

Agglomerationsprogramm Burgdorf

4. Generation

Teil 1: Hauptbericht

Stand 3. Juni 2021



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

Burgdorf, 3. Juni 2021

Impressum

Auftraggeber

Regionalkonferenz Emmental
Bernstrasse 21
3400 Burgdorf

Auftragnehmer

BHP Raumplan AG
Fliederweg 10
Postfach 575
3000 Bern 14

Kontextplan AG
Käfiggässchen 10
3011 Bern

Bearbeitung

Georg Tobler, BHP Raumplan
Yvonne Urwyler, BHP Raumplan
Reto Mohni, BHP Raumplan
Markus Hofstetter, Kontextplan
Roland Uhler, Kontextplan

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung.....	5
2. Auftrag, Organisation und Erarbeitungsprozess	8
2.1 Auftrag.....	8
2.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen	8
2.3 Regionale Organisation	9
2.4 Erarbeitungsprozess.....	10
2.5 Ergebnisse der Mitwirkung.....	10
2.6 Änderungen gegenüber der Vorgängergeneration.....	11
2.7 Umgang mit der Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle im AP4.....	12
3. Stand der Umsetzung.....	13
3.1 Umsetzung von Zukunftsbild und Teilstrategien	13
3.2 Umsetzungsstand der Massnahmen.....	15
3.3 Fazit.....	24
4. Situations- und Trendanalyse.....	26
4.1 Perimeter.....	26
4.2 Grossräumige Einbettung.....	27
4.3 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung.....	27
4.4 Siedlung	30
4.5 Landschaft.....	34
4.6 Verkehr und Verkehrssicherheit.....	39
4.7 Umwelt	58
4.8 MOCA-Indikatoren.....	59
5. Zukunftsbild	62
5.1 Entwicklungsziele der Region.....	62
5.2 Entwicklungsziele der Agglomeration	65
5.3 Zukunftsbild	66
5.4 Zielwerte MOCA-Indikatoren	68
6. Handlungsbedarf	70
6.1 Siedlung	70
6.2 Landschaft.....	72
6.3 Verkehr und Verkehrssicherheit.....	73
6.4 Folgerungen.....	76
7. Strategien.....	77
7.1 Siedlung und Landschaft.....	77
7.2 Verkehr	80
8. Massnahmen.....	84
8.1 Übergeordnete Massnahmen.....	84
8.2 Siedlung	85
8.3 Landschaft.....	89

8.4	Verkehr.....	89
8.5	Abstimmung der Massnahmen Siedlung und Verkehr	91
Anhang 1	Beilagenverzeichnis.....	95
Anhang 2	Abkürzungsverzeichnis	96
Anhang 3	Liste der beitragsberechtigten Gemeinden.....	97

1. Zusammenfassung

Perimeter

Agglomeration Burgdorf und Region Emmental

Die Agglomeration Burgdorf ist Teil der Region Emmental mit insgesamt 40 Gemeinden (seit 1.1.21 aufgrund Fusion Mötschwil und Hindelbank noch 39 Gemeinden¹). Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Burgdorf umfasst sieben beitragsberechtigte Gemeinden. Um den engen funktionalen und verkehrlichen Bezügen Rechnung zu tragen, werden weitere sechs Gemeinden zur erweiterten Agglomeration gezählt.

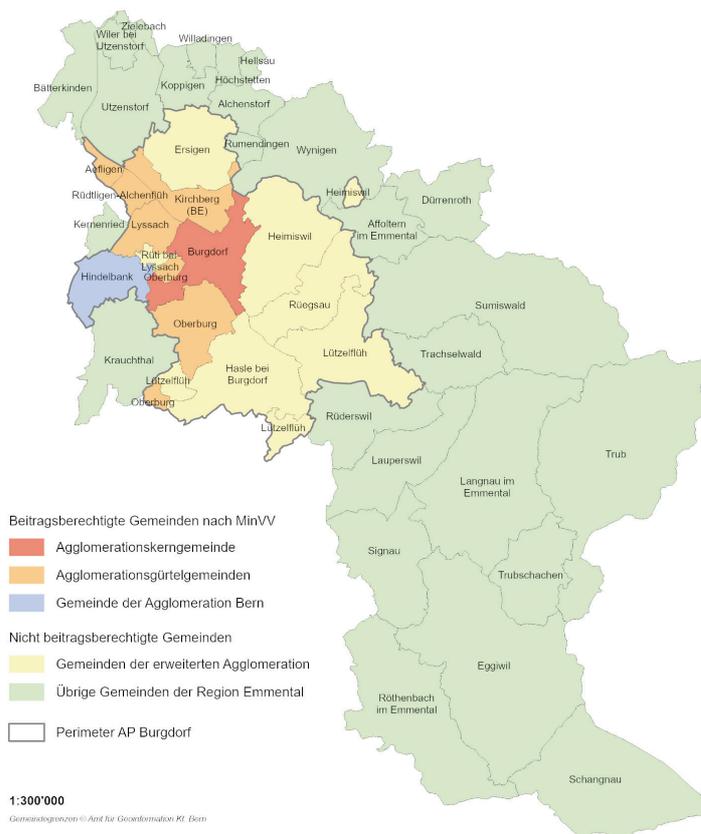


Abbildung 1 Perimeter Regionalkonferenz Emmental und Agglomerationsprogramm Burgdorf

Stand der Umsetzung

Umsetzung der bisher beschlossenen Massnahmen ist auf Kurs

Im Rahmen der ersten, zweiten und dritten Generation des Agglomerationsprogramms Burgdorfs konnten zahlreiche Massnahmen der Gesamtver-

¹ Da die Fusion erst per 1.1.21 erfolgte, wurde diese Änderung aufgrund des weit fortgeschrittenen Bearbeitungsstand des AP Burgdorf 4. Generation nicht mehr in allen Dokumenten nachvollzogen. Die Beilagekarten wurden nicht mehr angepasst. Dies auch weil die Fusion keine grundsätzliche Neueinschätzung der Situation erforderlich machte. Durch die Fusion wächst die Gemeinde Hindelbank um rund 125 Einwohnernde (AGR 2019) und 23 Arbeitsplätze (STATENT BFS 2017, Vollzeitäquivalente Gde. Mötschwil).

kehrskonzeption von 2006 / 2007 umgesetzt werden oder sie sind in Umsetzung. Mit der Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle ab 2023 wird ein zentraler Baustein realisiert.

Innenentwicklung vorangetrieben

Parallel dazu haben die Gemeinden die Innenentwicklung vorangetrieben. Die Siedlungsentwicklung konnte in den letzten Jahren verstärkt auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet und die Erschliessungsqualität deutlich verbessert werden.

Zukunftsbild

Verdichtete Siedlungsstruktur und optimierter Gesamtverkehr

Das Zukunftsbild zeigt den angestrebten Zustand 2040 auf. Zentrale Elemente sind:

- die Kernstadt Burgdorf ist verdichtet und als Zentrum gestärkt;
- die Entwicklungsachsen sind dank Innenentwicklung aufgewertet;
- der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs ist erhöht;
- die bestehenden Landschaftswerte sind erhalten und als Erholungsgebiete in Wert gesetzt.

Handlungsbedarf und Fokus Agglomerationsprogramm 4. Generation

Fokus auf Umsetzung beschlossene Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm der vierten Generation knüpft nahtlos an die Vorgängergenerationen an. Wegen der grossen Wirkung der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (VS BOH) kann sich die vierte Generation auf relativ wenige, ergänzende Massnahmen konzentrieren. Dies entspricht dem Grundsatz von Kanton, Region und Gemeinden, die finanziellen und personellen Ressourcen auf eine konsequente Umsetzung der schon beschlossenen Massnahmen zu konzentrieren.

Punktuelle Handlungsbedarf

Handlungsbedarf besteht vor allem in vier Schwerpunkten:

- Bei einzelnen Gebieten ist zu prüfen, wie die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verbessert werden kann.
- Im Fuss- und Veloverkehr sind einzelne Netzlücken zu schliessen und Sicherheitsmängel zu beheben.
- Drei Ortsdurchfahrten müssen auch nach der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle noch aufgewertet werden.
- Die Bestrebungen zur Innenentwicklung sind weiter zu intensivieren.

Strategien

Die Strategien zeigen auf, welche Schwerpunkte gesetzt werden sollen, um die Ziele des Zukunftsbilds zu erreichen und auf den erkannten Handlungsbedarf zu reagieren. Die Realisierung der VS BOH ist von strategischer Bedeutung für die Agglomeration und bindet während den nächsten 8 - 10 Jahren erhebliche finanzielle und personellen Ressourcen. Deshalb führen die Teilstrategien die wichtigsten Bestandteile der VS BOH weiterhin auf.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

Die Teilstrategie Siedlung und Landschaft setzt die Priorität auf die Innenentwicklung.

- Dazu werden die Entwicklungsgebiete vorangetrieben: die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte Burgdorf Buchmatt und Burgdorf Bahnhof

werden weiterentwickelt. Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte werden gestaffelt entwickelt.

- Ergänzend sollen ausgewählte, gut erschlossene Vorranggebiete in Hindelbank und Kirchberg (Wohnen) sowie in Lützelflüh (Arbeiten) eingezont werden.
- Die wertvolle Kulturlandschaft mit den Hügelländern, dem Flusslauf der Emme und der Talebene soll erhalten werden. Insbesondere sollen die Grünzäsuren zwischen den Siedlungen geschützt werden.

Verkehrsstrategie

Die Verkehrsstrategien sind darauf ausgerichtet, den Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich abzuwickeln (3-V-Strategie).

- Der öffentliche Verkehr wird gefördert, indem das Angebot gezielt ausgebaut wird und Busbeschleunigungsmassnahmen insbesondere in Burgdorf realisiert werden. In Burgdorf, Kirchberg und Hasle werden attraktive Umsteigepunkte zur Verfügung gestellt.
- Der Ausbau wichtiger Veloverbindungen als Vorrangrouten, sichere und durchgängige Veloverbindungen auf den Hauptsiedlungsachsen (entlang der Emme und von Hindelbank via Lyssach nach Burgdorf) sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang von Strassen sollen die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr deutlich erhöhen.
- Die Ortsdurchfahrten werden siedlungsverträglich gestaltet und die Ortskerne vom Durchgangsverkehr entlastet. Gleichzeitig wird der Verkehrsablauf verbessert und die Trennwirkung reduziert.

