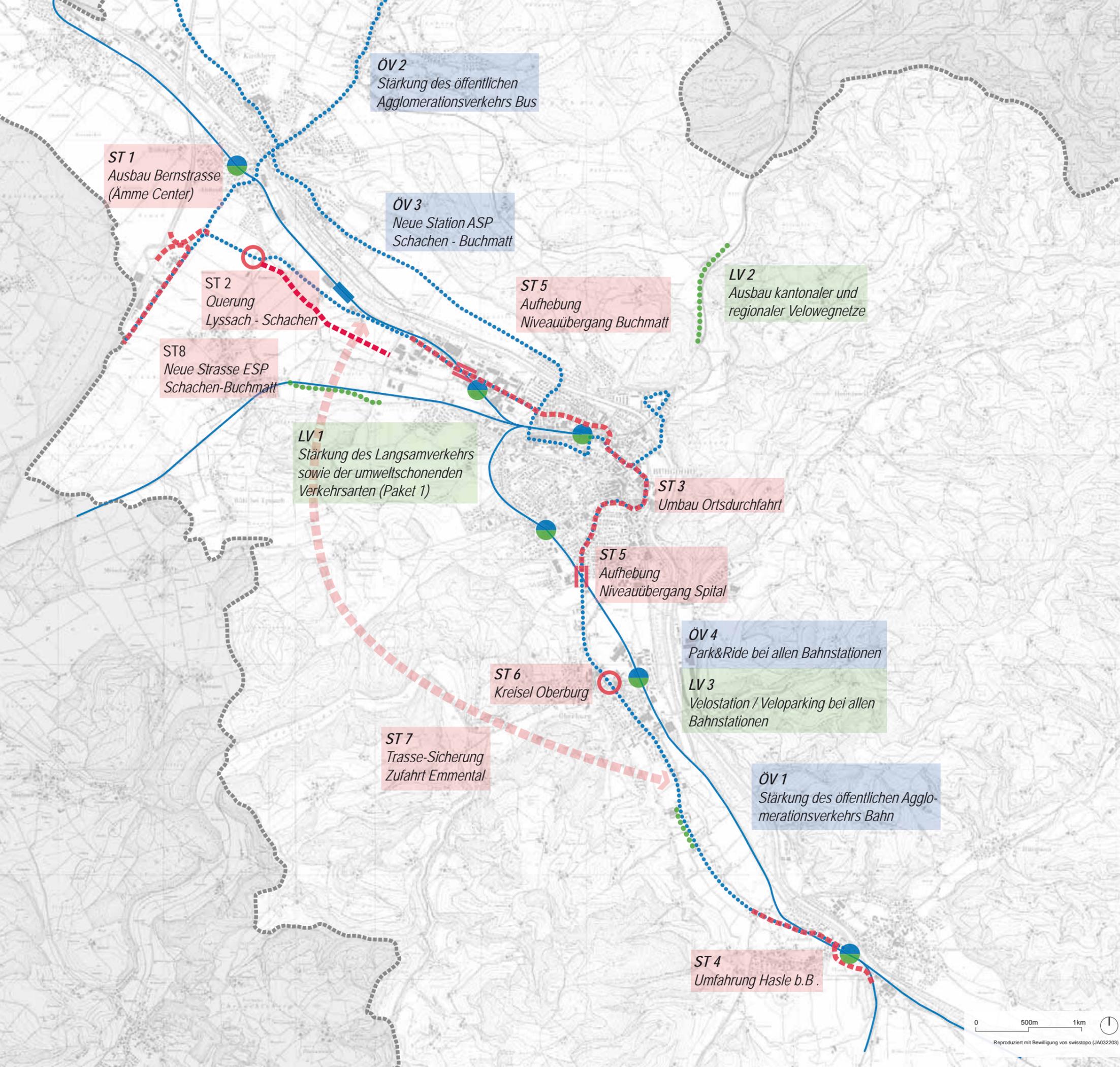
Die Massnahmenblätter befinden sich im Teil B. Sie basieren auf den Empfehlungen der ZMB Juni 07 und den Ergebnissen der Gesamtverkehrsstudie Burgdorf-Emmental November 2003.

Massnahmenpaket 1		Investitionskosten	jährliche Betriebskosten
<i>Strasse bereits realisiert in Umsetzung</i>	ST1 Ausbau Bernstrasse (GVS 9.1)	7.4 Mio	
	ST2 Querung Lyssach-Schachen (GVS 9.2)	1.2 Mio	
	ST3 Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf (GVS 9.4)	11.4 Mio	---
	ST4 Umfahrung Hasle b.B. b.B. (GVS 9.7)	30.0 Mio	---
	ST5 Aufhebung Niveauübergänge (GVS 9.9)	40.0 Mio	---
	ST6 Einzelmassnahmen in Oberburg	1.6 Mio	---
	ST7 Projektierungsarbeiten zur Trasse-Sicherung für die Bestvariante ZBM	8.7 Mio	---
	ST8 Neue Strasse ESP Schachen-Buchm. (GVS 9.3)	10.0 Mio	---
<i>Öffentlicher Verkehr</i>	ÖV1 Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs (Bahn) (GVS 10.1)	Basiselement	Basiselement
	ÖV2 Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs (Bus) (GVS 10.3)	---	1.3 Mio
	ÖV3 Park+Ride (GVS 10.6)	3.6 Mio	---
	ÖV4 Park+Bike-Anlagen: nach Vorprüfung gestrichen		
<i>Langsam- verkehr</i>	LV1 Stärkung des Langsamverkehrs sowie der umweltschonenden Mobilitätsarten (Paket 1)	35.0 Mio	---
	LV2 Ausbau kant. u. regionaler Velowegnetze (GVS 11.3)	5.0 Mio	---
	LV3 Velostation/Veloparking (GVS 11.10)	4.0 Mio	
		157.9 Mio.	1.3 Mio.
<i>Umsetzung</i>	U1 Umsetzung: Trägerschaft, Spezialfinanzierung, Aktualisierung	zu definieren	
<i>Siedlung</i>	S1 Ortsplanung - Ausscheidung von Bauzonen Wohnen	zu definieren	
	S2 Ortsplanung - Ausscheidung von Bauzonen Arbeiten		
	S3 Ortsplanung - Koordination der Siedlungsentwicklung		
	S4 Ortsplanung - Information		
	S5 Wohnen - Attraktive Wohnlagen mit gutem öV		
	S6 Arbeiten - Entwicklungsschwerpunkte, Bestandespflege		

Massnahmenpaket 2		Investitions- kosten	jährliche Be- triebskosten
<i>Strasse</i>	ST10 Umsetzung Bestvariante ZMB Emmental inkl. flankierende Massnahmen auf Gemeindestrassen (10 Mio)	360.0 Mio	0.43 Mio
	ST11 Knotensanierung Lützelflüh-Goldbach (GVS 9.8)	0.7 Mio	---
<i>Öffentlicher Verkehr</i>	ÖV10 Bahnverkehr mittel / längerfristig (GVS 10.2)	---	6.4 Mio
	ÖV11 Busverkehr mittel-/längerfristig (GVS 10.4)	---	1.6 Mio
	ÖV12 Haltestelle Spital: nach Vorprüfung gestrichen		
<i>Langsam- verkehr</i>	LV10 Stärkung des Langsamverkehrs sowie der umweltschonenden Mobilitätsarten (Paket 2)	35.0 Mio	---
		395.7 Mio	8.43 Mio

Legende

- Perimeter Agglomeration Burgdorf
- Strasse (ST)
- öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Langsamverkehr / weitere Mobilitätsformen (LV)



ST 1
Ausbau Bernstrasse
(Ämme Center)

ÖV 2
Stärkung des öffentlichen
Agglomerationsverkehrs Bus

ÖV 3
Neue Station ASP
Schachen - Buchmatt

ST 2
Querung
Lyssach - Schachen

ST 5
Aufhebung
Niveauübergang Buchmatt

LV 2
Ausbau kantonaler und
regionaler Velowegnetze

ST 8
Neue Strasse ESP
Schachen-Buchmatt

LV 1
Stärkung des Langsamverkehrs
sowie der umweltschonenden
Verkehrsarten (Paket 1)

ST 3
Umbau Ortsdurchfahrt

ST 5
Aufhebung
Niveauübergang Spital

ÖV 4
Park&Ride bei allen Bahnstationen

LV 3
Velostation / Veloparking bei allen
Bahnstationen

ST 6
Kreisel Oberburg

ST 7
Trasse-Sicherung
Zufahrt Emmental

ÖV 1
Stärkung des öffentlichen Agglo-
merationsverkehrs Bahn

ST 4
Umfahrung Hasle b.B.

Legende

-  Perimeter Agglomeration Burgdorf
-  Strasse (ST)
(Linienführungs-Varianten Zufahrt Emmental siehe sep. Plan)
-  öffentlicher Verkehr (ÖV)
-  Langsamverkehr / weitere Mobilitätsformen (LV)

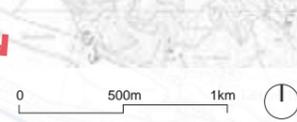
ÖV 11
Stärkung Busverkehr
mittel- / langfristig

LV 10
Stärkung des Langsamverkehrs
sowie der umweltschonenden
Verkehrsarten (Paket 2)

ÖV 12
Neue Haltestelle Spital

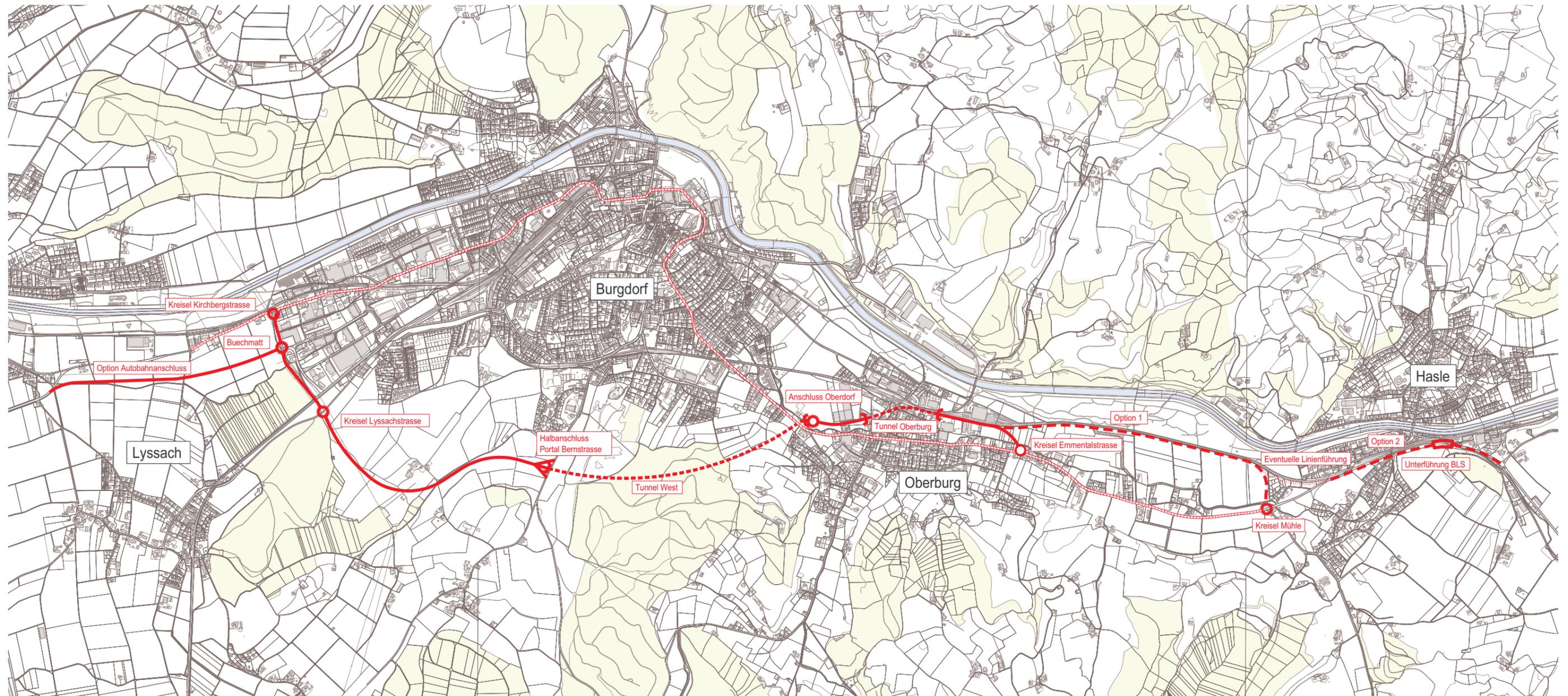
ÖV 10
Stärkung Bahnverkehr
mittel- / langfristig

