

## Agglomerationsprogramm Burgdorf 2. Generation

---

### Massnahmen



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 Rütligen-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 Rütligen-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

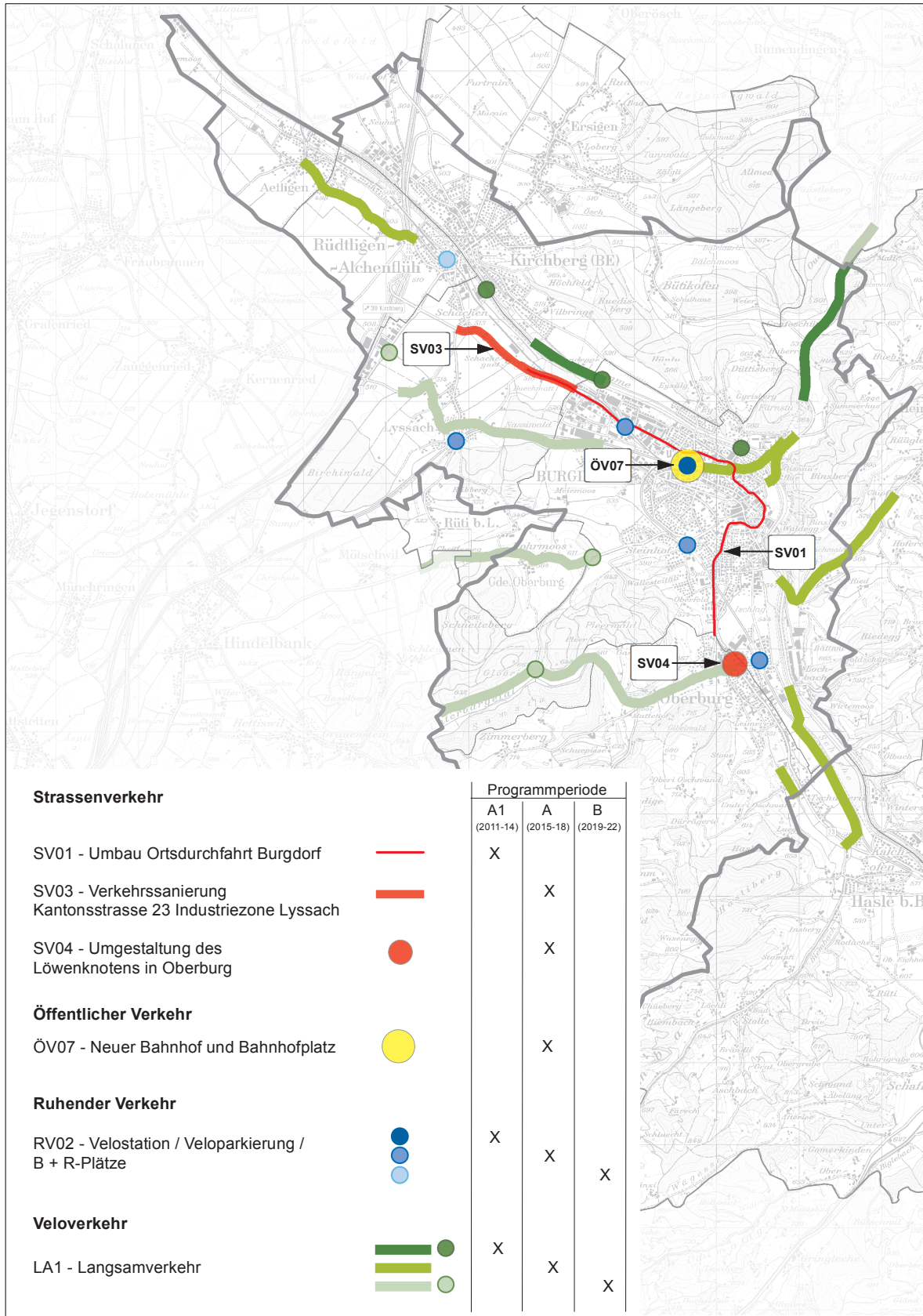
## Inhaltsverzeichnis

Übersicht über die Massnahmen mit Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds .....	5
Definition der Koordinationsstände .....	7
S1 – Siedlungsränder und -trenngürtel von regionaler Bedeutung .....	9
S2 – Siedlungsentwicklung nach innen .....	15
S3 – Umstrukturierungsgebiete .....	17
S4 – Wohn- und Arbeitsschwerpunkte .....	21
S5 – Vorranggebiete Siedlungserweiterung .....	25
S6 – Zentren vierter Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung) .....	29
O1 – Zusammenarbeit in der Agglomeration .....	31
L1 – Regionaler Richtplan Landschaft .....	33
L2 – Bauen im ländlichen Raum .....	35
SV01 – Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf .....	37
SV02 – Autobahnzubringer Emmental (Umfahrung Burgdorf – Oberburg – Hasle b.B.) .....	39
SV03 – Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone Lyssach .....	43
SV04 – Umgestaltung des Löwenknotens in Oberburg .....	47
SV05 – Knotensanierung Lützelflüh - Goldbach .....	49
ÖV01 – Bahnverkehr mittel-/langfristig (Betrieb) .....	51
ÖV02 – Busverkehr mittel-/langfristig .....	53
ÖV03 – Förderung von Buslinien als Bahnzubringer .....	55
ÖV04 – Prüfung alternativer Erschliessungsformen .....	57
ÖV06 – Ausbau Bhf. Kirchberg-Alchenflüh mit Doppelspurabschnitt Richtung Burgdorf .....	59
ÖV07 – Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf .....	61
RV01 – Erhöhung der Anzahl der P+R-Plätze .....	63
RV02 – Velostation/Veloparkierung/B+R-Plätze .....	67
LA01 – Langsamverkehr .....	71





## Übersicht über die Massnahmen mit Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds





## Definition der Koordinationsstände

Die in den Massnahmenblättern aufgeführten Koordinationsstände haben die folgende Bedeutung:

### **Vororientierung:**

*Die Vororientierung zeigt, welche raumwirksamen Tätigkeiten sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können. Ein Vorhaben kann als Vororientierung bezeichnet werden, wenn:*

- die vorgesehenen raumwirksamen Tätigkeiten noch allzu unbestimmt sind, als dass der überörtliche Koordinationsbedarf ermittelt werden kann, oder*
- die Zusammenarbeit noch nicht eingeleitet wurde.*

*Vororientierungen binden die Behörden im Verfahren. Eine genauere Lokalisierung der Konflikte und Interessen ist noch nicht möglich, Art und Weise der Realisierung bleibt noch offen. Es handelt sich um Vorhaben, von denen feststeht, dass sie mit erheblichen Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung verbunden sein können und daher einen Abstimmungsbedarf schaffen werden, diese Auswirkungen sind aber noch nicht genügend klar und der Ausgang der weiteren Abklärungen ist ungewiss.*

### **Zwischenergebnis:**

*Zwischenergebnisse sind Vorhaben, die noch nicht abgestimmt sind, für die sich aber klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten machen lassen. Die Massnahme oder der Standort ist nicht mehr im Grundsatz umstritten. Ein Zwischenergebnis zeigt, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, um eine zeitgerechte Abstimmung zu erreichen. Ein Vorhaben kann als Zwischenergebnis bezeichnet werden, wenn:*

- die Koordination angesichts der zu erwartenden nachgeordneten Planungen und Entscheide noch sichergestellt werden muss,*
- die Zusammenarbeit erst eingeleitet wurde und*
- noch nicht beurteilt werden kann, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind.*

*Zwischenergebnisse binden die Behörden im Verfahren und - soweit bereinigt - in der Sache. Konflikte sind lokalisierbar, aber noch nicht alle abgestimmt. Zwischenergebnisse enthalten Verfahrensaufträge, die einzelnen Handlungsschritte, die im Hinblick auf die Erarbeitung einer zeitgerechten Abstimmung zu erfolgen haben, werden aufgezeigt.*

### **Festsetzung:**

*Festsetzungen sind Vorhaben, die mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt sind. Sie sind beschlussreif.*

*Die Festsetzung zeigt, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Ein Vorhaben kann als Festsetzung bezeichnet werden, wenn:*

- die Koordination angesichts der zu erwartenden nachgeordneten Planungen und Entscheide sichergestellt ist,*
- die Zusammenarbeit abgeschlossen ist, und*
- die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind.*

*Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren. Die Konflikte sind abgestimmt, die grobe Machbarkeit abgeklärt.*



## S1 – Siedlungsränder und -trenngürtel von regionaler Bedeutung

### Zielsetzung

- Das Emmental wird einerseits durch die Strukturen der Streusiedlung geprägt, zeichnet sich andererseits durch relativ kompakte Ortschaften aus. Diese konzentrierten Siedlungen sollen auch in Zukunft als solche erkennbar und durch bauliche Freihalteräume in der Landschaft voneinander abgetrennt sein.
- Die zukünftige Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten soll möglichst bodenschonend und mit geringer Wirkung auf die Zersiedelung erfolgen.
- Regional bedeutende Siedlungsränder sind zu erhalten.
- Wichtige Wildtierkorridore sind zu erhalten.

### Massnahme

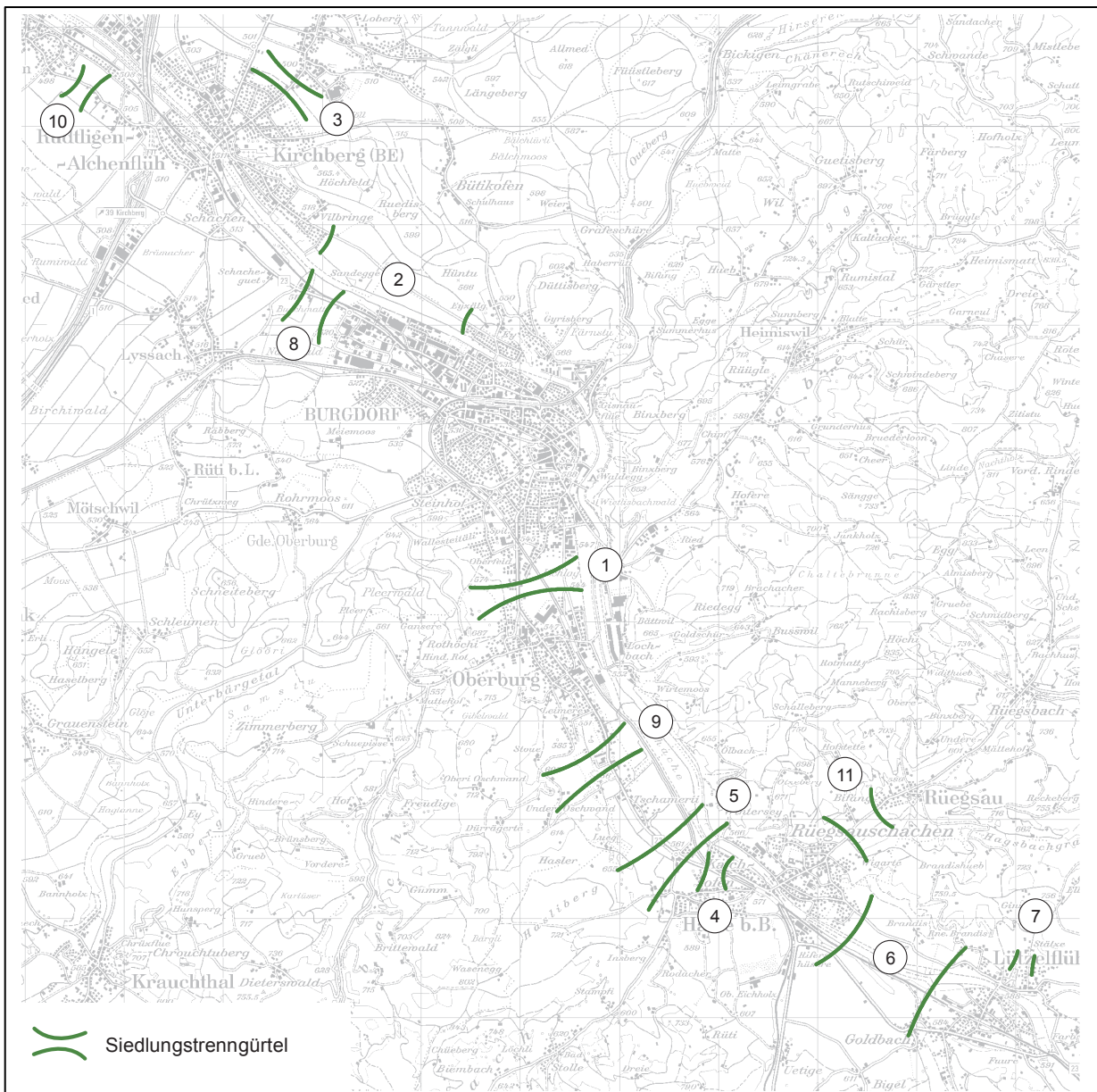
- Die regional bedeutenden Siedlungsränder sowie die Siedlungstrenngürtel zwischen einzelnen Ortschaften und Siedlungsteilen werden in der RGSK-Karte festgelegt.
- In der untenstehenden Tabelle sind die Siedlungstrenngürtel von regionaler Bedeutung genauer umschrieben (inkl. Koordinationsstand). Die Siedlungstrenngürtel sollen sicherstellen, dass einzelne Siedlungsteile langfristig nicht zusammenwachsen.
- Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen ihrer Ortsplanungen die in der RGSK-Karte bezeichneten überörtlichen Siedlungsränder (legen fest, wo sich die Siedlung langfristig nicht weiter ausdehnen soll) und legen diese in kommunalen Plänen fest. Um ihnen diese Aufgaben zu erleichtern, wird im Zusammenhang mit der nachfolgenden RGSK-Generation die Erarbeitung einer entsprechenden Wegleitung geprüft. Diese Arbeitshilfe wird Grundsätze, Kriterien sowie Vorschläge zur Vorgehensweise beinhalten.
- Der Handlungsbedarf und die Definition zu Siedlungstrenngürteln, Siedlungsrändern und Wildtierkorridoren (legen vor allem in den Talsohlen Räume fest, die langfristig von Bauten und Anlagen freigehalten werden sollen) von kommunaler Bedeutung werden im Rahmen der nächsten RGSK-Erarbeitung überprüft (Hinweis: Grundlagen des vorliegenden RGSK sind das Kantonale Landschaftsentwicklungskonzept KLEK für die Wildtierkorridore, der Richtplan Landschaft der ehemaligen Region Burgdorf sowie Erhebungen im Rahmen der RGSK-Arbeiten).

### Siedlungstrenngürteln von regionaler Bedeutung (siehe Darstellung weiter unten)

Gemeinde	Gebiet	Zweck	Koordinationsstand
(1) Burgdorf	Bleichi	Zwischen den beiden Ortschaften Burgdorf und Oberburg befindet sich nur noch ein schmaler Streifen unbebauten Lands. Der Trenngürtel bezweckt die langfristige Sicherung eines offenen Durchgangs zwischen Rothöchi und Emme und der ökologischen Vernetzung zwischen Wald und Gewässer. Gleichzeitig wird das Zusammenwachsen der beiden Siedlungen verhindert.	Zwischenergebnis
(2) Burgdorf-Kirchberg	Eymatt	Die weite und offene Ebene östlich der Emme (Gebiet Ey) soll langfristig von Überbauungen freigehalten werden. Ob-	Zwischenergebnis

		wohl noch viel Raum für Entwicklungen vorhanden ist, soll einer allfälligen Zersiedelung frühzeitig Einhalt geboten werden.	
(3) Ersigen	Lindenmatt	Sicherung eines unbebauten und freien Trenngürtels zwischen den Siedlungsteilen Kirchberg und Ersigen, verhindern des endgültigen Zusammenwachsens.	Zwischenergebnis
(4) Hasle b.B.	Kalchofen	Sicherung des freien Feldes zwischen dem alten Kern von Hasle und den neuen Strukturen im Norden (Strasse, Bahn, Quartier).	Zwischenergebnis
(5) Hasle b.B.	Udernolle	Freihalten einer offenen, wenig bebauten Fläche zwischen Tschamerie und Kalchofen. Gleichzeitig wirkt der Korridor als ökologische Vernetzung zwischen Hasliberg und Emmenschachen.	Zwischenergebnis
(6) Lützelflüh	Bifang	Mit diesem Trenngürtel wird die Ebene von Brandis zwischen den beiden Orten Lützelflüh und Rüegsauschachen, die sich heute praktisch frei von Bauten präsentiert, langfristig freigehalten. Zudem wirkt der Korridor als ökologische Vernetzung zwischen Schlossberg und dem Emmeraum.	Zwischenergebnis
(7) Lützelflüh	Stälze/Waldhaus	Diese Begrenzung dient dazu, das intakte und wertvolle Plateau von Waldhaus vor Überbauungen zu schützen.	Zwischenergebnis
(8) Lyssach	Buechmatt	Auch bei einer allfälligen späteren Realisation des ESP sollen gewisse Anteile der Flächen unüberbaut bleiben. Damit wird einerseits die Landschaft fingerartig mit der Siedlung verzahnt. Andererseits wird die ökologische Vernetzung zwischen Emme und Nassiwald ermöglicht.	Zwischenergebnis
(9) Oberburg	Mürggen	Der relativ wenig bebaute Raum zwischen Oberburg und Tschamerie soll langfristig frei von weiteren Eingriffen bleiben. Die ökologische Vernetzung zwischen der Oschwand und dem Emmenschachen soll zumindest ansatzweise gesichert werden.	Zwischenergebnis
(10) Rüdtilgen - Alchenflüh	Stierematt	Das Gebiet soll nicht weiter überbaut werden. Der Trenngürtel verhindert das Zusammenwachsen der beiden historischen Siedlungsteile von Rüdtilgen und	Zwischenergebnis

		Aefligen.	
(11) Rüegsau	Bifang	Zwischen den beiden Siedlungsteilen Rüegsau und Rüegsausachen befindet sich der Weiler Bifang. Der Raum soll nicht vollständig überbaut werden. Der Trenngürtel sorgt einerseits für das Freihalten des Grünkorridders, andererseits ermöglicht er die ökologische Vernetzung zwischen den beiden Hügellgebieten. Der Siedlungstrenngürtel ist mit dem gleichnamigen Vorranggebiet Siedlungserweiterung Bifang zu koordinieren.	Zwischenergebnis





<b>Federführung:</b>	<b>Weiter beteiligte Stellen</b>	
• Region Emmental	• Betroffene Gemeinden • externe Fachleute	• Kantonale Fachstellen (AGR, LANAT)

<b>Beurteilung</b>	
Auswirkungen:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Siedlungsstrategie, welche auf der Entwicklung nach innen und der Erhaltung und Stärkung von dörflichen Einheiten beruht, wird unterstützt.</li> <li>• Die kompakten Siedlungseinheiten erleichtern die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr.</li> <li>• Auch in Zukunft präsentiert sich das Emmental einerseits als Streusiedlungsgebiet, andererseits als Mosaik zwischen Grünräumen und kompakten, in der Landschaft als Einheiten erkennbare Siedlungsstrukturen.</li> <li>• Die Verzahnung der Siedlungen mit den Naherholungsräumen (grünes und blaues Netz) wird erhalten.</li> <li>• Die ökologische Vernetzung zwischen Lebensräumen wird vor allem in den intensiv genutzten Ebenen ermöglicht und in der Landschaft visuell erlebbar.</li> </ul>	
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:	
• Überarbeitung des Regionalen Richtplans Landschaft (L1).	
Bewertung:	Priorität:
niedrig      mittel      hoch      sehr hoch	gering      mittel      hoch
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>

<b>Vorgehen</b>
Schritte im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2. Generation (2012-2016):
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung regionale Landschaftsplanung (L1). Auf dieser Grundlage:</li> <li>• Überprüfen des Handlungsbedarfs und Vorgehensplanung für die zweite RGSK-Generation.</li> <li>• Überprüfen und Neufestsetzung der Trennbereiche von regionaler Bedeutung.</li> <li>• Festlegen von Kriterien und Vorgehen für die Definition von Siedlungstrennbereichen von kommunaler Bedeutung.</li> <li>• Prüfung, ob die Kriterien und das Vorgehen für die Festlegung kommunaler Siedlungsgrenzen in einer Wegleitung zu Händen der Gemeinden zusammengefasst werden sollen.</li> </ul>

<b>Kosten</b>			
Kosten und Finanzierung werden im Rahmen der Programme der Region Emmental festgelegt.	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		



<b>Grundlagendokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonenpläne</li> <li>• Regionale Richtpläne Siedlung und Landschaft</li> <li>• Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept KLEK</li> <li>• Kantonale, regionale, kommunale Inventare</li> <li>• Weitere Unterlagen zur Ökologie und Landschaft</li> </ul>		
<b>Stand der Koordination</b>		
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein		



## S2 – Siedlungsentwicklung nach innen

### Zielsetzung

- Verdichtungsmöglichkeiten im bestehenden Siedlungsgebiet sind konsequent zu nutzen. Eine gute Siedlungsqualität ist dabei sicherzustellen.
- Die Stadt Burgdorf führt ihre Bestrebungen zur Verdichtung und Umnutzung von Arealen in bestehenden Bauzonen weiter.
- Der Anspruch, die Siedlung nach innen zu entwickeln, beschränkt sich nicht nur auf die Stadt Burgdorf. Alle Gemeinden der Agglomeration prüfen die Möglichkeiten, die Bauentwicklung in die Fläche durch eine Konzentration innerhalb der Ortskerne zu ersetzen.

### Massnahme

- Die Massnahmen S3 (Umstrukturierungsgebiete) und S4 (Wohn- und Arbeitsschwerpunkte) tragen direkt zur Umsetzung der Ziele bei.
- Die Stadt Burgdorf führt ihr Stadtentwicklungskonzept konsequent weiter.
- Zusätzlich wird ein Programm gestartet, welches sich gezielt dieser Thematik annimmt und folgende Ergebnisse anstrebt: Lokalisierung von Gebieten mit Verdichtungspotenzial; aufzeigen von Möglichkeiten zur „Deblockierung“ von Entwicklungen an geeigneten Orten. Die Erfahrungen der Stadt Burgdorf werden dabei genutzt.
- Im Rahmen einer Themenreihe, z.B. lockere Folge von Anlässen, werden gute Beispiele aufgezeigt. Eine solche Massnahme soll Gemeinden motivieren, die bis heute keine oder negative Erfahrungen mit Innenverdichtungen gemacht haben. Es ist wichtig, dass nicht nur städtische Gebiete sich diesem Thema annehmen.

### Federführung:

- Region Emmental

### Weiter beteiligte Stellen

- AGR
- evtl. externer Auftragnehmer
- betroffene Gemeinden

### Beurteilung

#### Auswirkungen:

- Die Siedlungsstrategie, welche auf der Entwicklung nach innen und der Erhaltung und Stärkung von dörflichen Einheiten beruht, wird unterstützt.
- Die kompakten Siedlungseinheiten erleichtern die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr.
- Städtebaulich gute Wohnprojekte an zentralen Standorten mit gleichzeitiger Förderung der Wohn- und Lebensqualität.
- Haushälterischer Umgang mit dem Boden und Trennung zwischen Siedlung und Landschaft
- Sensibilisierung für die zentralen Ziele der Raumplanung.

#### Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:

- Kommunale Planungen
- ESP-Programme
- öV-Massnahmen
- Siedlungstrenngürtel (S1)
- Umstrukturierungsgebiete (S3)
- Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (S4)
- Zentren vierter Stufe (S6)

Beurteilung							
Bewertung:				Priorität:			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	gering	mittel	hoch	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Vorgehen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwurf eines Vorgehensplans mit Unterstützung durch die Stadt Burgdorf (2013).</li> <li>• Gespräch mit Vertretern der Region Emmental bis spätestens anfangs 2013 zur Festlegung des Vorgehens.</li> <li>• Auf dieser Grundlage wird bis Mitte 2013 ein Programm für weitere Aktivitäten erstellt.</li> </ul>

Kosten			
Gesamtkosten: externer Auftrag SFr. 50'000 Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton	50	25'000
	Anteil Region	30	15'000
	Anteil Gemeinde	20	10'000
	Total		50'000

Grundlegendokumente
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomerationsprogramm Burgdorf der ersten Generation</li> <li>• Prüfbericht des Bundes</li> <li>• Ortsplanungen</li> <li>• Grundlagen Innenverdichtung</li> <li>• Werkzeugkasten Metron</li> </ul>

Stand der Koordination
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

## S3 – Umstrukturierungsgebiete

### Zielsetzung

- Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist der Bodenverbrauch zu stabilisieren. Areale mit Umstrukturierungspotential werden unter Berücksichtigung baulicher und ökologischer Qualitäten in Bezug auf deren Umzonung in Wohn- oder Dienstleistungsstandorte evaluiert und (gegebenenfalls) realisiert.
- Bevor neue Gebiete am Siedlungsrand eingezont werden, sind in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Standortgemeinden Areale mit Umstrukturierungspotenzial prioritär zu berücksichtigen.

### Massnahme

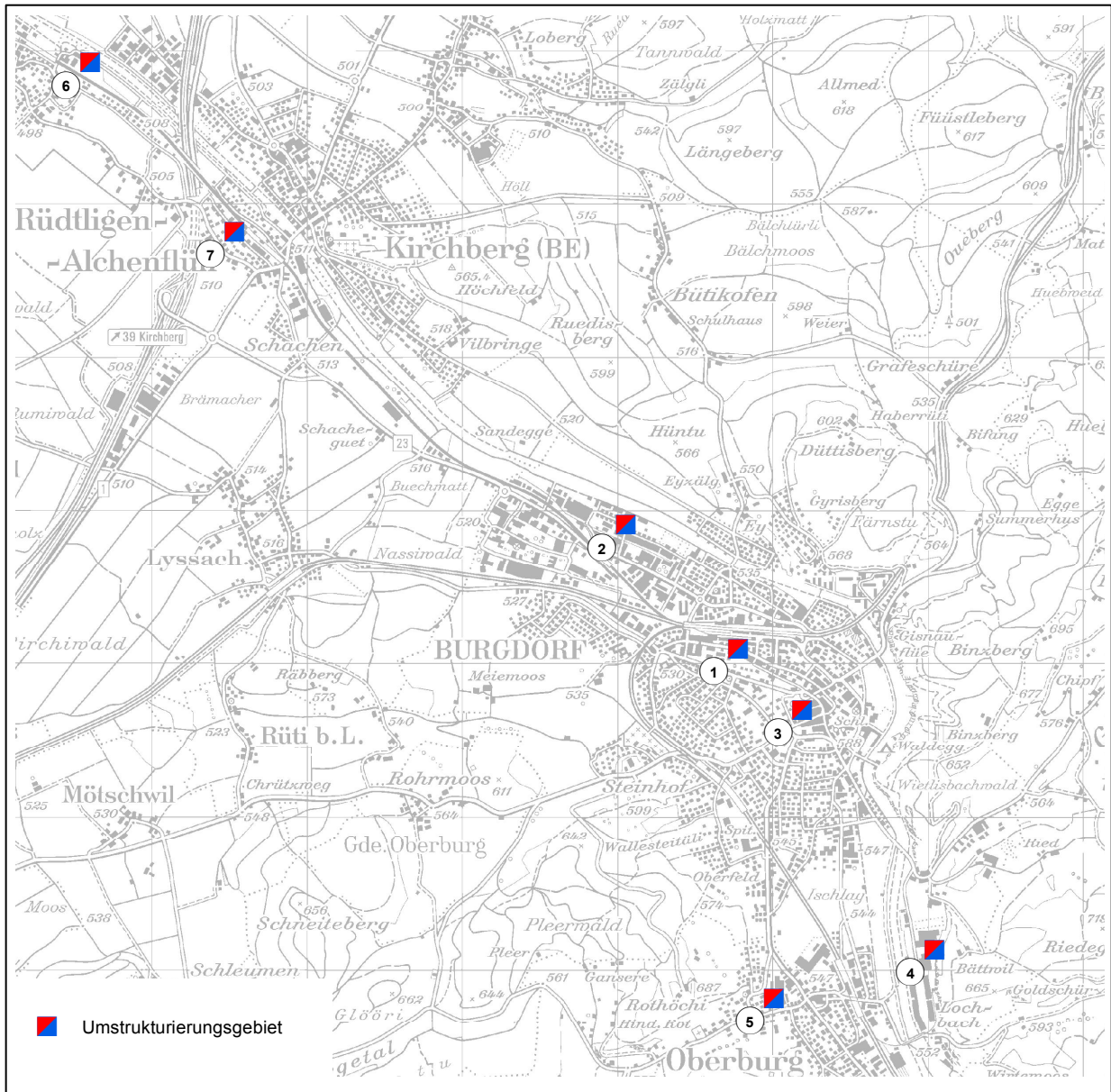
- Die Umstrukturierungsgebiete (siehe Tabelle) werden in der RGSK – Karte dargestellt und festgesetzt.
- Die einzelnen Gemeinden berücksichtigen im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevision bei Umzonungen die bezeichneten Umstrukturierungsgebiete und setzen diese um.
- Ehemals militärisch genutzte Gebiete werden auf ihre Eignung für alternative Nutzungen hin überprüft und nach Möglichkeit für Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungszonen zur Verfügung gestellt.

### Umstrukturierungsgebiete

Gemeinde	Standort	Grösse	öV-EGK <sup>1</sup>
(1) Burgdorf	Hauptbahnhof: Stadträumliche Aufwertung mittels verdichteter urbaner Überbauung mit breitem Nutzungsspektrum. Grundlage: Richtplan ESP Bahnhof Burgdorf (in Umsetzung)	gross	A
(2) Burgdorf	Neumatt: Ergänzung des Wohngebiets. Umnutzung der Zone für öffentliche Nutzung der ehemaligen Kunsteisbahn durch eine Wohnüberbauung.	mittel	C
(3) Burgdorf	Altstadt: Stärkung als Wohn- und Begegnungsort, als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum und als Standort von Einrichtungen mit überregionaler Ausstrahlung. In Umsetzung	gross	B/C
(4) Burgdorf	AMP Areal: Umnutzungs- und Neubaupotenzial sind in einer Studie aufgezeigt. Es besteht ein grosses Potenzial für Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe. Zur Entwicklung des heute militärisch genutzten Areals ist ein langfristiger Prozess notwendig.	gross	C/D
(5) Oberburg	Krauchthalstrasse: Umnutzung des Industrieareals (Stalder-Areal) zu einem attraktiven Arbeits- und Wohnort.	gross	C

<sup>1</sup> ÖV-EGK: öV-Erschliessungsgüteklasse

(6) Rüttligen-Alchenflüh	EXRO: Umnutzungspotential von verschiedenen heutigen Gewerberäumen in der EXRO-Halle und freie Flächen für Neuan-siedlungen.	mittel	C/D
(7) Rüttligen-Alchenflüh	Bahnhof/KAB: Umnutzung des Gebiets um die alte Landi (neben Bahnhof) als Gewer-befläche und des ehemaligen Areals der Kartoffel-Zentrale (noch offen ob zur Ge-werbe-, Wohn- oder Mischnutzung).	mittel	D



Federführung:	Weiter beteiligte Stellen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die einzelnen Gemeinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AGR</li> <li>• Grundeigentümer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TBA Oberingenieurkreis IV</li> </ul>

**Beurteilung**

Auswirkungen:

- Die Siedlungsstrategie, welche auf der Entwicklung nach innen und der Erhaltung und Stärkung von identitätsstiftenden Orten beruht, wird unterstützt.
- Die kompakten und zentral gelegenen Siedlungseinheiten erleichtern die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr.
- Der übermässige Verbrauch an Boden kann vermindert werden, was der Zielsetzung der nachhaltigen Entwicklung entspricht. Schlecht genutzte Gebiete können dichter bebaut und bewirtschaftet werden.
- Die Nutzung interkommunaler Synergien kann auch zu finanziellen Einsparungen führen.

Beurteilung:

niedrig mittel hoch sehr hoch

Priorität:

gering mittel hoch

**Vorgehen**

- Die Gemeinden setzen die Potenziale an den Umstrukturierungsgebieten um
- Die Region überprüft periodisch den Stand der Umsetzung

**Kosten**

	Kostenteiler:	in %	in SFr.
Gesamtkosten: keine direkten Kosten für Region und Gemeinden Finanzierung:	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

**Grundlagendokumente**

- Stadt Burgdorf: Überbauungsstudie AMP, weitere Grundlagen
- ESP-Planungen

**Stand der Koordination**

Vororientierung       Zwischenergebnis       Festsetzung

Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen:  Ja       Nein





## S4 – Wohn- und Arbeitsschwerpunkte

### Zielsetzung

- Die Siedlungsentwicklung der Region Emmental soll sich in erster Priorität auf bestehende Baulandreserven konzentrieren.
- Prioritär zu entwickeln sind die regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte. Sie zeichnen sich durch eine gute öV-Erschliessung, gute Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen für Fussgänger und Velofahrer sowie eine hohe Siedlungsqualität und -dichte aus. Sie liegen gemäss Vorgaben des Kantons in der Regel in Gebieten der Zentralitätsstufen 1-4.

### Massnahme

- Die regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte werden in der RGSK-Karte festgelegt. Sie erfüllen die Mindestanforderungen in Bezug auf Erschliessung und Lage. Die Flächen sind noch nicht oder noch nicht vollständig überbaut; in letzteren besteht noch Verdichtungspotenzial.
- Die Region und die Gemeinden fördern die Realisierung und Erschliessung der regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte.
- Ist die bauliche Entwicklung der Flächen von deren Verfügbarkeit abhängig, sind Verhandlungen zwischen den Gemeinden und den entsprechenden Grundeigentümern erforderlich.
- Die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte ESP Arbeiten werden vom Kanton unterstützt.

### Regionale Wohnschwerpunkte

Gemeinde	Standort	Zentralität	Grösse (ha)	öV-EGK <sup>2</sup>
(W1) Burgdorf	Ischlag	3. Stufe	2.5	B/C
(W2) Kirchberg	Zentrum	4. Stufe	1.5	D
(W3) Lützelflüh	Feldheim		1.6	D
(W4) Lützelflüh	Grünenmatt		1.8	C

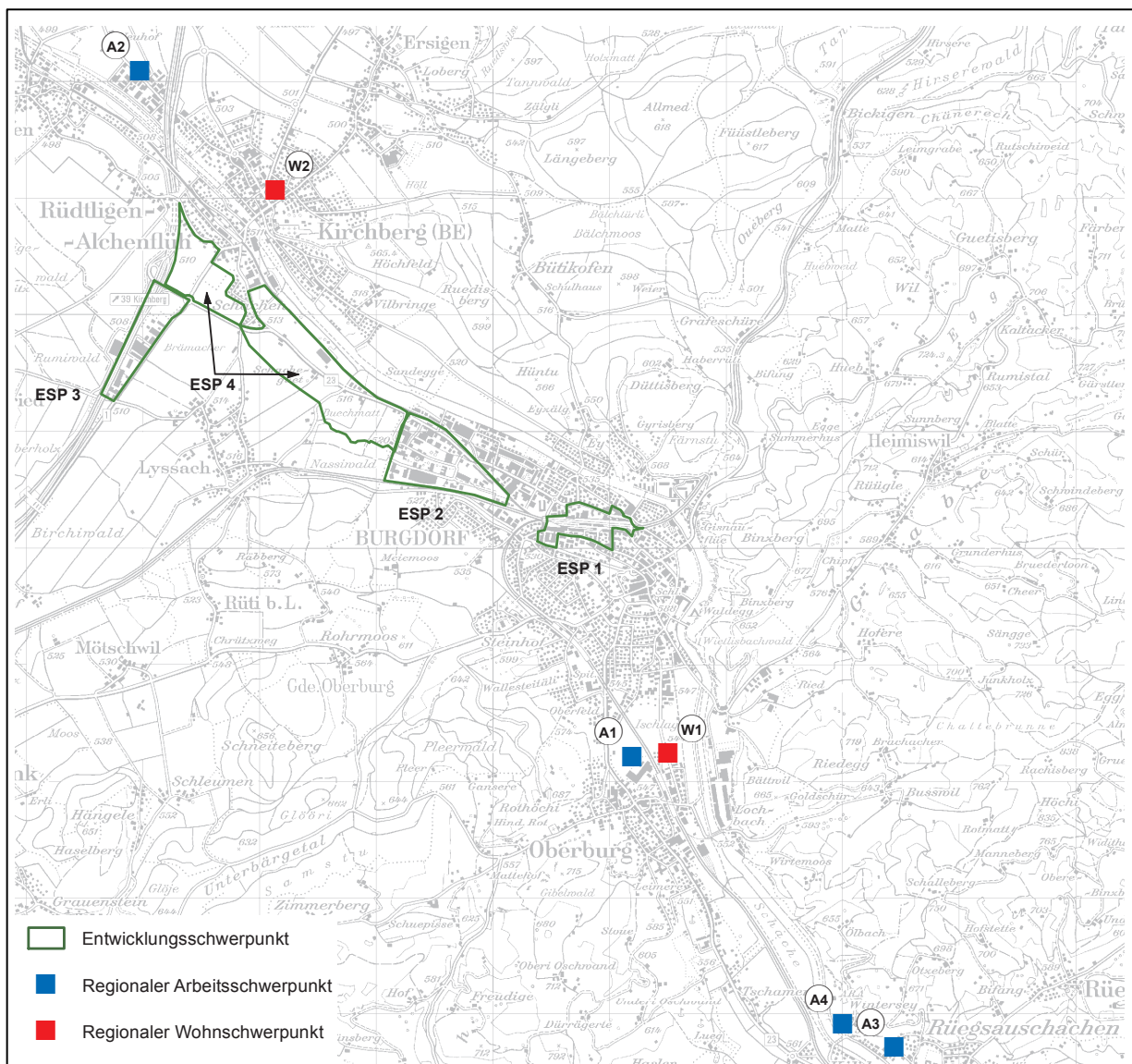
### Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeit und Dienstleistung

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

### Regionale Arbeitsschwerpunkte

Gemeinde	Standort	Zentralität	Grösse (ha)	öV-EGK
(A1) Burgdorf	Ischlag	3. Stufe	6	C
(A2) Kirchberg	Neuhof	4. Stufe	11	E
(A3) Rüegsau	Blaser		4	C
(A4) Rüegsau	Wintersey		1.5	D

<sup>2</sup> öV-EGK: öV-Erschliessungsgüteklasse



Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Emmental</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinden</li> <li>• Grundeigentümer</li> <li>• Kantonale Fachstellen (AGR, TBA)</li> </ul>

Beurteilung
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit der Realisierung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte wird die Konzentration der Bautätigkeit auf gut erschlossene Standorte und Baulücken gelenkt und somit die Innenverdichtung gefördert.</li> <li>• Mit der Entwicklung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkten wird der öffentliche Verkehr gestärkt.</li> </ul>
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten (S 5)</li> <li>• Massnahmen der Erschliessung (öV, Langsamverkehr, MIV)</li> </ul>

Bewertung:				Priorität:			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	gering	mittel	hoch	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

<p><b>Vorgehen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Gemeinden fördern die Realisierung der regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, indem sie auf der politischen und planerischen Ebene Einfluss nehmen (Erschliessung, Überbauungsordnungen, Bodenpolitik).</li> <li>• Der Zeitpunkt der Realisierung ist abhängig vom Bedarf für neue Wohnungen und Arbeitsplätze bzw. von der Nachfrage nach Arbeitsflächen.</li> </ul>
--

Kosten			
Gesamtkosten: keine direkten Kosten für Region und Kanton Finanzierung: Gemeinden und Grundeigentümer	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

<p><b>Grundlegendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonenpläne der Gemeinden</li> <li>• Richtplan Kanton</li> </ul>
--

<p><b>Stand der Koordination</b></p> <p> <input type="checkbox"/> Vororientierung                      <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis                      <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung             </p> <p>Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja      <input checked="" type="checkbox"/> Nein</p>
--



## S5 – Vorranggebiete Siedlungserweiterung

### Zielsetzung

- In Anbetracht der nach wie vor ungebremsten Beanspruchung von Boden ist es zwingend, dass die Überbauung heute noch unbebauter Flächen eingeschränkt und gelenkt werden muss. Die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten soll daher zunehmend nach innen erfolgen. Im Vordergrund steht die Beanspruchung gut erschlossener Reserve- und Umnutzungsgebiete.
- Nur wenn solche Flächen nicht vorhanden sind, sollen Neueinzonungen geprüft werden. Diese sollen wenn möglich in gut erschlossenen Baulücken liegen oder an kompakte Siedlungsteile anschliessen. Es handelt sich dabei um zentrale Gebiete, welche ähnlich gute Eigenschaften in Bezug auf die Lage, Erschliessung und Grösse aufweisen wie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte.
- Die im RGSK bezeichneten Vorranggebiete sind aus regionaler Sicht prioritäre Standorte für die längerfristig angestrebte Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung. Sie liegen auf der Entwicklungsachse gemäss Zukunftsbild.
- Gemeinden ohne Vorranggebiete können im Rahmen ihrer Ortsplanungen gestützt auf den kantonalen Richtplan Einzonungen vornehmen.

### Massnahme

Grundlagen für alle Neueinzonungen sind die Vorgaben des kantonalen Richtplans, welche namentlich die Grösse, die Lage und die Dichte der Gebiete bestimmen. Damit ist grundsätzlich eine zweckmässige räumliche Entwicklung gewährleistet.

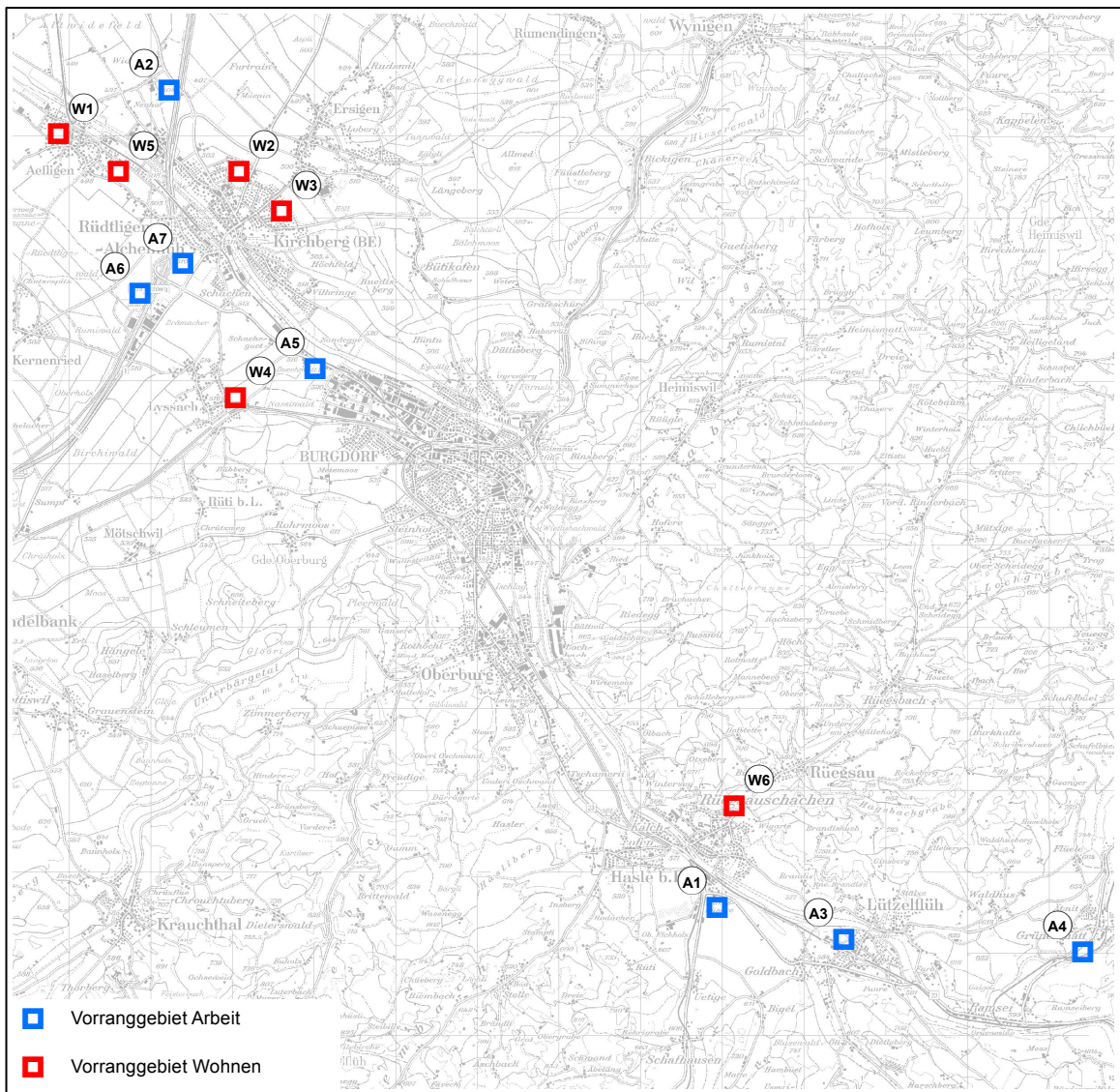
Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten sind in der RGSK-Karte dargestellt. Einzonungen in den Vorranggebieten haben dieselben Anforderungen zu erfüllen wie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (minimale Dichte, überdurchschnittliche Siedlungsqualität).

Für die Ausscheidung der Vorranggebiete müssen zwingend auch Kriterien der Siedlungsbegrenzung sowie der Natur und Landschaft herbeigezogen werden. Wo die Grundlagen in den Bereichen Natur und Landschaft fehlen, dürfen keine Festsetzungen vorgenommen werden. Dies ist im vorliegenden RGSK der Region Emmental der Fall. Deshalb weisen keine Vorranggebiete den Koordinationsstand „Festsetzung“ auf. Der Weg von einem Standort mit dem Status „Vororientierung“ zu einem „Zwischenergebnis“ bzw. zu einer „Festsetzung“ basiert auf einer Interessensabwägung und einem planerischen Prozess. In der folgenden Tabelle sind die Koordinationsstände der einzelnen Vorranggebiete definiert.

Im Rahmen der Erarbeitung des RGSK der zweiten Generation sollen gewisse Vorranggebiete den Status Festsetzung erreichen. Hierzu sind im Rahmen einer Interessenabwägung neben den Aspekten Siedlungsgrenzen, Natur und Landschaft verbindliche Aussagen zu folgenden Kriterien notwendig:

- Angaben zur effektiven Grösse der Entwicklungsgebiete: Zusammenhang mit Baulandkapazität und Kontingent nach Richtplan des Kantons aufzeigen
- Situation in Bezug auf Erschliessung durch öV, MIV, Fuss- und Veloverkehr
- Verfügbarkeit der Flächen sowie allfälliges Vertragswesen (Mehrwerte, Infrastrukturen)
- Situation in Bezug auf Gefahrengebiete (Hochwasser, Hangmuren)
- Interessenabwägung in Bezug auf die Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen: Nachweis gemäss Arbeitshilfe AGR Juni 2010.

	Gemeinde	Gebiet	VO	ZE	FS
<b>Wohnen</b>	(W1) Aefligen	Schulhaus		X	
	(W2) Kirchberg	Zälgli	X		
	(W3) Kirchberg	Gründe		X	
	(W4) Lyssach	Nassi	X		
	(W5) Rüdtligen-Alchenflüh	Stierenmatt	X		
	(W6) Rüegsau	Bifang	X		
<b>Arbeiten</b>	(A1) Hasle bei Burgdorf	Riefershäusern	X		
	(A2) Kirchberg/ Utzenstorf	Ischlag	X		
	(A3) Lützelflüh	Unterdorf	X		
	(A4) Lützelflüh	Gumpersmühli	X		
	(A5) Lyssach	Buchmatt	X		
	(A6) Rüdtligen-Alchenflüh	Grund	X		
	(A7) Rüdtligen-Alchenflüh	Underbode	X		



Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Emmental</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinden</li> <li>• Grundeigentümer</li> <li>• Kantonale Fachstellen (AGR, TBA)</li> </ul>

Beurteilung	
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit den Vorranggebieten wird die zukünftige Siedlungsentwicklung langfristig auf die Verkehrsentwicklung und auf die Erfordernisse der Landschaft abgestimmt.</li> <li>• Mit den Vorranggebieten wird eine genügende Siedlungsdichte erreicht.</li> <li>• Die Vorranggebiete sind auf den Autobahnzubringer Emmental ausgerichtet und profitieren von den verbesserten Erschliessungsvoraussetzungen.</li> </ul>	
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (S 4)</li> <li>• Agglomerationsprogramm Burgdorf</li> <li>• Bauzonenkontingent gemäss Richtplan Kanton, MB A_01</li> </ul>	
<p>Bewertung:</p> <p>niedrig <input type="checkbox"/>    mittel <input type="checkbox"/>    hoch <input checked="" type="checkbox"/>    sehr hoch <input type="checkbox"/></p>	<p>Priorität:</p> <p>gering <input type="checkbox"/>    mittel <input type="checkbox"/>    hoch <input checked="" type="checkbox"/></p>

Vorgehen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung bei Überarbeitung RGSK</li> <li>• Die Gemeinden fördern bei Bedarf Einzonung primär in den Vorranggebieten, indem sie auf der politischen und planerischen Ebene Einfluss nehmen.</li> <li>• Der Zeitpunkt für Festsetzungen ist abhängig vom Bedarf für neue Wohnungen und Arbeitsplätze sowie vom Nachweis, dass die Reserven und die Möglichkeiten der Innenverdichtung ausgeschöpft sind.</li> </ul>

Kosten			
Gesamtkosten: keine direkten Kosten für Region und Kanton Finanzierung: Gemeinden und Grundeigentümer	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlegendokumente
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonenpläne und Richtpläne der Gemeinden</li> <li>• Richtplan Kanton</li> <li>• RGSK Bericht Anhang 5: Objektblätter mit Interessenabwägung pro Vorranggebiet S + A</li> </ul>

Stand der Koordination		
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein		



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

### Zielsetzung

- Mit der regionalen Zentralitätsstruktur werden die Rahmenbedingungen zur regionalpolitischen Steuerung optimiert. Zudem soll ein Beitrag zur regionalen Identität geleistet werden. Die Zentrumsattraktivität, z.B. bei Standortfragen für überkommunale Nutzungen, wird dabei gestärkt.
- Die Stadt Burgdorf behauptet und entwickelt sich als Regionalzentrum mit Ausstrahlung auf die Hauptstadtregion Schweiz.
- Subzentren stellen eine dezentrale Versorgung der Region sicher. Sie sind zugleich prioritäre Entwicklungsräume Wohnen und Arbeiten. Sie liegen auf einer Entwicklungsachse und erfüllen minimale Voraussetzungen hinsichtlich öV-Erschliessung, Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplatzangebot.

### Massnahme

- Für die Region Emmental gilt folgende Zentralitätsstruktur:
  - Zentrum 3. Stufe: Burgdorf, Langnau (regionale Zentren von kantonaler Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan)
  - Zentrum 4. Stufe: Bätterkinden/Utzenstorf, Hasle/Rüegsauschachen, Kirchberg/Rüdtligen-Alchenflüh, Koppigen, Sumiswald/ohne Wasen (regionale Zentren)
- Die Zentren der 4. Stufe werden mit dem RGSK festgelegt. Die Gemeinden erhalten bzw. schaffen die Voraussetzung, damit die Zentrumsfunktionen wahrgenommen werden kann.
- Die Zentren 4. Stufe können gemäss kantonalem Richtplan im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen einen erhöhten Entwicklungsfaktor in Anspruch nehmen.
- Bei strategischen Planungen und bei neuen überregionalen und überkommunalen Nutzungen ist die beschriebene Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen.

### Federführung:

- Region Emmental (Festlegung im RGSK)
- Gemeinden (Umsetzung)

### Weiter beteiligte Stellen

- Gemeinden Zentren 4. Stufe
- Kanton (AGR)
- weitere Fachstellen

### Beurteilung

#### Auswirkungen:

- Die Strategie der Agglomeration Burgdorf wird mit der Zentralitätsstruktur unterstützt. Namentlich wird das Regionszentrum gestärkt und eine dezentrale Versorgung sichergestellt.
- Auf die Raumplanung sowie auf die Regionalentwicklung wirkt sich die angestrebte Zentralitätsstruktur positiv aus. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung kann u.a. dem Grundsatz der Siedlungsentwicklung nach innen entsprochen werden.

#### Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:

- Siedlungsentwicklung nach innen (S2).
- Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (S 4).
- Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten (S 5).
- Zentren fünfter Stufe (Zentrale Orte in Entwicklungsräumen und ländlichen Räumen, S7, im Agglomerationsprogramm nicht enthalten).

Bewertung:				Priorität:		
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	gering	mittel	hoch
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

<b>Vorgehen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Zentrumsgemeinden setzen im Rahmen der Ortsplanungen und Spezialplanungen die Vorgaben des RGSK um.</li> <li>• Bei strategischen Planungen und bei Standortentscheiden von überkommunalen Einrichtungen/Nutzungen ist die regionale Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen.</li> </ul>

<b>Kosten</b>			
Gesamtkosten: keine direkten Kosten für Region und Gemeinden Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

<b>Grundlagendokumente</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kantonaler Richtplan, Massnahmenblätter C_01/C_02</li> <li>• Schwerpunktprogramm Region Burgdorf 2008, Massnahmenblatt Nr. 3</li> </ul>

<b>Stand der Koordination</b>
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

## O1 – Zusammenarbeit in der Agglomeration

### Zielsetzung

- Regionale Sichtweisen und Planungen haben unter anderem zum Ziel, dass nicht jede Gemeinde alles anbieten muss. Der wesentliche Vorteil einer überkommunalen Betrachtung liegt darin, dass sie den Anliegen der Raumplanung nach einer konzentrierten, nachhaltigen Entwicklung besser entspricht und zudem kostengünstiger ist. Ein solches Vorgehen verlangt jedoch nach einem Zusammenarbeitsmodell, welches unter anderem auch regionale Ausgleichssysteme beinhaltet. Die Massnahme O1 hat zum Ziel, die regionale Zusammenarbeit stetig zu optimieren.

### Massnahme

- Aufgrund aktueller Beispiele von überkommunalen Zusammenarbeits-Modellen (Agglomeration Biel) wird eine Arbeitsgruppe prüfen, ob und wie diese auf die Region Emmental übertragen werden können. Falls geeignet, werden regionale Anpassungen geprüft. In erster Linie sind Gemeinden rund um Burgdorf betroffen. In diesem Gebiet wird sich die regionale Entwicklung in Zukunft hauptsächlich abspielen, eine überkommunale Sichtweise ist daher dringend notwendig.
- Anderweitige Themen können aber auch die gesamte Region betreffen, zum Beispiel Massnahmen zur Harmonisierung der kommunalen Baureglemente.

### Federführung:

- Region Emmen-  
tal/Kommission Agglome-  
ration

### Weiter beteiligte Stellen

- Primär die Gemeinden Burg-  
dorf, Ersigen, Kirchberg,  
Lyssach, Oberburg, Rüdtligen-  
Alchenföh
- Vertreter AMP Burgdorf und  
weitere Partner nach Bedarf

### Beurteilung

Auswirkungen:

- Durch die Diskussion von möglichen Themen, welche sich für Zusammenarbeitsmodelle innerhalb der Agglomeration eignen, kann die Entwicklung der Agglomeration gefördert werden. Denkbar sind neben der Abstimmung der Schwerpunkte Arbeiten, Wohnen und Verkehr auch Themen im Bereich von Freizeit, Kultur, Ver- und Entsorgung (Infrastrukturvorhaben, aber auch Dienstleistungen). Die Mittel und Kräfte können gebündelt und optimal eingesetzt werden.

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:

- Koordination oder allenfalls Kombination mit der Massnahme Streusiedlung (Spurgruppe).

Bewertung:

niedrig      mittel      hoch      sehr hoch  
                 

Priorität:

gering      mittel      hoch  
           

### Vorgehen

- In der Agglomeration Burgdorf besteht schon seit 2008 eine regelmässige Zusammenarbeit in Form von vierteljährlichen Konferenzen unter den 12 Präsidien der Agglomerationsgemeinden. Das Gefäss gehört zur Organisation der Region Emmental, künftig wird die Zusammenarbeit in der Struktur der Regionalkonferenz noch verbindlicher. Mögliche Zusammenarbeitsmodelle aus anderen Regionen sollen in der Kommission Agglomeration geprüft werden und für die ausgewählten Themen Arbeitsgruppen aus den operativen Fachpersonen der betroffenen Gemeinden gebildet werden (mit fallweise externer Begleitung).
- Analyse bestehender Zusammenarbeitsmodelle (Agglomeration Biel, weitere)

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Möglichkeiten und Grenzen der Übertragbarkeit prüfen</li> <li>• Bei Bedarf konkrete Handlungsanweisungen entwerfen</li> <li>• Themen und Perimeter für weitere Zusammenarbeitsmodelle festlegen</li> <li>• Umsetzung geeigneter Verfahren und Modelle</li> </ul>
<p>Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Prüfung praxisnaher regionaler Zusammenarbeitsmodelle sowie der Themen ist bis Ende 2014 erfolgt.</li> </ul>

<b>Kosten</b>			
Gesamtkosten: Arbeitsgruppe mit externer Begleitung SFr. 40'000 Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton	50	20'000
	Anteil Region	50	20'000
	Anteil Gemeinde		
	Total		40'000

<b>Grundlagendokumente</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modelle Agglomeration Biel</li> <li>• Agglomerationsprogramm Burgdorf 2. Generation</li> <li>• aktuelle Ortsplanungen</li> <li>• ESP Planungen</li> <li>• weitere lokale Dokumente</li> </ul>

<b>Stand der Koordination</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja oder <input checked="" type="checkbox"/> Nein

## L1 – Regionaler Richtplan Landschaft

### Zielsetzung

- Der aktuelle Landschafts-Richtplan der Region Burgdorf stammt aus dem Jahre 1977, jener der Region Oberes Emmental von 1983. Die beiden Grundlagen genügen den aktuellen Anforderungen an eine zeitgemässe ökologisch-landschaftsästhetische Planung nicht mehr und sind zu überarbeiten.

### Massnahme

- Die beiden nach wie vor rechtskräftigen Landschaftsrichtplanungen sollen unter den Aspekten der nachhaltigen Entwicklung überarbeitet, angepasst und in einen zeitgemässen Richtplan Landschaft der Region Emmental überführt werden.

### Federführung:

- Region Emmental

### Weiter beteiligte Stellen

- AGR
- Weitere kantonale Fachstellen
- Gemeinden
- Auftragnehmer

### Beurteilung

Auswirkungen:

- Landschaftsplanungen haben zum Ziel, die Landschaft zu erhalten und aufzuwerten. Eine attraktive und intakte Landschaft ist von grosser Bedeutung für die Wohn- und Lebensqualität innerhalb einer Region. Zudem darf die Bedeutung für den Tourismus nicht unterschätzt werden. Landschaftliche Planungen wirken sich indirekt auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aus und sind mit diesen Themen mannigfaltig verknüpft. Ein direkter Zusammenhang besteht beispielsweise in der Schaffung von Schutzgebieten, in denen gewisse bauliche Entwicklungen ausgeschlossen oder eingeschränkt werden.

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:

- Direkte Verbindungen bestehen zum Massnahmenblatt Siedlungstrennbereiche (S1).
- Weitere Abhängigkeiten bestehen zur Massnahme Streusiedlung, zu den Arbeitsplätzen im ländlichen Raum sowie zu allfälligen überkommunalen Zusammenarbeitsmodellen.
- In Koordination mit dem zu erarbeitenden kantonalen Inventar der schützenswerten Landschaften gemäss kantonalem Richtplan, MB E\_08.

Bewertung:

niedrig     mittel     hoch     sehr hoch

Priorität:

gering     mittel     hoch

### Vorgehen

- Auftragsumschreibung
- Ausschreibung und Wahl eines Auftragnehmers (bis Ende 2013)
- Bilden einer Projektorganisation
- Vorgehen gemäss Arbeitsprogramm
- Vernehmlassung
- Beschlussverfahren

<b>Kosten</b>			
Gesamtkosten: SFr. 100'000 Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton	50	50'000
	Anteil Region	50	50'000
	Anteil Gemeinde		
	Total		100'000

<b>Grundlegendokumente</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landschafts-Richtpläne der Regionen Burgdorf und Oberes Emmental</li> <li>• Kantonaler Richtplan</li> <li>• Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept KLEK</li> <li>• Inventare von Bund, Kanton, Region (Beispiel Region OA), Gemeinden</li> <li>• Inventar schutzwürdiger Landschaften des Kantons Bern</li> <li>• Literatur und Arbeitshilfen zur Landschaftsplanung</li> <li>• Verschiedene teilregionale und kommunale Vernetzungsprojekte</li> </ul>

<b>Stand der Koordination</b>
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

## L2 – Bauen im ländlichen Raum

### Zielsetzung

- Kulturlandschaftlich sehr wertvoll und als Landschaft von hoher Qualität, erfordert die Erhaltung der Streusiedlung im Emmental einen hohen Mitteleinsatz. Die Erhaltung der Streusiedlung ist einerseits aus regionalwirtschaftlichen, ökologischen und touristischen Gründen erwünscht. Andererseits werden Unterhalt und Erneuerung von Erschliessungsanlagen die Ressourcen der Gemeinden mittelfristig überfordern.
- Aus einer im Vergleich zur Schweiz überdurchschnittlichen Betroffenheit heraus wird in der Region Emmental eine Arbeitsgruppe gegründet, welche sich den Möglichkeiten und Grenzen der Erhaltung der Streusiedlung im Emmental und davon abgeleitet allgemein dem Bauen im ländlichen Raum annimmt.

### Massnahme

- In einem ersten Schritt widmet sich die Gruppe konkret den Weilerzonen. Aufgrund einer regionalen Erhebung werden Gebiete und Kriterien für Weilerzonen dargestellt, die den Gemeinden als Grundlage für ihre Ortsplanungen zur Verfügung gestellt werden.
- Parallel dazu wird sich die Arbeitsgruppe weiteren innovativen Themen widmen: Problemanalyse zum Bauen im ländlichen Raum sowie Aufzeigen von Möglichkeiten und Grenzen, Nutzung bzw. Rückbau von Objekten im Streusiedlungsgebiet (Landwirtschaftszone), Möglichkeit und Eignung gewisser Gebiete für Wilderness-Angebote etc.
- In einem Folgeschritt: Gedanken zu einem regionalen Finanzaustauschsystem, welches einerseits die Erschliessung und den Unterhalt von Streusiedlungsstrukturen, andererseits den Rückbau einzelner, unerwünschter Störobjekte ermöglicht.

### Federführung:

- Region Emmental

### Weiter beteiligte Stellen

- Regionale Arbeitsgruppe
- Fachhochschule Burgdorf
- AGR, evtl. weitere Fachstellen
- Externe Fachperson

### Beurteilung

Auswirkungen:

- Da die Region Emmental über einen hohen Anteil an Streusiedlungsgebieten verfügt, werden sich die Erkenntnisse der Arbeitsgruppe auf die Gesamtregion auswirken. Da es jedoch primär um den Erhalt, die Umnutzung oder um den Rückbau bestehender Strukturen geht, sind keine grossen Einflüsse auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erwarten.

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:

- Regionaler Richtplan Landschaft (L1)
- O1 im Zusammenhang mit regionalen Abgeltungsmodellen

Bewertung:

niedrig       mittel       hoch       sehr hoch

Priorität:

gering       mittel       hoch

### Vorgehen

- Einsetzen einer regionalen Arbeitsgruppe mit externer fachlicher Begleitung (im Jahre 2011 erfolgt)
- Pflichtenheft und Arbeitsprogramm erstellen (2011 erfolgt)
- Auftrag an externen Bearbeiter erteilen (im Jahre 2011 an atelier georegio, Burgdorf)
- Vorgehen gemäss Arbeitsprogramm

- Kurzbericht zu Weilerzonen und Problemanalyse bis Frühling 2012

**Meilensteine:**

- Bis Anfang 2012 sollen die Grundlagen zu den regionalen Weilerzonen vorliegen.
- An einer Sitzung der regionalen Planungskommission (14.3.2012) wird entschieden, ob der Entwurf aufbereitet und den Gemeinden (sowie der Region) als Grundlage für kommunale planerische Aktivitäten und Arbeiten zur Verfügung gestellt werden soll.
- Aufgrund einer Umfrage bei Gemeinden und Kanton wird eine Problemanalyse zum Bauen im ländlichen Raum (speziell im Streusiedlungsgebiet) erstellt.
- Entscheid über weitere Aufgaben und Aktivitäten der regionalen Arbeitsgruppe und zu externen Aufträgen bis Mitte 2012.

**Kosten**

	Kostenteiler:	in %	in SFr.
Gesamtkosten: Begleitung pro Jahr: SFr. 15'000 Finanzierung:	Anteil Bund		
	Anteil Kanton	50	7'500
	Anteil Region	50	7'500
	Anteil Gemeinde		
	Total		15'000

**Grundlagendokumente**

- RPG
- Literatur zum Bauen ausserhalb der Bauzone
- Arbeitsunterlagen AGR

**Stand der Koordination**

Vororientierung       Zwischenergebnis       Festsetzung

Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen:  Ja       Nein



## SV01 – Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf

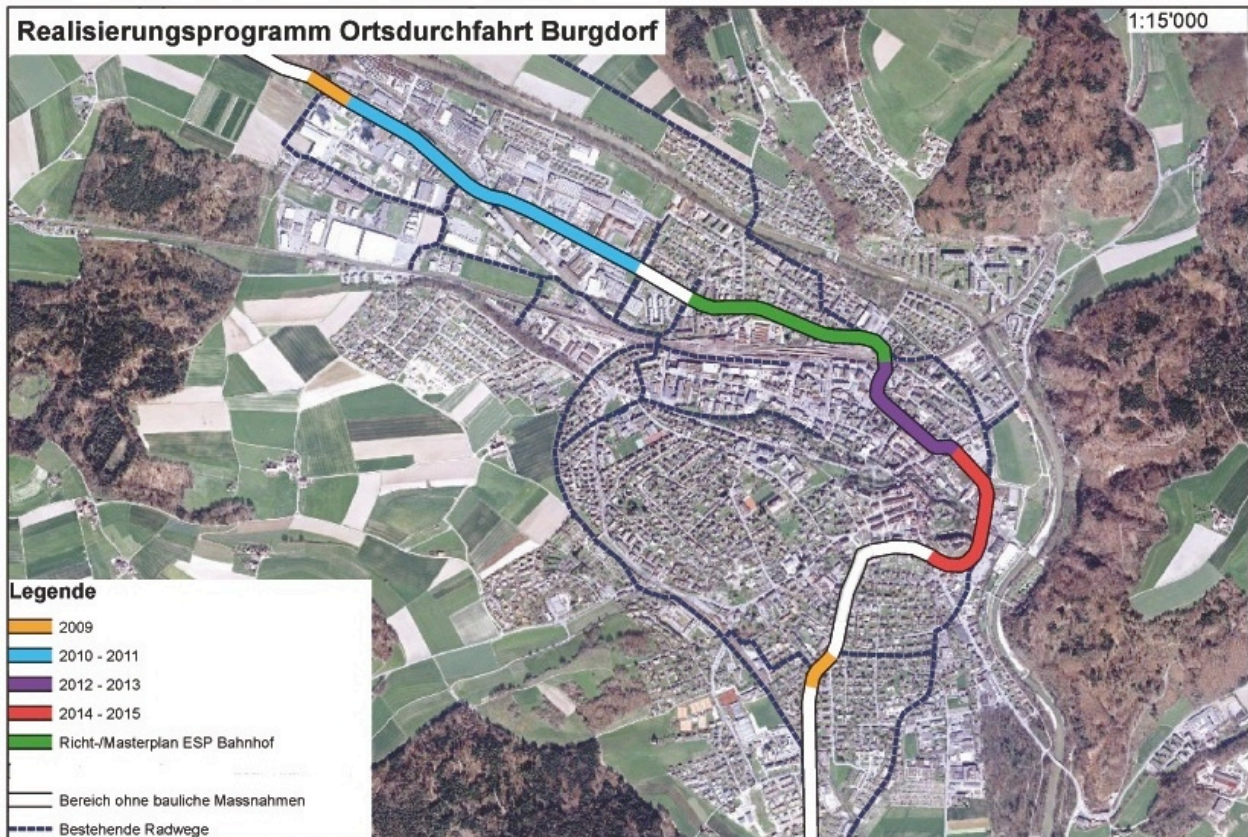
- A1-Massnahme 2011 – 2014
- A-Massnahme 2015 – 2018
- B-Massnahme 2019 – 2022
- C-Massnahme ab 2022