Massnahmen

Ergänzung beschlossene Verkehrsmassnahmen

Die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle leistet einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung dieser Strategien. Die neuen Verkehrsmassnahmen sind darauf ausgerichtet, die schon beschlossenen Massnahmen zu ergänzen und in ihrer Wirkung zu verstärken. Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten.

Weiterführung Innenentwicklung

Bei den Siedlungsmassnahmen setzen die Gemeinden der Agglomeration den Schwerpunkt weiterhin auf eine konsequente Innenentwicklung. Dennoch sind einzelne, gezielte Einzonungen für Wohnen und Arbeiten an gut erschlossenen Lagen vorgesehen, um die Wachstumsziele der Region erreichen zu können.

2. Auftrag, Organisation und Erarbeitungsprozess

2.1 Auftrag

Agglomerationsprogramm als Voraussetzung für Bundesbeiträge

Der Bund kann sich im Rahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) an Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs beteiligen. Voraussetzung für eine Bundesbeteiligung ist ein Agglomerationsprogramm (AP), das die Anforderungen des Bundes erfüllt. Ein Agglomerationsprogramm muss aufzeigen, dass

- das Verkehrssystem verbessert,
- die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert,
- die Verkehrssicherheit erhöht und
- die Umweltbelastung reduziert wird.

Die Agglomeration Burgdorf hat bisher drei Agglomerationsprogramme erfolgreich eingereicht. Das vorliegende Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP4) knüpft an die vorangehenden Programme an.

Verhältnis zum RGSK Emmental

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental (RGSK EM) ist das behördenverbindliche Instrument der Region zur Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr. Gemäss Art. 98a, Abs. 2 des Baugesetzes des Kantons Bern beinhaltet das RGSK auch das Agglomerationsprogramm.

Das Agglomerationsprogramm Burgdorf wird als separates Dokument erstellt, als Grundlage für die Prüfung durch den Bund. Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen des Agglomerationsprogramms wurden in das RGSK EM 2021 integriert und sind damit behördenverbindlich verankert.

2.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Kantonale Planungen

Verweis auf kantonalen Synthesebericht

Für das Agglomerationsprogramm sind insbesondere folgende kantonale Planungen relevant:

- Kantonaler Richtplan 2016
- Arbeitszonenbewirtschaftung
- Sachplan Veloverkehr 2014 (in Revision)
- Angebotskonzept 2018 – 2021
- Strassennetzplan

Die wesentlichen Inhalte werden im kantonalen Synthesebericht zusammengefasst.

Nationale Planungen

Sechsspurausbau A1 Schönbühl - Kirchberg

Am 1. Juli 2020 hat der Bundesrat das generelle Projekt A1 Schönbühl - Kirchberg genehmigt. Der Ausbau der Nationalstrasse A1 wird auf die Agglomeration Burgdorf und die Region Emmental bedeutsame raumplanerische Auswirkungen haben. Eine umfassende Koordination der nationalen Planung mit der regionalen Ebene wird im Hinblick auf AP 5 erfolgen.

2.3 Regionale Organisation

Regionalkonferenz Emmental

39 Gemeinden bilden die Regionalkonferenz Emmental

Die vierzig Gemeinden der Region Emmental sind in der Regionalkonferenz Emmental zusammengeschlossen. Diese öffentlich-rechtliche Körperschaft organisiert die verbindliche Zusammenarbeit in den Bereichen Raumplanung, Verkehr, Regionalpolitik und Kultur und übernimmt weitere Aufgaben in der Energieberatung, Wirtschaft, Tourismus und Altersplanung.

Organe der Regionalkonferenz und ihre Kompetenzen

Oberstes Organ ist die Regionalversammlung. Ihr gehören die Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten der Region an. Vorsitz hat eine politische Persönlichkeit aus der Region. Die Regionalversammlung verabschiedet das RGSK und die behördenverbindlichen Teile des Agglomerationsprogramms (Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen).

Die Geschäftsleitung besteht aus neun Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten. Sie ist verantwortlich für die strategische Steuerung der Region. Sie bereitet die Geschäfte der Regionalversammlung vor und verabschiedet das RGSK und das Agglomerationsprogramm zu Handen der Regionalversammlung.

Die einzelnen Aufgaben der Region werden durch sechs Kommissionen gesteuert. Für die Erarbeitung des RGSK und des Agglomerationsprogramms ist die Planungskommission verantwortlich. Sie setzt sich aus Gemeinderatsmitgliedern sowie Mitarbeitenden der Verwaltung zusammen. Der Kanton ist mit beratender Stimme durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) und das Tiefbauamt (TBA) vertreten.

Projektorganisation RGSK 2021 und Agglomerationsprogramm 4. Generation

Projektbüro

Die Überarbeitung des RGSK sowie die Erarbeitung des AP4 wurde durch ein Projektbüro begleitet. Dieses setzte sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern der Planungskommission, der Bau- und Planungsverantwortlichen der Agglomerationsgemeinden, des Kantons (AGR, TBA, AÖV), der Geschäftsstelle sowie den beauftragten Planungsbüros.

Arbeitsgruppe Agglomeration Burgdorf

Die Gemeinden der erweiterten Agglomeration bilden die Arbeitsgruppe Agglomeration Burgdorf. Vertreten sind Politik und Verwaltung. Sie haben das Agglomerationsprogramm an drei Sitzungen diskutiert.

Umsetzungscontrolling

Kanton

Die Organisation, Instrumente und Abläufe des Umsetzungscontrollings auf Stufe Kanton werden im kantonalen Synthesebericht erläutert.

Region

Auf Stufe Region stellt die Geschäftsstelle der Regionalkonferenz ein regelmässiges Controlling sicher. Der Stand der Umsetzung wird im Rahmen der Arbeitsgruppe Agglo zweimal jährlich als Standardtraktandum behandelt. Bei dieser Gelegenheit wird auch ein allfälliger Handlungsbedarf diskutiert.

2.4 Erarbeitungsprozess

<i>Überarbeitung RGSK</i>	In einer ersten Etappe (2019) wurde das RGSK überarbeitet. Gegenstand der Überarbeitung war insbesondere die Aktualisierung der Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen.
<i>Gemeindeumfrage</i>	Als Grundlage für die Überarbeitung wurde eine Umfrage bei allen Gemeinden der Region durchgeführt. Sie konnten sich zum Stand der Umsetzung der Siedlungsmassnahmen äussern und Anpassungen bei Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen beantragen.
<i>Erarbeitung Zukunftsbild und Teilstrategien</i>	Parallel dazu wurden die verbindlichen Bestandteile des AP4, das Zukunftsbild und die Strategien, erarbeitet und in das RGSK integriert.
<i>Mitwirkung RGSK</i>	Die Mitwirkung zum RGSK dauerte vom 10. Januar bis zum 28. Februar 2020.
<i>Erarbeitung AP</i>	<p>Während der Mitwirkung wurden die übrigen Bestandteile des vorliegenden Hauptberichts erarbeitet. Der vollständige Bericht wurde im Projektbüro und in der Arbeitsgruppe Agglomeration diskutiert und anschliessend von der Planungskommission und der Geschäftsleitung zu Händen der Vorprüfung durch den Kanton verabschiedet.</p> <p>Diese gestaffelte Erarbeitung des AP4 drängte sich aus zeitlichen Gründen auf: Bis im Herbst 2019 war unklar, ob die Umfahrung Oberburg vom Bund im Rahmen des AP3 mitfinanziert wird oder ob sie in das AP4 erneut als A-Massnahmen integriert werden muss.</p>
<i>Vorprüfung Kanton</i>	Vom 28. Mai bis 28. Oktober 2020 führte der Kanton die Vorprüfung zu RGSK und AP durch.
<i>Verabschiedung durch Regionalversammlung</i>	Nach der Bereinigung wurden das RGSK und damit auch die behördenverbindlichen Teile des AP von der Regionalversammlung am 3. Juni 2021 verabschiedet.
<i>Zwei Informationsveranstaltungen</i>	<p>Die Region organisierte während des Prozesses zwei Informations- und Diskussionsveranstaltungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Informationsveranstaltung vom 30. April 2019 richtete sich an die Gemeinden. Ziel war es, die Stossrichtung der Überarbeitung und die Inhalte der Gemeindeumfrage zu erläutern. • Die zweite Informationsveranstaltung vom 28. Januar 2020 war öffentlich und wurde dazu genutzt, die Mitwirkungsvorlage des RGSK (inkl. Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen AP) zu erläutern und zu diskutieren.

2.5 Ergebnisse der Mitwirkung

Im Rahmen der Mitwirkung vom 10. Januar bis 28. Februar 2020 konnten sich Bevölkerung und Gemeinden zum RGSK und zu den verbindlichen Teilen des Agglomerationsprogramms äussern (Zukunftsbild, Strategien, Massnahmen).

In der Mitwirkung wurden keine wesentlichen Änderungsanträge gestellt. Aufgrund der Rückmeldungen von Burgdorf und Hindelbank konnten zwei weitere Wohnschwerpunkte aus dem RGSK und damit auch aus dem Agglomerationsprogramm gestrichen werden, weil sie bis 2023 weitgehend entwickelt sind. Hingegen konnten in Burgdorf noch weitere Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete geortet und im AP 4 aufgenommen werden. Die Agglomerationsgemeinden stützen im Rahmen der Mitwirkung die LV- und ÖV-Massnahmen, welche die Wirkung der Verkehrssanierung BOH weiter stärken.

2.6 Änderungen gegenüber der Vorgängergeneration

AP4 knüpft an Vorgängergenerationen an

Das AP4 führt die vorangehenden Agglomerationsprogramme nahtlos weiter. Das Schlüsselprojekt des AP3, die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (VS BOH), wird auf den Abschnitten Burgdorf und Oberburg vom Bund mitfinanziert. Der Baubeginn für diese Abschnitte ist für 2022 vorgesehen. Das AP4 berücksichtigt die Verkehrssanierung BOH als Ausgangslage und baut Strategien und Massnahmen darauf auf.

Anpassung an Vorgaben des Bundes

Das AP4 wurde an die neuen Vorgaben des Bundes angepasst:

- Anpassung der Kapitelstruktur, insbesondere mit den neuen Kapiteln Stand der Umsetzung (Kap. 3) und Handlungsbedarf (Kap. 6).
- Im AP3 waren Zukunftsbild und Strategien in einem Kapitel zusammengefasst. Nur das Zukunftsbild war in einer Karte abgebildet. Zukunftsbild und Strategien sind neu auf zwei Kapitel aufgeteilt. Zu den Strategien wurden zusätzliche Karten erstellt. Sowohl Zukunftsbild als auch Strategien wurden neu formuliert.

Inhaltliche Weiterentwicklung

Inhaltlich wurde das AP in verschiedenen Bereichen weiterentwickelt:

- Die Teilstrategie Verkehr wurde mit folgenden Elementen ergänzt:
 - Verkehrssicherheit (Verkehrsunfälle, sichere Gestaltung des Verkehrs in Quartieren, Schulwegsicherheit)
 - Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs
 - Vorrangrouten Veloverkehr
 - Mobilitätskonzepte
 - Prüfung alternativer Erschliessungsformen
- Die Siedlungsmassnahmen wurden aufgrund der Rückmeldungen der Gemeinden etappiert. Gestützt auf Untersuchungen zur Erschliessungsqualität und Verfügbarkeit sowie auf eine umfassende Interessenabwägung sollen drei Vorranggebiete in den Koordinationsstand Festsetzung überführt und damit als prioritäre Siedlungserweiterungsgebiete bezeichnet werden. Diese Priorisierung wurde in die Teilstrategie Siedlung und Landschaft übernommen.
- Der Umgang mit der Verkehrssanierung BOH wird im nachfolgenden Kapitel 2.7 dargelegt.

2.7 Umgang mit der Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle im AP4

<i>Neue Ausgangslage</i>	Die VS BOH wird in den Abschnitten Burgdorf (Sanierung der bestehenden Kantonsstrasse) und Oberburg (neue Umfahrungsstrasse und Sanierung Ortsdurchfahrt Oberburg) vom Bund mitfinanziert. Der Abschnitt Hasle b.B. (neue Umfahrungsstrasse) liegt in der erweiterten Agglomeration und wird vollständig durch den Kanton finanziert. Der Baubeginn für die Abschnitte Burgdorf und Oberburg ist für 2022 geplant, für den Abschnitt Hasle b.B. für 2026. Damit ergibt sich für das Agglomerationsprogramm Burgdorf der 4. Generation eine neue Ausgangslage. Das AP4 baut auf dieser neuen Ausgangslage auf. Strategien und Massnahmen sind darauf ausgerichtet, die VS BOH zu ergänzen und in ihrer Wirkung zu verstärken. Die VS BOH wird in den einzelnen Kapiteln wie folgt berücksichtigt:
<i>Kap. 3: Stand der Umsetzung</i>	Im ersten Teil dieses Kapitels wird aufgezeigt, wie die VS BOH in die dem AP Burgdorf zu Grunde liegende Gesamtverkehrskonzeption eingebettet ist und welche Elemente dieser Konzeption im Rahmen von AP1 – AP3 umgesetzt wurden.
<i>Kap. 4: Situations- und Trendanalyse</i>	In der Situations- und Trendanalyse wird jeweils pro Thema aufgezeigt, welche Wirkung von der VS BOH zu erwarten ist. Diese Erläuterungen stützen sich auf die raumplanerischen Abklärungen zum Bauprojekt VS BOH ² .
<i>Kap. 5: Zukunftsbild</i>	Das Zukunftsbild zeigt den angestrebten Zustand 2040 mit realisierter VS BOH.
<i>Kap. 6: Handlungsbedarf</i>	Der Handlungsbedarf geht davon aus, dass die VS BOH realisiert wird und somit im AP4 nur noch die übrigen, verbleibenden Schwachstellen anzugehen sind. Die Schwachstellenkarten zeigen zusätzlich diejenigen Schwachstellen auf, die durch die VS BOH beseitigt werden. Damit soll die Wirkung der VS BOH transparent gemacht werden. Wegen der grossen Wirkung der VS BOH kann sich das AP4 auf relativ wenige, ergänzende Massnahmen im A- und B-Horizont konzentrieren. Dies entspricht auch dem Grundsatz von Kanton, Region und Gemeinden, die finanziellen und personellen Ressourcen auf eine konsequente Umsetzung der schon beschlossenen Massnahmen zu konzentrieren.
<i>Kap. 7: Strategien</i>	Die Realisierung der VS BOH ist von strategischer Bedeutung für die Agglomeration und bindet während den nächsten 8 - 10 Jahren erhebliche finanzielle und personelle Ressourcen. Deshalb führen die Teilstrategien die wichtigsten Bestandteile der VS BOH weiterhin auf.
<i>Kap. 8: Massnahmen</i>	Die Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen des AP4 bauen auf der VS BOH auf, ergänzen diese und tragen zur Verstärkung ihrer Wirkung bei.

² Oberingenieurkreis IV des Kantons Bern, Raumplanerische Abklärungen Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle, 21.10.2019

3. Stand der Umsetzung

3.1 Umsetzung von Zukunftsbild und Teilstrategien

Gesamtverkehrskonzeption Agglomeration Burgdorf

Gesamtverkehrskonzeption als Grundlage der Agglomerationsprogramme Burgdorf

Grundlage und Rahmen aller bisheriger Agglomerationsprogramme bildet die im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Verkehrserschliessung Emmental erarbeitete Gesamtverkehrskonzeption von 2006 / 2007. Sie will mit einem Bündel von Massnahmen in den Bereichen öffentlicher Verkehr (ÖV), motorisierter Individualverkehr (MIV) sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV) folgende Ziele erreichen:

- die Gesamtverkehrssituation in der Agglomeration Burgdorf verbessern (Verflüssigung und Beruhigung MIV, Fahrplanstabilität ÖV, Sicherheit und Attraktivität Fuss- und Veloverbindungen)
- Spielräume für die Innenentwicklung schaffen,
- die zentrale regionale Entwicklungsachse stärken,
- die Anbindung des oberen Emmentals an die Agglomeration verbessern.

Verkehrssanierung BOH als zentraler Baustein

Die Strategien und Massnahmen von AP1-AP3 waren auf diese Ziele ausgerichtet. Mit jeder Generation konnten weitere Bausteine der Gesamtverkehrskonzeption schrittweise umgesetzt werden. Zentraler Baustein ist die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (VS BOH). Sie ging aus einer mehrstufigen Variantenevaluation hervor.

Schrittweise Umsetzung

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die wichtigsten Massnahmen (Priorität A).

	AP1	AP2	AP3
ÖV	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs • P+R Plätze bei Bahnhöfen 	<ul style="list-style-type: none"> • Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf • Ausbau Busverkehr • Ausbau Bahnverkehr • Förderung von Buslinien als Bahnzubringer • Prüfung alternativer Erschliessungsformen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau Bahnverkehr • Perronverlängerungen und Doppelspurausbauten • Ausbau Busverkehr • Förderung von Buslinien als Bahnzubringer
FVV³	<ul style="list-style-type: none"> • Velostation Burgdorf • Typonsteg, Burgdorf • Neumattbrücke, Burgdorf/Kirchberg • LV-Verbindungen Kirchberg-Burgdorf, Wynigen-Burgdorf) 	<ul style="list-style-type: none"> • Veloparkierung Bahnhöfe Steinhof, Burgdorf (Nordseite) • LV-Verbindung Heimiswil-Burgdorf, Wynigen-Burgdorf, Hasle-Burgdorf, Bahnhof Steinhof) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Radweg Hasle – Oberburg entlang der Bahn • LV-Verbindung Bickigen-Burgdorf • Veloabstellanlage Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh • Lyssach, Knoten Milchgässli • Burgdorf, Knoten Pleer
MIV	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf (Abschnitt Gott-helfstrasse) 	<ul style="list-style-type: none"> • Lyssach, VS Kantonsstr 23 • Knotensanierung Oberburg • Knotensanierung Lützelflüh 	<ul style="list-style-type: none"> • VS BOH Sanierung Strasse • VS BOH Verkehrsmanag.

³ Zu den einzelnen Massnahmen siehe Umsetzungstabelle und Karte in Beilage 2

Lenkung der Siedlungsentwicklung

Die vorangehenden Agglomerationsprogramme verfolgten parallel dazu das Ziel, die Innenentwicklung zu fördern, die bestehenden Siedlungsgebiete gut mit dem ÖV zu erschliessen und neue Siedlungsgebiete nur an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen zuzulassen.

Voraussetzungen für Innenentwicklung geschaffen

Kanton, Region, Agglomeration und Gemeinden schufen in den letzten Jahren schrittweise die Voraussetzungen, um diese Ziele zu erreichen:

- Das RGSK bildet seit 2012 den Rahmen für eine regionale Abstimmung der Siedlungsentwicklung und des Bauzonenbedarfs.
- Mit dem RGSK 2016 wurden die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in der ganzen Region erhoben und damit die Grundlage für eine Stärkung der Innenentwicklung geschaffen.
- Die Vorgaben des kantonalen Richtplans 2030 (in Kraft seit 2016) lassen Neueinzonungen >1ha nur unter strengen Rahmenbedingungen zu, insbesondere bezüglich der Erschliessungsqualität mit dem ÖV und der Zentralität einer Gemeinde.
- Die Stadt Burgdorf verzichtet auf Einzonungen, obwohl solche aufgrund der kantonalen Vorgaben bezüglich Bauzonenreserven zulässig wären.

Weitere Aktivitäten zur Umsetzung des Zukunftsbilds und der Strategien

Renaturierung Emmeufer und kommunale Aktivitäten

Unabhängig vom Agglomerationsprogramm trugen Kanton, Region und Gemeinden zur Umsetzung des Zukunftsbilds und der Strategien bei:

- Der Kanton realisierte verschiedene Projekte zur Renaturierung des Flusslaufs der Emme und trägt damit zur Attraktivierung dieses Naherholungsgebiets der Agglomeration bei.
- Auch die Gemeinden setzen zahlreiche Renaturierungsprojekte um. Beispielsweise realisierte Oberburg ein Hochwasserschutzprojekt im Luterbach mit zahlreichen ökologischen Aufwertungsmassnahmen. Rüegsau realisierte Renaturierungsprojekte beim Ribilochbächli, Hachsbach und Rüegetaubach.
- Der Verein Perlenkette Emme setzt sich für die Erhöhung der Biodiversität und sanften Tourismus entlang der Emme ein⁴.
- Im Zusammenhang mit dem Projekt Fussgänger-Velo-Modellstadt Burgdorf (Laufzeit 1996-2006) wurden für den Fuss- und Veloverkehr zahlreiche Verbesserungen umgesetzt. Seither hat die Stadt Burgdorf diese Politik konsequent fortgeführt und weitere Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen umgesetzt.

⁴ www.perlenkette-emme.ch

3.2 Umsetzungsstand der Massnahmen

3.2.1 Übersicht

Siedlung und Landschaft: Daueraufgaben

Die Siedlungsmassnahmen und die Landschaftsmassnahmen (Landschaftsschutz und Siedlungsbegrenzung) wurden in den Leistungsvereinbarungen bisher als Daueraufgaben ausgewiesen. Grössere Gebietsentwicklungen, deren Entwicklungsprozesse sich über mehrere AP - Generationen erstrecken, wurden jeweils in die nächste AP-Generation übernommen. Im AP 4 werden die Gebiete nun erstmals einem Realisierungshorizont zugewiesen und etappiert. Damit wird auch eine bessere Umsetzungskontrolle möglich. Der Umsetzungsstand der bisherigen Massnahmen wird in Kap. 3.2.2 dargelegt.

Verkehr: Umsetzung auf Kurs

Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen AP1, AP2 und AP3 ist insgesamt gut auf Kurs: Die Massnahmen aus dem AP 1 sind grösstenteils realisiert. Die allermeisten Massnahmen aus den AP 2 und 3 befinden sich im Terminplan. Bei den Massnahmen AP 2 ist eine kleine zeitliche Verzögerung einzig bei der Umsetzung des neuen Bahnhofplatzes und Bushofs in Burgdorf entstanden (hängige Einsprachen). Bei den Massnahmen AP 3 besteht eine kleine zeitliche Verzögerung beim grössten kantonalen Verkehrsprojekt, der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg. Der Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen wird in Kap. 3.2.3 im Detail dargelegt.

3.2.2 Siedlung

Umsetzungsstand Siedlungsmassnahmen

Karte Beilage 1

Allgemeine Bemerkungen zur Umsetzungskarte

Da die Siedlungsmassnahmen bisher als Daueraufgaben umschrieben waren, wurden viele Gebiete in mehreren AP - Generationen ausgewiesen. Gebiete, deren Entwicklungsprozess noch am laufen war, wurden jeweils wieder in die nächste AP-Generation übernommen. Es hat nur punktuelle Aktualisierungen und Neuaufnahmen von Gebieten gegeben. Im Wesentlichen wurden die Massnahmen von AP1 ins AP2 und AP3 übertragen. Zur besseren Lesbarkeit ist in der Umsetzungskarte deshalb nur der letzte Stand der Siedlungsmassnahmen aus dem AP 3 kartographisch verortet. Im AP 3 wurden gegenüber AP 2 zusätzlich eine grössere Zahl neuer Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete aufgenommen um die Siedlungsentwicklung nach innen in der Agglomeration stärker zu fördern.

Umsetzungsstand

Die Umsetzung der regionalen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie der Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen (unüberbaute Baulandreserven von regionaler Bedeutung) des AP 3 ist grösstenteils gut auf Kurs. Grössere zeitliche Verzögerungen (0404.3.023-01/-04/-05/-07/-08/-09/-10/-11) und vereinzelt Sistierungen (0404.3.023-02/-06/-12) finden sich bei den Vorranggebieten für die Siedlungsentwicklung (Neueinzonungen). Grund ist, dass einige der im AP 3 ausgewiesenen Gebiete die inzwischen verschärften Anforderungen für Neueinzonungen von Bauland des revidierten kantonalen Richtplans 2030 nicht mehr erfüllen. Dies entspricht der Zielsetzung der Priorisierung der Siedlungsentwicklung nach innen.

Realisiert, in Umsetzung oder sistiert

Kantonale Entwicklungsgebiete

In der Agglomeration befinden sich vier kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und ein prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen. Ihr Stand der Umsetzung ist wie folgt:

- **Lyssach / Rütligen-Alchenflüh (Shopping-Meile) (SA 1.2, 0404.3.022)**
weitgehend realisiert / nicht mehr aktiv bewirtschaftet. Die letzten vorhandene Baulandreserven können aufgrund des Fahrtenkontingents derzeit nicht weiter ausgeschöpft werden.
- **Lyssachsachen (VA 1.2, 0404.3.023)**
Der ESP ist zurzeit sistiert, weil die Flächen nicht verfügbar sind. Er wird als langfristige Reserve in der RGSK-Karte aufgeführt. Der Realisierungshorizont ist zum heutigen Zeitpunkt noch völlig offen. Eine Realisierung innerhalb der nächsten 8 – 10 Jahre ist nicht wahrscheinlich. In der Teilstrategie Siedlung und Landschaft wird der ESP deshalb nicht erwähnt.
- **Burgdorf Buchmatt, ESP Arbeiten Industrie und Gewerbe (UV 1.2, 0404.3.021)**
Das Gebiet wurde 2004 als weitgehend realisiert aus dem kantonalen ESP-Programm entlassen. Verschiedene Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass das Gebiet noch ein grosses Verdichtungspotenzial aufweist und von entsprechender strategischer Bedeutung für die Agglomeration, die Region und den Kanton ist. Die Stadt Burgdorf wird die Reaktivierung des Standortes beantragen, sobald die erforderlichen Grundlagen bereitgestellt sind.
- **Burgdorf Bahnhof, ESP Dienstleistung (UV 1.1, 0404.3.021)**
Der ESP wird aktiv bewirtschaftet und befindet sich in Entwicklung. Er gliedert sich in mehrere Teilgebiete (Areale). Bereits entwickelt wurden die Teilgebiete Suttergut Süd und Nord sowie Schlössli- und Milkaareal. Eine Realisierung im A- und B-Horizont des AP4 ist für die Teilgebiete Kunz-Kunath, Farbweg und Hunyadiässli vorgesehen.
- **AMP-Areal, prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen (UV 1.4, 0404.3.021)**
Die Planung des VBS sieht derzeit nicht vor, dieses Gebiet für eine zivile Nutzung freizugeben. Es kann deshalb bis auf Weiteres trotz grossem Interesse von Kanton, Region und Stadt nicht entwickelt werden.

AP3: 17 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (Massnahmenpaket 0404.3.021)

Im AP3 wurden 17 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete ausgewiesen. Bei den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten handelt es sich um bestehende, bereits überbaute Bauzonen > 1ha mit grösserem Umstrukturierungs- oder Verdichtungspotenzial.

Vier realisierte Gebiete

Die Agglomerationsgemeinden sind aktiv dabei, ihre Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete zu entwickeln. Folgende vier Gebiete aus dem AP3 sind inzwischen bereits realisiert:

- Grabne (Ersigen): Verdichtung Gewerbegebiet
- Töpfereistrasse (Ersigen): Verdichtung Gewerbegebiet
- Bernstrasse Alchenflüh (Rütligen-Alchenflüh): Realisierung von Alterswohnen (Baubeginn 2021)

Realisierte Gebiete in Hindelbank (neu Agglomerationsgemeinde)

- Dorfstrasse Rütligen (Rütligen-Alchenflüh): Realisierung Wohnüberbauung Mühlepark Rütligen (weitgehend realisiert)
- Bärmatte (Hindelbank): In Hindelbank wurde im Gebiet Bärmatte das Areal einer ehemaligen Gärtnerei in eine Wohnzone umgezont und einer Neubebauung zugeführt. Das dahinterliegende Einfamilienhausquartier wurde im Rahmen der Ortsplanung aufgezont.
- Hefeareal (Hindelbank): Eine weitere erfolgreiche Arealentwicklung ist die Umnutzung der ehemaligen Hefefabrik in Wohnungen, Lofts und Büros.
- Löwenareal (Hindelbank): Einbau von Wohnungen im ehemaligen Gasthof Löwen und der alten Scheune, zusätzlicher Ergänzungsbau.

Hindelbank zählte im AP 3 noch nicht zu den Agglogemeinden, daher erscheinen diese erfolgreichen Arealentwicklungen nicht in der Umsetzungskarte der realisierten Siedlungsmassnahmen AP3.

Grosse Planungsfortschritte in Burgdorf

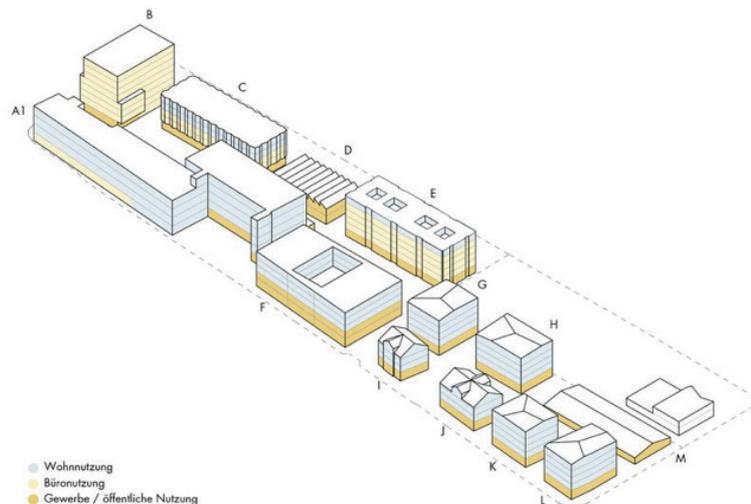
In den übrigen 12 Gebieten konnten in den vergangenen Jahren zahlreiche Planungsfortschritte verzeichnet werden. Die Stadt Burgdorf setzt vollumfänglich auf die Siedlungsentwicklung nach innen und hat dafür grosse Planungsleistungen erbracht. Die grossen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete der Stadt Burgdorf konnten wesentlich weiterentwickelt werden:

Burgdorf, Bahnhof Burgdorf (kantonaler ESP Dienstleistung)

Das Gebiet umfasst den ganzen kantonalen ESP und damit zahlreiche Entwicklungsareale mit unterschiedlichem Umsetzungstand:

- Milka-Areal: Erweiterungsbau Gertschmuseum realisiert
- Areal Suttergut-Süd (ehem. Aebi-Areal): Umnutzung Arbeitsgebiet (Produktion) zu Wohnüberbauung, realisiert
- Areal Suttergut-Nord (ehem. Aebi-Areal): Umnutzung Arbeitsgebiet (Produktion) zu gemischter Nutzung, Wettbewerb und Planerlassverfahren Überbauungsordnung abgeschlossen, Baubeginn 2021

Visualisierungen zur Umnutzung des Aebi-Areals (Suttergut Nord):





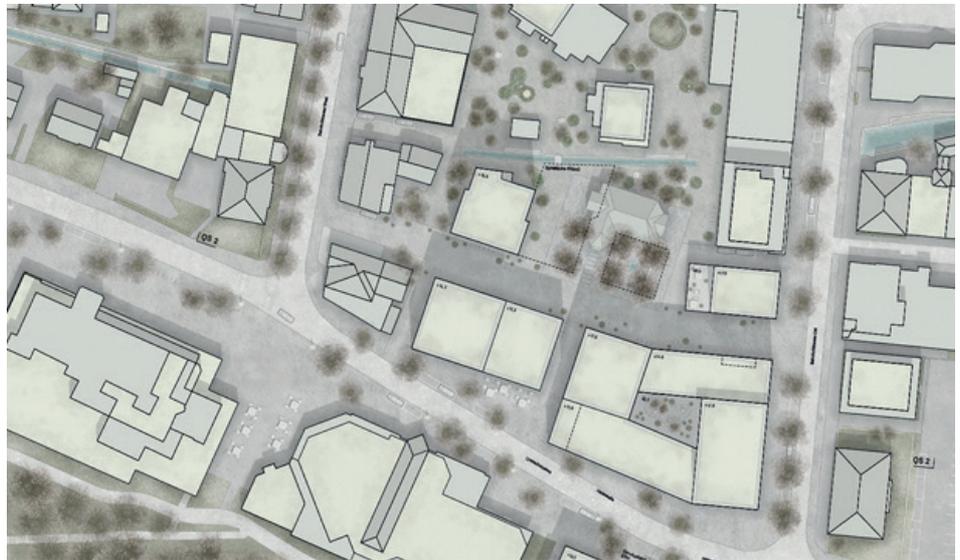
- Areal Farbweg: Verdichtung des Areals durch neue Wohnüberbauung mit ergänzenden Nutzungen, Studienauftrag abgeschlossen, Planerlassverfahren läuft

Visualisierung Studienauftrag Areal Farbweg:



- Areal Hunyadigasse: Testplanung abgeschlossen, Ausarbeitung Überbauungsordnung (Sondernutzungsplanung) läuft

Visualisierung Ergebnis Testplanung Hunyadigasse:



ESP Bahnhof Burgdorf Nord

Nördlich des Bahnhofs Burgdorf wird aktuell ein übergeordnetes Konzept zur baulichen Entwicklung des Gebiets erarbeitet. Ziel ist es, dieses Gebiet zu einem vielseitigen urbanen zentrumsnahen Stadtteil zu entwickeln. Das Konzept wird zusammen mit den betroffenen Grundeigentümern erarbeitet und ist Grundlage für die Entwicklung der einzelnen Areale.

Burgdorf, Buchmatt (kantonaler ESP Arbeiten Industrie und Gewerbe)

In Zusammenhang mit der durch den Kanton geplanten Bahnunterführung der Kantonsstrasse beim Bahnhof Buchmatt, hat die Stadt eine Entwicklungsstudie erarbeitet. Die Studie ist Grundlage zur Stärkung der Zentrumsfunktion rund um den Bahnhof Buchmatt. Dies beinhaltet die Aufwertung der öffentlichen Räume, die Erschliessung des Bahnhofs für den Langsamverkehr und das Schaffen von zusätzlichen Dienstleistungs- und Gewerbeflächen.

Burgdorf, Altstadt

Im Bereich Altstadt sind folgende Projekte hervorzuheben:

- Erfolgreiche Umnutzung Schloss Burgdorf durch Jugendherberge
- Revitalisierung der Altstadt durch Märkte
- Studien in den Bereichen Schützenmatt und Hallenbad wurden gestartet.

Burgdorf, Steinhof

Im Umfeld des Bahnhofs Steinhof sind verschiedene Massnahmen bereits umgesetzt oder stehen vor dem Abschluss der Planung. Die UeO zur Arealentwicklung Bahnhof Steinhof steht kurz vor der Genehmigung. Mit der neuen Überbauung entstehen circa 100 Wohnungen. Gegenwärtig wird die Machbarkeit für eine Erweiterung und Erneuerung des Altersheims Sonnhalde geprüft.

Visualisierung Neubebauung am Bahnhof Steinhof:



Burgdorf, Gyrischachen

Die Zone mit Planungspflicht und die Überbauungsordnung Uferweg sollen am 22. März 2021 durch den Stadtrat beschlossen werden. Die bestehende Siedlung wird abgebrochen und eine neue Überbauung gebaut. Dadurch entstehen zusätzlich 43 neue Wohnungen.

Zeitliche Verzögerung einzig bei der Umnutzung von Militärarealen

Aufgrund der aktuellen Immobilienstrategie und des längerfristigen Eigenbedarfs des VBS sind bei zwei Militärarealen grössere zeitliche Verzögerungen in Bezug auf die angestrebte Umnutzung durch zivile Nutzungen entstanden:

- Burgdorf, AMP Areal
- Rütligen-Alchenflüh, Industriestrasse EXRO

Etappierung der Gebiete im AP 4

Die noch in Entwicklung befindlichen Gebiete aus dem AP 3 werden ins AP 4 übernommen, jedoch neu einem Horizont zugewiesen und etappiert. Viele Standorte sind soweit fortgeschritten, dass sie voraussichtlich im A-Horizont des AP4 realisiert werden. Weitere Gebiete werden voraussichtlich erst im B- oder C-Horizont realisiert. Entsprechend ihrem Planungsstand werden sie neu unterschiedlichen Zeithorizonten zugewiesen. Zudem können neue Potenzialgebiete aufgenommen werden. Die Etappierung und die neuen Gebiete werden in Kap. 8 erläutert.

Schwerpunkte Wohnen und Arbeiten (Massnahmenpaket 0404.3.022)

AP3: 11 Schwerpunkte Wohnen und Arbeiten

Im AP3 wurden 5 Schwerpunkte Wohnen und 6 Schwerpunkte Arbeiten ausgewiesen. Bei den Entwicklungsschwerpunkten handelt es sich um bereits

eingezonte, unüberbaute Bauzonen mit einer Fläche von mehr als einer Hektare.

Vier realisierte Gebiete

Zwei Wohnschwerpunkte und zwei Arbeitsschwerpunkte aus dem AP3 wurden realisiert:

- Burgdorf, Neumatt (Wohnen)
- Lützelflüh, Dorf Grünenmatt (Wohnen)
- Kirchberg, Neuhof (Arbeiten), Entwicklung Industriezone
- Rüdtilgen-Alchenflüh, Industriestrasse (Arbeiten), Realisierung Metzgerzentrum

Eine Sistierung

Das Gebiet Kirchberg, Chosthusweg, wird im AP 4 künftig als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet geführt, da es sich aktuell als Reservefläche für die Schulraumplanung in einer Zone für öffentliche Nutzung befindet und zuerst umgezont werden müsste, um als Wohnschwerpunkt genutzt zu werden.

Etappierung der übrigen Gebiete im AP 4

Die übrigen noch in Entwicklung befindlichen Gebiete aus dem AP 3 werden ins AP 4 übernommen, jedoch neu einem Horizont zugewiesen und etappiert. Die Entwicklung von einem Wohnschwerpunkt und drei Arbeitsschwerpunkten ist soweit vorangeschritten, dass sie voraussichtlich im A-Horizont des AP4 realisiert werden können. Weitere Gebiete werden zu einem späteren Zeitpunkt realisiert (siehe Kap. 8).

Strenge Anforderungen des Kantons an eine Festsetzung

Vorranggebiete Siedlung (Massnahmenpaket 0404.3.023)

Im AP3 wurden 13 Vorranggebiete Siedlung bezeichnet (6 Wohnen, 7 Arbeiten). Vorranggebiete sind Areale, für die aus regionaler Sicht eine Einzonung geprüft werden kann, sofern der entsprechende Bedarf ausgewiesen ist. Eine Einzonung ist erst zulässig, wenn das entsprechende Gebiet im RGSK mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» ausgewiesen ist. Dafür sind gemäss kantonalem Recht verschiedene Anforderungen, insbesondere bezüglich ÖV-Erschliessungsgüte zu erfüllen (siehe kantonalen Synthesebericht).

Überprüfung der Eignung und Sistierungen

Im RGSK 2016 bzw. AP3 wurden noch keine Festsetzungen vorgenommen. Im Rahmen verschiedener Ortsplanungen zeigte sich, dass verschiedene Gebiete die Anforderungen des revidierten kantonalen Richtplans 2030 für eine Einzonung nicht erfüllen. Die Regionalkonferenz hat im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2021 die Eignung der Gebiete und den Bedarf nach Siedlungserweiterung in der Agglomeration und in der gesamten Region vertieft geprüft. Im Zuge der Überprüfung wurden in der erweiterten Agglomeration 4 Gebiete (inkl. Hindelbank, Hübeli, das im AP3 noch nicht zur Agglomeration zählte) und in der übrigen Region 15 Gebiete aus dem RGSK gestrichen (siehe dazu Kap. 8).

Festsetzung von Gebieten im AP 4

In der erweiterten Agglomeration erfüllen drei Gebiete die Voraussetzungen für den Koordinationsstand «Festsetzung» (2 Wohnen, 1 Arbeiten). Drei weitere Festsetzungen für Vorranggebiete Siedlungsentwicklung Arbeiten werden in Sumiswald, auf der Hauptentwicklungachse der Region, vorgesehen.

3.2.3 Landschaft

Umsetzung im Rahmen der Ortsplanungen

Die Gemeinden setzen den 2015 in Kraft getretenen Teilrichtplan Landschaft schrittweise im Rahmen ihrer Ortsplanungen um.

Die im RGSK 2016 verankerten Siedlungstrenngürtel (L1) werden im Rahmen der Ortsplanungen grundeigentümerverbindlich verankert. Die Regionalkonferenz weist jeweils im Rahmen von Stellungnahmen zu Ortsplanungsrevisionen auf allfällige Konflikte hin.

3.2.4 Verkehr

Umsetzungsstand Verkehrsmassnahmen

Karte Beilage 2

Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen ist grösstenteils auf Kurs. Hervorzuheben sind folgende Massnahmen bzw. Massnahmenpakete:

Realisierte Massnahmen Langsamverkehr (AP1) in Burgdorf

Aus dem AP 1 sind nahezu alle Massnahmen umgesetzt. Insbesondere in der Stadt Burgdorf wurden für den Langsamverkehr mit dem AP1 bedeutende Projekte mit Vorzeigecharakter realisiert:

- Velostation Bahnhof Burgdorf (Südseite)
- Typonsteg, Langsamverkehrsbrücke über die Emme
- Neumattsteg, Langsamverkehrsbrücke über die Emme
- Verbesserung LV-Verbindung Burgdorf-Kirchberg (Ey)
- Verbesserung LV-Verbindung Burgdorf-Wynigen (Grafenschüren-Sommerhaus)

Velofreundliche Stadt Burgdorf

Die Stadt Burgdorf war von 1996 bis 2006 offiziell die einzige Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo) der Schweiz. Ziel des 10-jährigen Projekts Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf war es, den Treibstoffverbrauch im innerstädtischen Verkehr zu senken und die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs deutlich zu erhöhen. Zehn Jahre lang engagierte sich Burgdorf zusammen mit dem Gewerbe und der Bevölkerung für eine modellhafte Mobilitätslösung. Eine neue Mobilitätskultur ist entstanden, einige Pilotprojekte wurden entwickelt und erprobt, die von zahlreichen anderen Gemeinden übernommen und angewendet wurden. So zum Beispiel die Begegnungszonen. Die Stadt Burgdorf ordnet dem Langsamverkehr auch nach Abschluss der FuVeMo eine besondere Rolle zu. Mit dem Neubau und dem Ausbau von zwei LV-Brücken über die Emme konnten wichtige Velonetzlücken geschlossen werden. Ein signalisierter Veloring innerhalb der Stadt ist fast vollständig durchgehend erstellt. Weiter wurden eine bewachte Velostation und gedeckte Veloabstellplätze am Bahnhof Burgdorf realisiert. Heute stehen die Förderung des Langsamverkehrs sowie die verstärkte Nutzung von umweltschonenden Verkehrsmitteln im Vordergrund. Die Langsamverkehrsförderung der Stadt Burgdorf widerspiegelt sich im unterdurchschnittlichen Motorisierungsgrad (vgl. MOCA-Indikatoren). In den Jahren 2010, 2014 und 2018 hat Burgdorf den PRIX VELO erhalten. Sie zeichnet sich damit drei Mal als velofreundlichste Kleinstadt der Schweiz aus. 2014 erhielt Burgdorf auch den ersten Preis im Gesamtklassement.

Nach Beendigung des Modellstadt-Projekts 2006 wurde die Fuss- und Veloverkehrsförderung konsequent weitergeführt. Zu nennen sind insbesondere folgende Massnahmen:

- Verkehrsberuhigungen in den Quartieren (alle Wohnquartiere sind verkehrsberuhigt)
- Schliessung von Lücken des Radwegrings
- Öffnung von Einbahnstrassen für Velos in Gegenrichtung
- Öffnung der Verbindung Unterstadt – Altstadt für Radfahrer
- Kontinuierliche Schliessung von Netzlücken bei Bauprojekten
- Punktuelle Verbesserungen der Schulwegsicherheit
- Sperrung der SBB-Bahnunterführungen Ost für den motorisierten Verkehr
- Realisierung der Velohochstrasse Bahnhof-Lerchenbühl

Projekte mit Vorzeigecharakter (AP1)

Aus dem AP1 sind folgende Projekte mit Vorzeigecharakter zu erwähnen:

- Realisierung Typonsteg über die Emme (LV-Anbindung Gyrischachen)
- Realisierung von Veloabstellplätzen am Bahnhof Burgdorf, freie Parkierung und Velostation (Südseite)
- Realisierung der Neumattbrücke über die Emme für Fussgänger-und Radfahrer zusammen mit der Gemeinde Kirchberg



Abb. 1: Neue Brücken, neue Velostation und klare Signalisation in Burgdorf und in die umliegenden Gemeinden

Veloabstellplätze B+R (AP2, AP3): auf Kurs

An verschiedenen Bahnhaltestellen in Burgdorf sowie an den Bahnhöfen in Oberburg, Lyssach und Kirchberg-Alchenflüh ist die Erweiterung des Angebots an Veloabstellplätzen vorgesehen. Diese Projekte werden alle wie geplant bis 2022 umgesetzt.

LV-Verbindungen (AP2, AP3): auf Kurs

Mit den Massnahmen in AP 2 und 3 werden weitere Radwegverbindungen aus der Agglomeration in die Kernstadt Burgdorf verbessert: Heimiswil-Burgdorf, Wynigen-Burgdorf, Hasle-Burgdorf, Bickigen-Burgdorf. Die Massnahmen sind auf Kurs.

Oberburg – Hasle; Kantonaler Radweg entlang der Bahn (AP3): auf Kurs

Die Massnahme umfasst die Erstellung einer schnellen und sicheren Veloalternativroute zur Kantonsstrasse 23 entlang der Bahnlinie von Oberburg nach Hasle. Baustart ist 2021, die Inbetriebnahme ist für 2022 vorgesehen.

Bushof Burgdorf (AP2): kleine zeitliche Verzögerung wegen Einsprache

Der neue Bushof ermöglicht die Optimierung der Umsteigebeziehungen Bahn – Bus, die langfristige Sicherstellung der Abwicklung der Kundenfrequenzen und eine städtebauliche Aufwertung. Aufgrund einer hängigen Einsprache zur Hindernisfreiheit des Bushofs wird der Baubeginn verzögert. Die Realisierung soll ab Herbst 2021 erfolgen und bis 2022 dauern.

Verkehrssanierung BOH (AP3): kleine zeitliche Verzögerung im Baubewilligungsverfahren

Die Massnahme umfasst die Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf sowie die Erstellung von Ortsumfahrungen in Oberburg und Hasle. Projektbestandteil sind auch flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz (z.B. Aufwertung Ortsdurchfahrt Oberburg) sowie die vom Bund mitfinanzierten Verkehrsmanagementmassnahmen. Um die Verkehrssituation in der Agglomeration Burgdorf zu verbessern, beantragt der Bundesrat im Rahmen des Agglomerationsprogramms zusätzlich Mittel von rund 77 Millionen Franken für die Umfahrung Oberburg (Stand 17. Februar 2021). Die Ortsumfahrung Hasle wird nicht durch den Bund mitfinanziert. Aktuell läuft das Genehmigungs- und Baubewilligungsverfahren für das Gesamtprojekt. Das Bewilligungsverfahren für das kantonale Grossprojekt VS BOH wurde 2020 gestartet und bindet erhebliche Ressourcen. Die öffentliche Auflage erfolgte Ende 2020. Derzeit läuft die Behandlung der Einsprachen. Gegenüber dem ursprünglichen Terminplan ist eine kleine zeitliche Verzögerung der Realisierung zu erwarten. Der Baubeginn ist für 2023 geplant.

Alternative Erschliessungsformen und -arten (AP3): auf Kurs

Die Lücken und Schwachstellen bei der ÖV-Erschliessung wurden im Rahmen der Studie «Konzept Alternative Erschliessungs- und Angebotsformen für die Region Emmental» analysiert. Die Studie zeigt im Sinne eines Grobkonzepts mögliche Massnahmen auf. Die Regionalkonferenz Emmental befasst sich zurzeit mit der etappenweisen Umsetzung der Empfehlungen.

- Erweiterter Agglomerationsperimeter: Einführung eines Rufbus-Systems auf dem Korridor Heimiswil, Affoltern i. E., Rüegsau und Hasle b. B. im Sommer 2020.
- Ausserhalb des erweiterten Agglomerationsperimeters befindet sich das Mitnahmesystem Taxito seit 2020 in Umsetzung. Bei diesem Mitnahmesystem funktioniert der Personentransport mit Privatfahrzeugen ab definierten Haltestellen. Vorgesehen sind vorerst die Korridore Trubschachen – Wiggen sowie Sumiswald Bahnhof – Wasen – Hornbach – Schonegg.

3.3 Fazit

Umsetzung auf Kurs

Die Umsetzung der vorangehenden Generationen ist grundsätzlich auf Kurs. Dies gilt sowohl für das Zukunftsbild und die Teilstrategien als auch für die einzelnen Massnahmen. Es gibt keinen spezifischen Handlungsbedarf aufgrund des Stands der Umsetzung.

Siedlungsentwicklung: Fokus auf Innenentwicklung

Bei der Siedlungsentwicklung lag der Fokus auf der Aktivierung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete und auf der Nutzung der noch nicht überbauten Bauzonen. Auch in Zukunft wird sich die Region, insbesondere

auch die Agglomeration, auf die Aktivierung der vorhandenen Potenziale konzentrieren.

Schutz und Aufwertung der Landschaft: Daueraufgabe

Unabhängig von den Massnahmen des Agglomerationsprogramms wird die Aufwertung des Flussraumes vorangetrieben. Die Sicherung der Siedlungstrenngürtel bleibt als Daueraufgabe eine Herausforderung.

Verkehr: keine grösseren Umsetzungsprobleme

Die Verkehrsmassnahmen sind grösstenteils auf Kurs. Eine kleine zeitliche Verzögerung ist im Baubewilligungsverfahren des Neuen Bahnhofplatz und Bushof Burgdorf aufgrund von Einsprachen eingetreten. Auch im Bewilligungsverfahren für das kantonale Grossprojekt VS BOH ist gegenüber dem ursprünglichen Terminplan eine kleine zeitliche Verzögerung der Realisierung zu erwarten.

4. Situations- und Trendanalyse

4.1 Perimeter

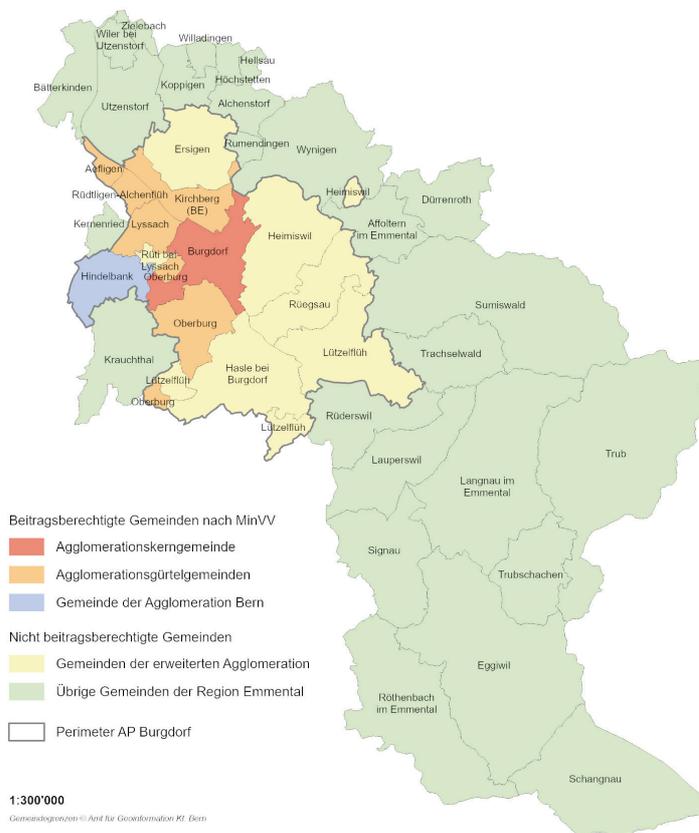


Abbildung 2 Perimeter Regionalkonferenz Emmental und Agglomerationsprogramm Burgdorf

RGSK

Der Planungssperimeter des RGSK Emmental umfasst die 40 Gemeinden der Regionalkonferenz Emmental (seit 1.1.21 aufgrund Fusion Mötschwil und Hindelbank noch 39 Gemeinden).

Beitragsberechtigte Gemeinden

Die Kerngemeinde Burgdorf und die Agglomerationsgürtelgemeinden Aefligen, Kirchberg, Lyssach, Oberburg und Rütligen-Alchenflüh bilden gemeinsam die beitragsberechtigten Gemeinden der Agglomeration Burgdorf⁵. Die Gemeinde Hindelbank gehört neu zur Agglomeration Bern. Sie verbleibt aber im Perimeter der Regionalkonferenz Emmental und wird ins Agglomerationsprogramm Burgdorf integriert (Liste der Gemeinden siehe Anhang 3). Per 1. Januar 2021 fusionierte die Gemeinde Mötschwil zur Gemeinde Hindelbank. Aufgrund des weit fortgeschrittenen Bearbeitungsstand des AP Burgdorf 4. Generation wurde diese Änderung nicht mehr in allen Dokumenten nachvollzogen. Die Beilagekarten wurden nicht mehr angepasst. Dies auch

⁵ gemäss Anhang 4 zur Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)

weil die Fusion keine grundsätzliche Neueinschätzung der Situation erforderlich machte. Durch die Fusion wächst die Gemeinde Hindelbank um rund 125 Einwohnende (AGR 2019) und 23 Arbeitsplätze (STATENT BFS 2017, Vollzeitäquivalente Gde. Mötschwil).

Erweiterte Agglomeration

Um den engen funktionalen und verkehrlichen Bezügen Rechnung zu tragen, befasst sich das Agglomerationsprogramm Burgdorf auch mit den Gemeinden der erweiterten Agglomeration: Ersigen⁶, Hasle b.B., Heimiswil, Lützelflüh, Rüegsau und Rüti b.L.

4.2 Grossräumige Einbettung

Teil der Hauptstadtregion Schweiz

Die Agglomeration Burgdorf liegt an der Mittellandachse Bern – Olten. Gemäss Raumkonzept Schweiz ist sie Teil der Hauptstadtregion Schweiz. Die Stadt Burgdorf ist Mitglied des Vereins Hauptstadtregion Schweiz.

Enge Bezüge zur Agglomeration Bern

Die Agglomeration Burgdorf grenzt direkt an die Agglomeration Bern. Dank sehr guten ÖV- und MIV-Verbindungen haben sich die Pendlerbeziehungen Richtung Bern intensiviert.

4.3 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung

4.3.1 Bevölkerungsentwicklung

Entwicklung 2000 - 2017

Kontinuierliches Wachstum

Die Bevölkerungszahlen zeigen für die untersuchte Zeitperiode ein starkes Wachstum der Agglomeration um nahezu 12%. Dieses ist doppelt so hoch wie das Wachstum der Gesamtregion von 6%.

Gemeinde	2000	2017	Veränderung absolut	Veränderung in %
Burgdorf	14'416	16'280	1'864	12.93
Aefligen	1'023	1'091	68	6.65
Hindelbank	2'054 ⁷	2'495	441	21.47
Kirchberg	5'261	5'940	679	12.91
Lyssach	1'361	1'424	63	4.63
Oberburg	2'770	2'917	147	5.31
Rüdtligen-Alchenflüh	2'114	2'396	282	13.34
Agglomeration (nach MinVV)	26'945	30'048	3'103	11.52
Gemeinden der erweiterten Agglomeration	13'122	14'626	1'504	11.46
Übrige Gemeinden der Region	49'131	49'888	757	1.54
Gesamtregion	91'252	97'057	5'805	6.36

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung, ständige Wohnbevölkerung (Quelle: STATPOP BFS)

⁶ Seit 1. Januar 2016 gehören Ober- und Niederösch infolge einer Gemeindefusion zur Gemeinde Ersigen.

⁷ Angaben für 2010, Angaben 2000 nicht verfügbar

Fortsetzung der bisherigen Entwicklung

Trend

In der Periode 2000 - 2017 wurde ein durchschnittliches jährliches Wachstum der Bevölkerung in der Agglomeration von 0.67% erzielt. Aufgrund des noch vorhandenen Innenentwicklungspotenzials, insbesondere in den ausgewiesenen Entwicklungsgebieten von regionaler Bedeutung, wird für die nächsten Jahre von einer vergleichbaren Entwicklung ausgegangen. Voraussetzung ist, dass die Innenentwicklungspotenziale tatsächlich realisiert werden können.

Dies würde einem weiteren Wachstum der Agglomeration von rund 10% in den nächsten 15 Jahren entsprechen. Damit würden die im kantonalen Richtplan 2030 getroffenen Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung bestätigt (BFS Szenario „hoch“ der Bevölkerungsentwicklung 2015 - 2030).

	2012	2017	Annahme kant. Richtplan 2030
Burgdorf	15'659	16'280	17'381
Agglo-Gürtelgemeinden	13'455	13'768	14'692
Erw. Agglo-Gemeinden	13'717	14'626	14'642
Übrige Gemeinden	51'694	52'306	54'999
Region Emmental	94'524	96'980	101'714

Tabelle 2 Bevölkerungsentwicklung 2012 - 2030 gemäss kantonalem Richtplan

4.3.2 Arbeitsplatzentwicklung

Entwicklung 2001 - 2017

Starke Entwicklung bis 2012 wegen Shoppingmeile

2001 - 2012 war die Arbeitsplatzentwicklung der Agglomeration Burgdorf stark geprägt durch den Ausbau und die Weiterentwicklung des kantonalen ESP Lyssach/Rüdtligen-Alchenflüh «Shoppingmeile». Die Eröffnung diverser Shopping-Centren bescherte den Gemeinden Rüdtligen-Alchenflüh, Kirchberg und Lyssach eine aussergewöhnliche Arbeitsplatzentwicklung. Diese Entwicklung steht in einem starken Gegensatz zum Rückgang der Arbeitsplätze in den übrigen Gemeinden der Region. Dank der ausgeprägten Dynamik in der Agglomeration weist die Region insgesamt eine positive Bilanz auf.

Gemeinde	2001	2012	Veränderung absolut	Veränderung in %
Burgdorf	9'679	10'228	549	5.7
Aefligen	225	202	-23	-10.1
Hindelbank	k.A.	k. A	k. A	k. A
Kirchberg	1823	2'457	634	34.8
Lyssach	933	1'127	194	20.8
Oberburg	971	906	-65	-6.7
Rüdtligen-Alchenflüh	436	819	383	87.8
Agglomeration nach MinVV	14'067	15'739	1'672	11.9

Gemeinden der erweiterten Agglomeration	3'675	3'640	-35	-1.0
Übrige Gemeinden der Region	18'613	17'852	-761	-4.1
Gesamtregion	36'355	37'231	876	2.4

Tabelle 3: Arbeitsplatzentwicklung, Vollzeitäquivalente (Quelle: STATENT BFS)

Abschwächung 2012 - 2017

In der Periode 2012 - 2017 hat sich die Arbeitsplatzentwicklung in der Agglomeration abgeschwächt. In drei Agglomerationsgemeinden fiel sie negativ aus. Dennoch fand in der Agglomeration insgesamt noch ein Wachstum von fast 4% statt, während in den übrigen Gemeinden der Region ein starker Rückgang an Arbeitsplätzen von -12% verzeichnet wurde. Insgesamt ist für diese Periode die Entwicklung in der Gesamtregion rückläufig.

Gemeinde	2012	2017	Veränderung absolut	Veränderung in %
Burgdorf	10228	10731	503	4.92
Aefligen	202	178	-24	-11.88
Hindelbank	576 ⁸	683	107	18.58
Kirchberg	2457	2'446	-11	-0.45
Lyssach	1127	1'155	28	2.48
Oberburg	906	887	-19	-2.10
Rüdtligen-Alchenflüh	819	865	46	5.62
Agglomeration nach MinVV	16'315	16'945	630	3.86
Gemeinden der erweiterten Agglomeration	3640	3'753	113	3.10
Übrige Gemeinden der Region	17'276	15'059	-2'217	-12.83
Gesamtregion	37'231	35'757	-1'474	-3.96

Tabelle 4: Arbeitsplatzentwicklung, Vollzeitäquivalente (Quelle: STATENT BFS)

Trend

Leichte Zunahme der Arbeitsplätze

In der Periode 2001 - 2017 wurde eine durchschnittliche jährliche Zunahme der Arbeitsplätze in der Agglomeration nach MinVV von 0.98% erzielt. Der Trend der letzten 5 Jahre zeigt eine durchschnittliche jährliche Zunahme der Arbeitsplätze in der Agglomeration nach MinVV von 0.77%. Die Entwicklung muss in diesem Umfang weitergeführt werden, damit die Zielsetzung des RGSK in der Agglomeration erreicht werden kann (10% Wachstum in den nächsten 15 Jahren).

Herausforderung: blockierte Arbeitszonenreserven

Mit dieser Entwicklung können sich Bevölkerung und Arbeitsplätze ausgewogen entwickeln, was dem Ziel der Region entspricht. Weil viele Arbeitszonenreserven blockiert sind, dürfte die Erreichung dieses Ziels auch bei einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung der Agglomeration eine Herausforderung sein.

⁸ Angaben 2015

4.3.3 Fazit

- Beim **Bevölkerungswachstum** ist die Agglomeration bezogen auf die Zielwerte des RGSK (rund 32'000 Einwohner bis 2030) gut auf Kurs, auch dank der konsequenten Realisierung der zahlreichen Innenentwicklungspotenziale.
- Als grössere Herausforderung erweist es sich, auch eine **Arbeitsplatzentwicklung** in ähnlichem Umfang zu realisieren. Viele Arbeitszonenreserverflächen sind mangels Verfügbarkeit blockiert und können kaum kurz- oder mittelfristig entwickelt werden.

4.4 Siedlung

4.4.1 Siedlungsstruktur

Karte Beilage 5

Konzentration der Entwicklung auf Talebene der Emme

Die Agglomeration Burgdorf ist kleinräumig strukturiert. Sie zeichnet sich durch eine enge Verflechtung der Siedlung mit der Landschaft aus. Die Siedlungsentwicklungsgebiete befinden sich alle in der Talebene der Emme und entlang der «Emmentalachse» (Kantonsstrasse 23). In der Talebene der Emme hat sich das Siedlungsgebiet stark ausgebreitet und teilweise auch den Gewässerraum und die Ufervegetation der Emme zurückgedrängt. Die Aufwertung und Renaturierung des Flusslaufs als siedlungsnaher Freizeit- und Erholungsraum ist daher ein zentrales Thema.

Abseits dieser Hauptentwicklungsachsen weist die Agglomeration Burgdorf auch traditionelle Streusiedlungsgebiete auf.

Die Siedlungsstruktur orientiert sich somit stark an den bestehenden Verkehrsachsen. Die Agglomeration ist deshalb trotz ländlichem Umfeld auch gut auf den ÖV ausgerichtet (siehe auch Kap. 4.6.2).

Schneller Zugang zu Naherholungsgebieten

Aus allen Siedlungsgebieten ist ein schneller und direkter Zugang zu den Landschaftsräumen der benachbarten Hügelzüge gewährleistet, insbesondere auch zu den Wäldern.

4.4.2 Kantonale Entwicklungsgebiete

4 kantonale ESP und ein prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen

In der Agglomeration bestehen vier kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und ein Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen von kantonaler Bedeutung (siehe Kap. 3.2.2).

4.4.3 Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)

Begrenzung auf zwei Standorte

In der Agglomeration bestehen derzeit zwei Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen:

- Shopping-Meile, ESP Nr. 36, Lyssach/Rüdtligen-Alchenflüh (kantonale Bedeutung): weitgehend realisiert, aktuell kein weiterer Ausbau möglich, da das derzeitige Fahrtenkontingent ausgeschöpft ist.
- Mega-Center, Burgdorf (regionale Bedeutung): kein weiterer Ausbau.

Weder in der Agglomeration noch in der Region sind weitere Standorte für verkehrsentensive Vorhaben vorgesehen.

4.4.4 Innenentwicklungspotenzial

Agglomeration erreicht kantonale Dichtezielwerte

Das Siedlungsgebiet der Agglomeration Burgdorf nach MinVV (mit Hindelbank) weist heute eine gute Dichte von im Durchschnitt 72 Raumnutzer (RN)/ha auf (siehe Kap. 4.8). Damit erfüllt die Agglomeration die Mindestdichtevorgaben des kantonalen Richtplans von 68 bzw. übertrifft sie sogar leicht. Das Innenentwicklungspotenzial der Agglomeration ist trotzdem noch gross. Dies zeigen die vielen Entwicklungsgebiete an gut erschlossenen und zentralen Lagen.

Als einzige Agglomerationsgemeinden erreichen Aefligen und Lyssach ihre Mindestdichtevorgaben nicht.

Potenzielle regionale Entwicklungsgebiete

Gemäss den aktuellen Angaben der Gemeinden zu den Entwicklungsgebieten von regionaler Bedeutung besteht ein realisierbares Flächenpotenzial von mindestens 250'000 m² Geschossfläche (25 ha). Das effektive Potenzial dürfte sogar noch höher sein, weil noch nicht für alle Gebiete eine Einschätzung gemacht werden konnte.

4.4.5 Bedeutung der Verkehrssanierung BOH für die Innenentwicklung der Agglomeration

VS BOH als wichtige Voraussetzung für die Innenentwicklung

Die Realisierung der Verkehrssanierung BOH ist eine wesentliche Voraussetzung, um das Innenentwicklungspotenzial der Agglomeration voll ausschöpfen zu können:

- In der Stadt Burgdorf werden dank der Verkehrsdosierung und -verflüssigung bessere Bedingungen für die Verdichtung von Arealen entlang der Ortsdurchfahrt geschaffen.
- In Oberburg und Hasle entlastet die Umfahrung zentrale Siedlungsgebiete vom Durchfahrtsverkehr. Damit schafft sie die Voraussetzungen für eine Verkehrsberuhigung und Aufwertung der beiden Ortszentren. Zudem können die Innenentwicklungspotenziale besser ausgeschöpft werden.

Schaffung der Verkehrskapazitäten für Innenentwicklung

In Burgdorf liegen entlang der Emmentalachse (Kantonsstrasse 23) zahlreiche Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete. Von Bedeutung sind vor allem die beiden kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) «Buchmatt» (Industrie/Produktion/Gewerbe) und «Bahnhof Burgdorf» (Dienstleistung). Hinzu kommen weitere Gebiete wie Gyrischachen, Altstadt und Umgebung sowie Steinhof.

Im Gesamtverkehrssystem werden mit dem Projekt VS BOH innerhalb der Agglomeration die erforderlichen Kapazitäten für die erwünschte Innenentwicklung geschaffen. Ohne Massnahmen wäre zu befürchten, dass das Innenentwicklungspotenzial aufgrund der Beschränkung durch das Verkehrssystem nicht vollumfänglich ausgeschöpft werden könnte. Aufgrund der erwarteten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung würde das heutige Verkehrssystem bald seine Belastungsgrenze erreichen.

4.4.6 Baulandbedarf Wohnen

Bauzonenreserven von 30 ha

Die Agglomerationsgemeinden nach MinVV (mit Hindelbank) verfügen 2019 noch über Bauzonenreserven Wohnen von rund 30 ha. Um das im kantonalen Richtplan angestrebte Bevölkerungswachstum zu erreichen, ist ein theoretischer Wohnbaulandbedarf von 60 ha für die nächsten 15 Jahre erforderlich.

Tatsächlicher Baulandbedarf von 28 ha

Unter Berücksichtigung des Innenentwicklungspotenzials ergibt sich gemäss den Vorgaben der kantonalen Gesetzgebung für die Agglomeration nach MinVV (mit Hindelbank) insgesamt ein tatsächlicher Wohnbaulandbedarf von 28 ha für die nächsten 15 Jahre⁹:

	Theoretischer Wohnbaulandbedarf (ha) bis 2034	Unüberbaute Wohn- und Mischzonen (ha) Mai 2019	Tatsächlicher Wohnbaulandbedarf (ha) bis 2034
Burgdorf	30.4	12.4	18.0
Aefligen	1.8	1.6	0.0
Hindelbank	3.0	1.2	1.9
Kirchberg	12.4	7.7	4.7
Lyssach	2.3	1.6	0.0
Oberburg	5.0	4.2	0.8
Rüdtligen-Alchenflüh	4.7	1.9	2.8
Agglomeration nach MinVV (inkl. Hindelbank)	59.4	30.6	28.2
Erweiterte Agglomeration	16.0	16.0	0.1

Tabelle 5 Wohnbaulandbedarf nach Berücksichtigung des Innenverdichtungspotenzials gemäss kantonalem Richtplan (Massnahme A_01)

Anspruch auf Einzonung neuer Wohngebiete in 5 Gemeinden

Die Gemeinden Burgdorf, Hindelbank, