

## Agglomerationsprogramm Burgdorf 2. Generation

---

### Bericht



Das Agglomerationsprogramm Burgdorf basiert auf dem  
Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Emmental

Juni 2012

## Impressum

### Projektorganisation Agglomerationsprogramm 2. Generation (und RGSK EM)

Vorname/Name	Organisation	Funktion
<b>Agglomerationskommission (politische Vertretung)</b>		
Elisabeth Zäch	Stadt Burgdorf/Region Emmental	Vorsitzende Agglo-Kommission/Vorstand
Urs Frank	Gemeinde Aefligen	Gemeinderatspräsident
Jürg Käser	Gemeinde Ersigen	Gemeinderatspräsident
Walter Scheidegger	Gemeinde Hasle b. Burgdorf	Gemeindepräsident
Erika Leuenberger	Gemeinde Heimiswil	Gemeinderatspräsidentin
Werner Wyss	Gemeinde Kirchberg/Region Emmental	Gemeinderatspräsident/Vorstand
Beat Iseli	Gemeinde Lützelflüh	Gemeindepräsident
Hans Rudolf Sägesser	Gemeinde Lyssach	Gemeindepräsident
Ernst Bolzli	Gemeinde Oberburg	Gemeinderatspräsident
Kurt Schütz	Gemeinde Rüdtligen-Alchenflüh	Gemeinderatspräsident
Fritz Rüfenacht	Gemeinde Rüegsau/Region Emmental	Gemeindepräsident/Vorstand
Urs Leisi	Gemeinde Rüti b. Lyssach	Gemeinderatspräsident
<b>RGSK-Kommission (politische Vertretung)</b>		
Christoph Neuhaus	Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion	Regierungsrat/Vorsitz
Katharina Dobler	Amt für Gemeinden und Raumordnung	Kantonsplanerin
Roger Schibler	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion	Kreisoberingenieur IV
Walter Scheidegger	Gemeinde Hasle b. Burgdorf	Gemeindepräsident (GRP)
Bernhard Antener	Gemeinde Langnau i.E./Region Emmental	GRP/ Vorstandsmitglied
Elisabeth Zäch	Stadt Burgdorf/Region Emmental	Stadtpräsidentin/Vorstand
Werner Wyss	Gemeinde Kirchberg/Region Emmental	GRP/Vorstandsmitglied
Theo Rüeegger	Kommission öffentlicher Verkehr (RVK3)	Kommissionsmitglied
<b>Gesamtprojektleitung (fachliche Vertretung)</b>		
Katharina Dobler	Amt für Gemeinden und Raumordnung	Kantonsplanerin/Co-Leitung
Roger Schibler	Oberingenieurkreis IV	Kreisoberingenieur/Co-Leitung
Matthias Fischer	Amt für Gemeinden und Raumordnung	Projektleiter
Daniel Schwarz	Amt für öffentlichen Verkehr	Projektleiter
Hannes Fankhauser	Gemeinde Heimiswil	Gemeindeschreiber
Peter Kindler	Gemeinden Koppigen, Alchenstorf, Willadingen	Gemeindeschreiber
Oliver Mischler	Gemeinde Langnau	Bauverwalter
Christian Wenger	Gemeinde Rüdtligen-Alchenflüh	Gemeindeschreiber
Fritz Kobel	Gemeinde Rüegsau, ab Juli 2011 Sumiswald	Gemeindeschreib./Bauverwalter
Max Sterchi	Gemeinde Signau	Gemeindeschreiber
Eduard Müller	Gemeinde Sumiswald	Gemeindeschreiber
Peter Hänsenberger	Stadt Burgdorf	Leiter Baudirektion
Clemens Friedli	Kommission öV Region Emmental (RVK3)	Geschäftsführer
Karen Wiedmer	Region Emmental	Geschäftsführerin
<b>Projektmanagement AP + RGSK EM</b>		
Matthias Fischer	Amt für Gemeinden und Raumordnung	Projektleiter
Clemens Friedli	Region Emmental	stv. Geschäftsführer
Karen Wiedmer	Region Emmental	Geschäftsführerin
<b>Auftragnehmer AP + RGSK EM</b>		
Ruedi Hartmann	BHP Raumplan AG	Leitung AP
Katja Schori	BHP Raumplan AG	Mitarbeit AP
Georg Tobler	Büro für Stadt- und Agglomerationsentwicklung	Mitarbeit AP
	Sigmaplan AG	Leitung RGSK/Verkehr
	atelier georegio	Leitung RGSK/Siedlung

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung.....</b>	<b>5</b>
1.1	Ausgangslage und Aufgabenstellung.....	5
1.2	Die Agglomeration Burgdorf.....	5
1.3	Vorgehen und Bezug zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Emmental.....	6
1.4	Leistungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms seit 2008.....	7
1.5	Projektorganisation .....	7
<b>2</b>	<b>Analyse Ist-Zustand.....</b>	<b>9</b>
2.1	Räumliche Gliederung und Funktion.....	9
2.1.1	Bevölkerung und Arbeitsplätze.....	9
2.1.2	Siedlungsstruktur und Nutzung .....	14
2.1.3	Bauzonenreserven 2012 .....	17
2.2	Verkehrssystem .....	19
2.2.1	Gesamtverkehr/Modal Split .....	19
2.2.2	Motorisierter Individualverkehr .....	19
2.2.3	Öffentlicher Verkehr.....	23
2.2.4	Velo- und Fussverkehr .....	26
2.2.5	Kombinierte Mobilität/Bike&Ride .....	27
2.3	Landschaftsräume und Umwelt.....	27
<b>3</b>	<b>Zukünftige Entwicklung/Referenzszenario.....</b>	<b>31</b>
3.1	Bevölkerung und Siedlung .....	31
3.2	Verkehr und Mobilität .....	35
<b>4</b>	<b>Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf.....</b>	<b>39</b>
4.1	Siedlungs- und Landschaftsstruktur .....	39
4.2	Strassennetz .....	40
4.3	Öffentlicher Verkehr .....	41
4.4	Velo- und Fussverkehr .....	42
<b>5</b>	<b>Zukunftsbild und Strategie .....</b>	<b>43</b>
5.1	Leitziele .....	43
5.2	Strategie und Zukunftsbild Siedlung/Landschaft/Verkehr .....	44
5.2.1	Zukunftsbild .....	44
5.2.2	Strategie Siedlung .....	44
5.2.3	Strategie Landschaft und Erholung .....	47
5.2.4	Strategie Gesamtverkehr.....	47
<b>6</b>	<b>Massnahmen .....</b>	<b>51</b>
6.1	Instrumentarium .....	51
6.2	Umsetzung der Strategie in den Massnahmenblättern .....	51
6.3	Kostenübersicht über Massnahmen mit Bundesbeiträgen.....	56
	<b>Beilagen .....</b>	<b>57</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Perimeter der Agglomeration Burgdorf .....	6
Abb. 2: Stand der Bevölkerung im Jahr 2009 (Quelle: ESPOP-Daten BFS) .....	10
Abb. 3: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1990 und 2009 (Quelle: ESPOP-Daten BFS).....	11
Abb. 4: Stand der Beschäftigten im Jahr 2008 (Quelle: ESPOP-Daten BFS) .....	12
Abb. 5: Entwicklung der Beschäftigten zwischen 1995 und 2008 (Quelle: Eidg. Betriebszählung).....	14
Abb. 6: ESP-Standorte.....	16
Abb. 7: Verkehrsbelastung DWV Ist-Zustand 2011 (Quelle: GVM Bern/Burgdorf, B+S AG) .....	20
Abb. 8: Standorte Zählstellen (Quelle: www.geo.admin.ch).....	21
Abb. 9: Entwicklung der öV-Punkte je Einwohner seit 1995 (Quelle: AöV Kanton Bern, 2012) .....	24
Abb. 10: Die vier Landschaftstypen (Quelle: georegio).....	28
Abb. 11: Entwicklung der Bevölkerung zwischen 2009 und 2030 .....	32
Abb. 12: Trend Netzstrategie Burgdorf 2030 (Quelle: GVM Bern/Burgdorf, B+S AG).....	36
Abb. 13: Verkehrsbelastung zur Spitzenstunde Referenzzustand ohne Autobahnzubringer .....	53
Abb. 14: Verkehrsbelastung zur Spitzenstunde Referenzzustand mit Autobahnzubringer .....	54

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1990 und 2009 (Quelle: ESPOP-Daten BFS).....	11
Tab. 2: Entwicklung der Beschäftigten zwischen 1995 und 2008 (Quelle: Eidg. Betriebszählung).....	13
Tab. 3: Stand der Entwicklungsschwerpunkte .....	15
Tab. 4: Bauzonenreserven 2012.....	18
Tab. 5: Modal Split.....	19
Tab. 6: Entwicklung Verkehrsbelastung (Quelle: ASTRA).....	22
Tab. 7: Erschliessungsgrad pro Gemeinde (Quelle: AöV Kanton Bern, 2010).....	25
Tab. 8: Prognose der Bevölkerung für das Jahr 2030 (Quelle: GVM Kanton Bern, Ecoplan).....	31
Tab. 9: Prognose der Beschäftigten für das Jahr 2030 (Quelle: GVM Kanton Bern, Ecoplan).....	33
Tab. 10: Bauzonenreserven und Wohnzonenbedarf (Quelle: Richtplan Kanton Bern) ...	34

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Mit dem Bericht „Agglomerationspolitik des Bundes“ vom 19. Dezember 2001 hat sich der Bundesrat verpflichtet, seine Tätigkeiten vermehrt auf die Bedürfnisse der Agglomerationen auszurichten. Als eine der prioritären Massnahmen nannte der Bundesrat die Verstärkung des finanziellen Engagements des Bundes für den Verkehrsbereich in den Agglomerationen. Dieses Engagement ist dabei an die Bedingung einer koordinierten Herangehensweise von Verkehr und Siedlung innerhalb der Agglomeration zu knüpfen. Bundesbeiträge werden demzufolge nur gesprochen, wenn eine Agglomeration ihren „Aktionsplan“ in Form eines Agglomerationsprogramms darlegt.

## 1.2 Die Agglomeration Burgdorf

Die Agglomeration Burgdorf ist eingebettet zwischen den weiten agrarischen Räumen des Mittellandes und den grossflächigen Hügellandschaften des Napfgebietes. Die Agglomeration liegt in der Region Emmental des Kantons Bern. Nach Definition des Bundesamtes für Statistik zählen die sechs Gemeinden Burgdorf, Aefligen, Kirchberg, Lyssach, Oberburg und Rütligen-Alchenflüh zur Agglomeration Burgdorf. Im Rahmen des ersten Agglomerationsprogramms wurde der Betrachtungsperimeter in Absprache mit dem Kanton Bern auf weitere sechs Gemeinden im Umfeld der Stadt Burgdorf ausgedehnt: Ersigen, Hasle bei Burgdorf, Heimiswil, Lützelflüh, Rüegsau und Rüti bei Lyssach (siehe Abb. 1). Das vorliegende Agglomerationsprogramm Burgdorf befasst sich in seiner Analyse mit der erweiterten Agglomeration. Die entsprechenden Massnahmen haben aber immer einen direkten Bezug zum Agglomerationsperimeter gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik BFS.



Abb. 1: Perimeter der Agglomeration Burgdorf

### 1.3 Vorgehen und Bezug zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Emmental

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Burgdorf 2. Generation ist in zwei Phasen erfolgt. Von Mitte 2009 bis Ende 2011 wurden die Grundlagen, Inhalte und Massnahmenblätter im Rahmen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Emmental RGSK EM erarbeitet. In dieser Zeit wurde zudem in einer weiteren Projektorganisation der Teilrichtplan Velo der Region Emmental erarbeitet. Ab Januar 2012 erfolgte aus dem RGSK EM und den für die Agglomeration relevanten Part des Teilrichtplans Velo die Zusammenfügung des Agglomerationsprogramms Burgdorf 2. Generation.

In seiner Funktion deckt sich das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental RGSK EM mit dem Agglomerationsprogramm Burgdorf 2. Generation: Das RGSK EM nimmt die flächendeckende Abstimmung von Verkehr und Siedlung in der gesamten Region Emmental vor, während sich das Agglomerationsprogramm Burgdorf auf den Agglomerationsperimeter beschränkt. Materiell ist das Agglomerationsprogramm Burgdorf auf das RGSK EM abgestimmt, ist aber insbesondere im Grundlagen- und Analyseteil, dem Zukunftsbild und der Strategie sowie in der Massnahmenherleitung und den Massnahmenblättern detaillierter. Die Behördenverbindlichkeit der zentralen Inhalte des Agglomerationsprogramms Burgdorf wird über das RGSK EM erreicht.

Das vorliegende Agglomerationsprogramm baut auf demjenigen der 1. Generation auf, welches im Frühling 2008 zudem als teilregionaler Richtplan beschlossen und anschliessend vom Kanton genehmigt wurde. Die Mitwirkung und Beschlussfassung zum Agglomerationsprogramm 2. Generation fand im Rahmen des RGSK EM statt. Der vorliegende separate Bericht wurde bei den Agglomerationsgemeinden im Rahmen einer Vernehmlassung weiter konsolidiert und am 27. Juni 2012 durch den Vorstand der Region Emmental verabschiedet. Das RGSK EM wird nach Beschlussfassung in der Region im dritten Quartal 2012 durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR als teilregionaler Richtplan genehmigt.

Das Dossier RGSK Emmental (Bericht, Massnahmenblätter und Karte sowie der RGSK-Mitwirkungsbericht) sowie die erwähnten weiteren Instrumente und Grundlagenberichte werden dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE digital zur Verfügung gestellt und können von der Webseite der Region Emmental ([www.region-emmental.ch](http://www.region-emmental.ch)) heruntergeladen werden.

#### **1.4 Leistungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms seit 2008**

Der Stand der Umsetzung des Agglomerationsprogramms 1. Generation ist aus dem Umsetzungsbericht AP V+S Burgdorf der 1. Generation ersichtlich. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Agglomerationsprogramm der 1. Generation eine Wirkung erzielt und dass die Umsetzung der Infrastruktur- und der raumplanerischen Massnahmen auf gutem Weg sind.

#### **1.5 Projektorganisation**

Die im Impressum auf Seite 2 aufgeführten Gremien und Personen haben die Arbeiten am RGSK EM und am Agglomerationsprogramm der 2. Generation geleitet und begleitet.

Der Kanton Bern bildet die offizielle Trägerschaft der Agglomerationsprogramme gegenüber dem Bund. Planungsträger und federführend für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms sowie mitverantwortlich für die Umsetzung ist die Region Emmental.



## 2 Analyse Ist-Zustand

### 2.1 Räumliche Gliederung und Funktion

Prägendes Element der Agglomeration Burgdorf ist die typische Hügellandschaft des Emmentals. Die zwischen Voralpen und Mittelland eingebetteten, sanft geschwungenen Hügelzüge werden in Süd-Ost-Richtung vom namensgebenden Fluss, der Emme, durchzogen. Das Raumkonzept Schweiz bezeichnet den Raum Burgdorf als klein- und mittelstädtisches Zentrum. Im kantonalen Richtplan wird die Stadt Burgdorf als regionales Zentrum von kantonalen Bedeutung aufgeführt. Dank der guten Erschliessung an die kantonalen und nationalen Transitachsen ist die Agglomeration Burgdorf der wirtschaftliche Motor der Region Emmental.

#### 2.1.1 Bevölkerung und Arbeitsplätze

##### Entwicklung Bevölkerung 1990 – 2009

Die Einwohnerzahl der zwölf Agglomerationsgemeinden ist sehr unterschiedlich. Die grösste Gemeinde Burgdorf weist fast hundertmal mehr Einwohner auf als die kleinste Gemeinde Rüti bei Lyssach. Auch innerhalb der statistischen Agglomerationsgemeinden ist der Sprung zwischen der Agglomerationskerngemeinde Burgdorf und den übrigen fünf Gemeinden gross. Die zweitgrösste Gemeinde Kirchberg ist dreimal kleiner als Burgdorf (siehe Abb. 2).

Insgesamt wies die Agglomeration Burgdorf im Jahr 2009 rund 41'758 Einwohner auf (Quelle: Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes, ESPOP genannt). Davon entfallen 28'257 Einwohner auf die statistischen Agglomerationsgemeinden. Wird der Zeitraum zwischen 1990 und 2009 betrachtet, nahm die Bevölkerung im Durchschnitt um 6.1% zu. Abgesehen von Oberburg (-4.3%) können alle Gemeinden ein Wachstum verzeichnen, dies jedoch unterschiedlich stark. Während beispielsweise in Kirchberg die Bevölkerungszahl um 22.5% zugenommen hat, sind die Zunahmen in Burgdorf (1.4%), Aefligen (0.2%), Rüdtiligen-Alchenflüh (1.4%) und Heimiswil (0.7%) deutlich weniger stark ausgefallen. Insgesamt fällt auf, dass die Bevölkerung in den statistischen Agglomerationsgemeinden weniger stark gewachsen ist (4.5%) als in den sechs Umlandgemeinden (9.7%) (siehe Tab. 1 und Abb. 3).

Wird jedoch die Bevölkerungsentwicklung zwischen 2000 und 2009 betrachtet, gleichen sich die Unterschiede wieder aus. Das prozentuale Bevölkerungswachstum verteilt sich im Zeitraum zwischen 2000 und 2009 annähernd gleichmässig auf die zwölf Gemeinden (durchschnittliches Wachstum von 4.4%). Schwache Rückgänge haben lediglich die Gemeinden Aefligen (-3%), Lyssach (-1.1%) und Rüti bei Lyssach (-3.1%) zu verzeichnen. Die Stadt Burgdorf ist in den letzten Jahren wieder stärker gewachsen (5.1%).

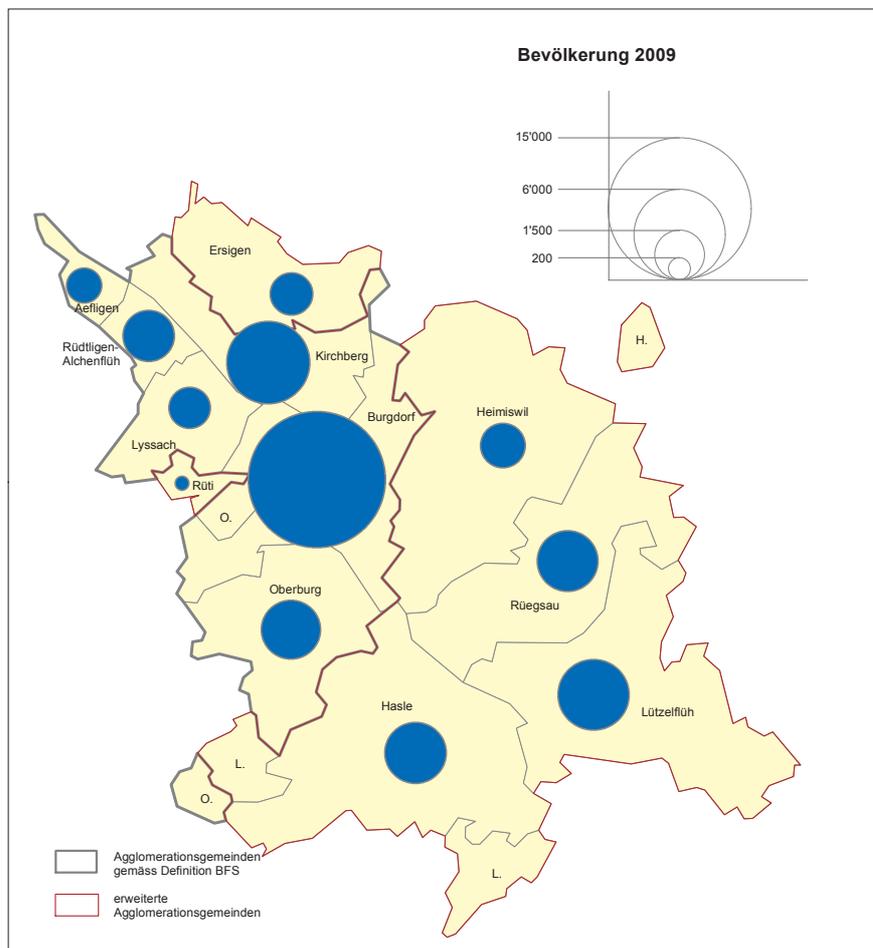


Abb. 2: Stand der Bevölkerung im Jahr 2009 (Quelle: ESPOP-Daten BFS)

	1990	2000	2009	Differenz 1990 - 2009	
				absolut	relativ (%)
Burgdorf	15'028	14'498	15'238	210	1.4
Aefligen	1'004	1'037	1'006	2	0.2
Kirchberg	4'579	5'283	5'608	1'029	22.5
Lyssach	1'304	1'405	1'390	86	6.6
Oberburg	2'975	2'692	2'846	- 129	- 4.3
Rüdtilgen-Alchenflüh	2'138	2'093	2'169	31	1.4
<b>Total</b>					
<b>BFS-Agglomeration</b>	<b>27'028</b>	<b>27'008</b>	<b>28'257</b>	<b>1'229</b>	<b>4.5</b>

	1990	2000	2009	Differenz 1990 - 2009	
				absolut	relativ (%)
Ersigen	1'392	1'446	1'483	91	6.5
Hasle bei Burgdorf	2'777	2'943	3'081	304	10.9
Heimiswil	1'615	1'576	1'626	11	0.7
Lützelflüh	3'769	3'947	4'123	354	9.4
Rüegsau	2'626	2'935	3'031	405	15.4
Rüti bei Lyssach	133	162	157	24	18.0
<b>Total</b>					
<b>erweiterte Agglo.gemeinden</b>	<b>12'312</b>	<b>13'009</b>	<b>13'501</b>	<b>1'189</b>	<b>9.7</b>
<b>Total</b>					
<b>Agglomeration Burgdorf</b>	<b>39'340</b>	<b>27'008</b>	<b>41'758</b>	<b>2'418</b>	<b>6.1</b>

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1990 und 2009 (Quelle: ESPOP-Daten BFS)

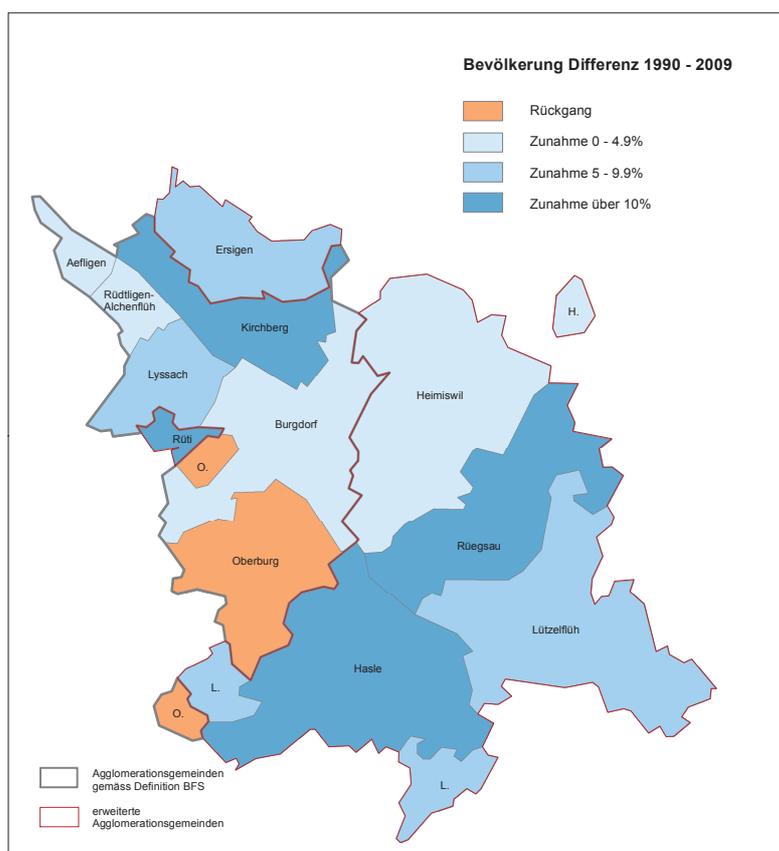


Abb. 3: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1990 und 2009 (Quelle: ESPOP-Daten BFS)

### Entwicklung Beschäftigte 1995 – 2008

Im Jahr 2008 wies die Agglomeration Burgdorf insgesamt 18'539 Beschäftigte (Vollzeitäquivalente) auf. Mit Abstand am meisten Beschäftigte hat die Stadt Burgdorf zu verzeichnen (9'754) (siehe Abb. 4 und Tab. 2).

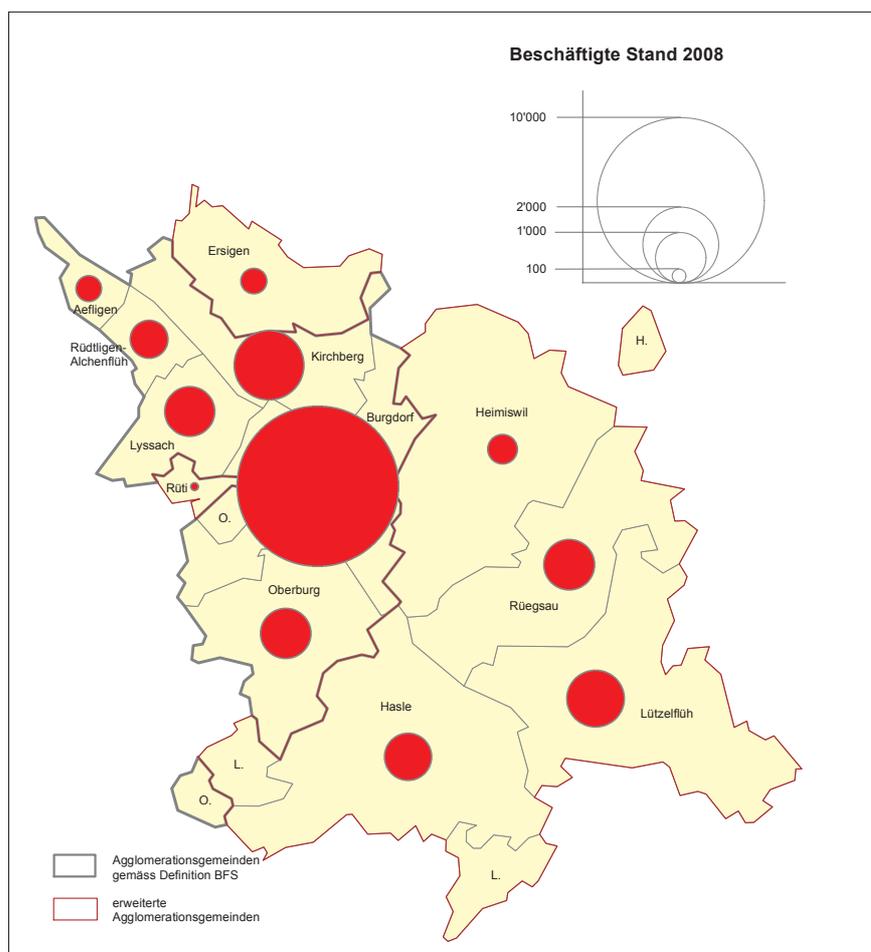


Abb. 4: Stand der Beschäftigten im Jahr 2008 (Quelle: ESPOP-Daten BFS)

Im Zeitraum zwischen 1995 und 2008 hat die Anzahl der Beschäftigten im Durchschnitt um 6.5% zugenommen. Wobei die Zunahme an Arbeitsplätzen in den statistischen Agglomerationsgemeinden mit 11.7% überdurchschnittlich ausfiel. Auffallend ist die unterschiedliche Entwicklung der Arbeitsplätze in den einzelnen Gemeinden. Während die Gemeinden Lyssach und Rütli-Alchenflüh ein extrem starkes Wachstum von bis zu 76.5% verzeichnen, nimmt die Anzahl Arbeitsplätze in der Gemeinde Aefligen hingegen um 37.5% ab (siehe Tab. 2 und Abb. 5).

	1995	2008	Differenz 1995 - 2008	
			absolut	relativ (%)
Burgdorf	9'054	9'754	700	7.7
Aefligen	301	188	-113	-37.5
Kirchberg	1'738	1'982	243	14.0
Lyssach	736	1'123	387	52.6
Oberburg	999	993	-6	-0.6
Rüdtligen-Alchenflüh	445	786	341	76.5
<b>Total</b>				
<b>BFS-Agglomeration</b>	<b>13'274</b>	<b>14'826</b>	<b>1'552</b>	<b>11.7</b>
Ersigen	403	306	-98	-24.2
Hasle bei Burgdorf	882	858	-24	-2.8
Heimiswil	416	345	-71	-17.0
Lützelflüh	1'374	1'220	-153	-11.2
Rüegsau	1'036	966	-70	-6.7
Rüti bei Lyssach	29	18	-11	-38.4
<b>Total</b>				
<b>erweiterte Agglo.gemeinden</b>	<b>4'140</b>	<b>3'713</b>	<b>-427</b>	<b>-10.3</b>
<b>Total</b>				
<b>Agglomeration Burgdorf</b>	<b>17'414</b>	<b>18'539</b>	<b>1'125</b>	<b>6.5</b>

Tab. 2: Entwicklung der Beschäftigten zwischen 1995 und 2008  
(Quelle: Eidg. Betriebszählung)

Die starke Zunahme in den Gemeinden Lyssach und Rüdtligen-Alchenflüh ist auf die Erweiterung des Entwicklungsschwerpunktes Lyssach/Rüdtligen-Alchenflüh (auch Shoppingmeile genannt) zurückzuführen.

Die Gemeinden der erweiterten Agglomeration verzeichnen im selben Zeitraum ausschliesslich Abnahmen in der Beschäftigtenzahl (durchschnittlich -10.3%).

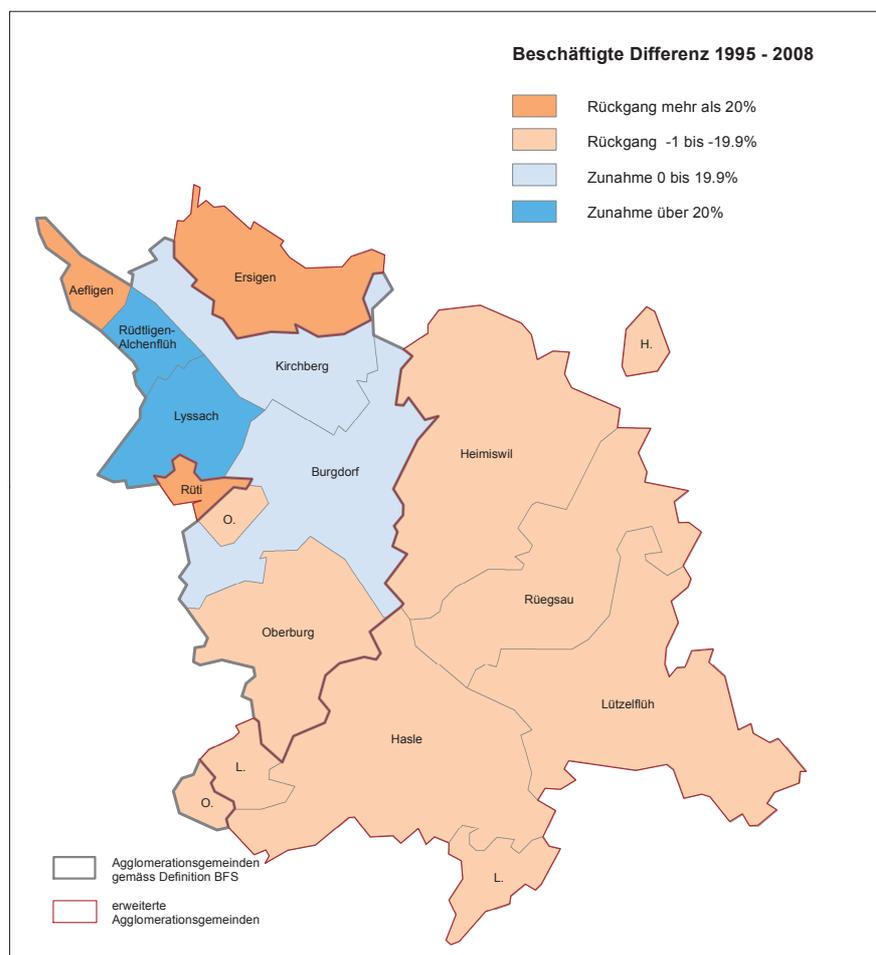


Abb. 5: Entwicklung der Beschäftigten zwischen 1995 und 2008  
(Quelle: Eidg. Betriebszählung)

### 2.1.2 Siedlungsstruktur und Nutzung

Die Siedlungsstruktur der Agglomeration Burgdorf ist sowohl von städtischen als auch von ländlichen Elementen geprägt. Die typisch städtischen Elemente, wie eine dichte Bauweise, hohe Arbeitsplatzdichte und Zentrumsfunktionen sind in den Gemeinden entlang der Emme zu finden. (Gebiet zwischen Rüdtilgen-Alchenflüh und Oberburg). Die südlich anschliessende Achse lässt sich als periurbaner Siedlungsraum charakterisieren. Insgesamt sind die Gemeinden entlang der Emme ein Teil der kantonalen Entwicklungsachse Langnau-Burgdorf-Solothurn. Die erweiterten Agglomerationsgemeinden sind durch die Struktur der Streusiedlungen geprägt und von der Land- und Forstwirtschaft dominiert. Dank den kompakten Ortschaften entlang der Emme ergeben sich zwischen den bebauten Siedlungen landschaftliche Freiräume. Diese vielfältige Siedlungs- und Landschaftsstruktur trägt zu einer hohen Wohn- und Lebensqualität bei.

### Innere Reserven

Die Stadt Burgdorf hat im Rahmen ihres Stadtentwicklungskonzepts die Ausnutzung der Bauzonen systematisch überprüft und löst als Folge nun schrittweise Verdichtungs- und Umstrukturierungsprojekte aus. In den übrigen Gemeinden besteht noch Potential zur Verdichtung und Umstrukturierung von Arealen. Vielerorts werden die kommunalen Bestrebungen zur Innenverdichtung durch Dritte (z.B. Eigentümer) noch blockiert. Grössere Reserven befinden sich vor allem innerhalb der kantonalen Entwicklungsschwerpunkten ESP.

### Entwicklungsschwerpunkte

Mit der Ausscheidung von Entwicklungsschwerpunkten ESP stellt der Kanton Bern der Wirtschaft attraktive Flächen bereit, um so Betriebe anzuziehen und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Das ESP-Programm zielt darauf ab, an zentralen verkehrsmässig gut erschlossenen Standorten Flächen planerisch so vorzubereiten, dass Betriebe möglichst rasch ansiedeln oder bauliche Erweiterungen vornehmen können. Innerhalb des Perimeters der Agglomeration Burgdorf befinden sich vier Entwicklungsschwerpunkte (siehe Tab. 3 und Abb. 6).