### Zielsetzung

- Verkehrsfluss des MIV verstetigen und verlangsamen
- Lärm- und Luftbelastung senken
- Trennwirkung der Strasse innerhalb der Ortschaft reduzieren
- Verkehrssicherheit verbessern
- Buspriorisierung ermöglichen

### Massnahme

- Aus- bzw. Neubau von Kreiseln
- Ausbau bestehender Querungen mit Mittelinseln
- Beidseitige Velostreifen auf Teilstrecken
- Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte auf Teilstrecken
- Rückbau oder Anpassungen von 26 Einmündungen
- Trottoirergänzungen
- Lärmschutzmassnahmen (Schutzwände, Lärmschutzfenster und Belagssanierung)
- Optimierung Bushaltestellen



<b>Federführung:</b>	<b>Weiter beteiligte Stellen</b>
• TBA, Oberingenieurkreis IV	• Gemeinden der Agglomeration • BLS AG/Busland AG • Region Emmental

<b>Beurteilung</b>	
Auswirkungen: Die Qualität des Verkehrssystems wird spürbar verbessert:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit allgemein (insbesondere für den Langsamverkehr durch Querungshilfen)</li> <li>• Senkung der Fahrgeschwindigkeit in Burgdorf</li> <li>• Potential für öV durch Buspriorisierung spürbar verbessert</li> </ul>	
Die Ziele der Siedlungsentwicklung nach Innen werden unterstützt, indem die Siedlungsverträglichkeit längs der Hauptachse erhöht wird.	
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:	
• Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne	
Bewertung:	Priorität:
niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/>

<b>Vorgehen</b>
• Diese Massnahme wird unter Einbezug der Ergebnisse der ZMB Verkehrserschliessung Emmental schrittweise umgesetzt, ohne ein Präjudiz für die Umsetzung der Bestvariante zu schaffen.

<b>Kosten</b>			
Gesamtkosten: ca. 11.7 Mio., Finanzierung: Kostenanteil Kanton Bern als Teil der Investitionsrechnung. Im Finanzplan 2007 bis 2010 enthalten (Strassenbauprogramm 2007 – 2010) Anteil Bund gemäss Leistungsvereinbarung	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		1.5 Mio.
	Anteil Kanton		6.0 Mio.
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		4.2 Mio.
	Total		11.7 Mio.

<b>Grundlagendokumente</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsrichtplan Burgdorf (Entwurf)</li> <li>• Genehmigter Strassenplan vom 08. Juli 2004</li> <li>• Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007</li> </ul>

<b>Stand der Koordination</b>
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

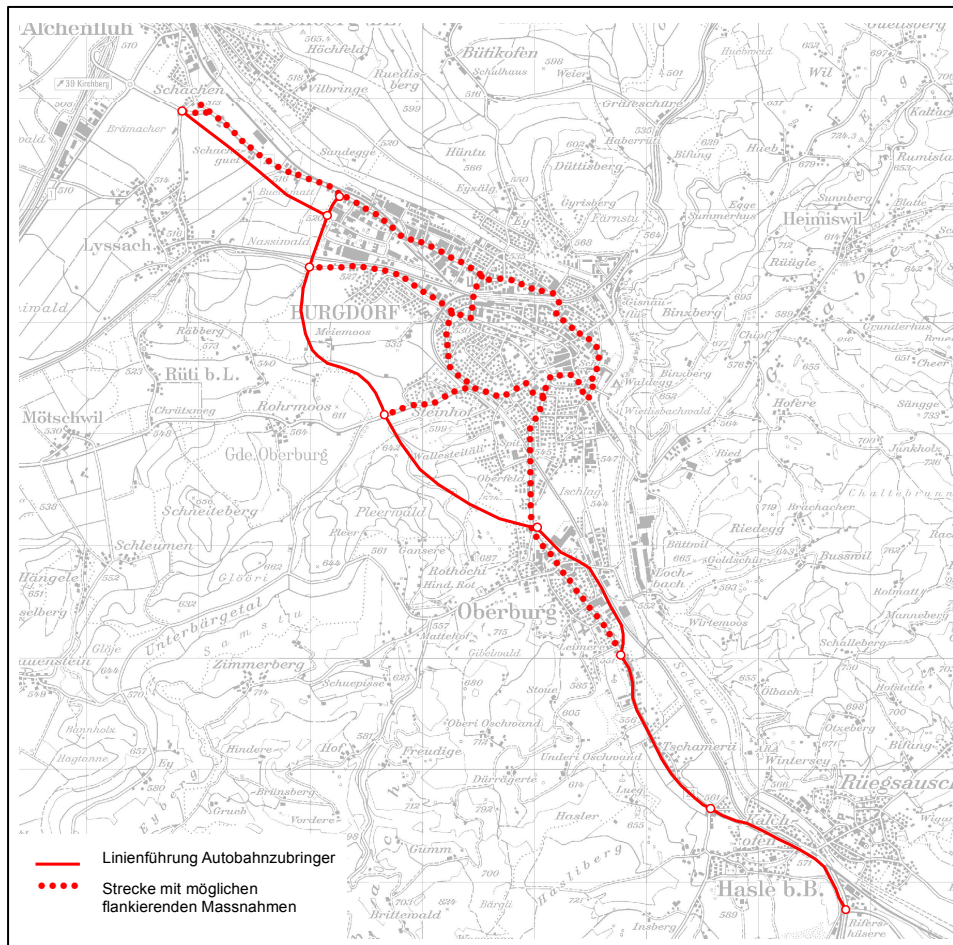
## SV02 – Autobahzubringer Emmental (Umfahrung Burgdorf – Oberburg – Hasle b.B.)

### Zielsetzung

- Bestehende Ortsdurchfahrten entlasten und Raum für Massnahmen zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs LV schaffen.
- Siedlungsgebiet vom motorisierten Individualverkehr entlasten.
- Verkehrserschliessung MIV oberes Emmental - Autobahnanschluss Kirchberg-Alchenflüh verbessern.
- Verkehrserschliessung ESP Lyssach-Schachen-Buechmatt, in unmittelbarer Nähe des Autobahnanschlusses Kirchberg-Alchenflüh, sicherstellen bzw. ESP ermöglichen.
- Verbesserung der Entwicklungsmöglichkeiten im Agglomerationskern und auf der Hauptentwicklungssachse Kirchberg/Rüdtligen Alchenflüh – Burgdorf – Oberburg – Hasle-Rüegsau
- Unterstützung und Verstärkung der angestrebten Entlastungswirkung und Verbesserung der Verkehrsqualität mit Hilfe von verkehrlichen flankierenden Massnahmen.
- Umwelt- und landschaftsverträgliche Gestaltung.
- Etappenweise Realisierung und Finanzierung ermöglichen.

### Massnahme

- Umfahrung Burgdorf - Oberburg - Hasle b.B. (Bereich Knoten Lyssachsachen bis Knoten Riffershüseren). Aktueller Massnahmenbeschrieb der Neubauelemente:
  - Zweistreifige Strasse für den motorisierten Verkehr, Ausbaugeschwindigkeit 80 km/h
  - Fahrstreifenbreite 3.75 m
  - Streckenlänge 7'760 m, davon 4'600 m freie Strecke und 3'160 m Tunnelstrecke
  - Acht Anschlussknoten
- Verkehrlich flankierende Massnahmen (vFM), noch nicht im Detail definiert, auf entlasteten Ortsdurchfahrten:
  - Umgestaltung von bestehenden Strassen: Einpassung der Strassenanlage in die bestehende Raumstruktur, Siedlungsstruktur.
  - Verkehrlenkende Massnahmen für den MIV: Erhöhung des Netzwerstandes für den Durchgangsverkehr, Fahrstrompriorisierung/lenkung an den Anschlussknoten der neuen Umfahungsstrasse.
  - Radverkehrsmassnahmen: Radstreifen, Radweg, Kernfahrbahn, asymmetrische Fahrbahn, Anpassung von Fahrbahnbreiten, Geschwindigkeitsangleichung, Schutzinsel (Querungshilfen, Abbiegehilfen), Mehrzweckstreifen, Lichtsignalanlagen mit Radfahrerpriorisierung, Velosack und vorgezogene Haltebalken.
  - Fussverkehrsmassnahmen: Schutzinsel (Querungshilfen), Anpassung von Gehwegbreiten, Lichtsignalanlagen mit Fussgängerpriorisierung.
  - Busbevorzugungsmassnahmen: Lichtsignalanlagen mit Buspriorisierung, Busspuren, Fahrbahnhaltestellen, Fahrdynamische Anpassung von Bushaltestellen.
- Der Kanton Bern hat beim Bund die Aufnahme der Strecke A1-Anschluss Kirchberg bis Riffershüseren in Hasle b.B. in das Nationalstrassennetz beantragt.



Federführung:	Weiter beteiligte Stellen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• TBA, Oberingenieurkreis IV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinden der Agglomeration</li> <li>• Region Emmental</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BLS AG/Busland AG</li> <li>• Bund (ASTRA, ARE)</li> </ul>

Beurteilung
<p>Auswirkungen (Zahlen noch ohne flankierende Massnahmen; diese sollen die Entlastungswirkung verstärken):</p> <p>Die Verkehrsbelastungen auf dem am stärksten belasteten Abschnitt (Emmentalstrasse) wird von rund 20'000 Mfz/Tag (Referenzzustand, DTV) auf ca. 15'000 Mfz/Tag reduziert. Die Belastung des Autobahnzubringers liegt je nach Abschnitt zwischen 10'000 und 15'000 Mfz/Tag.</p> <p><u>Qualität und Sicherheit des Verkehrssystems/Unterstützung der Strategie Verkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion der Behinderungen (Staus) für den Busverkehr in Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. sowie Gewährleistung der Fahrplansicherheit auch in den Hauptverkehrszeiten.</li> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den heute stark belasteten Ortsdurchfahrten, insbesondere für den Langsamverkehr.</li> <li>• Fahrzeuge auf Nebenachsen im Stadtzentrum können ohne längere Wartezeiten in den Hauptstrom einbiegen.</li> <li>• Bessere und sichere Querungsmöglichkeiten für Fussgänger auf den Ortsdurchfahrten in Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B.</li> </ul>

<b>Beurteilung</b>															
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstetigung des Verkehrs auf den Ortsdurchfahrten in Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B.</li> <li>• Kürzere Reisezeiten zwischen Autobahnanschluss Kirchberg-Alchenflüh und dem oberen Emmental</li> </ul> <p><u>Siedlungsentwicklung/Unterstützung der Strategie Siedlung/Umwelt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stark belastetes Siedlungsgebiet wird vom motorisierten Individualverkehr entlastet und wird attraktiver (Entwicklung nach innen).</li> <li>• Verbesserte Verkehrserschliessung für die Umstrukturierungsgebiete und Gewerbestandorte südlich von Burgdorf.</li> <li>• ESP Lyssach-Schachen-Buechmatt, in unmittelbarer Nähe zum Autobahnanschluss Kirchberg-Alchenflüh, wird realisierbar.</li> <li>• Die Lärm- und Luftbelastung im Siedlungsgebiet wird reduziert.</li> </ul>															
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach der Realisierung des Umbaus der Ortsdurchfahrt Burgdorf (SV01) sind deren Auswirkungen zu überprüfen und abzuklären, ob sich die Problemlage wesentlich verändert hat. Es ist nicht davon auszugehen.</li> <li>• Nach der Erarbeitung des Vorprojektes für den Autobahnzubringer (vFM + Umfahrung) wird der Regierungsrat in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten entscheiden, ob dem Grossen Rat die Realisierung beantragt wird.</li> </ul>															
<p>Bewertung:</p> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Priorität:</p> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>													
<b>Vorgehen</b>															
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrskonzept konkretisieren und die verkehrlich flankierenden Massnahmen festlegen</li> <li>• Netzbeschluss Nationalstrasse</li> <li>• Vorprojekt mit Kostenschätzung erarbeiten (Umfahrung und verkehrlich flankierende Massnahmen)</li> <li>• Technische und finanzielle Etappierungsmöglichkeiten aufzeigen</li> <li>• Vorgehensentscheid und Start Bauprojekt</li> <li>• Zeithorizont: Abschluss Vorprojekt und Start Bauprojekt im 2014, Realisierung ab 2019</li> </ul>															
<p>Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Netzbeschluss Nationalstrasse</li> <li>• Abschluss Vorprojekt und Start Bauprojekt</li> </ul>															

<b>Kosten</b>			
Grobe Kostenschätzung gemäss ZMB Finanzierung soll über Aufnahme ins Netz der Nationalstrassen erfolgen. Falls dies nicht möglich ist, wird eine Finanzierung über das Agglomerationsprogramm angestrebt (AP 3. Generation).	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		370 Mio.
<b>Grundlagendokumente</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Machbarkeitsstudie Zufahrt Emmental (2001)</li> <li>• Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental (2004)</li> <li>• Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007</li> </ul>			
<b>Stand der Koordination</b>			
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein			
<b>Zusätzliche Bemerkungen</b>			
Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und regionalen Richtplan; Sofern der Autobahnzubringer nicht Bestandteil des Nationalstrassennetzes wird (Netzbeschluss Nationalstrassen), wird die Finanzierung über das Agglomerationsprogramm 3. Generation beantragt.			



## SV03 – Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone Lyssach

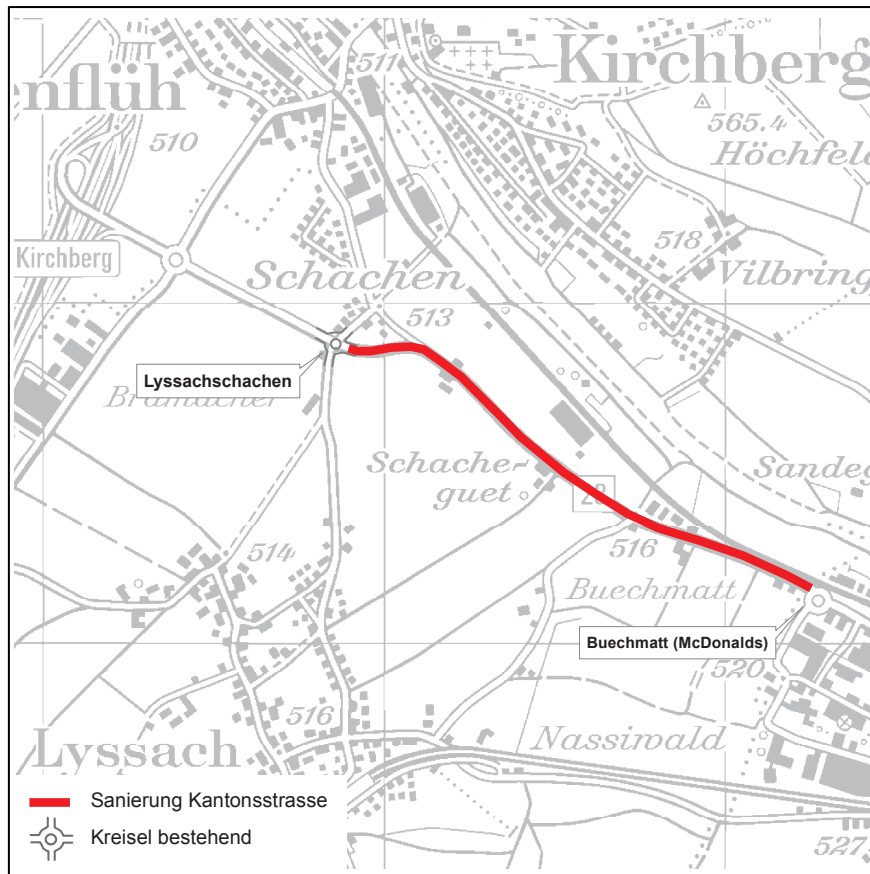
- A1-Massnahme 2011 – 2014
- A-Massnahme 2015 – 2018
- B- Massnahme 2019 – 2022
- C-Massnahme ab 2022

### Zielsetzung

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr, im Siedlungsteil auch für den Fussverkehr
- Verbesserung des Verkehrsflusses für den ÖV in den Spitzenzeiten.
- Anschlussqualität der verschiedenen Betriebe sicherstellen resp. ermöglichen durch Bündelung der Anschlüsse.

### Massnahme

- Ausbau der Kantonsstrasse Nr. 23 zwischen den Kreisverkehrsplätzen Buechmatt (McDonalds) und Lyssachsachen (Verkehrsbelastung ca. 16'000 Mfz/ Tag/DWV) durch
  - Verbreiterung der Strasse damit durchgehende beidseitige Radstreifen entlang der Strasse eingerichtet werden können (Umsetzung der Massnahme Rual 3 des Teilrichtplans Veloverkehr Emmental);
  - zusätzlich Prüfen eines kombinierten Fuss-/Veloweges vor den Liegenschaften im Schachen;
  - Gebündelte Anschlüsse für zukünftiges ESP-Areal schaffen (prüfen von Kreisellösungen);
  - Prüfen einer Buspriorisierung durch Bereitstellen entsprechender Flächen oder Pfortner.



Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• TBA, Oberingenieurkreis IV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinden der Agglomeration</li> <li>• BLS AG/Busland AG</li> <li>• Region Emmental</li> </ul>

Beurteilung	
<p>Auswirkungen:</p> <p>Die <u>Qualität des Verkehrssystems</u> wird verbessert durch Behebung von zwei Schwachstellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr</li> <li>• Gewährleistung der Fahrplansicherheit für den ÖV (Bus)</li> </ul> <p>Zudem wird die <u>Siedlungsstrategie</u> unterstützt durch</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bessere Anschlussqualität der Betriebe entlang der Kantonsstrasse;</li> <li>• Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit für die bestehenden Liegenschaften resp. deren Bewohner.</li> </ul>	
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobahnzubringer Emmental (SV02): Starke Entlastung der Strasse; mögliche verkehrliche flankierende Massnahmen (Kompatibilität sicherstellen)</li> <li>• Massnahmenpflicht gemäss Kantonalem Richtplan Veloverkehr (KRP)</li> <li>• Massnahmenpflicht Lärmsanierung für die bestehenden Liegenschaften entlang der KS23</li> <li>• Abstimmen der Velomassnahmen auf den Regionalen Teilrichtplan Veloverkehr (Rual 3)</li> </ul>	
<p>Bewertung:</p> <p>niedrig <input type="checkbox"/>    mittel <input type="checkbox"/>    hoch <input checked="" type="checkbox"/>    sehr hoch <input type="checkbox"/></p>	<p>Priorität:</p> <p>gering <input type="checkbox"/>    mittel <input type="checkbox"/>    hoch <input checked="" type="checkbox"/></p>

Vorgehen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehende Vorstudie überarbeiten</li> <li>• Festlegen, welche Elemente sowohl mit wie ohne Realisierung des Autobahnzubringers Emmental sinnvoll sind</li> <li>• Elemente, die nur mit dem Autobahnzubringer Emmental sinnvoll sind, als Optionen behandeln</li> <li>• Zeithorizont Realisierungsbeginn: 2017/2018</li> </ul>

Kosten			
<p>Gesamtkosten: CHF 2.5 Mio.</p> <p>Finanzierung: Kostenteil Kanton Bern als Teil der Investitionsrechnung</p> <p>* Annahme Bundesanteil</p>	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund	40*	1 Mio.
	Anteil Kanton	60	1.5 Mio.
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		2.5 Mio.



<b>Grundlegendokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Machbarkeitsstudie Zufahrt Emmental (2001)</li> <li>• Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental (2004)</li> <li>• Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007</li> <li>• Kantonaler Richtplan Veloverkehr KRP vom Dez. 2004</li> <li>• Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr, in Genehmigungsphase</li> <li>• Variantenstudien Verbesserungsmassnahmen Langsamverkehr, Juli 2000</li> <li>• Sanierungsprojekt Strassenlärm, Entwurf vom Sept. 2001</li> </ul>		
<b>Stand der Koordination</b>		
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein		
<b>Zusätzliche Bemerkungen</b>		
Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und Vorgabe für regionalen Richtplan. Die Massnahme ist bereits im Entwurf des kantonalen Strassennetzplan SNP vermerkt.		



## SV04 – Umgestaltung des Löwenknotens in Oberburg

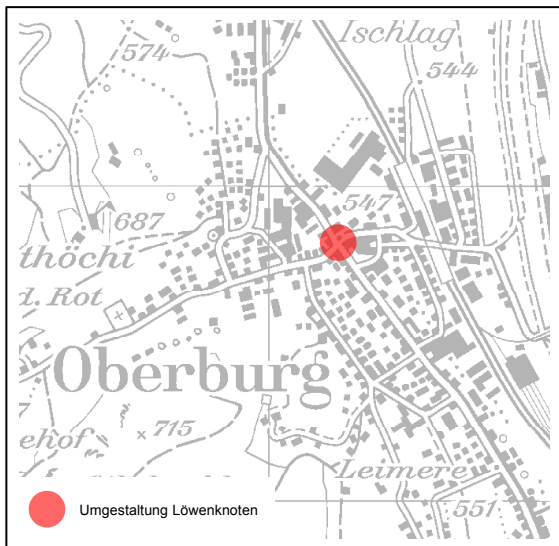
- A1-Massnahme 2011 – 2014
- A-Massnahme 2015 – 2018
- B-Massnahme 2019 – 2022
- C-Massnahme ab 2022

### Zielsetzung

- Reduktion der Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verkehrsberuhigung, Verstetigung und Verflüssigung des Verkehrs
- Aufwertung des Strassenraumes

### Massnahme

- Umbau des Löwenknotens (H23/Krauchtalstrasse). Die Massnahme ist noch nicht im Detail bekannt und muss evaluiert werden. Der im Vordergrund stehende Kreislauf ist nur mit Schwierigkeiten realisierbar. (ARE-Code 404.004).



Verkehrsbelastung auf der Hauptstrasse: 14'000 Mfz/Tag (DWV)

### Federführung:

- TBA, Obergerienkreis IV

### Weiter beteiligte Stellen

- Gemeinden der Agglomeration
- Region Emmental
- Werkleitungseigentümer

<b>Beurteilung</b>			
Auswirkungen:			
Qualität des Verkehrssystems:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behebung einer Schwachstelle</li> <li>• Bessere Berücksichtigung der Verkehrsströme und Verflüssigung des Verkehrs</li> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Langsamverkehr</li> <li>• Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Knotenbereich</li> </ul>			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobahnzubringer Emmental (SV02)</li> </ul>			
Bewertung:		Priorität:	
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		gering	mittel
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		hoch	
		<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Vorgehen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorprojekt</li> <li>• Mitwirkung</li> <li>• Strassenplan</li> </ul>			
Meilensteine:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Genehmigung Strassenplan</li> </ul>			
<b>Kosten</b>			
Gesamtkosten: Finanzierung: Kostenteil Kanton Bern als Teil der Investitionsrechnung  *Annahme Bundesanteil	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund	40*	0.64 Mio.
	Anteil Kanton	60	0.96 Mio.
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		1.60 Mio.
<b>Grundlagendokumente</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Situationsskizzen 1:500 von der Mitwirkung Mai 1997</li> <li>• ZMB Verkehrserschliessung Emmental vom Juni 2007</li> </ul>			
<b>Stand der Koordination</b>			
<input type="checkbox"/>	Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/>	Zwischenergebnis
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein			
<b>Zusätzliche Bemerkungen</b>			
Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und Vorgabe für regionalen Richtplan sowie Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm			

<b>SV05 – Knotensanierung Lützelflüh - Goldbach</b>			
<b>Zielsetzung</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserungen im Verkehrsfluss</li> <li>• Reduktion der Konflikte resp. Unfälle</li> </ul>			
<b>Massnahme</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgestaltung der Kreuzung Lützelflüh-Goldbach</li> </ul>			
<b>Federführung:</b>		<b>Weiter beteiligte Stellen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• TBA, Oberingenieurkreis IV</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde Lützelflüh</li> <li>• Region Emmental</li> </ul>	
<b>Beurteilung</b>			
Auswirkungen:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserungen im Verkehrsablauf für den MIV und ÖV</li> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Abhängigkeiten</li> </ul>			
Bewertung:		Priorität:	
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		gering	mittel
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
			hoch
			<input type="checkbox"/>
<b>Vorgehen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedürfnisanalyse</li> <li>• Vorprojekt und Mitwirkung</li> <li>• Strassenplan</li> <li>• Zeithorizont Realisierungsbeginn: ab 2017</li> </ul>			
Meilensteine:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine</li> </ul>			
<b>Kosten</b>			
Gesamtkosten: Finanzierung: Kostenteil Kanton Bern als Teil der Investitionsrechnung	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		0.7 Mio.
<b>Grundlegendokumente</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unfallstatistik, Verkehrszählungen, Bedürfnisnachweis</li> <li>• Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007</li> </ul>			

<b>Stand der Koordination</b>		
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein		
<b>Zusätzliche Bemerkungen</b>		
Bedeutung: Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm		

<b>ÖV01 – Bahnverkehr mittel-/langfristig (Betrieb)</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung des Bahnverkehrs mittel-/langfristig</li> </ul>	
<b>Massnahme</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzliche stündliche S-Bahn Hasle-Rüegsau – Burgdorf (ergibt auf dem Abschnitt Burgdorf – Hasle-Rüegsau vier Fahrgelegenheiten pro Stunde)</li> <li>• S-Bahn Hasle-Rüegsau – Burgdorf bis Bern verlängern (5. Fahrgelegenheit pro Stunde nach Bern ergibt v.a. Attraktivitätssteigerung für Pendlerverkehr)</li> <li>• fehlende Kurspaare zwischen Bern und Burgdorf, ab 21 Uhr, wieder einführen</li> <li>• mittelfristig den IR Bern - Olten - Zürich auch in Wynigen halten lassen</li> <li>• Richtung Solothurn halbstündige Bahnverbindungen über den ganzen Tag</li> <li>• Taktlücken auf der Strecke Bern - Burgdorf - Langnau schliessen</li> </ul>	
<b>Federführung:</b>	<b>Weiter beteiligte Stellen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Emmental (Kommission ÖV)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinden der Agglomeration</li> <li>• AöV</li> <li>• BLS AG</li> <li>• SBB AG</li> </ul>
<b>Beurteilung</b>	
<p>Auswirkungen auf die <u>Qualität des Verkehrssystems</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterstützung der Verkehrsstrategie (Förderung des öV)</li> <li>• Wesentliche Steigerung des Angebots im Agglomerationsperimeter und Richtung Bern</li> <li>• Eventuell längere Wartezeiten für MIV aufgrund zusätzlicher öV-Fahrten (Bahnübergänge)</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die <u>Siedlungsentwicklung</u>: Unterstützung der Siedlungsstrategie mit Verdichtung nach innen.</p>	
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abhängigkeit zu Massnahme ÖV06 (Ausbau Bhf. Kirchberg-Alchenflüh mit Doppelspurabschnitt Richtung Burgdorf)</li> </ul>	
<p>Bewertung:</p> <p>niedrig      mittel      hoch      sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/>      <input checked="" type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/></p>	<p>Priorität:</p> <p>gering      mittel      hoch</p> <p><input type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/>      <input checked="" type="checkbox"/></p>
<b>Vorgehen</b>	
<p>Einbringen in die Angebotskonzepte durch die Kommission öV der Region Emmental</p> <p>Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum:</p> <p>A1 (2011-2014)      A (2015-2018)      B (2019-2022)      C (später)</p> <p><input type="checkbox"/>      <input checked="" type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/></p>	
<p>Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine</li> </ul>	

<b>Kosten</b>			
Kostenteiler für Betriebskosten gemäss ÖVG: Kanton 2/3 und Gemeinden 1/3	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton	67	
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde	33	
	Total		

<b>Grundlagendokumente</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental</li> <li>• Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007</li> <li>• 2. Teilergänzung S-Bahn Bern</li> </ul>

<b>Stand der Koordination</b>
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein



<b>ÖV02 – Busverkehr mittel-/langfristig</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung des Busverkehrs mittel-/langfristig</li> </ul>	
<b>Massnahme</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdichtung der regionalen Buslinien 465 (Fraubrunnen/Lyssach – Alchenflüh – Burgdorf – Hasle-Rüegsau) und 466/467 (Wynigen – Ersigen – Kirchberg – Burgdorf bzw. Kirchberg Neuhof – Burgdorf) auf einen integralen 15'-Takt</li> <li>• Verdichtung der städtischen Buslinie 463 (Gyrischachen - Meiefeld) auf einen integralen 15'-Takt.</li> <li>• Buslinie 467 (Burgdorf Bahnhof - Kirchberg - Neuhof) verlängern bis Aefligen</li> <li>• Versuchsbetrieb der Buslinie 462 gegebenenfalls in das Grundangebot überführen</li> </ul>	
<b>Federführung:</b>	<b>Weiter beteiligte Stellen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Emmental (Kommission öV)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinden der Agglomeration</li> <li>• AöV</li> <li>• BLS AG/Busland AG</li> </ul>
<b>Beurteilung</b>	
<p>Auswirkungen:</p> <p>Auswirkungen auf die <u>Qualität des Verkehrssystems</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterstützung der Verkehrsstrategie (Förderung des öV)</li> <li>• Wesentliche Steigerung des Angebots im regionalen und lokalen öV, insb. im Agglomerationsperimeter</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die <u>Siedlungsentwicklung</u>: Unterstützung der Siedlungsstrategie mit Verdichtung nach innen.</p>	
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Busbevorzugungsmassnahmen im Rahmen des Umbaus Ortsdurchfahrt Burgdorf (SV 01) und des Autobahnzubringers Emmental (SV 02)</li> </ul>	
<p>Bewertung:</p> <p>niedrig      mittel      hoch      sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/>      <input checked="" type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/></p>	<p>Priorität:</p> <p>gering      mittel      hoch</p> <p><input type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/>      <input checked="" type="checkbox"/></p>
<b>Vorgehen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbringen in die Angebotskonzepte durch die Kommission öV der Regionalkonferenz Emmental</li> </ul> <p>Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum:</p> <p>A1 (2011-2014)      A (2015-2018)      B (2019-2022)      C (später)</p> <p><input type="checkbox"/>      <input checked="" type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/></p>	
<p>Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine</li> </ul>	

<b>Kosten</b>			
Kostenteiler für Betriebskosten gemäss ÖVG: Kanton 2/3 und Gemeinden 1/3	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton	67	
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde	33	
	Total		

<b>Grundlagendokumente</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental</li> <li>• Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007</li> <li>• 2. Teilergänzung S-Bahn Bern</li> <li>• Weiterentwicklung Busangebot BLS Emmental, Buslinien Raum Burgdorf/Langnau/Huttwil (Entwurf)</li> </ul>

<b>Stand der Koordination</b>
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

<b>ÖV03 – Förderung von Buslinien als Bahnzubringer</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimale öV-Erschliessung als Zubringer zu den Bahnstationen gewährleisten</li> </ul>	
<b>Massnahme</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung eines Konzeptes zur Förderung von Buslinien als Bahnzubringer, sowohl auf neuen Verbindungen ohne heutige Buserschliessung als auch mit dem Erhalt eines minimalen Busangebotes, insbesondere Linien zu touristischen Zielen (Freizeit/Erholungsschwerpunkte).</li> <li>• Im Zusammenhang mit der Erhöhung der P+R-Plätze oder auch alternativ dazu sind die Möglichkeiten von Busverbindungen zu nahe gelegenen Bahnanschlüssen zu prüfen</li> </ul>	
<b>Federführung:</b>	<b>Weiter beteiligte Stellen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Emmental (Kommission öV)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beteiligte Gemeinden</li> <li>• AöV</li> </ul>
<b>Beurteilung</b>	
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimalangebot der öV-Erschliessung wird sichergestellt</li> <li>• Stärkung des öffentlichen Verkehrs u.a. auch im touristischen Verkehr</li> <li>• Steigerung der Auslastung der Bahnlinien</li> <li>• Entlastung der Strassen im motorisierten Individualverkehr</li> </ul>	
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung des Konzeptes in Abstimmung mit Realisierung beitragsberechtigter P+R-Plätze (RV01) an Bahnhaltstellen.</li> <li>• Eine Abhängigkeit besteht auch zur Massnahme: Prüfung alternativer Erschliessungsformen (ÖV04), beide müssen zusammen betrachtet werden.</li> </ul>	
<p>Bewertung:</p> <p>niedrig      mittel      hoch      sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/>      <input checked="" type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/></p>	<p>Priorität:</p> <p>gering      mittel      hoch</p> <p><input type="checkbox"/>      <input checked="" type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/></p>
<b>Vorgehen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung eines Konzeptes zur Förderung von Buslinien als Bahnzubringer</li> </ul>	
<p>Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine</li> </ul>	

<b>Kosten</b>			
Gesamtkosten: grobe Kostenschätzung für die Erstellung des Konzeptes 40'000 SFr. Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

<b>Grundlagendokumente</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bericht „Ermittlung der Zahl der beitragsberechtigten P+R-Plätze“, beitragsberechtigte P+R-Plätze der ÖV Stränge</li> <li>• Kombinierte Mobilität, TBA des Kantons Bern, Tabellen mit Informationen zur Förderung von P+R-Plätzen und B+R Anlagen</li> <li>• Erschliessungsnetz (Angebot) öffentlicher Verkehr</li> </ul>

<b>Stand der Koordination</b>
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

<b>ÖV04 – Prüfung alternativer Erschliessungsformen</b>	
<b>Zielsetzung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Möglichkeiten abzuklären, nicht erschlossene Räume im öffentlichen Verkehr alternativ zu erschliessen.</li> <li>• Die Möglichkeiten abzuklären, ein Mitnahmesystem für den motorisierten Individualverkehr zu realisieren, bzw. die Nachfrage danach ermitteln.</li> </ul>	
<b>Massnahme</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der nicht/sehr schlecht erschlossenen Räume auf deren Potenzial für alternative Mitnahmesysteme.</li> <li>• Ermittlung der Nachfrage nach Abstellplätzen für die Bildung von Fahrgemeinschaften über die Autobahn zu Grosszentren. Prüfung geeigneter Standorte in möglichst direkter Nähe zum Autobahnanschluss.</li> </ul>	
<b>Federführung:</b>	<b>Weiter beteiligte Stellen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Emmental (Kommission öV)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emmental bewegt</li> <li>• Beteiligte Gemeinden</li> </ul>
<b>Beurteilung</b>	
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimales Mobilitätsangebot für nichtmotorisierte Personen der Region Emmental, in nicht/sehr schlecht erschlossenen Räumen.</li> <li>• Förderung von Fahrgemeinschaften auf der Autobahn und (geringe) Reduktion der Verkehrsbelastung</li> </ul>	
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Massnahme „Prüfung der nicht/sehr schlecht erschlossenen Räume auf deren Potenzial für alternative Mitnahmesysteme“ ist gemeinsam mit Massnahme: Förderung der Buszubringer (ÖV03) zu betrachten.</li> <li>• Für die Massnahme „Mitnahmesystem für Automobilisten“ bestehen keine Abhängigkeiten.</li> </ul>	
<p>Bewertung:</p> <p>niedrig      mittel      hoch      sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/>      <input checked="" type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/></p>	<p>Priorität:</p> <p>gering      mittel      hoch</p> <p><input type="checkbox"/>      <input checked="" type="checkbox"/>      <input type="checkbox"/></p>
<b>Vorgehen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung des Potenzials alternativer Erschliessungsformen</li> <li>• Ermittlung der Nachfrage nach der Mitnahme anderer Automobilisten</li> <li>• Prüfung geeigneter Parkplätze in direkter Nähe des Autobahnanschlusses für die Mitnahme anderer Automobilisten.</li> </ul>	
<p>Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine</li> </ul>	

<b>Kosten</b>			
Gesamtkosten: grobe Kostenschätzung für externe Studie 20'000 SFr. Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

<b>Grundlagendokumente</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erschliessungsnetz (Angebot) öffentlicher Verkehr</li> <li>• Angebot kombinierter Verkehr (P+R-Plätze)</li> </ul>

<b>Stand der Koordination</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

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

### Zielsetzung

- Weiterentwicklung S-Bahnangebot
- Umsetzung Behindertengesetz (BehiG)

### Massnahme

- Ausbau Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh
- Doppelspurabschnitt Kirchberg-Alchenflüh in Richtung Burgdorf
- Koordination mit Ausbauvorhaben Station Burgdorf-Buchmatt (Weiterentwicklung des ESP)

### Federführung:

- AöV

### Weiter beteiligte Stellen

- BLS AG
- BAV

### Beurteilung

Auswirkungen:

- Betriebsstabilität des Bahnverkehrs wird verbessert
- Leistungsfähigkeit und Sicherheit wird gesteigert
- Betriebsablauf wird gesichert

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:

- Ausbauvorhaben Haltestelle Burgdorf-Buchmatt (inkl. Zugänge zum ESP)
- Koordination mit ESP Lyssach-Schachen-Buechmatt nötig

Bewertung:

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

Priorität:

gering  mittel  hoch

### Vorgehen

Ziel Inbetriebnahme 2020

Meilensteine:

- keine

### Kosten

Gesamtkosten: 31 Mio. CHF (+/- 50%)

Finanzierung: über Art. 56 EBG

Kostenteiler:	in %	in SFr.
Anteil Bund		
Anteil Kanton		
Anteil Region		
Anteil Gemeinde		
Total		

### Grundlegendokumente

-

<b>Stand der Koordination</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		



## ÖV07 – Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf

- A1-Massnahme 2011 – 2014
- A-Massnahme 2015 – 2018
- B-Massnahme 2019 – 2022
- C-Massnahme ab 2022

### Zielsetzung

- Optimierung und langfristige Sicherstellung der Umsteigebeziehungen Bahn – Bus – Bahn.
- Langfristige Sicherstellung der Abwicklung des steigenden ÖV – Angebots und Kundenfrequenzen am regionalen ÖV-Knotenpunkt Burgdorf.
- Attraktive und sichere Führung der ÖV-Kunden mittels einheitlicher Platzgestaltung und abgestimmten Verkehrskonzept (Begegnungszone und Fussgängerzone).
- Ausgestaltung eines attraktiven Empfangsraumes für Zu- und WegpendlerInnen, BewohnerInnen und BesucherInnen Burgdorfs.
- Förderung der Umlagerung MIV auf ÖV/LV.

### Massnahme

- Neukonzeption des Bushofes mit Optimierung des Haltekantensystems, Warteräume für Kunden, Kundeninformations- und lenksysteme, Signaletik und Beleuchtungskonzept.
- Gestaltung sowie Aufwertung des Bahnhofplatzes inklusive Anpassung Bahnhofstrasse und Aufgang Ost (Personenunterführung Ost).
- städtebauliche Aufwertung des Bahnhofareals.
- durchgehendes Dach vor den Bahnhofgebäuden errichten.
- gesamtes Areal in Begegnungszone umwandeln, d.h. der Fussgänger hat überall Vortritt.
- Strassenbeleuchtungskonzept der Bahnhofstrasse Ost und West umsetzen.



Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
• Stadt Burgdorf	• SBB AG • AöV/TBA • BLS AG/Busland AG

### Beurteilung

Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrssystems:

- Leistungsfähigkeit des regionalen ÖV-Knotens Burgdorf wird ausgebaut und langfristig gesichert
- Attraktivitätssteigerung des Bushofs und des Bahnhofplatzes für alle Zielgruppen
- Umlagerung MIV auf LV/ÖV dank attraktivem Infrastruktur- und Umsteigeangebot

Auswirkungen auf die Siedlung: Aufwertung eines wichtigen Entwicklungsschwerpunktes und Umstrukturierungsgebietes. Stärkung des Regionalzentrums.

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:

keine

Bewertung:

niedrig     mittel     hoch     sehr hoch

Priorität:

gering     mittel     hoch

### Vorgehen

- Erarbeitung des Ausführungsprojektes

Meilensteine:

keine

### Kosten

Gesamtkosten: 6.6 Mio. Fr.

<sup>1</sup> Anteil Bund als Annahme

<sup>2</sup> der Kostenteiler ist im weiteren Verlauf der Planung noch vertieft zu prüfen. Mit der Absichtserklärung des AöV vom 3.12.2010 sichert der Kanton vorerst einen Beitrag von rund 15% zu.

Kostenteiler:	in %	in SFr.
Anteil Bund <sup>1</sup>	40	2.6 Mio.
Anteil Kanton <sup>2</sup>		
Anteil Gemeinde <sup>2</sup>		
Total		6.6 Mio.

### Grundlegendokumente

Vorprojekt vom 11. Oktober 2010

### Stand der Koordination

Vororientierung     Zwischenergebnis     Festsetzung

Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen:  Ja     Nein

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

### Zielsetzung

- Erhöhung der Zahl der heute vorhandenen P+R-Plätze bei den Bahnhöfen.
- Verbesserung der Transportkette mIV – Bahn.

### Massnahme

- Realisierung der beitragsberechtigten P+R-Plätze gemäss Konzept des Kantons (bei Einzelanlagen min. 20 Parkplätze, bei Anlagebündel min. 40 Parkplätze, wobei pro Standort min. 5 Parkplätze) in der Region Emmental (Standorte mit geringer Priorität werden in der Karte nicht dargestellt):
  - Korridor Hasle-Rüegsau – Ramsei – Sumiswald/Zollbrück (87 beitragsberechtigte P+R-Plätze):
    - Zollbrück (5 P+R Plätze)
    - Ramsei (12 P+R Plätze)
    - Lützelflüh-Goldbach (20 P+R Plätze)
    - Hasle-Rüegsau (20 P+R Plätze)
    - Sumiswald-Grünen (30 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)
    - Grünenmatt (ausserhalb Agglomerationsperimeter, geringe Priorität)
  - Korridor Schönbühl – Lyssach (0 beitragsberechtigte P+R-Plätze):
    - Lyssach (geringe Priorität)
    - Hindelbank (ausserhalb Agglomerationsperimeter, geringe Priorität)
  - Korridor Wiler – Kirchberg (20 beitragsberechtigte P+R-Plätze für Einzelanlage, konkreter Standort nicht bestimmt: Wiler, Utzenstorf oder Kirchberg-Alchenflüh)
  - Korridor Worb Station – Trubschachen (79 beitragsberechtigte P+R-Plätze):
    - Signau (30 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)
    - Emmenmatt (10 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)
    - Langnau i. E. (17 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)
    - Trubschachen (22 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)
  - Korridor Schönbühl – Lohn (0 beitragsberechtigte P+R-Plätze):
    - Bätterkinden (ausserhalb Agglomerationsperimeter, geringe Priorität)
  - Korridor Wynigen – Herzogenbuchsee (55 beitragsberechtigte P+R-Plätze, davon 25 aus dem Kontingent der Region Oberaargau):
    - Wynigen (55 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Emmental, (Kommission öV)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BLS AG</li> <li>• SBB AG</li> <li>• RBS</li> <li>• TBA, Oberingenieurkreis IV</li> <li>• Beteiligte Gemeinden</li> </ul>

<b>Beurteilung</b>			
Auswirkungen:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung des öffentlichen Verkehrs</li> <li>• Bessere Auslastung der Bahnlinien</li> <li>• Entlastung der Strassen im motorisierten Individualverkehr</li> </ul>			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diese Massnahme ist in Kombination mit der Förderung der Buslinien als Bahnzubringer (ÖV03) zu betrachten. Je nach Ausbau der Buszubringer kann ein Ausbau der P+R-Plätze wichtiger oder weniger wichtig sein.</li> </ul>			
Bewertung:		Priorität:	
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		gering	mittel
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		hoch	
		<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Vorgehen</b>			
Der Kanton leistet Beiträge an den Investitionen der Anlagen. Diese müssen Gegenstand des Strassennetzplanes SNP sein, der Ende 2012 verabschiedet werden soll. Nächste Schritte:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisierung der beitragsberechtigten P+R-Plätze</li> <li>• Prüfung weiterer Nachfrage an P+R-Plätzen</li> <li>• Finanzierung weiterer P+R-Plätze abklären und sichern</li> </ul>			
Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum:			
A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Kosten</b>			
Gesamtkosten: Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		
<b>Grundlegendokumente</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilprojekt 5, Zugang zur S-Bahn Bern (Standards der S-Bahn-Haltestellen bei SBB, BLS und RM)</li> <li>• Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007</li> <li>• Bericht „Ermittlung der Zahl der beitragsberechtigten P+R-Plätze“.</li> <li>• Kombinierte Mobilität, TBA des Kantons Bern, Tabellen mit Informationen zur Förderung von P+R- und B+R-Anlagen</li> </ul>			

<b>Stand der Koordination</b>		
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		
<b>Zusätzliche Bemerkungen</b>		
Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und Vorgabe für regionalen Richtplan sowie Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm.		





Bewertung: niedrig mittel hoch sehr hoch <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Priorität: gering mittel hoch <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
---	---

### Vorgehen

- Velostation Burgdorf: Realisierungsbeginn 2013
- Veloabstellanlagen Burgdorf Steinhof, Burgdorf Buchmatt, Lyssach und Oberburg: Vertiefte Abklärungen zur Nachfrage, Erarbeiten Vorprojekt bis 2014, Realisierungsbeginn 2015 bis 2018
- Veloabstellanlage Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh: Vertiefte Abklärungen zur Nachfrage, Erarbeiten Vorprojekt im Rahmen Ausbau Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh (Massnahme ÖV06)
- Veloabstellanlagen Ramsei, Trubschachen, ev. weitere: Vertiefte Abklärungen zur Nachfrage, Erarbeiten der Ausführungsprojekte, Realisierung nach Dringlichkeit

#### Meilensteine:

Der Kanton leistet Beiträge an den Investitionen der Anlagen. Diese müssen Gegenstand des SNP sein, der Ende 2012 verabschiedet werden soll.

### Kosten (Agglomerationsprogramm 1. Generation A-Liste (2011-2014))

	Kostenteiler:	in %	in SFr.
Velostation Burgdorf Bahnhof	Anteil Bund		0.30 Mio.
Gesamtkosten: inklusive Beiträge Dritter	Anteil Kanton		0.42 Mio.
Finanzierung: Kostenanteil Bund gemäss Finanzierungsvereinbarung	Anteil Gemeinde		0.78 Mio.
	Total		1.69 Mio.

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

	Kostenteiler:	in %	in SFr.
Velostation Burgdorf Steinhof und Buchmatt, Lyssach und Oberburg	Anteil Bund		0.44 Mio.
Gesamtkosten: inklusive Beiträge Dritter	Anteil Kanton		0.33 Mio.
Finanzierung: Kostenanteil Bund gemäss Finanzierungsvereinbarung	Anteil Gemeinde		0.33 Mio.
	Total		1.10 Mio.

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

	Kostenteiler:	in %	in SFr.
Veloabstellanlage Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh	Anteil Bund		0.1 Mio.
Finanzierung: Im Rahmen Agglomerationsprogramm 2. Generation (B-Liste)	Anteil Kanton		0.1 Mio.
	Anteil Gemeinde		0.1 Mio.
	Total		0.3 Mio.



<b>Grundlegendokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental</li> <li>• Stadtentwicklung Burgdorf, Richtplan</li> <li>• Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental</li> <li>• Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007</li> <li>• Kombinierte Mobilität, TBA des Kantons Bern, Tabellen mit Informationen zur Förderung von P+R und B+R Anlagen</li> <li>• Agglomerationsprogramm Burgdorf, Prüfbericht des Bundes vom 30.10.2009</li> <li>• Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern betreffend das AP V+S Burgdorf</li> </ul>		
<b>Stand der Koordination</b>		
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		
<b>Zusätzliche Bemerkungen</b>		
Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und Vorgabe für regionalen Richtplan		

Nr. Massn. AP Burgdorf 2. Gen.	Nr. Massn. TRP Velo/AP Burgdorf 1. Gen.	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Realisierungshorizont	Schulweg	Koordinationsstand
RV02	V/A3	Burgdorf	Bahnhof Burgdorf	Velostation Burgdorf (ca. 200 Abstellplätze) Ergänzung B+R Veloabstellanlage (ca. zusätzliche 100 Abstellplätze)	1.69 Mio Fr.	Gemeinde	2011 - 2014		FS
RV02	V/A9	Burgdorf	Bahnhof Oberburg	Ergänzung B+R Veloabstellanlage (ca. zusätzliche 100 Abstellplätze)		Gemeinde bzw. BLS	2015 - 2018		VO
RV02	V/A2	Burgdorf	Bahnhof Burgdorf Steinhof	Ergänzung B+R Veloabstellanlage (ca. zusätzliche 100 Abstellplätze) Bike + Ride Veloabstellanlage		Gemeinde bzw. BLS	2015 - 2018		VO
RV02	V/A4	Burgdorf	Haltestelle Burgdorf Buechmatt	Angabe BLS, Erweiterung (10 Plätze) Umbauprojekt 2016: Abstellplätze für Eingabe Bund zusammenfassen. Bike + Ride Veloabstellanlage	ca. 1,10 Mio Fr.	Gemeinde bzw. BLS	2015 - 2018		ZE
RV02	V/A6	Lyssach	Bahnhof Lyssach	Handlungsbedarf Anzahl SBB? TBA liefert Angaben. Abstellplätze für Eingabe Bund zusammenfassen.		Gemeinde bzw. SBB	2015 - 2018		ZE
RV02	V/A7	alle Agglo-Gemeinden	wichtige Zielorte (Einkaufs-, Gemeinde- und Freizeitzentren)	genügend, komfortable Veloabstellanlagen in verschiedenen Gemeinden.		Gemeinden	2015 - 2018		ZE
RV02	V/A5	Rüdtligen-Aichenföh	Bahnhof Kirchberg-Aichenföh	Ergänzung B+R Veloabstellanlage (ca. zusätzliche 50 Abstellplätze)	0,3 Mio Fr.	Gemeinde bzw. BLS	ab 2019		VO

## LA01 – Langsamverkehr

- A1-Massnahme 2011 – 2014
- A-Massnahme 2015 – 2018
- B-Massnahme 2019 – 2022
- C-Massnahme ab 2022

### Zielsetzung

- Erhöhung des Anteils des Langsamverkehrs als Beitrag zu einem nachhaltigen Gesamtmobilitätssystem.
- Attraktivität und Vollständigkeit des Netzes für den Velo- und Fussverkehr sind gewährleistet. Im Vordergrund stehen Massnahmen, welche kürzere Verbindung, mehr Sicherheit und attraktivere Wege bewirken.
- Stärkung des Langsamverkehrs gemäss Agglomerationsprogramm 1. Generation und regionalem Teilrichtplan Veloverkehr Emmental.

### Massnahme/Kosten

- Die Lücken im Langsamverkehrsnetz werden geschlossen.
- Der Komfort und die Sicherheit für den Langsamverkehr auf den Mischverkehrsstrassen werden gesichert.
- Die Schulwege werden für velofahrende Schüler und Schülerinnen sicher gestaltet.

#### Umsetzungsprojekte: Massnahmen Agglomerationsprogramm mit Kosten

(siehe detaillierte Liste weiter hinten)

Programmperiode	Federführung/ Zuständigkeit	Massnahmenpaket	Kosten	Anteil Bund
<b>A1</b> (2011-2014)	Kanton, TBA OIK IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelmassnahme aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation (V/E3) (ARE-Code 404.011)</li> </ul>	2.3 Mio	0.5 Mio
	Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langsamverkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation (ARE-Code 404.011)</li> </ul>	<u>5.3 Mio</u>	<u>0.9 Mio</u>
			<b>7.6 Mio</b>	<b>1.4 Mio</b>
<b>A</b> (2015-2018)	Kanton, TBA OIK IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langsamverkehrsmassnahmen auf Kantonsstrassen (ARE-Code 404.012)</li> </ul>	1.8 Mio	0.7 Mio*
	Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langsamverkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen (ARE-Code 404.012)</li> </ul>	<u>4.2 Mio</u>	<u>1.7 Mio*</u>
			<b>6.0 Mio</b>	<b>2.4 Mio*</b>
<b>B</b> (2019-2022)	Kanton, TBA OIK IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langsamverkehrsmassnahmen auf Kantonsstrassen</li> </ul>	<u>10.6 Mio</u>	<u>4.2 Mio*</u>
			<b>10.6 Mio</b>	<b>4.2 Mio*</b>

\* Annahme: 40%. Bei Massnahmen auf Gemeindestrassen ist ein Kantonsbeitrag von max. 50% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten in Aussicht gestellt.

- Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf (ARE-Code 404.002) sowie die übrigen Sanierungs- und Umgestaltungsmassnahmen auf Strassen wirken sich ebenfalls positiv auf den Langsamverkehr aus.

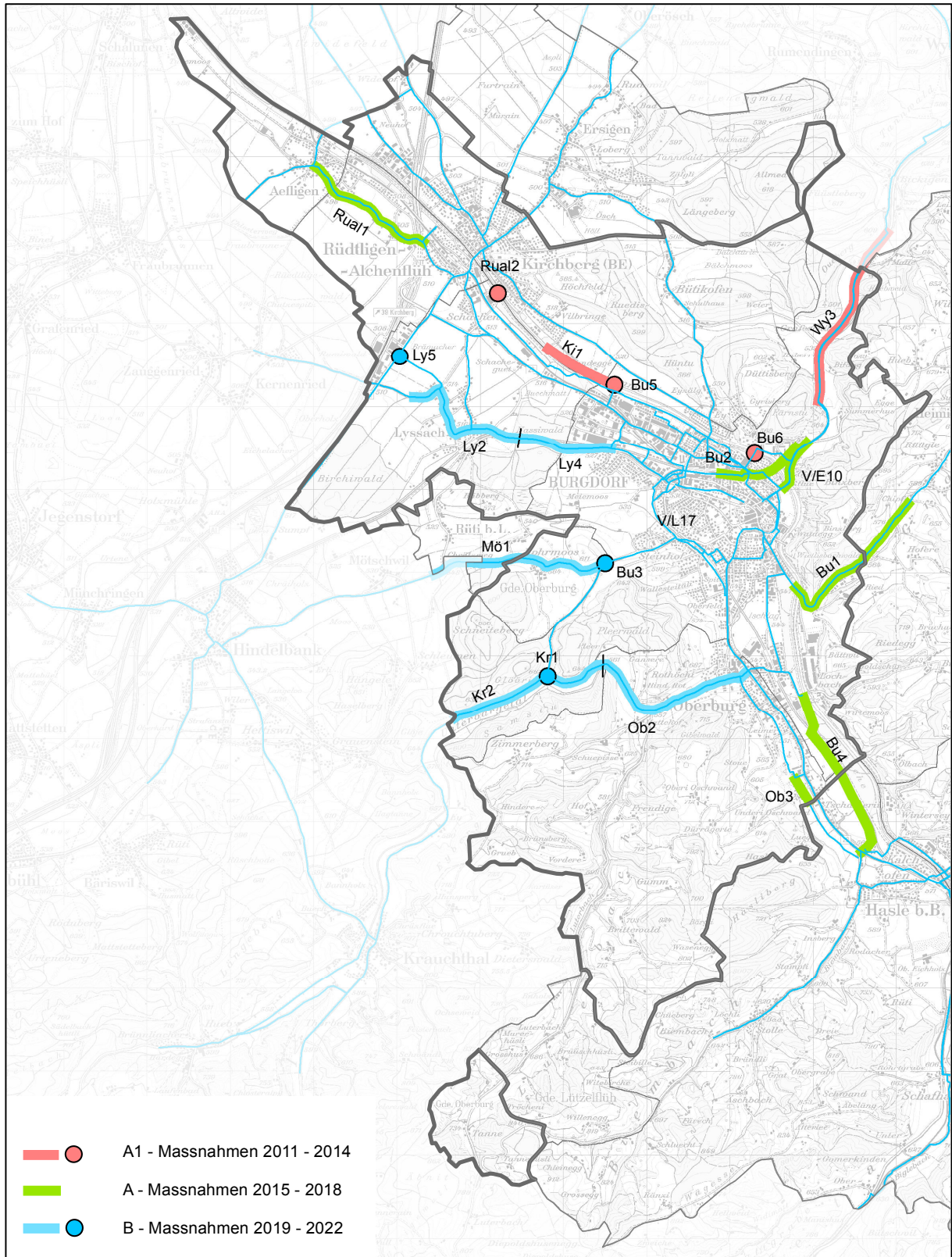
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
TBA, Oberingenieurkreis IV und Gemeinden (siehe Federführung der einzelnen Massnahmen in Tabelle weiter hinten)	Betroffene Gemeinden Pro Velo Region Emmental

<b>Beurteilung</b>	
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umfassende und flächendeckende Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr.</li> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr.</li> <li>• Erhöhung des Potenzials für den Langsamverkehr.</li> </ul>	
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Massnahmen können mehr oder weniger unabhängig realisiert werden.</li> <li>• Starke Wechselbeziehungen bestehen zu den Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz (SV01-SV04)</li> </ul>	
<p>Bewertung:</p> <p>niedrig   mittel   hoch   sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/>   <input type="checkbox"/>   <input type="checkbox"/>   <input checked="" type="checkbox"/></p>	<p>Priorität:</p> <p>gering   mittel   hoch</p> <p><input type="checkbox"/>   <input type="checkbox"/>   <input checked="" type="checkbox"/></p>

<b>Vorgehen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Detailplanung gemäss Agglomerationsprogramm 1. Generation und im Rahmen Agglomerationsprogramm 1. Generation</li> <li>• Detailplanung im Rahmen Agglomerationsprogramm 2. Generation</li> <li>• Kreditbeschlüsse Gemeinden</li> <li>• Finanzierungsvereinbarung mit Bund</li> </ul>
<p>Meilensteine:</p> <p>Keine</p>

<b>Grundlegendokumente</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental</li> <li>• Stadtentwicklung Burgdorf, Richtplan vom 24. März 1997</li> <li>• Verkehrsrichtplan der Stadt Burgdorf</li> <li>• Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental</li> <li>• Projekt „Emmental bewegt“</li> <li>• Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007</li> <li>• Strategie/Konzept Langsamverkehr Agglomeration Burgdorf des Büros RUNDUM</li> <li>• Agglomerationsprogramm V+S Burgdorf</li> <li>• Prüfbericht des Bundes (AP V+S Burgdorf) vom 30.10.2009</li> <li>• Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern betreffend das AP V+S Burgdorf</li> </ul>

<b>Stand der Koordination (je nach Massnahme, siehe Detailliste)</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		
<b>Zusätzliche Bemerkungen</b>		
Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und Vorgabe für regionalen Richtplan.		



- A1 - Massnahmen 2011 - 2014
- A - Massnahmen 2015 - 2018
- B - Massnahmen 2019 - 2022

Nr. Massn. AP Burgdorf 2. Gen. (AP 1.Gen) / Eigentümer	Nr. Massn. RGSK Emmental	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kosten- schätzung	Zuständigkeit	Realisierungs- horizont	Schul- weg	Koor- dina- tions- stand
Wy 3 (V/E3) Kanton	LV01	Burgdorf / Wynigen	Grafenschüre bis Sommerhaus, Kantonsstrasse Nr. 240	Bickigen-Burgdorf: Erweiterung der Verkehrsfäche, einseitiger Velostreifen (Steighilfe: Grafenschüren-Sommerhaus) Planungskredit 2009. Im Finanzplan Kanton 2011-2013: 0.9 Mio. Fr.; Bickigen: geschützter Warteraum bei Linksabbiegebeziehung vor der Bahnüberführung Bickigen	ca. 2.3 Mio Fr.	TBA OIK IV	2011 - 2014		Bickigen- Burgdorf: FS; Bickigen: ZE
Ki 1 (V/E1f) Gemeinde	LV02	Kirchberg	Radwegverbindung Ey	Neue Radwegverbindung (Mergelbeleg) Eissportzentrum-Brücke bis Kirchberg, Emme rechts und Umsignalisation Velowanderroute	ca. 0.3 Mio Fr.	Gemeinde	2011 - 2014		FS
Bu 6 (V/L12) Gemeinde	LV02	Burgdorf	Verbindung Bahnhof Burgdorf - Gyrtschachen	Neubau (Verbreiterung) des Typonsteg	ca. 2.1 Mio Fr.	Gemeinde	2011 - 2014		ZE
Bu 5 (V/L13) Gemeinde	LV02	Burgdorf / Kirchberg	Verbindung, Sportanlagen / Eissportstätte	LV-Brücke über Emme. Wichtig in Zusammenhang mit eidg. Schwingfest 2013. Netzlücke im KRP. Projektstudie vorhanden, 300'000.- Fr. in rollender Planung von Gemeinde, Kreditbeschluss notwendig	ca. 1.8 Mio Fr.	Gemeinden	2011 - 2014		ZE
Rual 2 (V/L14) Gemeinde	LV02	Rüdtligen- Alchenflüh / Lyssach / Kirchberg	LV Brücke über Emme		ca. 1.1 Mio Fr.	Gemeinden	2011 - 2014	Ja	ZE



Nr. Massn. AP Burgdorf 2. Gen. (AP 1.Gen) / Eigentümer	Nr. Massn. RGSK Emmental	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Realisierungshorizont	Schulweg	Koordinationsstand
V/E10 Kanton	LV03	Burgdorf / Wynigen	Kantonsstrasse Nr. 240	ca. 600 m Radstreifen im KRP Velo als Typ 1, Massnahme grundsätzlich innerhalb der bestehenden Verkehrsfläche realisierbar.	ca. 1.0 Mio Fr.	TBA OIK IV	2015 - 2018		VO
Bu 1 Kanton	LV03	Heimiswil / Burgdorf	KS (245) Heimiswil - Burgdorf	punktueller Verbesserung der Sicherheit	ca. 800'000 Fr.	TBA OIK IV	2015 - 2018		VO
V/L17 Gemeinde	LV04	Burgdorf	Schlossmatt - Oberstadt	Fuss- und Radweg Wichtige örtliche Verbindung	ca. 0.50 Mio Fr.	Gemeinde	2015 - 2018		VO
V/S1 Gemeinde	LV04	Burgdorf		Signalisation Gemeinde	ca. 0.30 Mio Fr.	Gemeinde	2015 - 2018		VO
V/S2 Gemeinde	LV04	alle Gemeinden		Signalisation ganze Region. Konzeptkosten Region, Teiler Beschilderung: Autobahn = Bund, Kantonsstrassen = Kanton und Gemeindestrassen = Gemeinde (Ortsschilder)	ca. 0.40 Mio Fr.	Gemeinde	2015 - 2018		VO
Bu 2 Gemeinde	LV04	Burgdorf	Velohochstrasse	Velohochstrasse fertigstellen (Bahnhof Burgdorf bis Anschluss Lorraine)	1.7 Mio Fr.	Gemeinde	2015 - 2018		ZE
Bu 4 Gemeinde	LV04	Burgdorf / Hasle	KS (23) Burgdorf - Hasle	Variante 1: Veloroute entlang der Bahnlinie, Bahnunterführung Variante 2: Verbreiterung der Strasse und Velostreifen beidseits	Variante 1: ca. 1 Mio. Fr.	Gemeinde	2015 - 2018		VO
Ob 3 Gemeinde	LV04	Oberburg	Überlandverbindung Oberburg - Hasle	Schliessung der Netzlücke (ca. 500 m neuer Veloweg)	ca. 100'000 - 200'000 Fr.	Gemeinde	2015 - 2018		VO
Rual 1 Gemeinde	LV04	Rüdtligen-Alchenflüh	Verbindung Rüdtligen-Alchenflüh - Aefligen	Innerorts: Temporeduktion, optische Einengung, Rechtsvortritt markieren Autobahnbrücke: gemeinsamer Fuss- und Radweg auf Trottoir signalisieren	ca. 30'000 - 50'000 Fr.	Gemeinde	2015 - 2018		VO



Nr. Massn. AP Burgdorf 2. Gen. (AP 1.Gen) / Eigentümer	Nr. Massn. RGSK Emmental	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Realisierungshorizont	Schulweg	Koordinationsstand
LV05 Kanton	Bu 3	Burgdorf	KS (245) Burgdorf - Hindelbank	Knotensanierung (östlich Rohrmoos): Winkel verkleinern, Einfahrtsgestaltung, Verbreiterung der Fahrbahn, Mehrzweckstreifen	ca. 0.5 Mio Fr.	TBA OIK IV	ab 2019		VO
LV05 Kanton	Kr 1	Krauchthal	KS (234.4) Kreuzung Pleerstrasse / Krauchthalstrasse	Knotensanierung/Umgestaltung Verzweigung	ca. 0.5 Mio Fr.	TBA OIK IV	ab 2019		VO
Kr 2 Kanton	LV05	Krauchthal	KS (234.4) Verbindung Krauchthal - Oberburg	Pleerstrasse/Krauchthalstrasse, Abbiegehilfe, Mehrzweckstreifen Prio. 1: Asphaltierung des bestehenden Wanderwegs und Ersatz sicherstellen, Querungsstelle sichern Prio. 2: Verbreiterung Verkehrsfläche.	ca. 2.4 Mio Fr.	TBA OIK IV	ab 2019		VO
Ly 2 Kanton	LV05	Lyssach	KS (1402) Lyssach - Burgdorf	optische Einengung mit farbigem Band, Abbiegehilfen, Velostreifen, Kernfahrbahn	ca. 1.5 Mio Fr.	TBA OIK IV	ab 2019		VO
Ly 4 Kanton	LV05	Lyssach / Burgdorf	KS (1402) Lyssach - Burgdorf	Erweiterung der Fahrbahn, Velostreifen	ca. 1.9 Mio Fr.	TBA OIK IV	ab 2019		VO
Ly 5 Kanton	LV05	Lyssach	KS (1) Einmündung Flurweg in die Bernstrasse	Querung für den Veloverkehr direkt bei der Einmündung Milchgässli herstellen	ca. 0.3 Mio Fr.	TBA OIK IV	ab 2019		VO
Mö 1 Kanton	LV05	Mötschwil / Rüti b.L. / Oberburg	KS (245) Hindelbank - Mötschwil - Burgdorf	Temporeduktion, Verbreiterung der Fahrbahn, Mehrzweckstreifen West: Rad- und Fussweg geplant. Ost: Optische Einengung durch Versetzen der seitlichen Leitlinie. Sicherung der Querungsstelle	ca. 2.0 Mio Fr.	TBA OIK IV	ab 2019	Ja	VO
Ob 2 Kanton	LV05	Oberburg	KS (234.4) Oberburg - Krauchthal		ca. 1.5 Mio Fr.	TBA OIK IV	ab 2019	Ja	VO