ST 11
Knotensanierung
Lützelflüh - Goldbach



Übersicht Bestvariante Burgdorf - Hasle

Situation 1:25'000



Legende:

- Bestvariante
- Massnahmen Ortsdurchfahrten
- Optionen

8. Trägerschaft

Träger aller sechs Agglomerationsprogramme im Kanton Bern ist der Kanton. Er ist der primäre Ansprechpartner des Bundes, wobei eine enge Zusammenarbeit mit den Berner Agglomerationen gewährleistet ist. Auf regionaler Stufe ist für die Umsetzung des AP der Regionalverband Burgdorf, in dem alle Gemeinden vertreten sind, zuständig. Diese Aufgabe wird per 1.1.2008 der neu gegründeten Region Emmental übertragen. Die Umsetzung des AP's wird vermutlich in einer Teilkonferenz, mit Vertretung aller 12 Agglo-Gemeinden der Region Burgdorf, organisiert. Die im Anwendungshandbuch des Bundes vorgegebene Grundanforderung zur Trägerschaft wird mit folgenden Vorgehen erreicht. Es orientiert sich einerseits am Grundsatz der Gemeindeautonomie und andererseits am Willen der Zusammenarbeit über die Gemeindegrenzen hinaus. Aufgrund eines Antrags der Delegiertenversammlung und einer durchgeführten und ausgewerteten Mitwirkung beschliesst jede Gemeinde durch sein Exekutivorgan über die Ziele und Massnahmen des Agglomerationsprogramms. Dem Kanton wird das Programm zur Vorprüfung und Zustimmung unterbreitet.

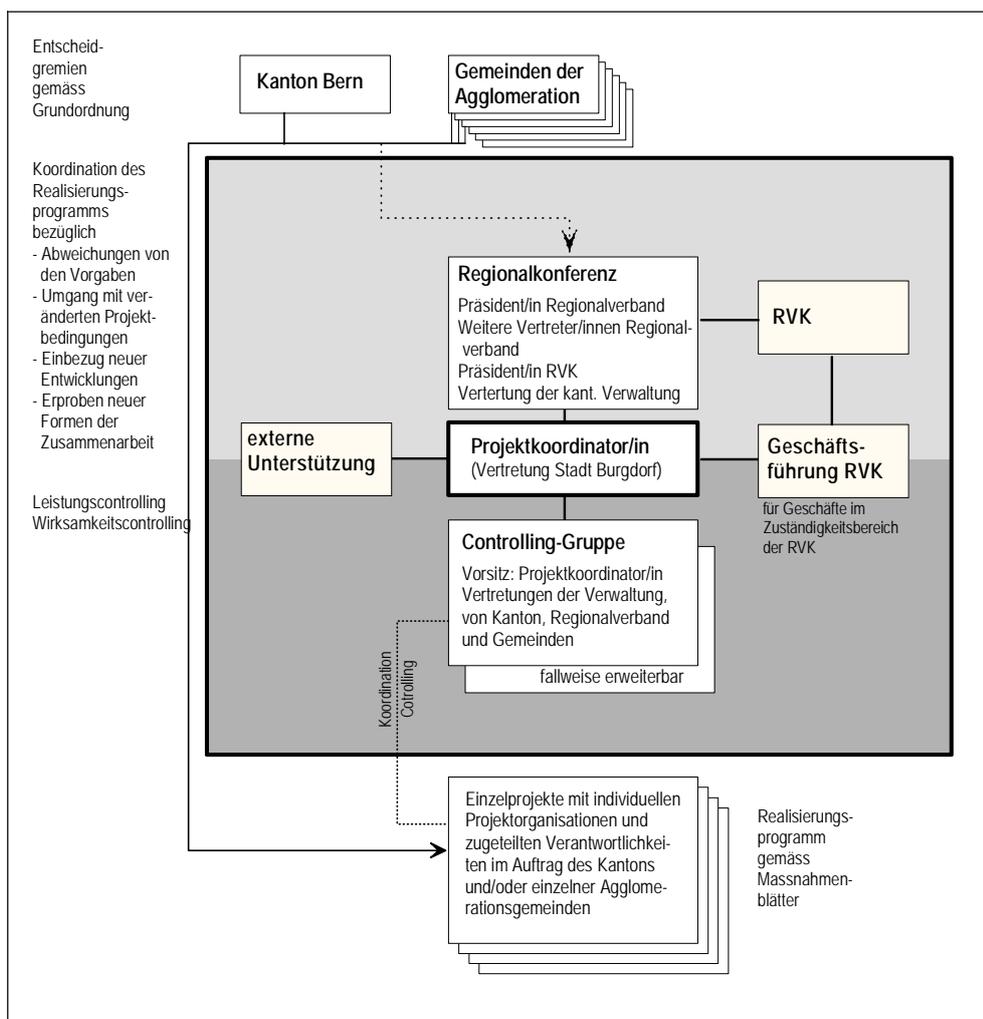


Abbildung 13: Trägerschaft Umsetzung; zu aktualisieren nach Beginn der operativen Tätigkeit der „Region Emmental“

kant. Strategie für Agglomerationen

Parallel dazu wurde im Kanton Bern eine „Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit“ erarbeitet. Mit dem Ziel, die regionale Zusammenarbeit zu fördern, wurde ein Regionalkonferenz-Modell sowie eine Reform der Planungsinstrumente vorgeschlagen. Der Regierungsrat hat die Vorschläge in eine breite Vernehmlassung geschickt mit einem sehr positiven Resultat. Die Verfassungs- und Gesetzesänderung hat der Regierungsrat dem Grossen Rat im Herbst 2006 vorgelegt. Die Reform wurde in der Volksabstimmung vom 17. Juni 07 in Kraft gesetzt. Die erste Regionalkonferenz könnten ab 2008 in einer Region aktiv werden, sofern die erforderlichen regionalen Abstimmungen zustimmend verlaufen.

Strukturreform Emmental

Der Regionalverband Burgdorf hat bereits während der Mitwirkungs- und Vorprüfungsphase zum Schwerpunkteprogramm (SPP) der Region Burgdorf mit der Umsetzung des Massnahmenblatts 2 begonnen. Die Bereinigung des Regionsperimeters nach der Reform der kantonalen Verwaltung und den laufenden Reformen gemäss SARZ haben dazu geführt, dass die bisherigen Regionsstrukturen und –perimeter überprüft und neu organisiert werden. Ab 1.1.2008 wird die am 6. Juni 2007 neu gegründete Region Emmental ihre operative Tätigkeit aufnehmen und die bisherigen Regionen Burgdorf, Oberes Emmental und Trachselwald ersetzen. Der Perimeter ist identisch mit dem Verwaltungskreis Emmental und umfasst 42 Gemeinden. Aktuell wird die interne Organisation aufgebaut, sie wird sich am Modell der Regionalkonferenz orientieren. Die neue Region ist als Verein organisiert, könnte aber in einem späteren Schritt und nach einer regionalen Abstimmung mit relativ kleinem Aufwand in eine Regionalkonferenz überführt werden.

9. Beurteilung gemäss Grundanforderungen

wird noch ausführlicher erarbeitet

Nachfolgend wird die Diskussion der Grundanforderungen (GA) gemäss Anwendungshandbuch ARE vom Juni 2004 (S. 21) zusammengefasst:

GA 1

GA 1 Partizipation gewährleistet:

- 1) Partizipation: vgl. Projektorganisation S. 6
- 2) Kreis der Mitwirkenden: Vernehmlassung und Mitwirkung erfolgt Anfang 2005
- 3) Umgang mit den Stellungnahmen: Die Stellungnahmen fliessen direkt in die Überarbeitung des Agglomerationsberichts ein.

Fazit: Die Grundanforderung 1 wird erfüllt, sobald die Mitwirkung 2005 und die Überarbeitung des Programms aufgrund der Resultate der Vernehmlassung und der Mitwirkung erfolgt ist.

GA 2

GA 2: Trägerschaft untersucht und bestimmt

- 1) Zuständige Trägerschaft vorhanden vgl. Massnahmenblatt „Umsetzung U1“ und Erläuterungsbericht S. 50-51
- 2) verbindlich geregelt, wer die Massnahmen auslöst / umsetzt / finanziert in den Massnahmenblättern festgelegt

Fazit: Die Grundanforderung 2 wird erfüllt, weil die zuständige Trägerschaft und die Federführung in den Massnahmen geregelt ist.

GA3

GA 3: Analyse von Ist-Zustand und zukünftigem Zustand unter Einbezug von Siedlungsentwicklung, MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr

- 1) Siedlungsstruktur – Ist-Zustand und Entwicklung vgl. Erläuterungsbericht S. 11-14 und S. 20-25
- 2) Verkehr – Ist-Zustand und Entwicklung vgl. Erläuterungsbericht S. 7-9 und S. 29-38
- 3) Referenzangebot vgl. Erläuterungsbericht S. 26
- 4) Mobilitätsverhalten vgl. S.
- 5) Schwachstellenanalyse ohne Agglomerationsprogramm Ist-Zustand: Erläuterungsbericht S. 17-21
zukünftiger Zustand ohne Agglomerationsprogramm: Erläuterungsbericht S. 22
- 6) Annahmen offengelegt alle Annahmen sind im Erläuterungsbericht erwähnt

Fazit: Die Grundanforderung 3 wird erfüllt, weil sowohl die Analyse des Ist-Zustandes als auch die Abschätzung des zukünftigen Zustands ohne Agglomerationsprogramm in einer Genauigkeit erarbeitet wurden, welche Schlussfolgerungen im Hinblick auf die erforderlichen Massnahmen erlaubt.

GA 4

GA 4: Alle Massnahmenbereiche untersucht

wird noch angepasst
an überarbeitete MBs

- | | |
|--------------------------|--|
| 1) Raumplanung | vgl. Massnahmenblätter Siedlung S1 – S6 |
| 2) Strasseninfrastruktur | vgl. Massnahmenblätter ST1-8 und ST10-11 |
| 3) öffentlicher Verkehr | vgl. Massnahmenblätter ÖV1-3 und ÖV11-12 |
| 4) Fuss- und Veloverkehr | vgl. Massnahmenblätter LV1-3 und LV10 |

Fazit: Die Grundanforderung 4 wird erfüllt, weil sowohl in der Raumplanung als auch in allen aufgeführten Bereichen des Verkehrs verbindliche Massnahmen ergriffen werden.

GA 5

GA 5: Auswirkungen und Kosten transparent aufgezeigt

- | | |
|------------------------|---|
| 1) Wirksamkeitsanalyse | vgl. Beurteilung gemäss Wirksamkeitskriterien (Kapitel 10 Erläuterungsbericht S. 54ff.) |
| 2) Kosten | werden in den Massnahmenblättern ausgewiesen |
| 3) Beststrategie | vgl. „Zielszenario“ und „Strategie“ (Erläuterungsbericht S. 28-39) |

Fazit: Die Grundanforderung 5 wird erfüllt, weil sowohl die Kosten als auch die Wirksamkeit der Massnahmen ausgewiesen werden.

GA 6

GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

- | | |
|--|---|
| 1) Einbindung in die kantonale Planung | Verankerung als Teilregionaler Richtplan gemäss Art. 98 BauG |
| 2) Verbindlichkeit | Verankerung als Teilregionaler Richtplan gemäss Art. 98 BauG
verbindlich sind die Massnahmenblätter (vgl. Erläuterungsbericht S. 5) |
| 3) Ergänzungsmassnahmen ausserhalb Perimeter Agglomeration | Die Agglomerationsprogramme werden auf Stufe Kanton mit der kantonalen „Strategie für eine differenzierte Stärkung des ländlichen Raumes“ abgestimmt. |
| 4) Koordination mit Massnahmen des Bundes und der Nachbarkantone | Aufnahme in kant. Richtplan |
| 5) Controlling | vgl. Massnahmenblätter Rubrik, „Controlling“ und S. 55 |

Fazit: Die Grundanforderung 6 wird erfüllt, sobald das Controlling erarbeitet ist. Die Verbindlichkeit und die Abstimmung mit übergeordneten Instrumenten wurde durch die Einbettung der Zielsetzungen für das Agglomerationsprogramm in die übergeordneten Zielsetzungen sichergestellt.

10. Beurteilung gemäss Wirksamkeitskriterien

zu überarbeiten

Alle Massnahmen werden einer Wirkungsanalyse gemäss den Kriterien des Bundes unterzogen. Halten Massnahmen dieser Analyse nicht Stand, werden sie aus dem Programm entfernt, resp. es werden die Gewichtung und Priorität neu beurteilt. Im Sinne einer ersten Übersicht wird hier eine grobe Bewertung der einzelnen Massnahmenpakete vorgenommen. Dazu dient eine Skala von „sehr günstige Auswirkung“ (++) bis „sehr ungünstige Auswirkung“ (--).

WK 1

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Reisezeiten im ÖV, Qualität im ÖV, Stausituation im Strassenverkehr, Erreichbarkeit, Intermodalität, Qualität im Fuss- und Veloverkehr

- Ist-Zustand:

- Zukünftiger Zustand ohne Agglomerationsprogramm:

- Zukünftiger Zustand mit Agglomerationsprogramm:

WK 2

WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert

Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten, Städtebau und Lebensqualität, Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten

- Ist-Zustand:

- Zukünftiger Zustand ohne Agglomerationsprogramm:

- Zukünftiger Zustand mit Agglomerationsprogramm:

WK 3

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Veränderung der Unfallhäufigkeit, Anzahl Tote pro Jahr, Anzahl Verletzte pro Jahr, Sachschäden pro Jahr

- Ist-Zustand:

- Zukünftiger Zustand ohne Agglomerationsprogramm:

- Zukünftiger Zustand mit Agglomerationsprogramm:

WK 4

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Lärmbelastung Schiene und Strasse, Luftbelastung, Klima/CO₂-Emissionen, Flächenbeanspruchung, Zerschneidungseffekte von Landschaftsräumen

- Ist-Zustand:

- Zukünftiger Zustand ohne Agglomerationsprogramm:

- Zukünftiger Zustand mit Agglomerationsprogramm:

WK 5

WK 5: Investitions- und Betriebskosten beurteilt

Investitionskosten, Betriebs- und Unterhaltskosten, zusätzliche Abgeltungen, Auslastung und Wirtschaftlichkeit

- Ist-Zustand:

- Zukünftiger Zustand ohne Agglomerationsprogramm:

- Zukünftiger Zustand mit Agglomerationsprogramm:

11. Weiteres Vorgehen

- Eingabe an den Kanton als Entwurf (Ende Januar 2005)
- Durchführung Vernehmlassung (Februar – Mai 2005)
- Auswertung Vernehmlassung, Verfassen des Mitwirkungsbericht
- Gespräche mit Teilregionen und Interessensgruppen
- Freigabe des Mitwirkungsberichts
- Überarbeitung des Agglomerationsprogramms
- Einreichung zur Vorprüfung an Kanton und Bund (September 2006)
- Anpassungen / Überarbeitung (Juni – Dezember 2007)
- Genehmigung (ca. Mitte 2008)

TEIL B:

MASSNAHMENBLÄTTER

AP Burgdorf M P 1	Ausbau Bemstrasse (GVS 9.1)	ST1																														
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Erschliessung des Gewerbegebietes Gem einde Lyssach und Rüdütigen-A lchenflüh • Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Kantonsstrasse (Reduktion der Behinderungen) • Erhöhung der Verkehrssicherheit, Vermeidung von Rückstau auf die A1 																																
Beteiligte Stellen: <ul style="list-style-type: none"> • Gem einde Lyssach • Gem einde Rüdütigen-A lchenflüh • rVK 3 • Kanton 		Federführung: TBA, Obergeringenieurkreis IV																														
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Bau einer zusätzlichen Fahrspur (Bypass) auf der Bemstrasse ab der Autobahnausfahrt bis zur neuen Zufahrt KEA • Bau eines Gegen-Bypasses ab ESP-Areal zur Autobahnauffahrt • Bau von zwei Kreiseln • Neuanlage eines beidseitigen Radstreifens • Neuanlage eines durchgehenden Trottoirs auf der Industrie Seite • Bau zweier zusätzlicher Bushaltestellen Vorgehen:																																
Kosten gesamt des Massnahmenbündel: <table border="1" data-bbox="129 987 903 1160"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>7.8 Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>0.4 Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gem einde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Private*</td> <td>%</td> <td>7.4 Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Investoren Aem me-Center</p>			Infrastruktur		Betrieb		Total	%	7.8 Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	0.4 Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Gem einde	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Private*	%	7.4 Mio Fr.	%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bem Finanzierungsart: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Als Teiler laufender Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teiler Investitionsrechnung <input checked="" type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag Finanzierungsnachweis: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2005 bis 2008 enthalten <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>
	Infrastruktur		Betrieb																													
Total	%	7.8 Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																												
Anteil Kanton	%	0.4 Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Gem einde	%	Fr.	%	Fr.																												
Anteil Private*	%	7.4 Mio Fr.	%	Fr.																												
Bedeutung / Stellenwert: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV 		Zeithorizont: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input type="checkbox"/> 2007 - 2010 <input type="checkbox"/> Später 																														
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> • Realisierung Fachmarktzentrum AEMME-CENTER, Lyssach/Rüdütigen-A lchenflüh 																																
Grundlagen: <ul style="list-style-type: none"> • Richtplan Entlastungsstandort (ES) Lyssach/Rüdütigen-A lchenflüh • Genehmigter Strassenplan vom 10.09.2003 																																
Hinweise zum Controlling: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Controlling-Gruppe ESP Aem me-Center <p>➔ Massnahme bereits realisiert</p>																																

AP Burgdorf M P 1	Querung Lyssach-Schachen/Schachenstrasse (GVS 9 2)	ST2																														
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> Sanierung der unfallträchtigen Kreuzung Emmentalstrasse (Nr. 23) / Kirchbergstrasse Umbau Anschluss Schachenstrasse 																																
Beteiligte Stellen: <ul style="list-style-type: none"> Gemeinden der Agglomeration Regionalverband Burgdorf RVK 3 Kanton 		Federführung: TBA, Oberrheinienkreis IV																														
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung Knoten Umgestaltung Anschluss Schachenstrasse Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> Vorprojekt Mitwirkung Strassenplan 																																
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: <table border="1" data-bbox="130 875 906 1048"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>1.2 Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>0 Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>1.16 Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>0.04 Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Infrastruktur		Betrieb		Total	%	1.2 Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	0 Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	1.16 Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	0.04 Mio Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bem. Finanzierungsart: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Als Teiler der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teiler der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag Finanzierungsnachweis: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2007 bis 2010 enthalten (Strassenbauprogramm 2007 - 2010) <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>
	Infrastruktur		Betrieb																													
Total	%	1.2 Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Bund	%	0 Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Kanton	%	1.16 Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Gemeinde	%	0.04 Mio Fr.	%	Fr.																												
	%	Fr.	%	Fr.																												
Bedeutung / Stellenwert: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV 		Zeithorizont: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2007 - 2010 <input type="checkbox"/> Später 																														
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> Teiler flankierender Massnahmen zur neuen Entlastungsstrasse „Umfahrung Kirchberg/Achenflüh“ Teiler des Entwicklungsvorschlags ASP Schachen-Buchmatt 																																
Grundlagen: <ul style="list-style-type: none"> Studien vom November 2003 durch SMT Mitwirkungsplan vom Dezember 2006 durch SMT 																																
Hinweise zum Controlling: <p>➔ Massnahme bereits in Umsetzung</p>																																

AP Burgdorf M P 1	Um bau O rtsdurchfahrt Burgdorf (GVS 9.4)	ST3
-------------------	---	-----

Zielsetzung:
 Durch gestalterische und bauliche Massnahmen soll der Verkehrsfluss des M IV verstetigt und verlangsamt werden, um die Lärm-Luftbelastung sowie die Trennung der Strasse innerhalb der Ortschaft zu reduzieren und gleichzeitig die Sicherheit zu verbessern. Diese Massnahmen müssen unter Einbezug der Ergebnisse der ZMB schrittweise umgesetzt werden, ohne ein Präjudiz für die Umsetzung der Bestvariante gemäss ZMB zu schaffen.

Beteiligte Stellen:

- Gemeinden der Agglomeration
- Regionalverband Burgdorf
- RVK 3
- Kanton

Federführung:
TBA, Oberingenieurkreis IV

Massnahmen:

- Aus- bzw. Neubau von Kreiseln
- Ausbau bestehender Querungen mit Mittelstreifen
- Neue beidseitige Verbstreifen auf Teilstrecken
- Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte auf Teilstrecken
- Rückbau oder Korrektur von 26 Einmündungen
- Gehwegergänzungen
- Lärmschutzmassnahmen (Schutzwände, Lärmschutzfenster und Belagssanierung)

Vorgehen:

Kosten gesamtes Massnahmenbündel:					Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern	
	Infrastruktur		Betrieb		Finanzierungsart:	
Total	%	11.4 Mio Fr.	%	Fr.	<input type="checkbox"/> Als Teiler der laufenden Rechnung	
Anteil Bund		1.2 Mio Fr.	%	Fr.	<input checked="" type="checkbox"/> Als Teiler der Investitionsrechnung	
Anteil Kanton		6.0 Mio Fr.	%	Fr.	<input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag	
Anteil Gemeinde		4.2 Mio Fr.	%	Fr.	Finanzierungsnachweis:	
	%	Fr.	%	Fr.	<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2007 bis 2010 enthalten (Strassenbauprogramm 2007 - 2010) <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>	

Bedeutung / Stellenwert:

- Vorgabe für kommunale Richtpläne
- Vorgabe für regionalen Richtplan
- Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
- Antrag für den kantonalen Richtplan
- Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

- Sofort
- 2011 - 2014
- Später

Abhängigkeiten / Zielkonflikte:

Grundlagen:

- Verkehrsrichtplan Stadt Burgdorf
- Genehmigter Strassenplan vom 8. Juli 2004
- Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007

Hinweise zum Controlling:

AP Burgdorf MP 2	Um fahrung Hasle b B . (GVS 9.7)	ST4																														
Zielsetzung : <ul style="list-style-type: none"> • Um fassende Sanierung der Verkehrssituation in Hasle b B . • Um fahrung BLS-Übergang • Erhöhung Wohnqualität in Kalkhofen • Entlastung Knoten Bahnhof (Abzweigung nach Rüegsau) 																																
Beteiligte Stellen : <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • Regionalverband Burgdorf • RVK 3 • Kanton 		Federführung : TBA , Oberrheinlerkreis IV																														
Massnahmen : <ul style="list-style-type: none"> • Sanierung der Ortsdurchfahrt auf dem Teilstück Kreiselmühle bis neuer Kreiseldorfstrasse (u.a. sichere Verbindungen und Fussgängerquerungen) • Kreuzungsfreie Um fahrungsstasse südlich der Bahn Vorgehen : Gemäss ZMB in 2. Priorität umzusetzen (Empfehlung Ortsdurchfahrten zwischen 2012 und 2022 sanieren)																																
Kosten gesamt es Massnahmenbündel: <table border="1" data-bbox="130 943 903 1122"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>30 Mio Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td></td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td></td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td></td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Infrastruktur		Betrieb		Total	%	30 Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Bund		Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton		Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde		Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bem Finanzierungsart: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Als Teiler der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teiler der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag Finanzierungsnachweis: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> In Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>
	Infrastruktur		Betrieb																													
Total	%	30 Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Bund		Fr.	%	Fr.																												
Anteil Kanton		Fr.	%	Fr.																												
Anteil Gemeinde		Fr.	%	Fr.																												
	%	Fr.	%	Fr.																												
Bedeutung / Stellenwert: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für kantonale Richtpläne <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV 		Zeithorizont: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Sofort <input type="checkbox"/> 2007 - 2010 <input checked="" type="checkbox"/> Später 																														
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> • Genehmigung der Strassenplan Teil „Sanierung Ortsdurchfahrt“ vom 27. März 2003 • Umsetzung Bestvariante gemäss ZMB 																																
Grundlagen: <ul style="list-style-type: none"> • Um fahungsvarianten 1996 • Machbarkeitsstudie Zufahrt Emmental • Strassenplan Teil „Sanierung Ortsdurchfahrt“ vom 27. März 2003 • Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007 																																
Hinweise zum Controlling:																																

AP Burgdorf M P 1	Aufhebung Niveauübergänge (GVS 9.9)	ST5																														
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Behinderungen und Fahrzeugverluste an den Bahnübergängen • Verminderung der Staubbildung und der anschließenden paketweisen Fahrweise • Verbesserung des Verkehrsflusses 																																
Beteiligte Stellen: <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • Regionalverband Burgdorf • RVK 3 • Kanton • BLS AG 		Federführung: TBA, Oberringenkreis IV																														
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Bau von Bahnunterführungen beider heutigen Schrankenanlagen Spital und Buchmatt zuerst beim Spital im Zeitraum 2011-2014, später in der Buchmatt Vorgehen:																																
Kosten gesamt es Massnahmenbündel: <table border="1" data-bbox="129 860 903 1032"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>40.0 Mio Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td></td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td></td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td></td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Infrastruktur		Betrieb		Total	%	40.0 Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Bund		Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton		Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde		Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bem Finanzierungsart: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Als Teiler laufender Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teiler Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag Finanzierungsnachweis: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>
	Infrastruktur		Betrieb																													
Total	%	40.0 Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Bund		Fr.	%	Fr.																												
Anteil Kanton		Fr.	%	Fr.																												
Anteil Gemeinde		Fr.	%	Fr.																												
	%	Fr.	%	Fr.																												
Bedeutung / Stellenwert: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV 		Zeithorizont: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2011 - 2014 <input checked="" type="checkbox"/> Später 																														
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: Diese Massnahme wird nur realisiert, wenn die Bestösung nicht finanziert und deshalb nicht realisiert werden kann.																																
Grundlagen: Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007																																
Hinweise zum Controlling:																																

AP Burgdorf M P 1	Einzelmassnahmen in Oberburg	ST6																														
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Behinderungen beider Löwenkreuzung in Oberburg • Verstärkung und Verflüssigung des Verkehrs • Kapazitätssteigerung 																																
Beteiligte Stellen: <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • Regionalverband Burgdorf • RVK 3 • Kanton 		Federführung: TBA, Oberringenkreuz IV																														
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung des Löwenknotens (H23 / Krauchtalstrasse) Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Vorprojekt • Mitwirkung • Strassenplan 																																
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: <table border="1" data-bbox="129 860 903 1037"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>1.6 Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur		Betrieb		Total	%	1.6 Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Mio Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bem Finanzierungsart: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Als Teiler laufender Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teiler Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag Finanzierungsnachweis: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> In Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>	
	Infrastruktur		Betrieb																													
Total	%	1.6 Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Bund	%	Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Kanton	%	Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Gemeinde	%	Mio Fr.	%	Fr.																												
	%	Fr.	%	Fr.																												
Bedeutung / Stellenwert: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV 	Zeithorizont: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2011 - 2014 <input checked="" type="checkbox"/> Später 																															
Abhängigkeiten / Zielkonflikte:																																
Grundlagen:																																
Hinweise zum Controlling:																																

AP Burgdorf M P 1	Projektierungsarbeiten zur Trasseesicherung für die Bestvariante ZMB	ST7																														
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> Genehmigung der Stassenplan (planrechtliche Sicherstellung des Trassees) Verbindlichkeit bezüglich Realisierungszeitpunkt und Finanzierung 																																
Beteiligte Stellen: <ul style="list-style-type: none"> Gemeinden der Agglomeration Regionalverband Burgdorf RVK 3 Kanton 		Federführung: TBA, Oberingenieurkreis IV																														
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> Vertiefte Machbarkeitsstudie bereits erfolgt, welche die Resultate der Mitwirkung berücksichtigt (ZMB) Einbezug aller Linienführungs-Varianten erfolgt (ZMB) – Empfehlung „Bestvariante“, westliche Linienführung Verbindliche Regelung in der mittelfristigen Finanzplanung des Kantons: Einstellung im Stassenbauprogramm ist erfolgt Je nach Finanzierung ev. schrittweise Äufnung eines Fonds durch die Gemeinden der Region (vgl. Abhängigkeiten) Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> Vorprojekt (ZMB) Mitwirkung bereits in Stassenetzplan eingetragen Anmeldung beim Bund, Zielauflässigung zur Nationalstrasse 																																
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: <table border="1" data-bbox="130 972 903 1151"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>Mio Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Infrastruktur		Betrieb		Total	%	Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Mio Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bem. Finanzierungsart: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag Finanzierungsnachweis: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> In Finanzplan 2007 bis 2010 enthalten <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>
	Infrastruktur		Betrieb																													
Total	%	Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Bund	%	Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Kanton	%	Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Gemeinde	%	Mio Fr.	%	Fr.																												
	%	Fr.	%	Fr.																												
Bedeutung / Stellenwert: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Stassenbauprogramm (ist erfolgt) <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV 		Zeithorizont: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2011 - 2014 <input type="checkbox"/> Später 																														
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> Finanzierung Bund / Auflässigung in Nationalstrasse 																																
Grundlagen: <ul style="list-style-type: none"> Machbarkeitsstudie „Zufahrt Emmental“ Gesamverkehrsstudie Region Burgdorf Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007 																																
Hinweise zum Controlling:																																

Zielsetzung:

- Entwicklung des Raumes Schachen-Buchmatt-Achenflüh (ESP) als Arbeitsplatzgebiet und möglichen Standorte eines Sportzentrums
- Umsetzung des ersten Teils der „Bestvariante“ gemäss ZMB

<p>Beteiligte Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • Regionalverband Burgdorf • RVK 3 • Kanton 	<p>Federführung:</p> <p>TBA, Oberingenieurkreis IV</p>
--	---

Massnahmen:

- Neue Kreuzungsfreie Hauptverkehrsstrasse zwischen Kirchbergstrasse (Lyssach) und Buchmattstrasse (Burgdorf)
- Anschluss der neuen Strasse mit einem Grosskreisel im Bereich der Querung Lyssach-Schachen
- Die bestehende (entlastete) Schachenstrasse übernimmt die Erschliessung des neuen kantonalen Arbeitsplatzschwerpunktes (ESP) Schachen-Buchmatt

Vorgehen:
Planung mit allen Beteiligten an die Hand nehmen

Kosten gesamt des Massnahmenbündel:

	Infrastruktur		Betrieb	
	%	Mio Fr.	%	Fr.
Total		10.0		
Anteil Bund	%	Mio Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Mio Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Mio Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Details siehe Rückseite

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bem. Finanzierungsart:

Als Teilerlaufenden Rechnung

Als Teiler Investitionsrechnung

Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

In Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

- Vorgabe für kantonale Richtpläne
- Vorgabe für regionalen Richtplan
- Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
- Antrag für den kantonalen Richtplan
- Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

- Sofort 2 Mio Franken
- 2011 – 2014 (baureif) 8 Mio Franken
- Später

Abhängigkeiten / Zielkonflikte:

Grundlagen:

- o Entwicklungsvorschlag ASP Schachen-Buchmatt, Regionalverband Burgdorf, 4. März 2002
- o Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007

Hinweise zum Controlling:

AP Burgdorf M P 1	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs (Bahn) (GVS 10.1)	ÖV1																													
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Bahnangebotes im Zeitraum 2005 - 2008 																															
Beteiligte Stellen: <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • Regionalverband Burgdorf • BLS AG • Kanton 		Federführung: AÖV																													
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung des S-Bahn-Angebotes (S4 und S44 neu im integralen Stundentakt) • Aufspaltung der S44 in Burgdorf (ein Teil nach Wiler, ein Teil nach Langnau) • Verdichtung der Region Expresszüge (RE) Solothurn - Burgdorf - Hasle-Rüegsau - Thun (neu integraler Stundentakt) • Einführung eines Halbstundentakts für Bahnhof Lyssach Vorgehen:																															
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: <table border="1" data-bbox="130 882 903 1057"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> <th>%</th> <th>* Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Basiselement (seit Fahrplanwechsel 12.12.04 eingeführt)</p> Details siehe Rückseite		Infrastruktur		Betrieb		Total	%	Fr.	%	* Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart: <input type="checkbox"/> Als Teilerlaufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teiler Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> In Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten Wird vom Kanton ausgeführt
	Infrastruktur		Betrieb																												
Total	%	Fr.	%	* Fr.																											
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																											
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																											
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																											
	%	Fr.	%	Fr.																											
Bedeutung / Stellenwert: <input type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV	Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> Bereits erfüllt seit 12.12.04 <input type="checkbox"/> Sofort <input type="checkbox"/> 2011 - 2014 <input type="checkbox"/> Später																														
Abhängigkeiten / Zielkonflikte:																															
Grundlagen: Angebotskonzept / Angebotsbeschluss 2005 - 2008 Kanton Bern																															
Hinweise zum Controlling: → Massnahme bereits realisiert																															

AP Burgdorf M P 1	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs (Bus) (GVS 10.3)	ÖV2																														
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Neues Buskonzept gemäss Resultat ZMB erarbeiten und umsetzen • Verbesserung der ÖV-Erschliessung der zunehmenden Nutzungen an der Bernstrasse und im Gebiet Kirchberg Neuhof • Angebotsverdichtung auf den regionalen Buslinien 1 (neu 464/465) und 2 (neu 466/467) • Angebotsverdichtung auf Stadtbus Burgdorf Linie 3 (neu 463) 																																
Beteiligte Stellen: <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • Regionalverband Burgdorf • BLS AG • RVK 3 • Kanton (AÖV) 		Federführung: RVK 3																														
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung Buslinie 1 (neu 464/465) von Tschamèrè nach Hasle-Rüegsau, Verdichtung vom 30'-Takt auf integralen 20'-Takt • Verdichtung Buslinie 2 (neu 466/467) auf Abschnitt Ersigen - Kirchberg - Burgdorf in Spitzenzeiten von heute 30' auf 15'-Takt bzw. in Zwischenzeiten von 60' auf 30'-Takt • Verdichtung Stadtbus Linie 3 (neu 463) Gyrtschachen - Burgdorf Bhf. - Meienfeld von heute 30'-Takt auf 15'-Takt Vorgehen:																																
Kosten gesamt des Massnahmenbündel: <table border="1" data-bbox="130 1025 903 1200"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>1.3 Mio Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>				Infrastruktur		Betrieb		Total	%	Fr.	%	1.3 Mio Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.
	Infrastruktur		Betrieb																													
Total	%	Fr.	%	1.3 Mio Fr.																												
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																												
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																												
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																												
	%	Fr.	%	Fr.																												
Bedeutung / Stellenwert: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV 		Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Als Teiler laufender Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teiler Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag Finanzierungsnachweis: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> In Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>																														
Abhängigkeiten / Zielkonflikte:																																
Grundlagen: <ul style="list-style-type: none"> • Angebotskonzept / Angebotsbeschluss 2005 - 2008 Kanton Bern • Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007 																																
Hinweise zum Controlling:																																

AP Burgdorf M P 1	Park + Ride (GVS 10.6)	ÖV3																																		
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der heute vorhandenen Park- und Ride-Pätze beider Bahnhöfen. Park+Ride-Anlagen einrichten beider Bahnhöfen Aefligen, Kirchberg-Alchenflüh, Burgdorf, Burgdorf Buchmatt, Burgdorf Steinhof, Oberburg, Hasle-Rüegsau, Lützelflüh-Golbach Schliessung der Transportkette bei wenig dichtem Fahrplanangebot auf den Bus-Zubringerlinien 																																				
Beteiligte Stellen: <ul style="list-style-type: none"> BLS AG Gemeinden der Agglomeration Regionalverband Burgdorf S-Bahn Bern RVK 3 Kanton 		Federführung: BLS AG																																		
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> Erstellen eines regionalen Park- und Ride-Konzepts Vorgehen: Im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) für die Region Emmental wird für den öffentlichen Verkehr ein Park- und Ride-Konzept erstellt																																				
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: <table border="1" data-bbox="129 958 904 1137"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>%</th> <th>Mio Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td>3.6 Mio Fr.</td> <td></td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur		Betrieb		%	Mio Fr.	%	Fr.	Total		3.6 Mio Fr.		Fr.	Anteil Bund	%	Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Mio Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart: <input type="checkbox"/> Als Teilerlaufende Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teiler Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> In Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>	
		Infrastruktur		Betrieb																																
	%	Mio Fr.	%	Fr.																																
Total		3.6 Mio Fr.		Fr.																																
Anteil Bund	%	Mio Fr.	%	Fr.																																
Anteil Kanton	%	Mio Fr.	%	Fr.																																
Anteil Gemeinde	%	Mio Fr.	%	Fr.																																
	%	Fr.	%	Fr.																																
Hinweis: Der Kanton kann neue Beiträge leisten an regionale P+R-Anlagen																																				
Bedeutung / Stellenwert: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für kantonale Richtpläne <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV 	Zeithorizont: <input type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2011 - 2014 <input type="checkbox"/> Später																																			
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: Zeitpunkt der Konzepterarbeitung abhängig von Erarbeitung der RGSK im Kanton Bern; möglicherweise bereits ab 2009 Beginn der Arbeiten																																				
Grundlagen: <ul style="list-style-type: none"> Teilprojekt 5, Zugang zur S-Bahn Bern (Standards der S-Bahn-Haltestellen bei SBB und BLS) Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007 																																				
Hinweise zum Controlling:																																				

AP Burgdorf MP1	Stärkung des Langsamverkehrs und der umweltschonenden Mobilitätsarten (Paket 1)	LV1
-----------------	--	-----

Zielsetzung:

- Ausbau und Verbesserung des Langsamverkehrs im Rahmen der Umsetzung der „Bestvariante“ gemäss ZMB
- Umsetzung eines Gesamtpaketes von Einzelmaßnahmen gemäss ZMB. In 1. Priorität projektbezogene Massnahmen, in 2. und 3. Priorität flankierende Massnahmen von hoher und mittlerer Bedeutung des Langsamverkehrs
- Erhöhung dessen Anteils an LV als Beitrag zu einem nachhaltigen Gesamtmobilitätssystem

Beteiligte Stellen:

- Gemeinden der Agglomeration
- Regionalverband Burgdorf

Federführung:
Baudirektion Burgdorf (Wunsch)

Massnahmen:
Gemäss ZMB, Teilprojekt LV, eigene Studie von RUNDUM) Mobil-Massnahmen Veloverkehr an bestehenden Strassen, Schliessen von Lücken/Neue Verbindungen, Massnahmen Fussverkehr entlang Strecken sowie flächendeckende und punktuelle Massnahmen.

Vorgehen:
Empfehlung der ZMB: konsequente Weiterverfolgung der Vorschläge im Bereich LV

Kosten gesamtes Massnahmenbündel:

	Infrastruktur		Betrieb	
	%	10.0 Mio Fr.	%	Fr.
Total	%	Mio Fr.	%	Fr.
Anteil Bund	%	Mio Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Mio Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Mio Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bem Finanzierungsart:

Als Teiler laufender Rechnung

Als Teiler Investitionsrechnung

Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag

Finanzierungsnachweis:

Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

Vorgabe für kommunale Richtpläne

Vorgabe für regionalen Richtplan

Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm

Antrag für den kantonalen Richtplan

Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

Sofort

2011 - 2014

Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

Grundlagen:

- Stadtentwicklung Burgdorf, Richtplan vom 24. März 1997
- Verkehrsrichtplan der Stadt Burgdorf
- Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental
- Projekt „Emmentalbewegt“
- Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007

Hinweise zum Controlling:

AP Burgdorf MP1	Ausbau kant. und regionaler Velowegnetze (GVS 11.3)	LV2
-----------------	---	-----

Zielsetzung:

- Erhöhung der Attraktivität für den regionalen Veloverkehr
- Umsetzung kantonalen und regionalen Veloverkehrsrichtplans

Beteiligte Stellen:

- Gemeinden der Agglomeration
- Regionalverband Burgdorf
- Kanton
- GVB

Federführung:

TBA, Oberrheinischer Kreis IV

Massnahmen:

Erarbeitung eines regionalen Veloverkehrsrichtplans für das Emmental für den Alltags- und Freizeitverkehr als Teil des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts. Damit können u.a. Lücken im regionalen Radwegnetz wie z.B.:

- Radstreifen, Steighilfe Grafenschweuren-Sommerehaus (Burgdorf)
- Velomassnahmen Lyssachstasse
- Schliessung der Lücke zwischen Hasle und Oberburg
- Schliessung der Lücke Burgdorf - Lyssach
- Schliessung der Lücken Lyssach - Kirchberg und Lyssach - Hindelbank

Die Massnahmen sind in RGSK auf das ganze Emmental (Perimeter neue Region Emmental, 42 Gemeinden) auszudehnen.

Vorgehen:

- Mitwirkung
- Strassenplan
- Ausführung

Kosten gesamtes Massnahmenbündel:

Total	Infrastruktur		Betrieb	
	%	Mio Fr.	%	Fr.
Anteil Bund	%	Mio Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Mio Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Mio Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Details siehe Rückseite

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern

Finanzierungsart:

Als Teiler laufender Rechnung

Als Teiler Investitionsrechnung

Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag

Finanzierungsnachweis:

im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

Vorgabe für kommunale Richtpläne

Vorgabe für regionalen Richtplan

Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm

Antrag für den kantonalen Richtplan

Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

Sofort (Vorbereiten Planung)

2011 - 2014

Später

Abhängigkeiten / Zielkonflikte:

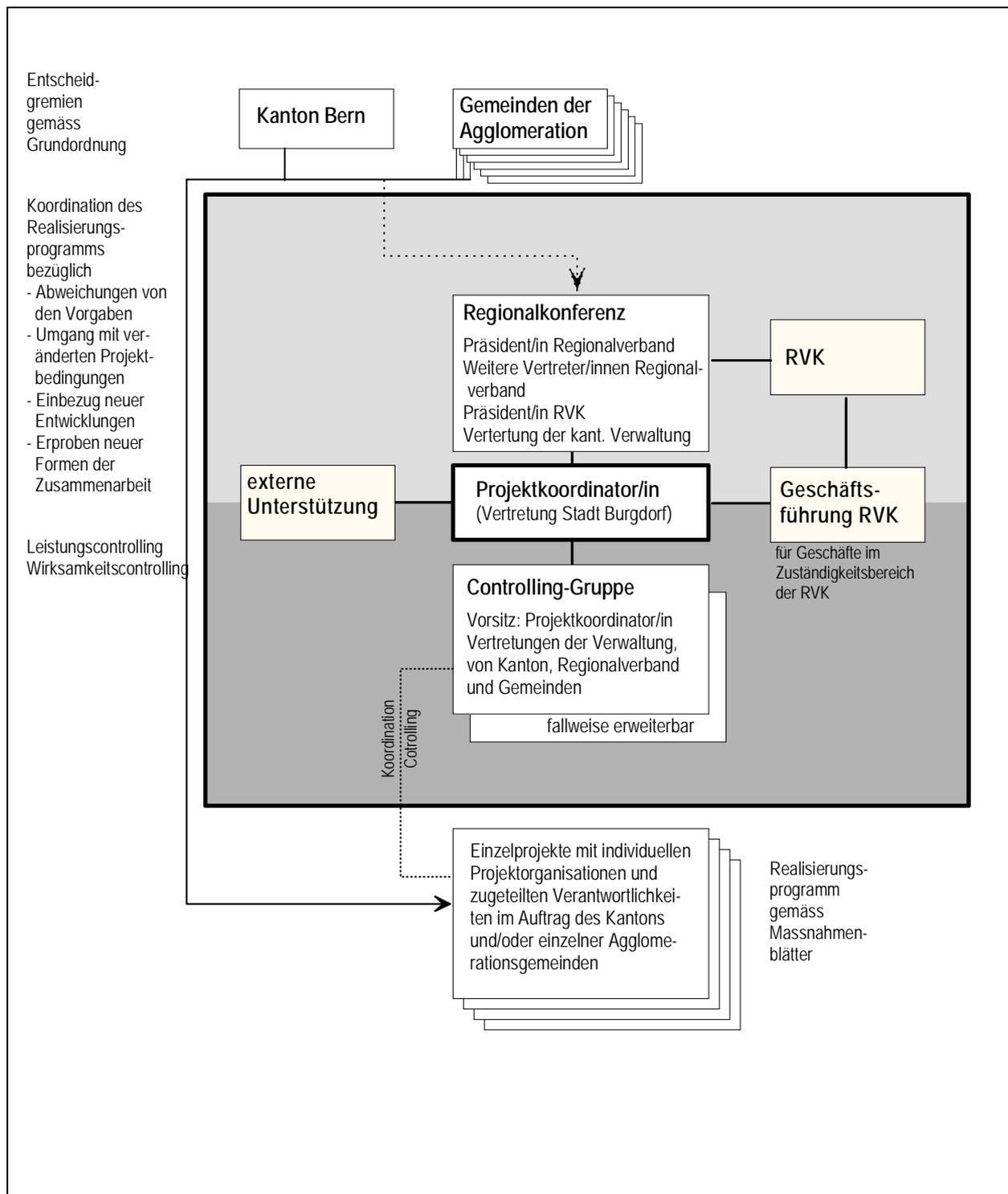
Grundlagen:

- Veloverkehrsrichtplan des Kantons Bern
- Verkehrsrichtplan der Stadt Burgdorf
- Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental
- Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007

Hinweise zum Controlling:

AP Burgdorf M P 1	Velostation / Veloparkierung (GVS 11.10)	LV3																														
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Hebung des Stellenwertes des Velos im Alltagsverkehr • Verbesserung der Transportkette Velo - Bahn 																																
Beteiligte Stellen: <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • Regionalverband Burgdorf • TBA, Oberringenieurkreis IV • BLS AG 		Federführung: BLS AG																														
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Neubau Velostation Burgdorf (ESP Bahnhof Burgdorf) • Weitere Anlagen mit Velostationsfunktion bei grösseren Bahnhöfen (Kirchberg-Altenflüh, Burgdorf, Hasle-Rüegsau), vgl. MB öV 4 • z.T. Elektronisches Zugangssystem, Kameraüberwachung, automatische Einzelvelosicherung 																																
Vorgehen: Im Rahmen des Neubaus ESP Bahnhof Burgdorf realisieren																																
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>4.0 Mio Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Infrastruktur		Betrieb		Total	%	4.0 Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Mio Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Als Teilerlaufende Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teiler Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag Finanzierungsnachweis: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>
	Infrastruktur		Betrieb																													
Total	%	4.0 Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Bund	%	Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Kanton	%	Mio Fr.	%	Fr.																												
Anteil Gemeinde	%	Mio Fr.	%	Fr.																												
	%	Fr.	%	Fr.																												
Bedeutung / Stellenwert: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtlinien <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV 		Zeithorizont: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2011 - 2014 <input type="checkbox"/> Später 																														
Abhängigkeiten / Zielkonflikte:																																
Grundlagen: <ul style="list-style-type: none"> • Stadtentwicklung Burgdorf, Richtplan • Gesamverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental • Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007 																																
Hinweise zum Controlling:																																

AP Burgdorf	Umsetzung	U 1																													
<p>Zielsetzung: Das Agglomerationsprogramm Verkehr & Siedlung (V&S) ist als teilregionaler Richtplan behördenverbindlich für Bund, Kanton und Agglomerationsgemeinden akzeptiert. Für den Vollzug besteht eine effiziente Projektorganisation. Eine von allen Agglomerationsgemeinden getragene Spezialfinanzierung unterstützt die Umsetzung von kostenintensiven Projekten. Die Aktualität des Agglomerationsprogramms V&S ist durch eine periodische Überarbeitung gewährleistet.</p>																															
<p>Beteiligte Stellen: Agglomerationsgemeinden Regionalverband Burgdorf RVK Kanton Bern (AGR)</p>		<p>Federführung: Regionalverband Burgdorf (ab 1.1.2008 Region Emmental)</p>																													
<p>Massnahmen:</p> <p>1) Trägerschaft: Für die Umsetzung ist eine Trägerschaft installiert.</p> <p>2) Spezialfinanzierung: Die Finanzierung der Massnahmen wird mit dem AGR, Abteilung Gemeinden, abgeklärt.</p> <p>3) Nachführung und Controlling: Eine periodische Nachführung verbunden mit einem Controlling gewährleistet die Aktualität und Effizienz des Agglomerationsprogramms V&S.</p> <p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konstitution der Trägerschaft - Regelung der Modalitäten betreffend Spezialfinanzierung - Regelung der Modalitäten betreffend Installierung des Controllings 																															
<p>Kosten gesamtes Massnahmenbündel: keine externen Kosten</p> <table border="1" data-bbox="129 1070 903 1249"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Total</th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>%</th> <th>Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart:</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis:</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</p> <p><small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small></p>			Total	Infrastruktur		Betrieb		%	Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.
Total	Infrastruktur			Betrieb																											
	%	Fr.	%	Fr.																											
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																											
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																											
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																											
	%	Fr.	%	Fr.																											
<p>Bedeutung / Stellenwert:</p> <p><input type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>		<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input type="checkbox"/> 2011 - 2014 <input type="checkbox"/> Später</p>																													
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte: Insbesondere für die Regelung der Finanzierung und Federführung sind die Rollen und Aufgaben des Kantons als Träger der Agglomerationsprogramme gegenüber dem Bund und der Region als koordinierende Organisation der Agglomerationsgemeinden zu klären.</p>																															
<p>Grundlagen:</p>																															
<p>Hinweise zum Controlling:</p>																															



Hinweis: Ab 1.1.2008 ist die per 6.6.2007 neu gegründete „Region Emmental“ als Nachfolgeorganisation des Regionalverbands Burgdorf verantwortlich für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms. Der Perimeter der 42 Mitgliedergemeinden ist identisch mit dem Modell „Regionalkonferenz Emmental“.

Zielsetzung:
 Der Bodenverbrauch für Neueinzonungen sowie deren Auswirkungen auf den Verkehr wird durch Steuerung der Siedlungsentwicklung begrenzt.

Beteiligte Stellen: alle Agglomerationsgemeinden, Regionalverband Burgdorf Amt für öffentlichen Verkehr AöV	Federführung: AGR (Vorgaben) / Region (Vollzug)
---	---

Massnahmen:

- 1) **Prüfen von Umzonungen:** Vor der Ausscheidung neuer Bauzonen für das Wohnen bzw. für gemischte Nutzungen werden Umzonungen von Arbeitszonen geprüft (insbesondere in den Gemeinden südlich von Oberburg).
- 2) **Verdichten vor Umzonen vor Einzonen:** Grundsatz für alle Gemeinden

2) Vorgaben betreffend öV bei Ausscheidung neuer Bauzonen für das Wohnen:
 Bei der Ausscheidung von Wohnzonen bzw. gemischten Zonen werden von den Gemeinden nebst weiteren raumplanerischen Kriterien (z.B. Landschaft, Nähe zu Schulhäusern) die folgenden Vorgaben beachtet, die sich auf den kantonalen Richtplan, Revision 2006, MB A_01 stützen:

- o 80 % der Neueinzonungen sind mit dem öV erschlossen (gemäss Erschliessungsgüteklassen EKG des kant. RP).
- o Minimalanforderung: Güteklasse F
- o Einzonungen von Arealen grösser 1 ha: minimal Güteklasse D
- o Einzonungen von Arealen grösser 0,5 bis 1 ha: minimal Güteklasse E
- o Das Schliessen von Baulücken und die Arrondierung des Siedlungsrandes sind zulässig, auch wenn keine ausreichende öV-Erschliessung vorhanden ist.
- o Der Mindestbedarf von 0,5 ha sowie 20 % der Neueinzonungen müssen nicht mit dem öV erschlossen sein.

Von dieser Regel darf nur abgewichen werden, wenn eine Einzonung von Land innerhalb der Einzugsbereiche des öV nicht möglich ist. Dies kann der Fall sein, wenn die entsprechenden Areale

- o in einem Schutzgebiet liegen (Landschaftsschutzgebiet, Gewässerschutzgebiet, Moorlandschaft etc.)
- o in einem Gefahrengebiet oder in einem belasteten Gebiet liegen
- o landwirtschaftlich wertvolle Böden betreffen, deren Nutzung längerfristig gesichert werden soll

oder

- o die bauliche Nutzung von der Topografie her nicht möglich ist
- o die Areale überbaut oder bewaldet sind oder die zulässigen Neueinzonungen darin nicht Platz haben.

Die Begründung, dass gut erschlossene Areale nicht verfügbar sind, ist nicht ausreichend, um von der Regel abzuweichen.

Vorgehen:
 - Konkretisieren und Anpassen der Vorgaben betreffend öV durch das AGR (ist erfolgt mit RP-Revision 2006)
 - Umsetzen der Vorgaben in der Ortsplanung durch die Gemeinden

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: keine externen Kosten					Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern	
	Infrastruktur		Betrieb		Finanzierungsart:	
Total	%	Fr.	%	Fr.	<input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>	
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.		
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		

Bedeutung / Stellenwert: <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV	Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input type="checkbox"/> 2011 - 2014 <input type="checkbox"/> Später
--	---

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
 - Gemeindeautonomie

Grundlagen:

Hinweise zum Controlling:

Zielsetzung:
 Der Bodenverbrauch für Neueinzonungen sowie deren Auswirkungen auf den Verkehr wird durch Steuerung der Siedlungsentwicklung begrenzt.

Beteiligte Stellen: alle Agglomerationsgemeinden, Regionalverband Burgdorf, Amt für öffentlichen Verkehr AöV	Federführung: AGR / Region
---	--------------------------------------

Massnahmen:
1) Vorgaben für Ausscheidung neuer Arbeitszonen:
 Arbeitszonen für Dienstleistungsarbeitsplätze u. ähnl. mit viel Pendlerverkehr:
 - Sind im regionalen Zentrum Burgdorf/Oberburg und Bahnhof Alchenflüh anzuordnen
 - Einzonungen von 0.5 bis 1 ha benötigen eine minimale öV-Güteklasse E, Einzonungen über 1 ha eine minimale öV-Güteklasse D.
 Arbeitszonen für Gewerbenutzungen, Lagerflächen u. ähnl.:
 - Sind in zentralen Orten in Autobahnnähe anzuordnen (vgl. Karte siedlungsstrukturelle Gliederung)
 Zonen für Fachmärkte u. ähnl. mit viel Publikumsverkehr (vgl. S. 43, ev. nicht mehr erwünscht resp. zulässig):
 - Sind im ESP Schachen-Buchmatt-Alchenflüh anzuordnen
 - Die Eignung weiterer Standorte für diese Nutzungen ist bei Bedarf zu überprüfen
 - Neueinzonungen müssen zu mindestens 80 % mit dem öV erschlossen sein (vgl. MB S1).
 Ausserhalb der oben erwähnten Gebiete werden neue Arbeitszonen zurückhaltend und nur bei ausgewiesenem Bedarf ausgeschieden.
 Die öV-Güteklassen sind auf Seite 41 dargestellt, die Veränderung zur bisherigen alten VSS-Norm kann dem Anhang entnommen werden. Die Güteklassen werden neu durch das Amt für öffentlichen Verkehr bezeichnet und nachgeführt.

2) Verzicht auf die Ausscheidung neuer Arbeitszonen:
 In den Gemeinden Heimiswil, Rüti b. Lyssach, Aeffligen wird auf die Ausscheidung neuer, reiner Arbeitszonen (gemischte Zonen nicht betroffen) verzichtet. Neueinzonungen sind nur für bereits ansässige Betriebe mit Vergrösserungsbedarf vorzunehmen.

Vorgehen:
 - Konkretisieren der Vorgaben betreffend öV durch das AGR (Anpassung kant. Richtplan): bereits erfolgt
 - Umsetzen der Vorgaben in der Ortsplanung durch die Gemeinden

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: keine externen Kosten

Total	Infrastruktur		Betrieb	
	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:
 Als Teil der laufenden Rechnung
 Als Teil der Investitionsrechnung
 Spezialfinanzierung:
Finanzierungsnachweis:
 Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

Vorgabe für kommunale Richtpläne
 Vorgabe für regionalen Richtplan
 Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
 Antrag für den kantonalen Richtplan
 Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

Sofort
 2011 - 2014
 Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
 - Gemeindeautonomie

Grundlagen:

Hinweise zum Controlling:

Zielsetzung:
Die raumplanerischen Aufgaben zwischen den Agglomerationsgemeinden sind koordiniert.

Beteiligte Stellen: alle Agglomerationsgemeinden, Regionalverband Burgdorf, AGR	Federführung: Region
--	--------------------------------

Massnahmen:

1) Zusammenhängender Zonenplan: Erarbeitung eines zusammenhängenden Zonenplans über die ganze Agglomerati-on als Planungs- und Entscheidungsgrundlage für alle Arbeiten der Raumordnung (Koordination mit Regio-GIS)

2) Koordination der Ortsplanungen:
Es wird ein Vorgehen zur Koordination der Ortsplanungsrevisionen in den folgenden Korridoren erarbeitet:
- Kirchberg – Ersigen – Rüttligen-Alchenflüh – Aeßlingen - Lyssach
- Lützelflüh – Hasle b.B. – Rüegsau – Oberburg – Burgdorf

Die folgenden Gemeinden beachten bei ihrer Ortsplanung die Planungen der Nachbargemeinden:
- Rüti
- Heimiswil

3) Ausgleich von Planungsvor- und Nachteilen: Erarbeitung einer gemeinsame Strategie zum Ausgleich von Planungsvor- und Nachteilen durch entsprechende Massnahmen

Vorgehen:

- Antrag an Kanton für gemeindeübergreifenden Zonenplan
- Erarbeiten einer Strategie zum Ausgleich von Vor- und Nachteilen von Planungsmassnahmen
- Erarbeiten eines gemeinsamen Vorgehens für die Koordination der Ortsplanungsrevisionen, ev. mit einem gemeinsamen Rhythmus für die Revisionen
- Absprechen der räumlichen Entwicklung mit den Nachbargemeinden

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: keine externen Kosten					Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern	
	Infrastruktur		Betrieb		Finanzierungsart:	
Total	%	Fr.	%	Fr.	<input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung	
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	<input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung	
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	<input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.	Finanzierungsnachweis:	
	%	Fr.	%	Fr.	<input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten	

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:	Zeithorizont:
<input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV	<input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2011 - 2014 <input type="checkbox"/> Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

- Gemeindeautonomie
- Zeitlicher Ablauf in Umsetzung der neuen Region Emmental (operativ ab 1.1.2008)

Grundlagen:

Hinweise zum Controlling:
Vorliegen eines zusammenhängenden Zonenplans
Wahrnehmen der Koordinationsaufgaben durch Region im Rahmen der jährlichen Berichterstattung

Zielsetzung:
Die Agglomerationsgemeinden und die Agglomeration sind über die von den einzelnen Gemeinden angestrebten räumlichen Entwicklungen informiert.

Beteiligte Stellen: alle Agglomerationsgemeinden, Region, AGR	Federführung: Region/ nach Korridoren
--	---

Massnahmen:

1) Information: Die Agglomerationsgemeinden informieren sich gegenseitig über bedeutende, verkehrsrelevante Einzonungswünsche (> 1 ha) und prüfen und berücksichtigen die regionalen Auswirkungen der Einzonung auf Siedlung, Verkehr und Landschaft.

2) Planungsbericht: Die Agglomerationsgemeinden stellen im Planungsbericht das Ergebnis der obgenannten Prüfung dar.

3) Vorprüfung AGR: Das AGR holt im Rahmen der Vorprüfung von Einzonungsbegehren die Stellungnahme der Region / der Agglomeration ein.

Vorgehen:

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: keine externen Kosten					Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>
	Infrastruktur		Betrieb		
Total	%	Fr.	%	Fr.	
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.	
	%	Fr.	%	Fr.	

Bedeutung / Stellenwert: <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV	Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2011 - 2014 <input type="checkbox"/> Später
---	--

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
 - Gemeindeautonomie
 - Zeitlicher Ablauf in Umsetzung der neuen Region Emmental (operativ ab 1.1.2008)

Grundlagen:

Hinweise zum Controlling:

AP Burgdorf	Wohnen – besonders attraktive Wohnlagen mit guter öV-Erschliessung	S 5
--------------------	---	------------

Zielsetzung:
Das Wohnen wird an attraktiven Orten gefördert.
Areale mit sehr guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr werden für eine dichtere Bodennutzung genutzt.

Beteiligte Stellen:
alle Agglomerationsgemeinden,
Regionalverband Burgdorf, AGR

Federführung:
Region

Massnahmen:
1) ESP Wohnen: Ausscheidung und Vermarktung von Entwicklungsschwerpunkten (ESP) Wohnen gemäss Projekt AGR.
2) Verdichtung: Flächen mit öV-Erschliessungsgüteklassen A und B werden identifiziert und die betroffenen Gemeinden damit beauftragt, eine Aufwertung und Verdichtung dieser Areale zu prüfen.

Vorgehen:

- Bestimmen von Orten, welche am ESP Wohnen gemäss Projekt des AGR teilnehmen können (Agglomeration und regionale Zentren 4. Stufe = im SPP definiert, Karte Siedlungsstrukturelle Gliederung)
- Identifizierung der Areale mit Erschliessungsgüteklassen A und B
- Prüfen einer Aufwertung und Verdichtung durch die betroffenen Gemeinden, Umsetzung in den Ortsplanungsrevisionen

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: keine externen Kosten

	Infrastruktur		Betrieb	
	%	Fr.	%	Fr.
Total				
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

- Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

- Vorgabe für kommunale Richtpläne
- Vorgabe für regionalen Richtplan
- Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
- Antrag für den kantonalen Richtplan
- Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

- Sofort
- 2011 - 2014
- Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

Umgang mit dem ländlichen Raum
Zeitlicher Ablauf in Umsetzung der neuen Region Emmental (operativ ab 1.1.2008)

Grundlagen:

Hinweise zum Controlling:

Start des kantonalen ESP-Wohnen-Programms ist am 6. Juni 2007 erfolgt;
Gemeinden mit Berechtigung zur Teilnahme am Label-Wettbewerb sind orientiert;
Erforderliche Bezeichnung der Orte der Zentrenstufe 4 ist in Angriff genommen worden (Beschluss Vorstand RVB vom 28. Juni 2007, Erarbeitung 4. Stufe im Rahmen der Anpassungen des SPP für die kantonale Genehmigung).

AP Burgdorf	Arbeiten – Entwicklungsschwerpunkte, Bestandespflege		S 6																														
Zielsetzung: Geeignete Standorte für das Arbeiten werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert. Die bereits ansässigen Betriebe werden unterstützt.																																	
Beteiligte Stellen: AGR, alle Agglomerationsgemeinden, Regionalverband Burgdorf, Netzwerk Wirtschaft Emmental			Federführung: AGR																														
Massnahmen: 1) Überprüfen der bestehenden Entwicklungsschwerpunkte ESP: prüfen Handlungsbedarf betreffend Erschliessung und städtebaulicher Massnahmen 2) ESP Schachen-Buechmatt - Das Profil (v.a. Nutzungen) des ESP wird bereits übergeordnet im kantonalen Richtplan definiert und ist für die Region verbindlich. - Die Erschliessung des ESP mit Strasse und öV wird entsprechend der vorgesehenen Nutzungen verbessert. - Die Gemeinden setzen die Planung in ihren Ortsplanungen um. - Der ESP wird vermarktet 3) Bestandespflege: - Bereits ansässige Firmen werden bei Ausbauwünschen unterstützt (bereitstellen von nötigem Bauland) - Weitere Massnahmen zur Bestandespflege sind zu prüfen Vorgehen: Daueraufgabe; in Zuständigkeit des Kantons																																	
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: keine externen Kosten <table border="1" data-bbox="130 1173 903 1348"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Total</th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>%</th> <th>Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Total	Infrastruktur		Betrieb		%	Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>	
Total	Infrastruktur			Betrieb																													
	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																													
	%	Fr.	%	Fr.																													
Bedeutung / Stellenwert: <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV			Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2011 - 2014 <input type="checkbox"/> Später																														
Abhängigkeiten/Zielkonflikte: kantonaler Richtplan																																	
Grundlagen: vorhandene ESPs; ESP in Abklärung (Neuhof Kirchberg)																																	
Hinweise zum Controlling: ESP Auswertung: Eingabe bei AG ESP, periodischer Rechenschaftsbericht																																	

AP Burgdorf MP2	Umsetzung Bestvariante Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrerschliessung Emmental (ZMB)	ST10
------------------------	---	-------------

Zielsetzung:

- Entlastung der Ortsdurchfahrten
- Erhöhung Reisegeschwindigkeit für den Durchgangsverkehr
- Attraktiver Anschluss der Ortskerne an die neue Strasse
- Etappenweise realisierbar, finanzierbar, umweltverträglich

<p>Beteiligte Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • Regionalverband Burgdorf • RKV 3 • Kanton • Bund 	<p>Federführung: BVE und TBA, Oberingenieurkreis IV</p>
--	--

Massnahmen:

- Realisierung der Bestvariante gemäss ZMB mit Entlastung von Burgdorf, Oberburg, Hasle b.B. in Etappen nach Realisation des Teilstücks ab Autobahn (Lyssach) in der ersten Etappe (MP 1)
- Flankierende Massnahmen auf den entlasteten Strassenabschnitten

Vorgehen:
vgl. Synthesebericht ZMB, Kurzfassung und Bericht Agglomerationsprogramm ab Seite 32, Strategie Verkehr u. Siedlung

Kosten gesamtes Massnahmenbündel:					<p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart:</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag</p> <p>Finanzierungsnachweis:</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</p> <p><small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small></p>
	Infrastruktur		Betrieb		
Total	100%	360 Mio Fr.*	%	430'000.-- Fr.	
Anteil Bund	%	Mio Fr.	%	Fr.	
Anteil Kanton	%	Mio Fr.	%	Fr.	
Anteil Gemeinde	%	Mio Fr.	%	Fr.	
	%	Fr.	%	Fr.	

*) Kosten Bestvariante gemäss ZMB inkl. Hasle b.B und 10 Mio Fr. für flankierende Massnahmen auf Gemeindestrassen; Kosten für Teilstück Hasle b.B. werden mit 2-38 Mio Fr. angegeben. Lyssach schon abgezogen (Realisation vorausgesetzt)

<p>Bedeutung / Stellenwert:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm</p> <p><input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> Sofort</p> <p><input type="checkbox"/> 2011 - 2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Später</p>
--	--

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Abhängig von Finanzierung, resp. Aufklassierung in Nationalstrasse

Grundlagen:

- Machbarkeitsstudie Zufahrt Emmental
- Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental
- Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrerschliessung Emmental (ZMB) 2007

Hinweise zum Controlling:

Zielsetzung:

- Sanierung der überlasteten, konflikträchtigen Kreuzung

<p>Beteiligte Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • Regionalverband Burgdorf • RVK 3 • Kanton 	<p>Federführung:</p> <p>TBA, Oberingenieurkreis IV</p>
--	---

Massnahmen:

- Umgestaltung der Kreuzung Lützelflüh-Goldbach

Vorgehen:

- Bedürfnisanalyse
- Vorprojekt und Mitwirkung
- Strassenplan

<p>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>700'000.-- Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur		Betrieb		Total	%	700'000.-- Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	<p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern</p> <p>Finanzierungsart:</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis:</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</p> <p><small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small></p>
	Infrastruktur		Betrieb																												
Total	%	700'000.-- Fr.	%	Fr.																											
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																											
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																											
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																											
	%	Fr.	%	Fr.																											

<p>Bedeutung / Stellenwert:</p> <p><input type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne</p> <p><input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm</p> <p><input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> Sofort</p> <p><input type="checkbox"/> 2011 - 2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Später</p>
--	--

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

Grundlagen:

- Unfallstatistik, Verkehrszählungen, Bedürfnisnachweis
- Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007

Hinweise zum Controlling:

Zielsetzung:

- Stärkung des Bahnverkehrs mittel-/längerfristig

Beteiligte Stellen:

- Gemeinden der Agglomeration
- Regionalverband Burgdorf
- BLS AG
- AöV

Federführung:

rVK 3

Massnahmen:

- Zusätzliche stündliche S4 Lützelfüh-Goldbach – Burgdorf (ergibt auf dem Abschnitt Burgdorf – Hasle-Rüegsau vier Fahrgelegenheiten pro Stunde bzw. drei nach Lützelfüh)
- In Spitzenzeiten verlängert bis Bern (5. Fahrgelegenheit pro Stunde nach Bern in Spitzenzeiten ergibt v.a. Attraktivitätssteigerung für Pendlerverkehr, siehe auch volkswirtschaftliche Studie).

Vorgehen:

Kosten gesamtes Massnahmenbündel:

Total	Infrastruktur		Betrieb	
	%	Fr.	%	6.4 Mio Fr.
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern

Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

- Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

- Vorgabe für kommunale Richtpläne
- Vorgabe für regionalen Richtplan
- Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
- Antrag für den kantonalen Richtplan
- Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

- Sofort
- 2011 - 2014
- Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

Grundlagen:

- Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental
- Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007

Hinweise zum Controlling:

Zielsetzung:

- Stärkung des Busverkehrs mittel-/längerfristig

<p>Beteiligte Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • Regionalverband Burgdorf • BLS AG • AöV 	<p>Federführung: rVK3</p>
--	--------------------------------------

Massnahmen:

- Verdichtung der regionalen Buslinien 1 (neu 464/465) und 2 (neu 466/467) auf einen integralen 15'-Takt
- Verdichtung der städtischen Buslinien 3 (neu 463) und 4 (neu 461/462) auf einen 10'-Takt.

Vorgehen:

Kosten gesamtes Massnahmenbündel:					Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern																																				
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th colspan="2" style="width: 25%;">Infrastruktur</th> <th colspan="2" style="width: 25%;">Betrieb</th> <th style="width: 35%;"></th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">1.6 Mio/Jahr Fr.</td> <td></td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Infrastruktur		Betrieb			Total	%	Fr.	%	1.6 Mio/Jahr Fr.		Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.		Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.		Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.			%	Fr.	%	Fr.		Finanzierungsart:
	Infrastruktur		Betrieb																																						
Total	%	Fr.	%	1.6 Mio/Jahr Fr.																																					
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																																					
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																																					
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																																					
	%	Fr.	%	Fr.																																					
					<input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:																																				
					Finanzierungsnachweis:																																				
					<input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten																																				
					Wird vom Kanton ausgefüllt																																				

<p>Bedeutung / Stellenwert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV 	<p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Sofort <input type="checkbox"/> 2007 – 2010 <input checked="" type="checkbox"/> Später
--	---

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

Grundlagen:

- Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental
- Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007

Hinweise zum Controlling:

AP Burgdorf MP2	Stärkung des Langsamverkehrs sowie der umweltschonenden Mobilitätsarten (Paket 2)	LV10
------------------------	--	-------------

Zielsetzung:

- **Stärkung des Langsamverkehrs gemäss ZMB**

<p>Beteiligte Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • Regionalverband Burgdorf • Kanton 	<p>Federführung:</p> <p>Stadt Burgdorf (Wunsch: Baudirektion)</p>
---	--

Massnahmen:

- Für die Fortsetzung der Anstrengungen zur Stärkung des Langsamverkehrs gemäss Massnahmenpaket 1 wird für das gesamte Massnahmenbündel wiederum ein Gesamtbetrag vorgesehen. Die Massnahmen dazu sind in der Teilstudie ZMB, Langsamverkehr des Büros RUNDUM) mobil beschrieben.

Vorgehen:

Kosten gesamtes Massnahmenbündel:

	Infrastruktur		Betrieb	
	%	60.0 Mio Fr.	%	Fr.
Total	%	60.0 Mio Fr.	%	Fr.
Anteil Bund	%	Mio Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Mio Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Mio Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung: Infrastrukturvertrag

Finanzierungsnachweis:

- Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

- Vorgabe für kommunale Richtpläne
- Vorgabe für regionalen Richtplan
- Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
- Antrag für den kantonalen Richtplan
- Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

- Sofort
- 2011 - 2014
- Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

- Umsetzung ZMB

Grundlagen:

- Stadtentwicklung Burgdorf, Richtplan
- Verkehrsrichtplan der Stadt Burgdorf
- Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental
- Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007

Hinweise zum Controlling:

TEIL C: GENEHMIGUNGSVERMERKE

Mitwirkung vom 15. Februar bis 14. Mai 2005

Vorprüfung vom 27. April 2007

Beschlossen durch die Mitgliederversammlung der Region Emmental am 20. Februar 2008

Präsident Samuel Leuenberger:.....

Geschäftsführerin Karen Wiedmer:

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Lützelflüh, den 17. März 2008, die Geschäftsführerin:

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am:.....

Ausdehnung der verwaltungsanweisenden Wirkung auf folgende kantonalen Amtsstellen:

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE)
- Tiefbauamt inkl. Oberingenieurkreis IV
- Amt für öffentlichen Verkehr

Justiz-, Gemeinde und Kirchendirektion (JGK)
- Amt für Gemeinden und Raumordnung

ANHANG

Anhang

Übersicht der Veränderungen in den Einzugsbereichen gegenüber der Anwendung mit der alten VSS-Norm

Distanzbereich Haltestellen	VSS	-300	-500	-750	-1000	
	NEU	-400		-750		-1000
Bahnknoten	VSS	A	B	C	D	
	NEU	A		B		C
Fernbahn ½-h-Takt	VSS	B	C	D		
	NEU	B		C		D
Fernbahn 1h-Takt	VSS	C	D			
	NEU	C		D		
S-Bahn / Regionalzüge ¼-h-Takt	VSS	B	C	D		
	NEU	B		C		D
S-Bahn / Regionalzüge ½-h-Takt	VSS	C	D			
	NEU	C		D		
Tram/Bus 5'-Takt	VSS	A	B	C	D	
	NEU	B		C		D
Tram/Bus ¼-h Takt	VSS	C	D			
	NEU	C		D		
Tram/Bus ½-h-Takt	VSS	D				
	NEU	D		E		
Tram/Bus 1h-Takt	VSS	D				
	NEU	E				
„Ortsbus“ 5'-Takt	VSS	B	C	D		
	NEU	B		C		D
„Ortsbus“ 15'-Takt	VSS	D				
	NEU	C		D		
Bus Grundangebot: Kein Takt, min. 12 Kurs- paare pro Tag	VSS					
	NEU	F				

**Zukünftiger Zustand ohne Agglomerationsprogramm
Bevölkerungsprojektion "Positive Dynamik"**

* Bevölkerung Stand 1.1.2005: gemäss Angaben der Gemeinden (inkl. Wochenaufenthalter), entsprechen nicht der ständigen Wohnbevölkerung nach BFS

	Bevölkerung			Zunahme Bev. absolut	Wohnungsbelegung 2000	Wohnungsbelegung in 15 J.	Wohnungsbed. Bev. Zunahme	Wohnungsbed. Abnahme Bel.	Wohnungsbed. zusätzl.	Strat. Entw'faktor	Strat. Gew. Whgbedarf	BGF pro neue Whg	AZ neue Wohnzonen	BGF-Bedarf wohnen in m2	Bedarf Wohnzone ha			Reserven Wohnen Bauzone Sommer 04	Bedarf zusätzliche Wohnzone in ha
	Wachstum % bis 2020	Anzahl Personen 1.1.2005*	Anzahl Personen Ende 2020												total	durch Bev. nahme	durch Abn. Belegung		
Aeffligen	4.2	1'025	1'068	43	2.43	2.19	20	46	66	1.00	66	140	0.50	9'224	1.8	0.6	1.3	1.6	0.2
Burgdorf	4.2	14'804	15'426	622	2.17	1.95	319	770	1'089	1.00	1'089	140	0.70	152'394	21.8	6.4	15.4	10.9	10.9
Ersigen	4.2	1'502	1'565	63	2.59	2.33	27	65	92	1.00	92	140	0.50	12'850	2.6	0.8	1.8	2.3	0.3
Hasle	4.2	2'980	3'105	125	2.54	2.28	55	134	189	1.00	189	140	0.50	26'416	5.3	1.5	3.7	5.4	-0.2
Heimiswil	4.2	1'622	1'690	68	2.62	2.36	29	68	97	1.00	97	140	0.50	13'590	2.7	0.8	1.9	0.8	1.9
Kirchberg	4.2	5'552	5'785	233	2.45	2.20	106	258	364	1.00	364	140	0.50	50'891	10.2	3.0	7.2	14.8	-4.6
Lützelflüh	4.2	4'079	4'250	171	2.59	2.33	74	176	249	1.00	249	140	0.50	34'897	7.0	2.1	4.9	1.3	5.6
Lyssach	4.2	1'377	1'435	58	2.50	2.25	26	61	87	1.00	87	140	0.50	12'167	2.4	0.7	1.7	1.1	1.3
Oberburg	4.2	2'828	2'947	119	2.46	2.22	54	124	178	1.00	178	140	0.50	24'890	5.0	1.5	3.5	2.1	2.8
Rüdtligen-A.	4.2	2'158	2'249	91	2.37	2.13	43	103	145	1.00	145	140	0.50	20'321	4.1	1.2	2.9	1.9	2.2
Rüegsau	4.2	3'038	3'166	128	2.50	2.25	57	135	192	1.00	192	140	0.50	26'842	5.4	1.6	3.8	2.7	2.7
Rüti b.L.	4.2	152	158	6	2.72	2.45	3	6	9	1.00	9	140	0.50	1'227	0.2	0.1	0.2	0.0	0.2
Total	4.2	41'117	42'844	1'727					2'755					376'485	68.4	20.1	48.3	45.0	23.4

Das Wachstum in % bis 2020 wurde aus den Annahmen der Bevölkerungsprojektion "Positive Dynamik" berechnet

Durchschnittliches Wachstum gem. kantonalem Richtplan

	Bevölkerung			Zunahme Bev. absolut	Wohnungsbelegung 2000	Wohnungsbelegung in 15 J.	Wohnungsbed. Bev. Zunahme	Wohnungsbed. Abnahme Bel.	Wohnungsbed. zusätzl.	Strat. Entw'faktor	Strat. Gew. Whgbedarf	BGF pro neue Whg	AZ neue Wohnzonen	BGF-Bedarf wohnen in m2	Bedarf Wohnzone ha			Reserven Wohnen Bauzone Sommer 04	Bedarf zusätzliche Wohnzone in ha
	Wachstum % bis 2020	Anzahl Personen 1.1.2005*	Anzahl Personen Ende 2020												total	durch Bev. nahme	durch Abn. Belegung		
Aeffligen	4.27	1'025	1'069	44	2.43	2.19	20	46	66	1.00	66	140	0.50	9'270	1.9	0.6	1.3	1.6	0.2
Burgdorf	4.27	14'804	15'436	632	2.17	1.95	324	770	1'094	1.00	1'094	140	0.70	153'138	21.9	6.5	15.4	10.9	11.0
Ersigen	4.27	1'502	1'566	64	2.59	2.33	28	65	92	1.00	92	140	0.50	12'913	2.6	0.8	1.8	2.3	0.3
Hasle	4.27	2'980	3'107	127	2.54	2.28	56	134	190	1.00	190	140	0.50	26'544	5.3	1.6	3.7	5.4	-0.1
Heimiswil	4.27	1'622	1'691	69	2.62	2.36	29	68	98	1.00	98	140	0.50	13'657	2.7	0.8	1.9	0.8	1.9
Kirchberg	4.27	5'552	5'789	237	2.45	2.20	108	258	365	1.00	365	140	0.50	51'138	10.2	3.0	7.2	14.8	-4.6
Lützelflüh	4.27	4'079	4'253	174	2.59	2.33	75	176	250	1.00	250	140	0.50	35'069	7.0	2.1	4.9	1.3	5.7
Lyssach	4.27	1'377	1'436	59	2.50	2.25	26	61	87	1.00	87	140	0.50	12'227	2.4	0.7	1.7	1.1	1.3
Oberburg	4.27	2'828	2'949	121	2.46	2.22	54	124	179	1.00	179	140	0.50	25'014	5.0	1.5	3.5	2.1	2.9
Rüdtligen-A.	4.27	2'158	2'250	92	2.37	2.13	43	103	146	1.00	146	140	0.50	20'420	4.1	1.2	2.9	1.9	2.2
Rüegsau	4.27	3'038	3'168	130	2.50	2.25	58	135	193	1.00	193	140	0.50	26'975	5.4	1.6	3.8	2.7	2.7
Rüti b.L.	4.27	152	158	6	2.72	2.45	3	6	9	1.00	9	140	0.50	1'233	0.2	0.1	0.2	0.0	0.2
Total	4.27	41'117	42'873	1'756					2'769					378'329	68.8	20.5	48.3	45.0	23.8

Das Wachstum in % bis 2020 wurde aus den 4% Wachstum gem. kant. Richtplan für die kommenden 15 Jahre berechnet, extrapoliert auf die kommenden 16 Jahre

Fortschreibung der bisherigen Entwicklung

	Bevölkerung			Zunahme Bev. absolut	Wohnungsbelegung 2000	Wohnungsbelegung in 15 J.	Wohnungsbed. Bev. Zunahme	Wohnungsbed. Abnahme Bel.	Wohnungsbed. zusätzl.	Strat. Entw'faktor	Strat. Gew. Whgbedarf	BGF pro neue Whg	AZ neue Wohnzonen	BGF-Bedarf wohnen in m2	Bedarf Wohnzone ha			Reserven Wohnen Bauzone Sommer 04	Bedarf zusätzliche Wohnzone in ha
	Wachstum % bis 2020	Anzahl Personen 1.1.2005*	Anzahl Personen Ende 2020												total	durch Bev. nahme	durch Abn. Belegung		
Aeffligen	0.6	1'025	1'031	6	2.43	2.19	3	46	49	1.00	49	140	0.50	6'865	1.4	0.1	1.3	1.6	-0.3
Burgdorf	-4.2	14'804	14'182	-622	2.17	1.95	-319	770	451	1.00	451	140	0.70	63'115	9.0	-6.4	15.4	10.9	-1.9
Ersigen	10.3	1'502	1'657	155	2.59	2.33	66	65	131	1.00	131	140	0.50	18'355	3.7	1.9	1.8	2.3	1.4
Hasle	4.3	2'980	3'108	128	2.54	2.28	56	134	190	1.00	190	140	0.50	26'599	5.3	1.6	3.7	5.4	-0.1
Heimiswil	-2.6	1'622	1'580	-42	2.62	2.36	-18	68	50	1.00	50	140	0.50	7'047	1.4	-0.5	1.9	0.8	0.6
Kirchberg	19	5'552	6'607	1'055	2.45	2.20	479	258	737	1.00	737	140	0.50	103'181	20.6	13.4	7.2	14.8	5.8
Lützelflüh	7.6	4'079	4'389	310	2.59	2.33	133	176	309	1.00	309	140	0.50	43'230	8.6	3.7	4.9	1.3	7.3
Lyssach	3.8	1'377	1'429	52	2.50	2.25	23	61	84	1.00	84	140	0.50	11'824	2.4	0.7	1.7	1.1	1.2
Oberburg	-3.5	2'828	2'729	-99	2.46	2.22	-45	124	80	1.00	80	140	0.50	11'157	2.2	-1.2	3.5	2.1	0.1
Rüdtligen-A.	0.6	2'158	2'171	13	2.37	2.13	6	103	109	1.00	109	140	0.50	15'215	3.0	0.2	2.9	1.9	1.2
Rüegsau	12.2	3'038	3'409	371	2.50	2.25	165	135	300	1.00	300	140	0.50	41'965	8.4	4.6	3.8	2.7	5.7
Rüti b.L.	12.5	152	171	19	2.72	2.45	8	6	14	1.00	14	140	0.50	1'948	0.4	0.2	0.2	0.0	0.4
Total		41'117	42'463	1'346					2'504					343'635	66.5	18.2	48.3	45.0	21.5

Das Wachstum in % bis 2020 wurde aus dem vergangenen Wachstum der Jahre 1990 bis 2005 extrapoliert.