Standort	Stand
ESP 1: Burgdorf, Bahnhof (ESP-Dienstleistung)	aktiv bewirtschaftet
ESP 2: Burgdorf, Buechmatt (ESP-Arbeiten)	1. Phase: weitgehend realisiert 2. Phase: Abklärungen zum Erweiterung- und Entwicklungspotenzial
ESP 3: Lyssach/Rüdtligen-Alchenflüh (ESP-Arbeiten)	weitgehend realisiert
ESP 4: Lyssach-Schachen-Buechmatt (ESP-Arbeiten/Strategische Arbeitszone)	z.Z. sistiert. Bleibt jedoch als ESP/SAZ <sup>1</sup> im kantonalen Richtplan bestehen.

Tab. 3: Stand der Entwicklungsschwerpunkte

<sup>1</sup> SAZ: Strategische Arbeitszone

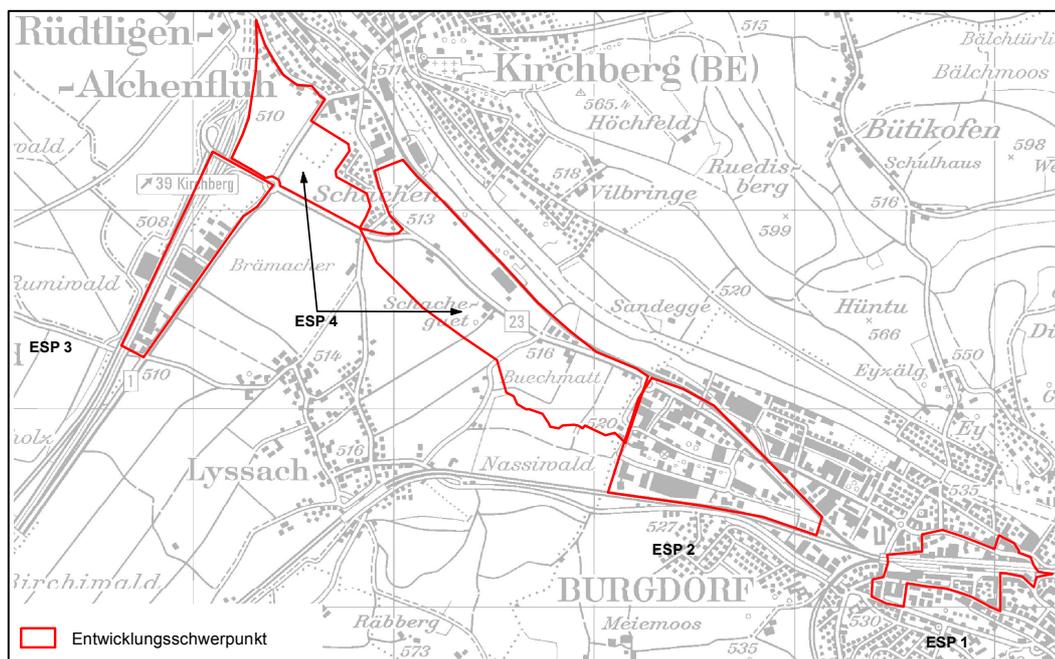


Abb. 6: ESP-Standorte

#### **ESP 1: Burgdorf, Bahnhof (ESP-Dienstleistung)**

Die Stadt Burgdorf hat, gestützt auf den Masterplan ESP Bahnhof Burgdorf, einen behördenverbindlichen Richtplan erarbeitet. Darin wird der ESP in zehn Teilbereiche oder Areale eingeteilt, welche wiederum verschiedene aufeinander abgestimmte städtebauliche Prinzipien und Nutzungsziele verfolgen. Im Gebiet entstehen präferenziert Dienstleistungsflächen. Diese können aufgrund der geringeren Emissionen sehr gut mit Einkaufsangeboten und Wohnungen durchmischert werden. Innerhalb des ESP-Bahnhof besteht ein zusätzliches Potential von rund 130'000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche.

#### **ESP 2: Burgdorf, Buechmatt (ESP-Arbeiten)**

Im kantonalen Richtplan gilt der ESP Burgdorf Buechmatt als weitgehend realisiert. Die freien Flächen wurden in den letzten Jahren überbaut. Im Rahmen einer Studie eruierte die Stadt Burgdorf jedoch weiteres Verdichtungspotential. Um dieses Potential optimal zu nutzen, will sie nun den ESP reaktivieren (die Reaktivierung ist noch nicht offiziell beantragt). Insgesamt geht die Stadt von einem Potenzial von zusätzlich rund 90'000-100'000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche aus.

#### **ESP 3: Lyssach/Rüdtligen-Alchenflüh (ESP-Arbeiten)**

Der Entwicklungsschwerpunkte Lyssach/Rüdtligen-Alchenflüh ist weitgehend realisiert und wurde aus dem ESP-Programm entlassen.

*ESP 4: Lyssach-Schachen-Buechmatt (ESP-Arbeiten/Strategische Arbeitszone)*

Der Entwicklungsschwerpunkt ESP Lyssach-Schachen-Buechmatt wurde aufgrund der Nähe zur Autobahn als idealer Standort mit grossem Entwicklungspotenzial identifiziert und ins kantonale ESP-Programm aufgenommen. Darauf gestützt wurde eine überkommunale Richtplanung erarbeitet. In der öffentlichen Mitwirkung von Ende 2010 bis Anfang 2011 wurden Bedenken gegenüber der Richtplanung geäussert. Gemeinsam zwischen Kanton, Region und den beteiligten Gemeinden wurde beschlossen, die Richtplanung zu sistieren, die wesentlichen Grundsätze und Ziele jedoch in einer Vereinbarung im Sinne der Resultatsicherung festzuhalten. Die am 30.01.2012 unterzeichnete Vereinbarung würdigt den Raum Lyssach-Schachen-Buechmatt als Raum von grosser Bedeutung für die zukünftige Entwicklung sowohl für den Kanton Bern als auch für die Region Emmental. Die Planungspartner halten fest, dass der gesamte Perimeter Lyssach-Schachen-Buechmatt raumplanerisch mit den entsprechenden Planungsinstrumenten gesichert werden soll und im kantonalen Richtplan als Entwicklungsschwerpunkt festgelegt wird. So werden die Resultate der Arbeiten gewürdigt und für eine mögliche Weiterbearbeitung in Zukunft gesichert.

**2.1.3 Bauzonenreserven 2012**

Im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Agglomerationsprogramms wurden die Bauzonenreserven (nicht überbaute, eingezonte Flächen) in den zwölf Agglomerationsgemeinden erhoben und haben somit den Stand 2012.

Die Agglomerationsgemeinden gemäss BFS verfügen heute insgesamt noch über 31.3 Hektaren Baulandreserven für Wohn- und Mischnutzungen und 15.9 Hektaren Baulandreserven für Gewerbe- und Industrienutzungen (siehe Tab. 4). Der grösste Teil der Reserven befinden sich in Kirchberg. Die Baulandreserven im erweiterten Perimeter sind geringer als im BFS-Perimeter, was ungefähr dem Verhältnis der Einwohner und Arbeitsplätzen entspricht.

Verschneidet man die Bauzonenreserven mit den öV-Güteklassen, wird die Erschliessungsqualität der Reserven veranschaulicht (siehe Beilage 1 im Anhang). Diese Auswertung zeigt, dass die meisten Bauzonenreserven gut bis sehr gut erschlossen sind (öV-Güteklasse A bis D). Einige kleine Bauzonenreserven liegen ausserhalb der öV-Güteklasse E (in den Gemeinden Rütligen-Alchenflüh, Heimiswil, Hasle b.B. und Lützelflüh).

	Bauzonenreserven Wohn- und Mischzonen 2012 (ha)	Bauzonenreserven Gewerbe- und Industriezonen 2012 (ha)	Total (ha)
Burgdorf	9.8	5.6	15.4
Aefligen	1.6	0.4	2.0
Kirchberg	12.7	4.6	17.3
Lyssach	1.2	0.3	1.5
Oberburg	4.8	2.7	7.5
Rüdtligen-Alchenflüh	1.2	2.3	3.5
<b>Total BFS-Agglomeration</b>	<b>31.3</b>	<b>15.9</b>	<b>47.2</b>
Ersigen	0.8	1.5	2.3
Hasle bei Burgdorf	2.1	0.0	2.1
Heimiswil	1.3	0.0	1.3
Lützelflüh	6.9	0.3	7.2
Rüegsau	3.3	1.5	4.8
Rüti bei Lyssach <sup>2</sup>	0.0	0.0	0.0
<b>Total erweiterte Agglo.gemeinden</b>	<b>14.4</b>	<b>3.3</b>	<b>17.7</b>
<b>Total Agglomeration Burgdorf</b>	<b>45.7</b>	<b>19.2</b>	<b>64.9</b>

Tab. 4: Bauzonenreserven 2012

<sup>2</sup> In der Gemeinde Rüti bei Lyssach sind zurzeit keine Bauzonenreserven vorhanden.

## 2.2 Verkehrssystem

### 2.2.1 Gesamtverkehr/Modal Split

Der Modal Split der Agglomeration Burgdorf sieht folgendermassen aus (siehe Tab. 5):

Korridor	Anteil Langsamverkehr	Anteil öffentlicher Verkehr	Anteil motorisierter Individualverkehr
Kirchberg - Burgdorf	3 %	24 %	73 %
Burgdorf - Oberburg	10 %	18 %	72 %
Oberburg – Hasle b.B.	4 %	19 %	77 %

Tab. 5: Modal Split

### 2.2.2 Motorisierter Individualverkehr

#### Struktur und Netz (Beilage 2)

Das Verkehrsnetz der Agglomeration Burgdorf gliedert sich grob in eine Hauptverkehrsroute im Tal entlang der Emme (Kantonsstrasse Nr. 23) und den jeweils seitlich von den Hügeln einmündenden regionalen oder lokalen Routen. Die Hochleistungsstrasse A1 im Norden ist für die Erschliessung der Agglomeration von grosser Bedeutung.

In der Beilage 2 im Anhang ist das regionale Strassennetz in den folgenden Kategorien abgebildet:

- Nationalstrasse A1 mit Anschluss in Kirchberg-Alchenflüh
- Kantonsstrasse Kategorie A + B: wichtige überörtliche Verbindungen aus kantonalen Sicht
- Kantonsstrasse Kategorie C: Strassen des Kantons welche Gemeinden an die Strassen der Kategorie A und B anbinden
- Wichtige Gemeindestrasse: Gemeindestrasse im Agglomerationskern (in Burgdorf die Steinhofstrasse/Bernstrasse)

#### Belastung des Strassennetzes

Ein Auszug aus dem aktuellen Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern GVM zeigt für die Agglomeration Burgdorf den durchschnittlichen Werktagverkehr Montag bis Freitag (DWV) für das Jahr 2011. In der folgenden Abb. 7 ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten zwischen Hasle b.B. und dem Autobahnanschluss in Kirchberg-Alchenflüh für eine kleine Agglomeration sehr hoch ist (zwischen 14'000 und 20'000 Fahrzeuge pro Tag). Die höchste Belastung im regio-

nalen Netz weist die Kantonsstrasse Nr. 23 (Emmental-/Schachen-/Kirchbergstrasse) zwischen dem Autobahnanschluss Kirchberg-Alchenflüh und dem Siedlungsgebiet von Burgdorf auf. Die Erschliessung des südlichen Emmentals erfolgt lediglich über diese Zufahrt und in der Verlängerung über die Ortsdurchfahrten von Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B.. Diese hohe Belastung führt auf den Ortsdurchfahrten vor allem zu Spitzenzeiten zur Überlastung des Netzes und damit zu Stau, langen Fahrzeiten und hohen Lärm- und Luftemissionen. Die untergeordneten Strassen im ländlichen Gebiet weisen Belastungen unter 10'000 Fahrzeugen pro Tag auf.

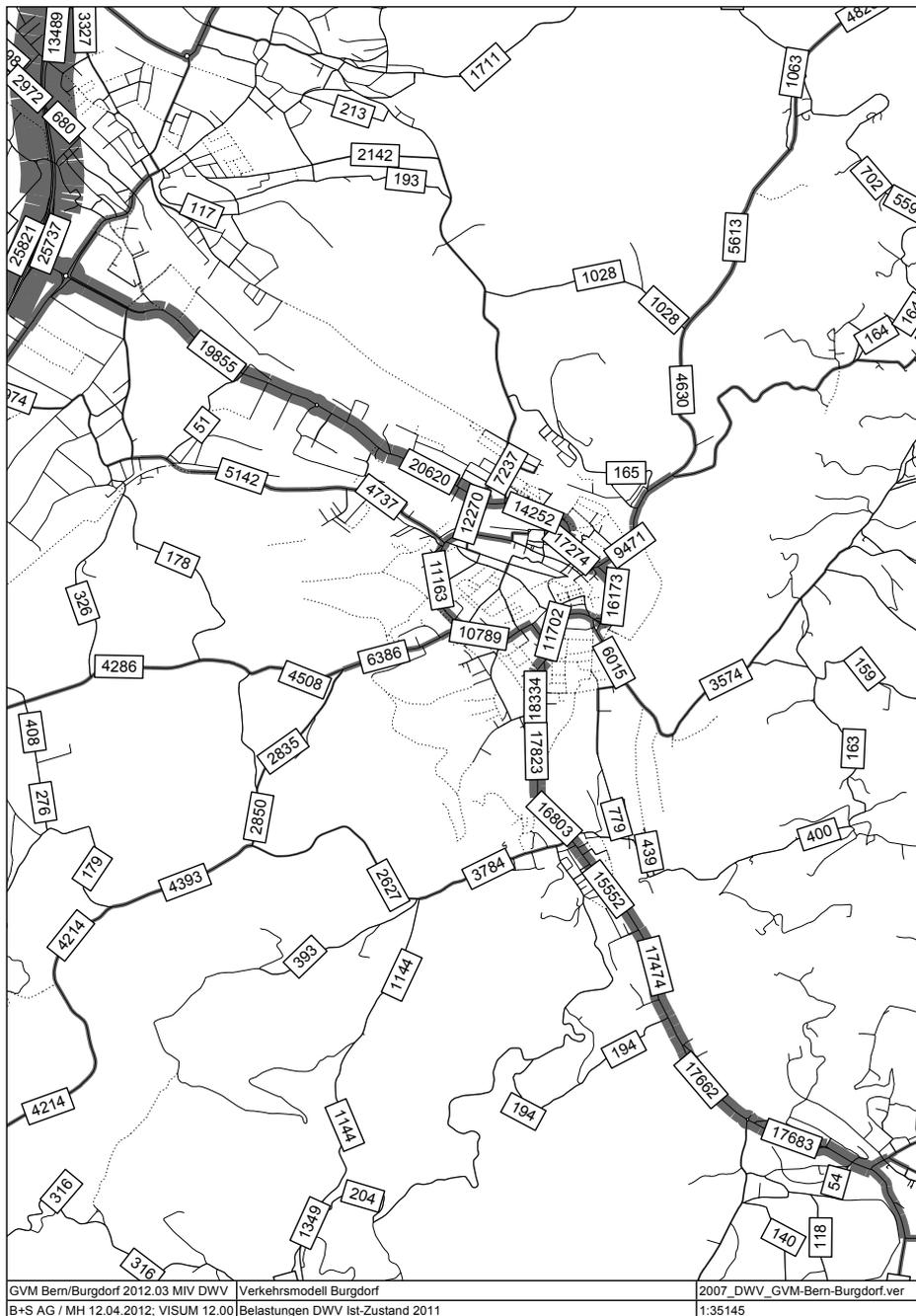


Abb. 7: Verkehrsbelastung DWV Ist-Zustand 2011 (Quelle: GVM Bern/Burgdorf, B+S AG)

Die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre kann mithilfe der Erhebungen der automatischen Verkehrszählungen analysiert werden. Das Bundesamt für Statistik erhebt in regelmässigem Abstand die Verkehrsbelastungen an ausgewählten Standorten. In der Agglomeration Burgdorf befinden sich solche Standorte auf der Nationalstrasse in Kirchberg und auf den Kantonsstrassen in Kirchberg (Schachengut) und in Hasle-Rüegsau (siehe Abb. 8).

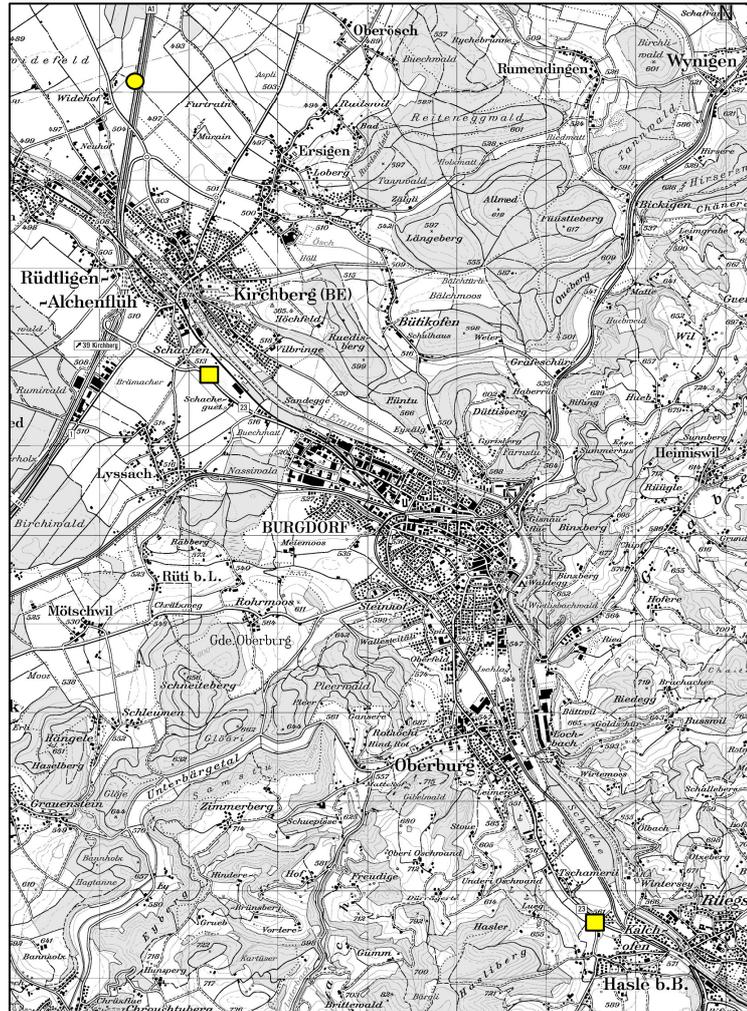


Abb. 8: Standorte Zählstellen (Quelle: www.geo.admin.ch)

Als Vergleichswert über die letzten zehn Jahre wird der durchschnittliche tägliche Verkehr Montag bis Sonntag (DTV) betrachtet. Der DTV ist in aller Regel etwas tiefer als der DWV. Dies rührt daher, dass im Normalfall die Verkehrsbelastung an Wochenenden kleiner ist als zwischen Montag und Freitag und damit der tägliche Durchschnitt kleiner wird.

Bei allen Querschnitten hat der Verkehr seit 2000 zugenommen. Die Zunahme war zwischen 2000 und 2005 deutlich grösser als zwischen 2005 und 2010. Der höchst belastete Querschnitt befindet sich auf der Autobahn A1 mit rund 67'232 Fahrzeugen pro Tag. Darauf hat die Agglomeration Burgdorf jedoch nur einen beschränkten Einfluss. Auf der Zufahrt zur Autobahn im Schachengut in Kirchberg hat der Verkehr vor allem im Zeitraum zwischen 2000 und 2005 stark zugenommen (+14%). Heute bzw. im Jahr 2010 ist er praktisch auf dem Stand von 2005 (siehe Tab. 6). Diese überdurchschnittliche Verkehrszunahme seit 2000 kann aber nicht allein durch die Tatsache, dass sich die Arbeitsplätze wahrscheinlich weiter in Gebiete ausserhalb der Agglomeration Burgdorf verlagert haben, erklärt werden. Es muss auch ein allgemeiner Zuwachs der Mobilität angenommen werden.

Zählstelle (Benennung gemäss Bund)	DTV 2000	DTV 2005	DTV 2010	Differenz 2000 - 2005		Differenz 2005 - 2010	
				abs.	%	abs.	%
Kirchberg (Hochleistungsstrasse A1)	57'464	64'232	67'209	6'768	12%	2'977	4.6%
Kirchberg, Schachengut	14'219	16'172	16'252	1'953	14%	80	0.5%
Hasle-Rüegsau	14'745	15'321	15'684	576	4%	363	2.4%

Tab. 6: Entwicklung Verkehrsbelastung (Quelle: ASTRA)

## Parkierung

Sämtliche Parkplätze bei der IKEA-Shoppingmeile werden bewirtschaftet. Für vier Stunden sind CHF 1.00 zu bezahlen. In der Stadt Burgdorf sind die beiden Parkhäuser Oberstadt und Coop Schützenmatt 7/24 geöffnet und werden bewirtschaftet. Die Parkhäuser bei den Einkaufszentren Mergele und Neumarkt (Migros) sind nur während den Ladenöffnungszeiten benutzbar (gratis). Die Stadt Burgdorf ist jedoch bestrebt Lösungen zu finden, dass auch diese Parkhäuser 7/24 offen sind, und auch bewirtschaftet werden. Nebst den erwähnten Parkhäusern gibt es diverse weitere grössere Parkplätze (Schafroth-Areal, Markthalle, Hallenbad, Coop City, alte Butterzentrale, Graben, Kornhaus). Diese werden alle bewirtschaftet. Als regionales Zentrum ist es der Stadt Burgdorf ein wichtiges Anliegen, dass genügend Parkplätze angeboten werden können.

### 2.2.3 Öffentlicher Verkehr

#### Netz (Beilage 3)

Das Netz des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Burgdorf wird von den Bahnlinien der SBB und BLS und den Buslinien der Busland AG gebildet.

#### *Fernverkehr*

Burgdorf liegt an der SBB-Achse Bern – Burgdorf – Olten – Zürich (Interregio und Regioexpress). Damit ist Burgdorf ideal mit den Zentren der Schweiz verbunden.

#### *S-Bahn*

Die Agglomeration ist im Berner S-Bahnnetz eingebunden, das von der BLS AG betrieben wird:

- Die S4 verkehrt von Bern via Burgdorf nach Langnau. Dabei werden die südlichen Agglomerationsgemeinden Oberburg, Hasle b.B., Rüegsau und Lützelflüh und im Norden Lyssach von dieser Linie bedient.
- Die S44 verkehrt von Bern via Burgdorf nach Wiler/Sumiswald einmal pro Stunde (je pro Richtung). Dabei werden die südlichen Agglomerationsgemeinden Oberburg, Hasle b. B., Rüegsau und Lützelflüh bedient. Im Norden werden Lyssach, Kirchberg, Rütliggen-Alchenflüh und Aefligen von dieser Linie bedient.
- Mit dem Regioexpress Thun – Burgdorf – Solothurn werden nebst Burgdorf die Agglomerationsgemeinden Hasle b.B., Rüegsau, Oberburg, Rütliggen-Alchenflüh, Aefligen und Kirchberg bedient.

#### *Buslinien*

Weiter umspannt die BLS AG die Region Burgdorf mit einem feinmaschigen Busnetz. In der Kerngemeinde gibt es ein dicht ausgebautes Busnetz.

#### **Angebot**

Das öV-Angebot der Agglomeration Burgdorf ist in der Beilage 3 im Anhang dargestellt. Es zeigt das Netz der Bahn- und Buslinien und die jeweilige Angebotsdichte von Montag bis Freitag zwischen 6.00h und 20.00h. Die Busse verkehren im 15-Minuten-Takt (Rundkurs) sowie im 30-Minuten-Takt (übrige Linien). Mit Ausnahme der Gemeinden Lützelflüh und Aefligen werden sämtliche Gemeinden der Agglomeration Burgdorf mit Buslinien von/nach Burgdorf bedient. Diese verkehren alle im 30-Minuten-Takt (Ausnahme Linie Heimiswil, Stundentakt). Auf dem Bahnnetz ergeben sich Richtung Bern ein 15-Minuten-Takt und in Richtung Olten und Solothurn ein Halbstundentakt. Richtung Oberburg/Hasle b.B. verkehren die Züge im 20-Minuten-Takt.

Mit dem Fahrplanwechsel 2009/2010 konnte das Busangebot in der Region Burgdorf erneut erheblich ausgebaut werden. Taktverdichtungen auf allen Linien sowie zwei neue Versuchsbetriebe wurden eingeführt. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten profitieren die Buskunden nun von einem fast lückenlosen 15-Minuten-Takt. Damit werden noch mehr regelmässige Direktverbindungen und attraktive Anschlüs-

se für Burgdorf und die umliegenden Gemeinden geschaffen. Der Bus erschliesst während sieben Tagen die Woche von früh bis spät die Stadt.

Das Verkehrsangebot einer Gemeinde wird in sogenannten öV-Punkten angegeben. Die öV-Punkte werden anhand der Abfahrten von öffentlichen Verkehrsmitteln an Haltestellen innerhalb des Gemeindegebietes bestimmt. Massgebend für die Ermittlung des Verkehrsangebotes einer Gemeinde sind die nach Verkehrsmitteln gewichteten Haltestellen-Abfahrten je Werktag.

In der Agglomeration Burgdorf hat das Angebot im öffentlichen Verkehr seit 2005 einen erheblichen Sprung nach oben gemacht. In den sechs Agglomerationsgemeinden (gemäss BFS) stiegen die öV-Punkte pro 1'000 Einwohner von 122 auf 183 Punkte. Auch in den Gemeinden der erweiterten Agglomeration stieg das Angebot deutlich an, von 111 Punkten im Jahr 2005 auf 159 Punkte im Jahr 2010 (siehe Abb. 9). Diese Entwicklungen entsprechen im Vergleich mit übrigen Regionen im Kanton Bern der höchsten relativen Zunahme der öV-Punkte.

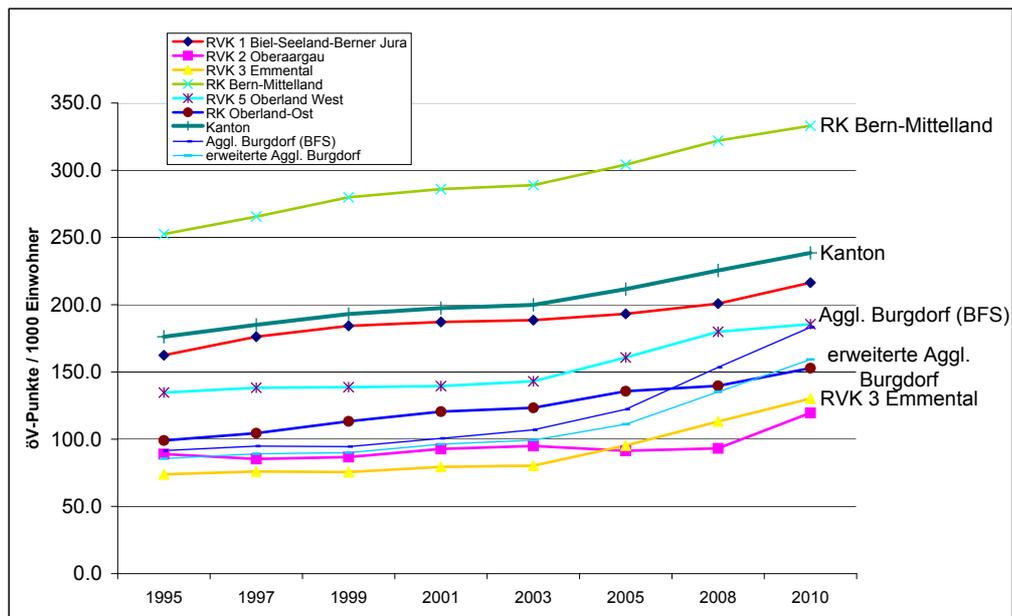


Abb. 9: Entwicklung der öV-Punkte je Einwohner seit 1995 (Quelle: AöV Kanton Bern, 2012)

### Fahrplanstabilität

Die öV-Punkte-Statistik bildet das Angebot gemäss Fahrplan ab. Sie kann aber keine Aussagen zur Fahrplanstabilität machen. Auf dem Busnetz der Agglomeration Burgdorf bietet dies jedoch vermehrt Probleme. Diese haben primär folgende zwei Ursachen: Stausituationen sowie Fahrgastbedienung und -informationssystem.

Der Bus wird auf vielen Strecken im Mischverkehr geführt. Zu Spitzenzeiten bleibt der Bus daher oft im Kolonnenverkehr stecken. Zu weiteren Verzögerungen kommt es aufgrund der geschlossenen Bahnübergänge. Dies kann dazu führen, dass die

Fahrpläne nicht eingehalten werden. Als weitere Folge der Stausituationen können die Anschlüsse in Burgdorf und an den Endpunkten oft nicht sichergestellt werden. Zu weiteren Verzögerungen kommt es aufgrund des Billettverkaufs. Die Bustickets können nur beim Chauffeur im Bus gelöst werden. Die Verspätungen der Busse werden heute nicht über ein digitales Fahrgastinformationssystem mitgeteilt. Diese Probleme können schliesslich dazu führen, dass die Attraktivität des städtischen öffentlichen Verkehrs abnimmt und die angestrebte Umlagerung auf den öV nicht erreicht werden kann.

### Erschliessung der Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr 2010

Die nachfolgende Tabelle (Tab. 7) zeigt den Erschliessungsgrad der Agglomerationsgemeinden mit dem öffentlichen Verkehr im Jahr 2010. Der Erschliessungsgrad zeigt den Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr (Bahn und Bus) erschlossenen Einwohner an der Gesamteinwohnerzahl in der entsprechenden Gemeinde. Als erschlossen gelten Einwohner, die innerhalb eines Radius von 750 m um eine Bahnstation oder 400 m um eine Busstation wohnen.

	Erschliessungsgrad	Beurteilung
Burgdorf	98 %	sehr gut erschlossen
Aefligen	96 %	sehr gut erschlossen
Kirchberg	88 %	gut erschlossen
Lyssach	96 %	sehr gut erschlossen
Oberburg	69 %	mässig gut erschlossen
Rüdtligen-Alchenflüh	90 %	sehr gut erschlossen
<b>Durchschnitt BFS-Agglomeration</b>	<b>90 %</b>	<b>gut erschlossen</b>
Ersigen	54 %	ungenügend erschlossen
Hasle bei Burgdorf	66 %	mässig gut erschlossen
Heimiswil	28 %	schlecht erschlossen
Lützelflüh	61 %	mässig gut erschlossen
Rüegsau	72 %	mässig gut erschlossen
Rüti bei Lyssach	4 %	schlecht erschlossen
<b>Durchschnitt erweiterte Agglo.gemeinden</b>	<b>48 %</b>	<b>ungenügend erschlossen</b>
<b>Durchschnitt Agglomeration Burgdorf</b>	<b>69 %</b>	<b>mässig gut erschlossen</b>

Tab. 7: Erschliessungsgrad pro Gemeinde (Quelle: AöV Kanton Bern, 2010)

Es ist festzustellen, dass die statistischen Agglomerationsgemeinden im Durchschnitt eine gute bis sehr gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr haben. Lediglich in Oberburg ist die Erschliessung gemäss Einstufung des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (AöV) nur mässig gut. Es fällt weiter auf, dass der Erschliessungsgrad in den erweiterten Agglomerationsgemeinden deutlich schlechter ist, als im BFS-Perimeter. Der schlechte Erschliessungsgrad in einzelnen Gemeinden lässt sich durch die Streusiedlungsgebiete erklären, in welchen ein öffentliches Verkehrsmittel nicht rationell betrieben werden kann. Rüti weist lediglich 157 Einwohner auf.

## **2.2.4 Velo- und Fussverkehr**

### **Netz/Abstellplätze**

Die Agglomeration Burgdorf verfügt über ein dichtes Velowegnetz (siehe Beilage 4 im Anhang). Die direkten und topografisch günstigen Hauptrouten sind vielfach identisch mit den Hauptrouten des MIV. Bei einem DTV zwischen 14'000 und 20'000 Fahrzeugen pro Tag führt dies jedoch oft zu Konfliktsituationen auf diesen Achsen. Da der Veloverkehr nicht überall gesichert ist (mittels Velostreifen oder separaten Velowegen) gibt es Sicherheitsdefizite.

Neben den Velohaupttrouten stellen die signalisierten Velowanderrouten von Velo-land Schweiz ein wichtiges Element in der Agglomeration Burgdorf dar. Die landschaftlich attraktive Gegend zieht viele Velotouristen an. Neben den Routen entlang der Emme und in den Tälern ist speziell auch die Route Nr. 99 (Herzroute) zu erwähnen. Die Route Nr. 99 führt über die sanften Hügel des Emmentals und ist speziell für Elektrobikes eingerichtet. Entlang der Route stehen Stationen für Miete und Akkuwechsel bereit.

Die Veloverbindungen in den Quartieren und die separaten Velowege (z.B. entlang der Emme oder die Velohochstrasse entlang der Geleise in Burgdorf) stellen gleichzeitig auch immer attraktive Fusswegverbindungen dar. Grundsätzlich kann jedoch jede Strasse und jeder Weg als Fusswegverbindung bezeichnet werden. Daher wird an dieser Stelle darauf verzichtet, einen Fusswegnetzplan für die gesamte Agglomeration abzubilden. Die Attraktivität des Fussverkehrs wird eingeschränkt durch schmale Wege, belastete Strassen, hohe Geschwindigkeiten des MIV, problematische Querungen oder Umwege an Knoten.

### **Projekte**

Die Stadt Burgdorf war von 1996 bis 2006 offiziell die einzige Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo) der Schweiz. Ziel des 10-jährigen Projekts Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf (FuVeMo) war es, den Treibstoffverbrauch im innerstädtischen Verkehr zu senken und die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs deutlich zu erhöhen. Zehn Jahre lang engagierte sich Burgdorf zusammen mit dem Gewerbe und der Bevölkerung für eine modellhafte Mobilitätslösung. Eine neue Mobilitätskultur ist entstanden, einige Pilotprojekte wurden entwickelt und erprobt, die von zahlrei-

chen anderen Gemeinden übernommen und angewendet wurden. So zum Beispiel die Begegnungszonen. Die Stadt Burgdorf ordnet dem Langsamverkehr auch nach Abschluss der FuVeMo eine besondere Rolle zu. Heute stehen die Förderung des Langsamverkehrs sowie die verstärkte Nutzung von umweltschonenden Verkehrsmitteln im Vordergrund. Die Langsamverkehrsförderung der Stadt Burgdorf wieder spiegelt sich im unterdurchschnittlichen Motorisierungsgrad (424 Motorfahrzeuge auf 1'000 Einwohner).

### **2.2.5 Kombinierte Mobilität/Bike&Ride**

Komfortable Bike&Ride-Stationen an Bahnhöfen oder Bushaltestellen tragen zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bei und sind ein wichtiger Faktor die Transportketten der Pendler hin zu einem nachhaltigen Verkehr zu führen. In der Agglomeration Burgdorf (BFS-Perimeter) befinden sich an zehn B&R-Standorten (bei Bahnhalttestellen) insgesamt 300 gedeckte und zumeist abschliessbare Velo-Abstellplätze. Hinzu kommt die Velostation in Burgdorf mit ca. 700 Abstellplätzen.

Bei den meisten Bahnstationen befindet sich eine geringe Anzahl von Park+Ride-Abstellplätzen, welche insbesondere den Bewohnern der Streusiedlungsgebiet den Zugang zum öffentlichen Verkehr ermöglichen.

Zur kombinierten Mobilität werden auch die öV-Umsteigeorte gezählt. Diese sind in der Beilage 3 dargestellt. Die wichtigste öV-Drehscheibe befindet sich beim Bahnhof Burgdorf.

## **2.3 Landschaftsräume und Umwelt**

Die Landschaft der Agglomeration Burgdorf lässt sich in vier Landschaftstypen einteilen (siehe Abb. 10) und wie folgt charakterisieren:

### **Teilraum Mittelland**

Als Teilraum Mittelland wird das flache Gebiet nördlich von Burgdorf bezeichnet. Dieser Raum wird sowohl von der Landwirtschaft als auch der Siedlung und dem Verkehr intensiv genutzt was automatisch zu Nutzungskonflikten führt. Aus Sicht der Landschaft besteht hier ein Defizit, welches teilweise mit ökologischen Vernetzungsprojekten wettgemacht wird.

### **Teilraum Emme**

Von Burgdorf aus erstreckt sich das Gebiet Emme südlich entlang des namensgebenden Flusses. Die Landschaftsstreifen im Teilraum Emme sind trotz der dichten Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen gut vernetzt. Das Gebiet hat zudem einen hohen

Stellenwert für die Naherholung. Dies kann zu einem gewissen Druck auf die Landschaftsgebiete führen.

### **Teilraum Hügel Ost**

Dieser Teilraum ist von ländlichen, für das Emmental typisch hügeligen Strukturen geprägt. Die Landwirtschaft dominiert das Bild dieser eher dünnbesiedelten Landschaft (Streusiedlungen). Die Landschaft ist hier weitgehend intakt und es herrscht eine Symbiose zwischen Landwirtschaft und Natur.

### **Teilraum Hügel West**

Auch dieser Teilraum ist von den hügeligen Strukturen mit Streusiedlungen geprägt. Das Gebiet weist einen hohen Anteil an Waldflächen auf und wird von diversen Bachläufen durchquert.

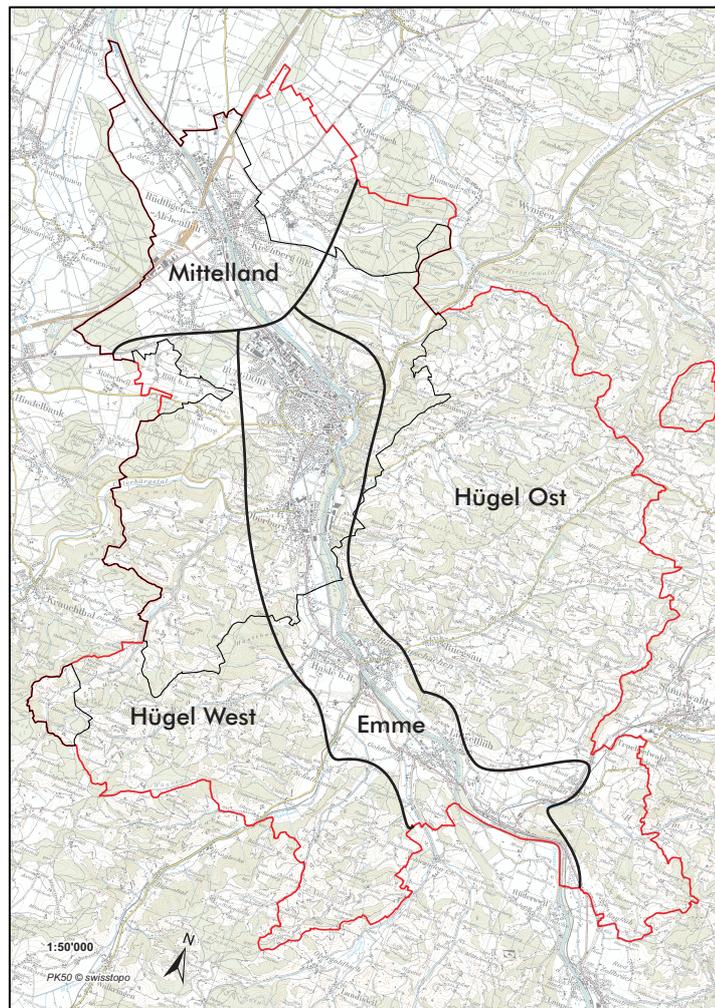


Abb. 10: Die vier Landschaftstypen (Quelle: georegio)

### **Schutzgebiete**

Wichtige Schutzgebiete von kantonaler oder eidgenössischer Bedeutung sind im Rahmen des RGSK EM berücksichtigt worden. Sie sind in der RGSK-Karte im Inhalt „Vorranggebiet Natur und Landschaft“ zusammengefasst.

### **Umwelt**

Die stärksten Umweltbelastungen (Lärm, Luft) treten längs der Nationalstrasse A1 und der Hauptachse Kirchberg-Oberburg-Lützelflüh auf. Überschreitungen der Lärmgrenzwerte sind insbesondere längs den am stärksten belasteten Abschnitten des Strassennetzes festzustellen (siehe Abb. 7).



### 3 Zukünftige Entwicklung/Referenzszenario

Das Referenzszenario schreibt die bestehenden Trends fort. Gleichzeitig werden bereits beschlossene Massnahmen im Verkehrsbereich mitberücksichtigt.

#### 3.1 Bevölkerung und Siedlung

##### Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen für das Jahr 2030

Die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen beruhen auf dem Strukturdatenset des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Bern. Dieses basiert auf kantonalen und nationalen (des Bundesamt für Statistik) Bevölkerungsprognosen für das Jahr 2030 und stellt den Trend dar. Als Vorgabe des Kantons wird das Szenario Mittel verwendet.

	2009	2030	Differenz 2009 - 2030	
			absolut	relativ (%)
Burgdorf	15'238	16'806	1'568	10.3
Aefligen	1'006	1'145	139	13.8
Kirchberg	5'608	5'962	354	6.3
Lyssach	1'390	1'721	331	23.8
Oberburg	2'846	3'273	427	15.0
Rüdtligen-Alchenflüh	2'169	2'290	121	5.6
<b>Total</b>				
<b>BFS-Agglomeration</b>	<b>28'257</b>	<b>31'197</b>	<b>2'940</b>	<b>10.4</b>
	2009	2030	Differenz 2009 - 2030	
			absolut	relativ (%)
Ersigen	1'483	1'574	91	6.1
Hasle bei Burgdorf	3'081	2'880	-201	-6.5
Heimiswil	1'626	1'623	-3	-0.2
Lützelflüh	4'123	4'138	15	0.4
Rüegsau	3'031	3'207	176	5.8
Rüti bei Lyssach	157	155	-2	-1.3
<b>Total</b>				
<b>erweiterte Agglo.gemeinden</b>	<b>13'501</b>	<b>13'577</b>	<b>76</b>	<b>0.6</b>
<b>Total Agglomeration Burgdorf</b>	<b>41'758</b>	<b>44'774</b>	<b>3'016</b>	<b>7.2</b>

Tab. 8: Prognose der Bevölkerung für das Jahr 2030 (Quelle: GVM Kanton Bern, Ecoplan)

### Bevölkerung

Für die gesamte Agglomeration Burgdorf wird für das Jahr 2030 eine Einwohnerzahl von 44'774 Personen erwartet. Dies entspricht einem Zuwachs seit 2009 von 7.6 %. In den Agglomerationsgemeinden gemäss BFS nimmt die Bevölkerung mit 10.6 % stärker zu (siehe Tab. 8 und Abb. 11). Eine Trendumkehr wird für die Gemeinden Oberburg, Hasle b.B. und Heimiswil prognostiziert.

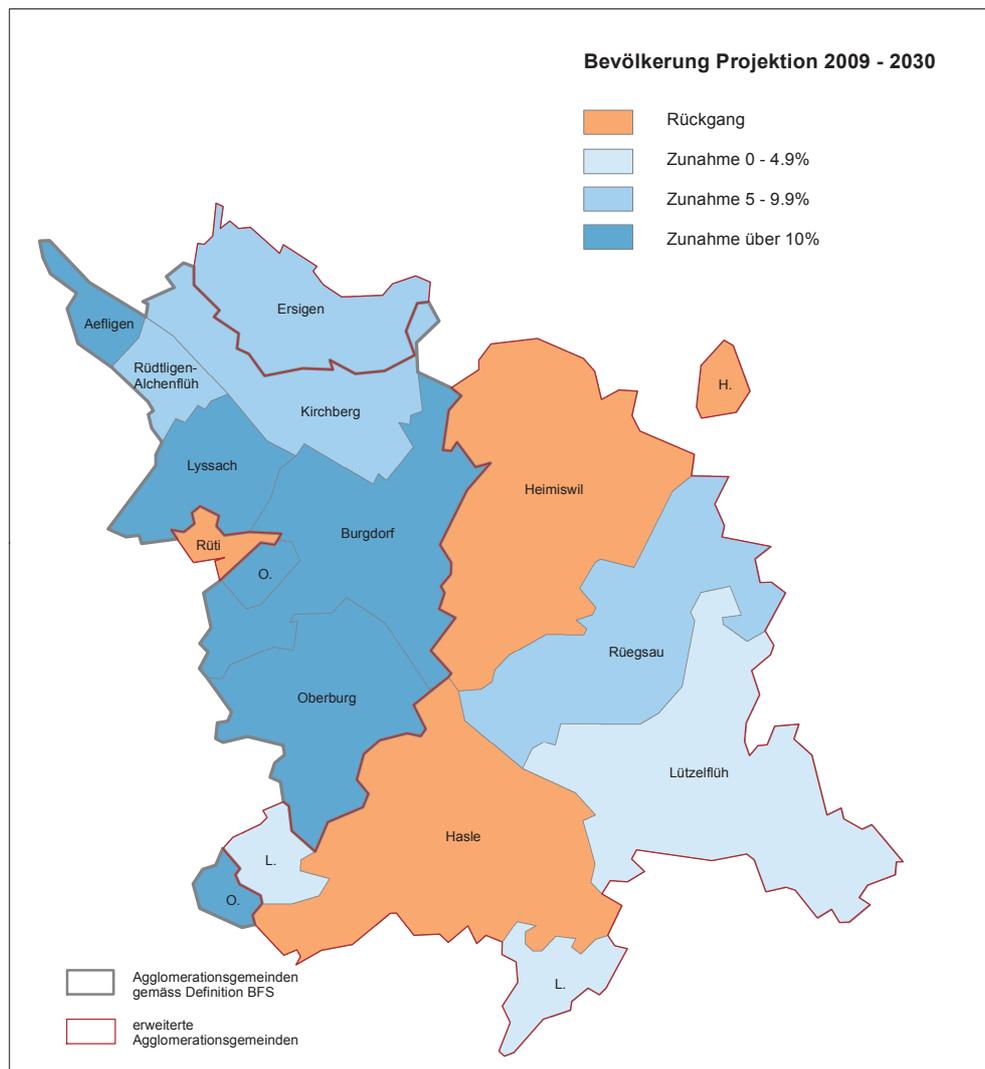


Abb. 11: Entwicklung der Bevölkerung zwischen 2009 und 2030

### Prognose der Beschäftigten für das Jahr 2030

In den Agglomerationsgemeinden gemäss BFS wird insgesamt eine Zunahme an Beschäftigten bis ins Jahr 2030 von rund 4.4% erwartet. Für die übrigen sechs Gemeinden wird insgesamt ein Rückgang der Beschäftigtenzahlen prognostiziert (siehe Tab. 9).

	2008	2030	Differenz 2008 - 2030	
			absolut	relativ (%)
Burgdorf	9'754	10'576	822	8.4
Aefligen	188	272	84	44.5
Kirchberg	1'982	1'972	-10	-0.5
Lyssach	1'123	1'026	-97	-8.6
Oberburg	993	1'060	67	6.7
Rüdtligen-Alchenflüh	786	574	-212	-26.9
<b>Total BFS-Agglomeration</b>	<b>14'826</b>	<b>15'480</b>	<b>654</b>	<b>4.4</b>
	2008	2030	Differenz 2008 - 2030	
			absolut	relativ (%)
Ersigen	306	216	-90	-29.3
Hasle bei Burgdorf	858	624	-234	-27.3
Heimiswil	345	142	-203	-58.9
Lützelflüh	1'220	1'006	-214	-17.6
Rüegsau	966	800	-166	-17.2
Rüti bei Lyssach	18	9	-9	-50.3
<b>Total erweiterte Agglo.gemeinden</b>	<b>3'713</b>	<b>2'797</b>	<b>-916</b>	<b>-24.7</b>
<b>Total Agglomeration Burgdorf</b>	<b>18'539</b>	<b>18'277</b>	<b>-262</b>	<b>-1.4</b>

Tab. 9: Prognose der Beschäftigten für das Jahr 2030 (Quelle: GVM Kanton Bern, Ecoplan)

### Siedlungsflächenbedarf

Die Einschätzung des Wohnzonenbedarfes erfolgt nach der Methodik des kantonalen Richtplans (Massnahmenblatt A\_01). Es ergibt sich demnach ein gesamter Wohnzonenbedarf von ca. 95 ha, entsprechend dem Baulandbedarf nach kantonaalem Richtplan für 15 Jahre, hochgerechnet auf den Zeitraum 2007-2030 (siehe Tab. 10). Der Bedarf in den sechs BFS-Agglomerationsgemeinden beträgt im Jahr 2030 rund 66.5 ha. Die Bilanzrechnung zeigt, dass alle sechs Gemeinden heute ein rechnerisches Defizit aufweisen. Am meisten ist Burgdorf davon betroffen.

	Bauzonenreserven Wohn- und Misch- zonen 2012 (ha)	Wohnzonenbedarf im Jahr 2030 (ha)	Bilanz (ha)
Burgdorf	9.8	34.0	-24.2
Aefligen	1.6	2.5	-0.9
Kirchberg	12.7	14.1	-1.4
Lyssach	1.2	3.4	-2.2
Oberburg	4.8	6.9	-2.1
Rüdtligen-Alchenflüh	1.2	5.6	-4.4
<b>Total BFS-Agglomeration</b>	<b>31.3</b>	<b>66.5</b>	<b>-35.2</b>
Ersigen	0.8	3.5	-2.7
Hasle bei Burgdorf	2.1	7.5	-5.4
Heimiswil	1.3	0.2	1.1
Lützelflüh	6.9	9.5	-2.6
Rüegsau	3.3	7.5	-4.2
Rüti bei Lyssach	0.0	0.3	-0.3
<b>Total erweiterte Agglo.gemeinden</b>	<b>14.4</b>	<b>28.5</b>	<b>-14.1</b>
<b>Total Agglomeration Burgdorf</b>	<b>45.7</b>	<b>95.0</b>	<b>-49.3</b>

Tab. 10: Bauzonenreserven und Wohnzonenbedarf (Quelle: Richtplan Kanton Bern)

In den Zahlen nicht berücksichtigt sind die Potenziale in Umnutzungs- und Verdichtungsgebieten. In der Agglomeration Burgdorf sind die Möglichkeiten für solche bodenschonenden Massnahmen hoch und es gilt, diese Potenziale zu benennen und deren Umsetzung vorzubereiten. Die Stadt Burgdorf strebt im Rahmen ihres Entwicklungsleitbildes die Nutzung solcher Potenziale an und hat insgesamt vier Transformations- und Verdichtungsgebieten bezeichnet, in welchen die Umsetzung konkret vorangetrieben wird (Hauptbahnhof, Neumatt, Altstadt, AMP Areal; siehe Massnahmenblatt S3 – Umstrukturierungsgebiete).

## **3.2 Verkehr und Mobilität**

### **Motorisierter Individualverkehr MIV**

Beschlossen ist das Projekt Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf. Diese Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation wird zurzeit umgesetzt. Nach deren Realisierung ist die Situation zu überprüfen, um den weiteren Handlungsbedarf zu verifizieren.

Die Verkehrszunahme bis ins Jahr 2030 lässt sich mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern grafisch darstellen (siehe Abb. 12).

Grundsätzlich ist die prognostizierte Verkehrszunahme zwischen 2011 und 2030 eher bescheiden (zwischen +10% und +15%). Ein Grund für die relativ bescheidene Zunahme ist (neben einer nur kleinen Bevölkerungszunahme) vor allem auf der Autobahn und dem Autobahnanschluss Kirchberg-Alchenflüh die beschränkte oder ausgeschöpfte Kapazität auf dem Strassennetz. Ein Teil des Verkehrs weicht deshalb auf eine weiträumige Umfahrung von Burgdorf, zum Beispiel via Krauchthal aus (dies ist bereits heute teilweise der Fall). Die Verkehrsmenge durch Burgdorf hängt also auch davon ab, was auf der Autobahn und dem Anschluss noch passieren wird.

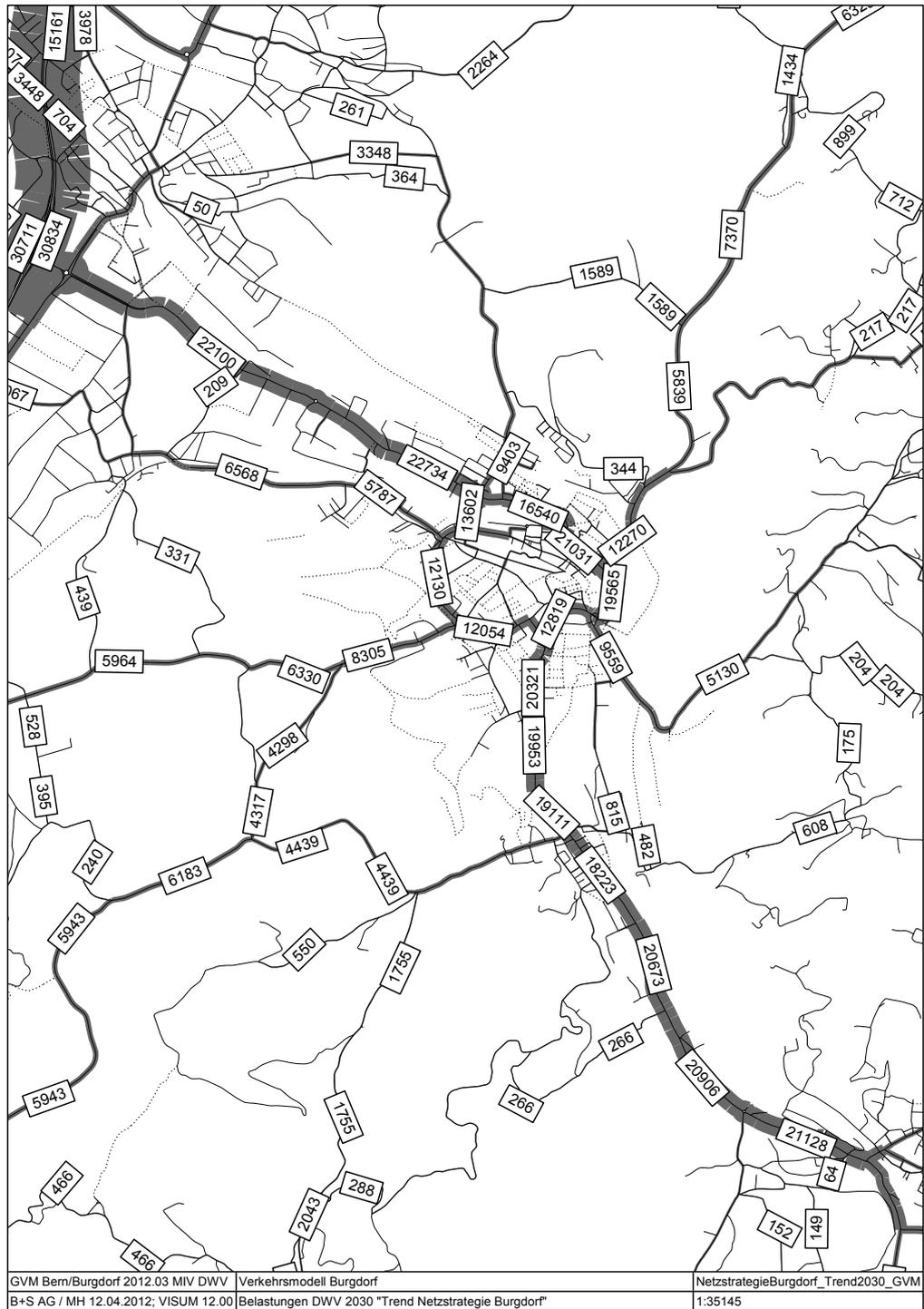


Abb. 12: Trend Netzstrategie Burgdorf 2030 (Quelle: GVM Bern/Burgdorf, B+S AG)

### **Öffentlicher Verkehr**

Das öV-Angebot hat sich in den letzten Jahren stark verbessert und damit für die Gegebenheiten und Siedlungsstrukturen der Agglomeration ein gutes Niveau erreicht. Deshalb sind in der nächsten Zeit keine grossen Ausbauschritte geplant, sondern eine Konsolidierung des heutigen Angebots.

Bestandteil des Referenzszenarios ist die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2009-2013 des Kantons Bern. Das Angebotskonzept für die Periode 2014 bis 2017 sieht im Weiteren vor, auf den Buslinien zwischen Burgdorf und Kirchberg sowie zwischen Lyssach und der Shoppingmeile eine höhere Angebotsdichte einzuführen. Zudem soll eine Buslinie von Kirchberg nach Aefligen verlängert werden (Erschliessung Industrie Neuhof, siehe Beilage 5 im Anhang).

Mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf werden die Bedingungen für den Busverkehr zwar verbessert. Diese Verbesserungen werden allerdings durch die prognostizierte Verkehrszunahme teilweise wieder rückgängig gemacht.

### **Velo- und Fussverkehr**

Beim Fussgänger- und Veloverkehr sind – nicht zuletzt mit Hilfe der Realisierung der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation – sukzessive Verbesserungen und Sanierungen vorgesehen. Speziell zu erwähnen sind zudem die Projekte der Stadt Burgdorf wie „Verkehrsberuhigung in den Quartieren“, die Einführung einer Begegnungszone über die ganze Altstadt (ist die grösste Begegnungszone der Schweiz), ein Pilotprojekt zu markierten Fussgängerschutzinseln sowie ein Mobilitätsmanagement in der Verwaltung. Diese Projekte streben eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr und damit die Erhöhung dessen Anteil am Gesamtverkehr an.



## 4 Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf

### 4.1 Siedlungs- und Landschaftsstruktur

#### Stärken:

- Die Agglomeration Burgdorf ist Teil der kantonalen Entwicklungsachse Langnau-Burgdorf-Solothurn, was eine Konzentration der Siedlungsstruktur entlang dieser Verbindung erlaubt.
- Die Kernstadt Burgdorf hat die Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale in ihrer Gemeinde systematisch überprüft und löst zurzeit mehrere Projekte aus.
- Hohe Wohn- und Lebensqualität mit intakten Orts- und Landschaftsbildern.
- Die Streusiedlungsgebiete sind ein identitätsstiftendes, prägendes Element in der Kulturlandschaft der Agglomeration Burgdorf und tragen stark zur hohen Vielfalt der Siedlungs- und Landschaftsstruktur bei.
- Die heutigen Arbeitszonen sind gut an das lokale Verkehrsnetz angeschlossen.

#### Schwächen:

- In der Agglomerationskerngemeinde Burgdorf besteht auf lange Sicht ein Unterangebot an Wohnzonen, wodurch das prognostizierte Wachstum gefährdet ist.
- Es bestehen Areale, die sich an gut erschlossenen Lagen befinden, aber heute schlecht ausgenutzt sind. Längerfristig ist das Potenzial an Umstrukturierungsgebieten ausgeschöpft.
- Die Anbindung der Arbeitszonen an das Hochleistungsstrassennetz aus den südlichen Gebieten der Agglomeration ist noch nicht optimal.
- Das Arbeitsplatzangebot ist heute beschränkt, auch weil das Potenzial noch zu wenig ausgenutzt wird. Es besteht vor allem im Gebiet des Autobahnanschlusses Kirchberg-Alchenflüh eine grosse Nachfrage nach Flächen für Arbeitszonen.
- Gemäss Prognose ist für einige Agglomerationsgemeinden ein Rückgang der Einwohner- und Arbeitsplätze zu erwarten.

#### Handlungsbedarf:

- Identifizierung von möglichen Verdichtungs- und Umstrukturierungsarealen (an gut erschlossenen Lagen) und Umsetzung von entsprechenden Umnutzungs- oder Verdichtungsprojekten auch ausserhalb der Kernstadt Burgdorf.
- Gute Voraussetzungen für die Ansiedlung von innovativen Unternehmen schaffen, um das Arbeitsplatzangebot zu erhöhen. Gute Voraussetzungen schaffen heisst, Flächen an gut erschlossenen Standorten bereitstellen sowie erleichterte und rasche Planungsverfahren ermöglichen.
- Längerfristig Neueinzonungen an geeigneten Standorten.

- Stabilisierung der Bevölkerung und Arbeitsplätze in Gemeinden, in welchen ein Rückgang prognostiziert ist.

## 4.2 Strassennetz

Stärken:

- Anbindung ans übergeordnete Netz via den Autobahnanschluss an die A1 in Kirchberg-Alchenflüh.

Schwächen (siehe Beilage 6 im Anhang):

- Die Bahnübergänge in Burgdorf und Hasle b.B. sind während längerer Zeit geschlossen, dies führt zu Rückstau auf den Ortsdurchfahrten.
- Die Ortsdurchfahrten von Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. sind in den Hauptpendlerzeiten durch den motorisierten Verkehr allgemein stark überlastet. Dies führt zu langen Fahrzeiten und Staus sowie in der Folge zu einer hohen Umweltbelastung (Lärm- und Luftemissionen) für die Anwohner. Zudem wird der Anschluss an die A1 zu Spitzenzeiten erheblich erschwert.
- Die Erreichbarkeit der Gemeinden südlich von Burgdorf ist für den motorisierten Verkehr vor allem zu Spitzenzeiten beeinträchtigt.
- Der Knoten bei der A1-Autobahnausfahrt stösst vor allem zu Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen.
- Auf dem Kantonstrassenabschnitt zwischen der A1-Autobahnauffahrt und Burgdorf (Kantonsstrasse 23) bestehen Sicherheitsdefizite für den Langsamverkehr sowie Beeinträchtigungen bei den Parzellenzufahrten.
- Der Löwenknoten in Oberburg kommt vor allem zu Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen. Als Folge davon staut sich der Verkehr rund um den Knoten und der Bus wird behindert.
- Für den Velo- und Fussverkehr bestehen noch Sicherheitsdefizite auf den Ortsdurchfahrten.

Handlungsbedarf:

- Die Erreichbarkeit der südlichen Gemeinden muss verbessert werden.
- Die Ortsdurchfahrten müssen entlastet und der Verkehrsfluss verstetigt werden.
- Die Verkehrssicherheit auf den Ortsdurchfahrten muss erhöht werden.
- Steigerung der Attraktivität und Sicherheit für den Velo- und Fussverkehr.

### 4.3 Öffentlicher Verkehr

#### Stärken:

- Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist attraktiv und hat vor allem in den vergangenen Jahren eine starke Verbesserung erfahren. Auf dem städtischen Busnetz herrscht mehrheitlich ein 15-Minuten-Takt. Die übrigen Gemeinden werden im 30-Minuten-Takt mit dem Bus bzw. mit der Bahn erschlossen.
- Im Regionalverkehr ist ausserhalb der Spitzenzeiten ein genügendes Sitzplatzangebot vorhanden.
- Der Anschluss an den Fernverkehr ist gut.

#### Schwächen (siehe Beilage 7 im Anhang):

- Der Ortsteil Neuhof der Gemeinde Kirchberg ist nicht an die Bahnhaltestelle Aefligen angebunden. Damit ist die Erreichbarkeit von Kirchberg Neuhof aus den Gemeinden des unteren Emmentals (z.B. Aefligen) eingeschränkt.
- Die Umsteigesituation beim Hauptbahnhof in Burgdorf ist in gestalterischer und funktionaler Hinsicht nicht attraktiv und nicht optimal gelöst. Der Bushof kommt vor allem zu den Hauptverkehrszeiten an seine Kapazitätsgrenzen. Dies betrifft zum einen die Passagieraufnahme. Das heutige Perron ist zu schmal um alle wartenden Passagiere aufnehmen zu können. Dies führt bei der Einfahrt der Busse zu gefährlichen Situationen. Andererseits ist auch der Platz für die Busse an der Haltestelle zu knapp. Es fehlt ein zweites Perron. Je nach Zeitpunkt der Einfahrt benutzen die Busse verschiedene Halteorte. Da den Bussen keine festen Standplätze zugeordnet werden können, ist die Kundenlenkung generell sehr schwierig.
- Die Buslinien haben während der Hauptverkehrszeit erhebliche Probleme, den Fahrplan einzuhalten.
- Die Buslinien werden durch den MIV auf ihren Strecken vor allem zu Spitzenzeiten erheblich behindert.
- Der Billetverkauf beim Chauffeur im Bus wirkt sich negativ auf die Fahrplanstabilität aus.
- Die schlechte Fahrgastinformation auf dem Busnetz wirkt sich negativ auf die Attraktivität des öVs aus.
- In den Spitzenzeiten ist das Sitzplatzangebot im Regionalverkehr begrenzt.
- Die Auslastung auf dem städtischen Busnetz hat noch nicht auf allen Linien die gewünschte Höhe erreicht.

#### Handlungsbedarf:

- Das heutige Angebot im Bahnverkehr gilt es aufrechtzuerhalten.
- Das heutige Angebot im Busverkehr gilt es aufrechtzuerhalten und bei Bedarf zu verdichten und punktuell zu erweitern (Erschliessung Kirchberg Neuhof und Aefligen).

- Die Gestaltung des Bahnhofplatzes in Burgdorf ist in betrieblicher Hinsicht zu verbessern. Bei einer Aufwertung muss das gesamte Bahnhofareal einbezogen werden.
- Die Buslinien müssen ohne Verzögerungen auf ihrem Netz verkehren, damit Zeitverluste vermieden, der Fahrplan eingehalten und die Anschlüsse sichergestellt werden können.
- Es sind Massnahmen zur besseren Auslastung der Buslinien zu treffen.
- Das Billettverkaufs- und Fahrgastinformationssystem muss überprüft werden.

#### **4.4 Velo- und Fussverkehr**

Stärken:

- Das Langsamverkehrs- und insbesondere das Velowegnetz in der Agglomeration weist eine gute Dichte auf.
- Die Agglomeration Burgdorf weist sehr attraktive Velowanderrouen, unter anderem die Flyerroute (Herzroute, Nr. 99), auf.
- Die Gemeinden der Region Emmental haben gemeinsam einen Regionalen Teilrichtplan Veloverkehr erarbeitet, welcher den Handlungsbedarf auf dem Velonetz aufzeigt.
- Die Stadt Burgdorf gilt als „Pionierstadt“ was den Velo- und Fussverkehr betrifft. Zwischen 1996 und 2006 lief das Projekt Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo). Die Stadt hat die Ziele der FuVeMo in den vergangenen Jahren konsequent weiterentwickelt und neue Projekte entworfen.

Schwächen (siehe Beilage 8 im Anhang):

- Die Attraktivität und die Sicherheit auf den Alltagsrouten im Veloverkehrsnetz sind teilweise noch ungenügend (insbesondere längs stark belasteten Strassen).
- Die Attraktivität und die Sicherheit für den Fussverkehr sind teilweise noch ungenügend.
- Das Velowegnetz weist an wichtigen Stellen noch Lücken auf.
- Die Anbindung der Gemeinden an die Kernstadt Burgdorf ist für den Veloverkehr nicht attraktiv und erfolgt teilweise nur über hochbelastete Strassen.

Handlungsbedarf:

- Aufwertung der Velowege, Erhöhung der Sicherheit und Schliessung von Lücken für die Benutzung im Alltag.
- Umsetzung von Tempo-30- und Begegnungszonen um die Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.

## 5 Zukunftsbild und Strategie

### 5.1 Leitziele

#### Allgemeine Leitziele

- Die Agglomeration Burgdorf behauptet und entwickelt sich als eigenständiger Raum, als Teil der Region Emmental und mit Ausstrahlung in die Hauptstadtregion Schweiz. Burgdorf ist eine Stadt, die Innovationen pflegt.
- Die hohe Umwelt- und Lebensqualität werden aufrechterhalten und gestärkt.
- Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden aufeinander abgestimmt.

#### Siedlung

- Die Agglomeration Burgdorf strebt ein moderates Wachstum der Bevölkerung (4%-6% zwischen 2010 und 2030), eine Weiterentwicklung der bestehenden Betriebe und die Schaffung neuer Arbeitsplätze an.
- Die Agglomeration entwickelt sich primär nach innen. Ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten auf kurzer Distanz wird gefördert bei gleichzeitiger hoher Wohn- und Lebensqualität. Die dörflichen Strukturen werden erhalten und schaffen Identität.
- Die Siedlungsgebiete sind mit attraktiven Naherholungsräumen verzahnt.

#### Landschaft

- Das grüne Netz der hügeligen Kulturlandschaft dient als Refugium für Flora und Fauna und als Naherholungsraum.
- Das blaue Netz der Emme mit ihren Zuflüssen bildet das Fundament einer vielfältigen ökologischen Vernetzung.

#### Mobilität

- Der Anteil des Fuss- und Zweiradverkehrs (Langsamverkehr) und des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr wird erhöht.
- Ein durchgehendes, leistungsfähiges und attraktives öV-Netz stellt eine attraktive interne Erschliessung wie die Verbindungen nach aussen sicher.
- Die Agglomeration verfügt über ein leistungsfähiges Strassennetz mit guter Anbindung an die Autobahn. Die Verkehrsprobleme auf der Durchgangssachse zwischen Kirchberg und Hasle-Rüegsau werden gelöst.
- Die Agglomeration wird flächendeckend von einem sicheren und attraktiven Fuss- und Velowegnetz durchzogen. Insbesondere zwischen Kirchberg und Hasle-Rüegsau sowie zwischen Burgdorf und Wynigen werden sichere, durchgehende und schnelle Verbindungen geschaffen.

## 5.2 Strategie und Zukunftsbild Siedlung/Landschaft/Verkehr

### 5.2.1 Zukunftsbild

Im Zukunftsbild sind die wesentlichen Elemente der angestrebten räumlichen Ordnung der Agglomeration Burgdorf plakativ dargestellt (siehe Beilage 9 im Anhang). Das Zukunftsbild ist eng verknüpft mit der Strategie für die Siedlung, Landschaft und den Verkehr und wird nachfolgend in diesem Zusammenhang erläutert.

### 5.2.2 Strategie Siedlung

#### Wohnen

Bereitstellen der für die angestrebte Entwicklung notwendigen Baulandangebote

- durch Innenentwicklung in der Stadt Burgdorf (verdichten und umstrukturieren),
- durch Nutzung der gut gelegenen Bauzonenreserven in den Agglomerationsgemeinden in genügender Dichte (Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte)
- und durch massvolle Einzonung an gut gelegenen Standorten (öV-Erschliessungsgüte, Nähe zu Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen).

Ergänzung des Wohnungsangebotes: urbanes Wohnen in der Stadt – traditionelle Wohnformen in genügender Dichte in den Agglomerationsgemeinden.

Hohe Wohnqualität trotz angemessener Dichte dank Durchgrünung und attraktiven öffentlichen Räumen.

#### *Umsetzung im Zukunftsbild*

- > **Kompakte Stadt:** Die Stadt Burgdorf orientiert sich an den bestehenden Siedlungsgrenzen und entwickelt sich durch Qualität und Innovation. Entwicklungsmöglichkeiten werden durch Verdichtung und Umnutzung geschaffen. Burgdorf bildet einen hochwertigen Lebensraum – kompakt, durchgrünt, vernetzt. Burgdorf bietet vielfältige Begegnungsräume und Raum für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen.
- > **Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete:** Das Verdichtungs- und Umnutzungspotenzial an geeigneten Standorten wird konsequent zugunsten einer qualitativ hochstehenden Entwicklung nach innen genutzt. In Burgdorf sind das Bahnhofquartier, die Altstadt und das AMP-Areal für Wohn- und Mischnutzungen geeignet, in Oberburg der Oberburgpark.
- > **Wohnschwerpunkte:** Gut erschlossene, günstig gelegene Baulandreserven sollen in genügender Dichte und Qualität überbaut werden. Die Wohnschwerpunkte liegen auf der Hauptentwicklungssachse (siehe unten).
- > **Siedlungsgebiet Hauptentwicklungssachse:** In den gut mit dem öV erschlossenen Gebieten auf der Achse Rütligen-Alchenflüh – Burgdorf – Hasle-Rüegsau ist eine

moderate Wohnentwicklung vorgesehen. Hier stehen die Überbauung von Baulandreserven sowie mittelfristig moderate Einzonungen im Vordergrund.

- > Autobahnzubringer Emmental: Dank Entlastung der bestehenden Strassenzüge werden hier die Voraussetzungen für das Wohnen und hohe Siedlungsqualität verbessert.

### **Arbeiten**

Bereitstellen der für die Entwicklung und Ansiedlung von Arbeitsplätzen notwendigen Flächenangebote und Entwicklungsmöglichkeiten, durch Verdichtung und Umstrukturierung von bestehenden Arealen sowie Nutzung und Überbauung von gut gelegenen Bauzonenreserven an gut erschlossenen Standorten.

- Schwerpunkt Dienstleistungen an Standorten mit optimaler öV-Erschliessung und Erreichbarkeit.
- Schwerpunkt Industrie und Gewerbe in Nähe Autobahnanschluss.
- Gewerbe und spezialisierte Unternehmungen („Perlen“) längs der Hauptentwicklungssachse.

Mittelfristig schaffen neuer Arbeitszonen von kantonaler Bedeutung (ESP) in Abstimmung mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Einzonung von Arbeitszonen für die Bedürfnisse des Gewerbes längs der Hauptentwicklungssachse.

Verbessern der Standortvoraussetzungen für die Wirtschaft im südlichen Teil der Agglomeration mit Hilfe einer neuen Strasse.

### *Umsetzung im Zukunftsbild*

- > Kantonale Entwicklungsschwerpunkte und regionale Arbeitsschwerpunkte: In diesen bestehenden, mit öV und/oder Strasse gut erschlossenen Arbeitszonen findet die weitere Arbeitsplatzentwicklung schweremässig statt, durch Verdichtung, Umnutzung und Überbauung von freien Parzellen. Die Nutzung richtet sich nach der speziellen Eignung (insb. Dienstleistungen in Bahnhofsnähe).
- > Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete: Die Verdichtungs- und Umnutzungsgebiete bieten ebenfalls Möglichkeiten für die Entwicklung von Arbeitsplätzen. So sind in Burgdorf und Oberburg Mischnutzungen möglich; die Gebiete in Rüdtilgen-Alchenflüh sind vorwiegend für Gewerbe geeignet.
- > Zukünftiger Entwicklungsschwerpunkt Lyssach-Schachen-Buechmatt: Der Raum zwischen der A1 und Burgdorf ist sehr gut geeignet für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze. Die beteiligten Gemeinden und der Kanton Bern haben vereinbart, innerhalb des angegebenen Perimeters die Realisierung eines Entwicklungsschwerpunktes respektive einer strategischen Arbeitszone mittelfristig zu sichern. Eine der Voraussetzungen ist die Verbesserung der Erschliessung, namentlich die Realisierung einer ersten Etappe des Autobahnzubringers.

- > Siedlungsgebiet Hauptentwicklungsachsen: Einzonung von Gewerbebezonen entsprechend den lokalen Bedürfnissen längs der Hauptentwicklungsachse.
- > Autobahnzubringer Emmental: Der Autobahnzubringer ist eine wichtige Voraussetzung für die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung von Arbeitsplätzen im südlichen Teil der Agglomeration (Sicherstellen einer angemessenen Erreichbarkeit des schweizerischen Hochleistungsstrassennetzes) und für die Entwicklung des Gewerbes in Burgdorf (Entlastung des Strassennetzes) sowie für ESP.

### **Versorgung**

Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen an zentralen, mit dem öV und dem Langsamverkehr gut erschlossenen Lagen, durch

- Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten und Attraktivierung im Regionalzentrum Burgdorf;
- Aufrechterhaltung und Stärkung der Versorgung in den teilregionalen Zentren;
- Stärkung und Ansiedlung von regionalen und überregionalen Versorgungseinrichtungen in Burgdorf, insb. Ausbau des Standortes Burgdorf für Bildungsinstitutionen;
- Konsolidierung der peripheren Einkaufszentren (Shoppingmeile Lyssach-Alchenflüh) und Verzicht auf die Ansiedlung weiterer Einkaufszentren ausserhalb der bestehenden Versorgungszentren und Ortskerne.

### *Umsetzung im Zukunftsbild*

- > Zentrum 3. Stufe: In Burgdorf werden Versorgungseinrichtungen von regionaler Bedeutung gestärkt und bei Bedarf ausgebaut. Die Stadt schafft an geeigneten Standorten die notwendigen Voraussetzungen. In Burgdorf werden zudem ausgewählte Einrichtungen von überregionaler Ausstrahlung angesiedelt (z.B. Fachhochschule). Die regionalen Versorgungseinrichtungen sind mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen.
- > Zentrum 4. Stufe: Hasle-Rüegsau und Rütligen-Alchenflüh/Kirchberg werden als teilregionale Versorgungszentren gestärkt. Gute Veloverbindungen aus dem Umland werden sichergestellt.
- > In allen Ortschaften wird soweit möglich die lokale Versorgung sichergestellt.
- > Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt: Die Shoppingmeile Lyssach-Alchenflüh wird konsolidiert (kein weiterer Ausbau).
- > Regionale Arbeitsschwerpunkte und übrige kantonale ESP: Verzicht auf die Ansiedlung weiterer Einkaufszentren.

### 5.2.3 Strategie Landschaft und Erholung

- Erhaltung der typischen Streusiedlungsgebiete als Kulturlandschaft und als Erholungsraum für die Agglomeration (grünes Netz). Ermöglichung einer baulichen Entwicklung und Umnutzung im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten.
- Erhaltung und Aufwertung weiterer Naherholungsgebiete längs der Emme (blaues Netz) und im Nahbereich der Stadt Burgdorf.
- Förderung von kompakten Siedlungen entlang der Entwicklungsachse Kirchberg – Burgdorf – Hasle, Verhindern des Ausuferns der Siedlungen durch klare Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel.
- Erhaltung der guten Landwirtschaftsböden durch möglichst dichte Bebauungsformen und Festlegen von Siedlungsgrenzen.
- Erhaltung und Aufwertung der bestehenden intakten Lebensräume (insb. Fließgewässer, Biotope, Wald).

#### *Umsetzung im Zukunftsbild*

- > Streusiedlungsgebiet: Erhaltung der typischen Kulturlandschaft mit Einzelhöfen und kleineren Ortschaften. Ermöglichen der Nutzung bestehender Gebäude unter Ausschöpfung des gesetzlichen Rahmens.
- > Naherholungsgebiet: Die Naherholungsgebiete werden vor Beeinträchtigungen bewahrt und für den Langsamverkehr (Fussgänger, Velo) gut mit den angrenzenden Siedlungen verbunden. Im Bereich von Infrastrukturanlagen (Autobahnzubringer) oder Siedlungsgebieten wird ein optimaler Schutz der Naherholungsgebiete gewährleistet.
- > Landwirtschaft: In den ausgeschiedenen Gebieten hat die Landwirtschaft Vorrang.
- > Siedlungsgebiet: Die Siedlungsgebiete werden kompakt gehalten; wo erforderlich werden definitive Siedlungsgrenzen festgelegt. Auf der Hauptentwicklungsachse sind massvolle Einzonungen möglich, im übrigen Siedlungsgebiet zu vermeiden.
- > Fließgewässer: Die Fließgewässer werden als Lebensräume und Naherholungsgebiete erhalten.
- > Wald: Der Wald wird als Lebens- und Naherholungsraum bei Bedarf aufgewertet.

### 5.2.4 Strategie Gesamtverkehr

Die Gesamtverkehrsstrategie basiert auf folgenden Grundsätzen:

- Verkehr minimieren durch Ermöglichung kurzer Wege zwischen den Standorten Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Freizeit.
- Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern (Fussgänger, Velo, öV).

- Motorisierter Verkehr sicher und verträglich abwickeln durch Entlastung der Ortsdurchfahrten von Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. sowie durch Optimierung des Verkehrsablaufs auf dem Strassennetz.

### **Öffentlicher Verkehr (öV)**

Aufrechterhaltung und Verbesserung des bestehenden, heute bereits guten öV-Angebotes durch

- bedarfsbezogene Angebots- und Kapazitätserweiterungen;
- Sicherstellen der öV-Erschliessung von neuen Siedlungsschwerpunkten;
- Sicherstellen eines reibungslosen Busbetriebes auf dem Strassennetz durch Buspriorisierungen.

Schaffen von Anreizen zur öV-Benutzung durch

- attraktive Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten;
- genügendes Angebot an Bike+Ride-Abstellplätzen;
- Park+Ride-Parkplätze an Bahnhaltstellen im ländlichen Raum;
- Mobilitätsmanagement und Kommunikationsmassnahmen.

### *Umsetzung im Zukunftsbild*

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Bahnlinie mit Haltestelle: Die Bahnlinien werden erhalten, das Angebot des regionalen und überregionalen Verkehrs gezielt verbessert. Längerfristig sind neue Haltestellen im Zusammenhang mit dem zukünftigen Entwicklungsschwerpunkt zu prüfen. Die Verkehrsdrehscheibe Burgdorf (Bahnhofplatz) wird attraktiviert. An allen Haltestellen werden genügend Veloabstellplätze in guter Qualität erstellt.</li><li>&gt; Kompakte Stadt: In Burgdorf ist die Buserschliessung mit einem Viertelstundentakt sichergestellt.</li><li>&gt; Autobahnzubringer Emmental/Ortsdurchfahrt Burgdorf: Auf der Ortsdurchfahrt wird der Bus priorisiert. Dies wird möglich dank Entlastungswirkung des Autobahnzubringers.</li><li>&gt; Hauptentwicklungssachse: Die Siedlungsgebiete der Hauptentwicklungssachse sind mit einer genügenden öV-Erschliessungsgüte erschlossen (mindestens Halbstundentakt).</li></ul> |
|--|

### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Realisierung des Autobahnzubringers als zentrale Massnahme zur

- Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten und Gewährleistung einer verträglichen Bewältigung des Verkehrs;
- Gewährleistung eines reibungslosen Busverkehrs dank Entlastung;
- Verbesserung der Erreichbarkeit und der Standortgunst für das Gewerbe in den südlichen Gebieten der Agglomeration und im Emmental;
- Schaffung der Voraussetzungen für den neuen Entwicklungsschwerpunkt Lyssach-Schachen-Buechmatt;
- Verbesserung der Entwicklungsmöglichkeiten im Agglomerationskern und auf der Hauptentwicklungssachse dank Verkehrsentslastung und dadurch Förderung der angestrebten konzentrierten Siedlungsentwicklung.

Unterstützung der Entlastungswirkung des Autobahnzubringers durch flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz.

Verbesserung des Verkehrsablaufes und der Verkehrssicherheit, Reduktion der Trennwirkung auf den bestehenden Strassen (Behebung der Schwachstellen).

#### *Umsetzung im Zukunftsbild*

- > Autobahnzubringer: Die Linienführung entspricht der Bestvariante aus der ZMB. Die Realisierung ist als Nationalstrasse vorgesehen. Weitere Optimierungen sind im Rahmen der nächsten Planungsschritte vorgesehen. So ist beispielsweise der Schutz der Naherholungsgebiete im Detail zu klären.
- > Strasse/Ortsdurchfahrt Burgdorf: Auf dem bestehenden Strassennetz werden mit flankierenden Massnahmen die Entlastungswirkung des Autobahnzubringers optimiert. Diese gewährleisten gleichzeitig, dass der Verkehrsablauf auf dem bestehenden Netz für alle Verkehrsteilnehmer optimiert und die Umweltbelastung minimiert wird. Insbesondere werden die Sicherheit für die Fussgänger verbessert und die Trennwirkung der Strasse verringert. Soweit möglich werden flankierende Massnahmen zur Verbesserung der Situation bereits vor dem Zubringer realisiert.

### **Langsamverkehr**

- Sichere Verbindungen für den Veloverkehr zwischen und in den Ortschaften der Agglomeration entlang dem übergeordneten Strassennetz > Behebung von Schwachstellen.
- Attraktive und rasche Verbindungen für den Veloverkehr abseits der Kantonsstrassen > Schliessen von Netzlücken, Behebung von Schwachstellen auf Gemeindestrassen.

- Qualitativ gute Veloabstellanlagen in genügender Zahl an den öV-Haltestellen und Zielorten.
- Förderung des Bikesharings in Burgdorf.
- Sicherung von Strassenquerungen für den Fussgänger.
- Attraktive Zugänge für den Fussgänger zu Naherholungsgebieten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie Arbeits- und Versorgungsstandorten.
- Schaffung von Anreizen für den Langsamverkehr durch Mobilitätsmanagement und Kommunikation. Die Stadt Burgdorf und die Region Emmental verstärken ihre Bestrebungen zur Förderung der innovativen nachhaltigen Mobilität.

#### *Umsetzung im Zukunftsbild*

- > Kompakte Stadt: Ein dichtes Netz von attraktiven Fussgänger- und Zweiradverbindungen durchdringt die Stadt und stellt Verbindungen zu den Naherholungsgebieten und regionalen Achsen her.
- > Siedlungsgebiet Hauptentwicklungsachse: Attraktive und sichere Velorouten stellen schnelle Verbindungen unter den Siedlungsteilen der Hauptentwicklungsachsen sicher.
- > Naherholungsgebiete: Die Naherholungsgebiete sind mit attraktiven Fuss- und Velowegen bestückt und gut an die Siedlungsgebiete angeschlossen.
- > Zentren 3. und 4. Stufe/Kant. Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten und Arbeitsschwerpunkt: Sichere und direkte Velo- und Fussgängerverbindungen zu den umgebenden Siedlungsgebieten werden gewährleistet.

## 6 Massnahmen

### 6.1 Instrumentarium

Das Kapitel 5 „Zukunftsbild und Strategie“ ist für die Gemeinden im Agglomerationsperimeter und für den Kanton verbindlich und dient als Leitlinie für zukünftige Entscheide. Weitere behördenverbindliche Bestandteile des Agglomerationsprogramms sind die Massnahmenblätter und die RGSK-Karte. Die Massnahmenblätter und die Karte werden als Bestandteil des RGSK Emmental durch die Mitgliederversammlung der Region beschlossen.

Die RGSK-Karte wird unverändert als Bestandteil des Agglomerationsprogramms übernommen (siehe Ausschnitt in der Beilage 13).

Die für die Agglomeration relevanten Massnahmenblätter werden ebenfalls als Bestandteil des Agglomerationsprogramms übernommen. Die Reihenfolge und Bezeichnung ist mit derjenigen des RGSK EM identisch. Die Massnahmenblätter wurden für das Agglomerationsprogramm redaktionell überarbeitet. So sind nur die im Agglomerationsperimeter liegenden Einzelmassnahmen aufgeführt. Die Massnahmenbeschreibungen wurden den Anforderungen des Bundes entsprechend angepasst. Die Massnahmen weisen unterschiedliche Koordinationsstände auf (Definition siehe Massnahmenblätter) und enthalten Angaben zu den Beteiligten, zum weiteren Vorgehen und zu den Kosten. Pro Massnahme ist auch eine kurze Beurteilung der Auswirkungen aufgeführt, wobei wenn möglich ein Bezug zur Agglomerationsstrategie hergestellt wird.

### 6.2 Umsetzung der Strategie in den Massnahmenblättern

Das Zukunftsbild und die Strategie (Kap. 5) werden in den Massnahmenblättern (mit zugehöriger RGSK-Karte) weiter konkretisiert und soweit möglich verbindlich festgehalten. Die Massnahmenblätter nehmen zudem Bezug auf die Schwachstellen und den Handlungsbedarf. Sie stellen insgesamt die Abstimmung Siedlung/Verkehr/Landschaft sicher. Nachfolgend werden die Massnahmenblätter kurz erläutert.

#### Siedlung

##### **S1 – Siedlungsränder und -trenngürtel von regionaler Bedeutung**

Siedlungsränder und -trenngürtel werden in der RGSK-Karte festgelegt. Sie unterstützen tendenziell die Siedlungsentwicklung nach innen und schützen wichtige Grünbereiche oder ökologisch wertvolle Bereiche in Siedlungsnähe vor einer Überbauung.

##### **S2 – Siedlungsentwicklung nach innen / S3 – Umstrukturierungsgebiete / S4 – Wohn- und Arbeitsschwerpunkte**

Diese drei Massnahmen beziehen sich auf bestehende Bauzonen und bezwecken die Siedlungsverdichtung, die Erhöhung der Siedlungsqualität und die Lenkung der Siedlungsentwicklung an gut geeignete Standorte (Zentralität, öV-Erschliessung). An

diesen Standorten schaffen Gemeinden und Kanton möglichst gute Voraussetzungen für die angestrebte Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze.

#### **S5 – Vorranggebiete Siedlungserweiterung**

Mit der Bezeichnung von Vorranggebieten werden die für die angestrebte Siedlungsentwicklung notwendigen Neueinzonungen auf Standorte gelenkt, welche den Anforderungen der Strategie genügen (insbesondere der Abstimmung Siedlung/Verkehr/Landschaft).

#### **S6 – Zentren vierter Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)**

Mit dem im kantonalen Richtplan festgelegten Zentrum Burgdorf und den beiden Zentren 4. Stufe Hasle/Rüegsauschachen und Kirchberg/Rüdtligen-Alchenflüh werden die Versorgungsschwerpunkte und die prioritären Entwicklungsstandorte der Agglomeration bezeichnet.

### **Landschaft**

#### **L1 – Regionaler Richtplan Landschaft**

Die Massnahme stellt sicher, dass die nicht mehr aktuellen Landschaftsrichtpläne überarbeitet werden. Im diesem Rahmen werden die Ziele zur Landschaft und zur Erholung verankert.

#### **L2 – Bauen im ländlichen Raum**

Diese Massnahme setzt das Ziel der Erhaltung der typischen Kulturlandschaften und Einzelhöfe im „grünen Netz“ der Strategie um.

### **Motorisierter Individualverkehr MIV (siehe Beilage 10 im Anhang)**

#### **SV02 – Autobahnzubringer Emmental (Umfahrung Burgdorf–Oberburg–Hasle b.B.)**

Diese strategisch wichtige Massnahme ist in der Karte und im Massnahmenblatt festgehalten und beschrieben. Die verkehrlichen Auswirkungen des Autobahnzubringers sind aus den Beilagen der Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental ersichtlich (siehe Abb. 13 und Abb. 14).

Es wird eine Finanzierung als Nationalstrasse angestrebt. Falls dies nicht gelingt, wird eine Finanzierung als Massnahme des Agglomerationsprogramms der 3. Generation in Erwägung gezogen.

#### **SV01 – Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf / SV03 – Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone Lyssach / SV04 – Umgestaltung des Löwenknotens in Oberburg / SV05 – Knotensanierung Lützelflüh – Goldbach**

Mit diesen Massnahmen werden längs der Hauptachse siedlungsverträglichere Verhältnisse angestrebt und bestehende Schwachstellen auf dem Strassennetz behoben oder entschärft. Diese Massnahmen beinhalten auch bessere Bedingungen für den Bus- und den Langsamverkehr. Es handelt sich (ausser SV05) um Massnahmen, für welche eine Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds beansprucht wird.

Auf die im Agglomerationsprogramm 1. Generation vorgesehene Aufhebung der Bahnübergänge wird verzichtet, da dies im Widerspruch zu möglichen flankierenden Massnahmen zum Autobahnzubringer stehen kann.

Eine weitere Massnahme wäre beim A1-Anschlusskreisel Kirchberg-Alchenflüh nötig. Da dies aber eine Aufgabe des Bundes ist, ist sie nicht Bestandteil des vorliegenden Agglomerationsprogramms.

Verkehrsmodell Burgdorf - Verkehrsbelastung MIV: Referenzzustand

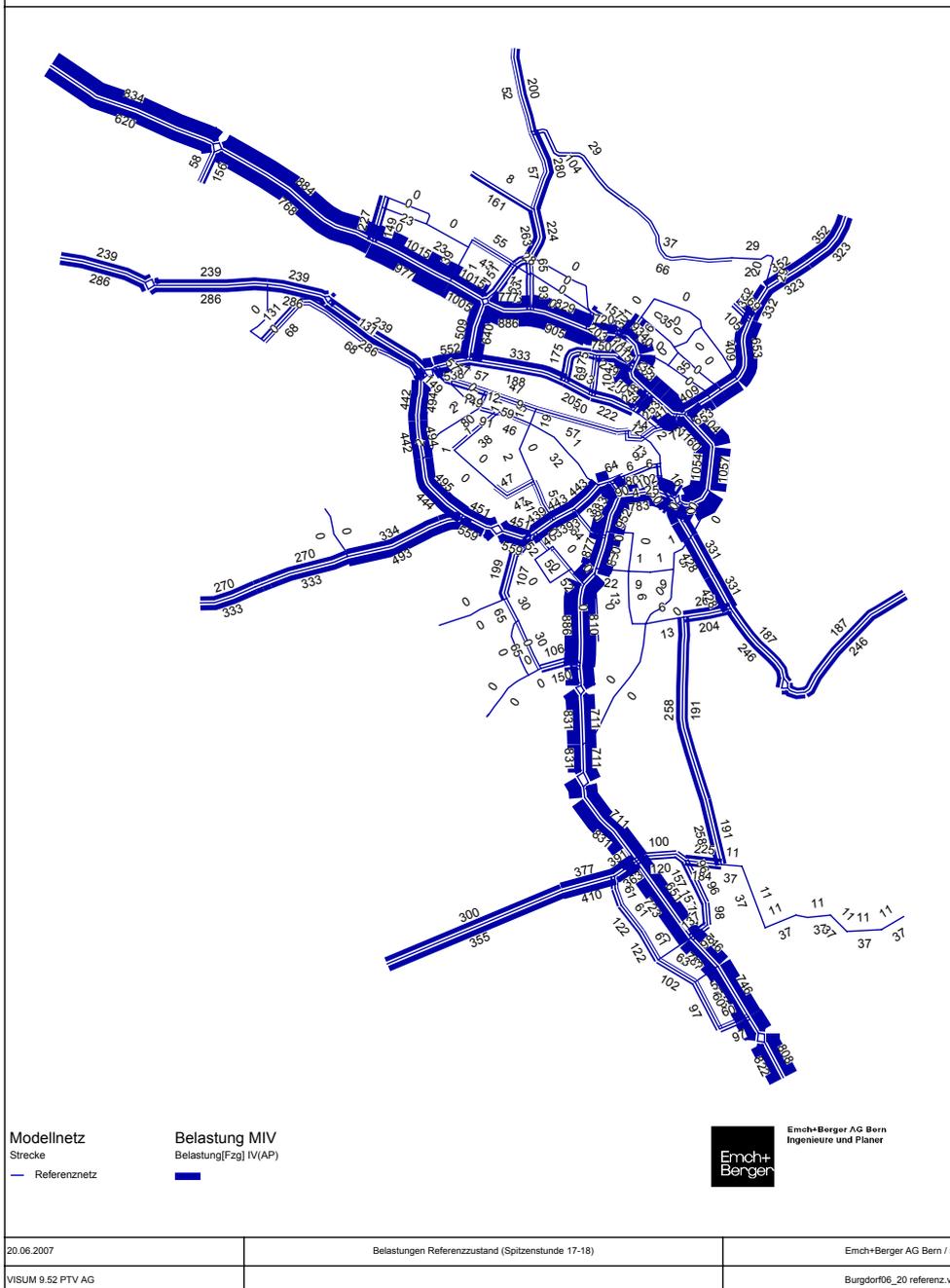


Abb. 13: Verkehrsbelastung zur Spitzenstunde Referenzzustand ohne Autobahnzubringer

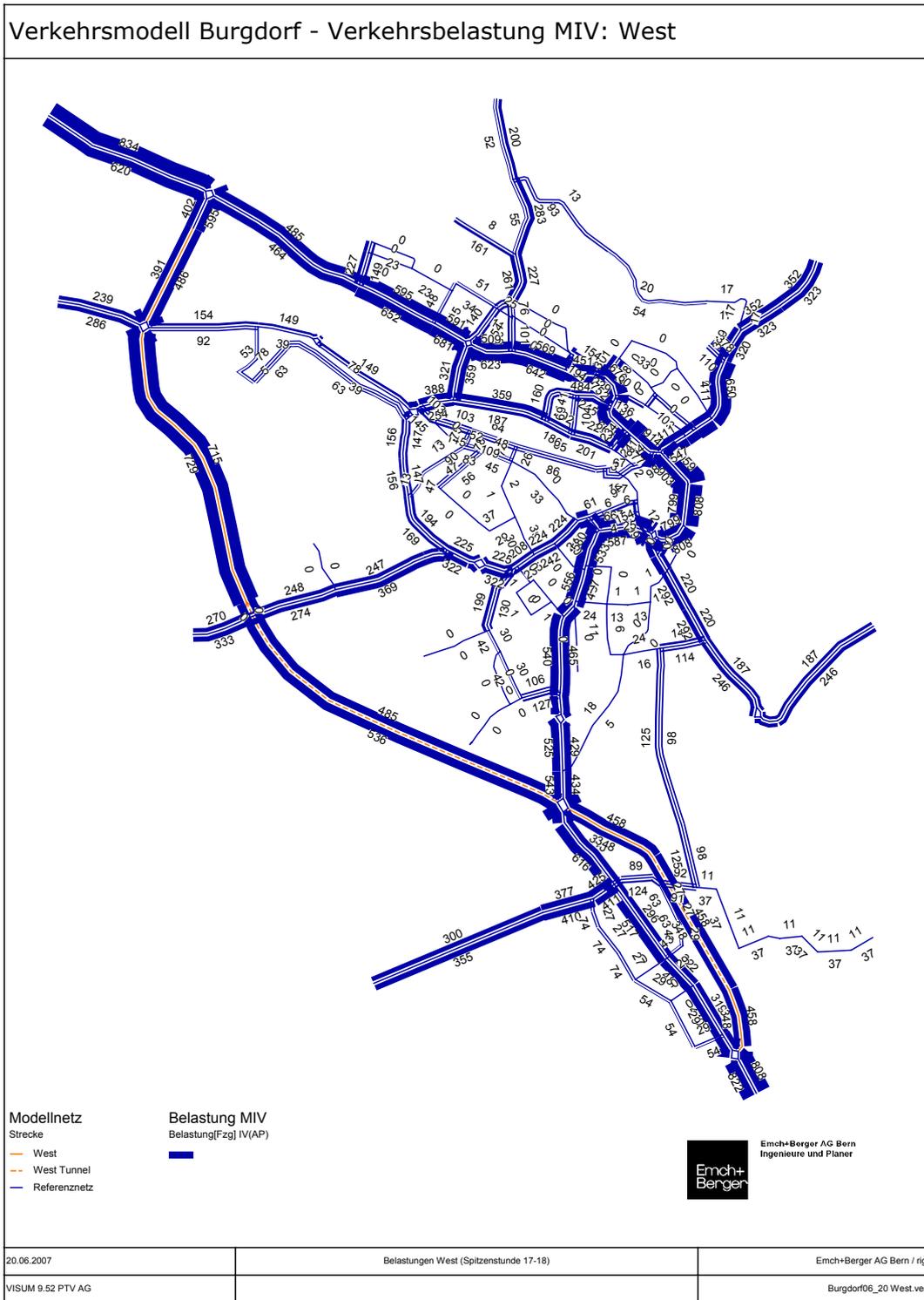


Abb. 14: Verkehrsbelastung zur Spitzenstunde Referenzzustand mit Autobahnzubringer

**Öffentlicher Verkehr** (siehe Beilage 11 im Anhang)

**ÖV01 – Bahnverkehr mittel-/langfristig / ÖV02 – Busverkehr mittel-/langfristig /  
ÖV03 – Förderung von Buslinien als Bahnzubringer / ÖV04 – Prüfung alternativer  
Erschliessungsformen**

Diese Massnahmen beinhalten Verbesserungen beim Angebot des öffentlichen Verkehrs. Es handelt sich um betriebliche Massnahmen, welche über die spezifische Gesetzgebung des Kantons Bern umgesetzt werden.

**ÖV06 – Ausbau Bhf. Kirchberg-Alchenflüh mit Doppelspurabschnitt Richtung Burgdorf**

Die Massnahme bezweckt eine Verbesserung der Voraussetzungen für einen störungsfreien Bahnbetrieb und in dem Sinn die Behebung einer Schwachstelle.

**Langsamverkehrsmassnahmen** (siehe Beilage 12 im Anhang)

**LA01 – Langsamverkehr**

Mit einem Massnahmenbündel werden die Schwachstellen für den Velo- und Fussverkehr etappenweise behoben und die Attraktivität erhöht. Die Massnahmen ermöglichen teilweise eine Fertigstellung von Projekten, welche in der 1. Generation begonnen wurden, wie die Velohochstrasse in Burgdorf. Für diese Massnahme wird eine Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds beansprucht.

Für den Fussgängerverkehr wird kein separates Massnahmenblatt erstellt. Die Velomassnahmen und die Massnahmen zum MIV tragen ebenfalls zur Verbesserung des Fussgängerverkehrs bei.

**Intermodale Schnittstellen** (siehe Beilage 12 im Anhang)

**ÖV07 – Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf**

Diese Massnahme ist ein wichtiger Baustein zur Optimierung der Verkehrsdreh-scheibe Bahnhof Burgdorf im Hinblick auf die zukünftigen Herausforderungen. Sie leistet zudem einen Beitrag zur Attraktivierung des Entwicklungsschwerpunktes Bahnhof Burgdorf. Für diese Massnahme wird eine Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds beansprucht.

**RV01 – Erhöhung der Anzahl der P+R-Plätze**

Die Massnahme betrifft in erster Linie Standorte an der Peripherie oder ausserhalb der Agglomeration. Sie soll zu einer Reduktion der PW-Fahrten ins Zentrum beitragen.

**RV02 – Velostation/Veloparkierung/B+R-Plätze**

Die Massnahme will Anreize für die vermehrte Benutzung des Velos und damit kombiniert des öffentlichen Verkehrs schaffen. Für diese Massnahme wird eine Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds beansprucht.

### 6.3 Kostenübersicht über Massnahmen mit Bundesbeiträgen

MB	Bezeichnung	Kosten* Total	Anteil Bund	Anteil Kanton	Anteil Gmde
----	-------------	------------------	----------------	------------------	----------------

#### Agglomerationsprogramm 1. Generation A1-Liste (2011-2014)

SV01	Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	11.70	1.50	6.00	4.20
LA01	Langsamverkehr	7.60	1.40	4.00	2.20
RV02	Velostation/Veloparkierung/B+R Plätze	1.69	0.30	0.42	0.78
<b>Kosten Total</b>		<b>20.99</b>	<b>3.20</b>	<b>10.42</b>	<b>7.18</b>

#### Agglomerationsprogramm 2. Generation A-Liste (2015-2018)

SV03	Verkehrssanierung Kt-Str. Nr. 23 Industriezone Lyssach	2.50	1.00	1.50	-
SV04	Umgestaltung Löwenknoten Oberburg	1.60	0.64	0.96	-
ÖV07	Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf	6.60	2.60	*	*
RV02	Velostation/Veloparkierung/B+R Plätze	1.10	0.44	0.33	0.33
LA01	Langsamverkehr	6.00	2.40	2.34	1.26
<b>Kosten Total</b>		<b>17.90</b>	<b>7.08</b>	<b>5.13°</b>	<b>1.59°</b>

#### Agglomerationsprogramm 2. Generation B-Liste (2019-2022)

RV02	Velostation/Veloparkierung/B+R Plätze	0.30	0.10	0.10	0.10
LA01	Langsamverkehr	10.60	4.20	6.40	-
<b>Kosten Total</b>		<b>10.90</b>	<b>4.30</b>	<b>6.50</b>	<b>0.10</b>

\* Kosten in Mio. Fr.

Anteil Bund: A1-Liste Gemäss Leistungsvereinbarung; A- und B-Liste Annahme 40%  
Annahme Kantonsanteil bei Gemeindemassnahmen: 50% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten.

\* Der Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde bei der Massnahme ÖV07 Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf ist noch festzulegen.

° Summe ohne Beiträge an die Massnahme ÖV07.

## Beilagen

- Beilage 1: Bauzonenreserven und öV-Güteklassen
- Beilage 2: Regionales Basisstrassennetz 2007
- Beilage 3: Netz öffentlicher Verkehr Ist-Zustand 2012
- Beilage 4: Netz Veloverkehr Ist-Zustand 2012
- Beilage 5: Netz öffentlicher Verkehr Ziel 2017
- Beilage 6: Schwachstellen Strassennetz
- Beilage 7: Schwachstellen öV
- Beilage 8: Schwachstellen Langsamverkehr
- Beilage 9: Zukunftsbild
- Beilage 10: Massnahmen Strassenverkehr
- Beilage 11: Massnahmen öV
- Beilage 12: Massnahmen Langsamverkehr
- Beilage 13: Ausschnitt RGSK Emmental Übersichtskarte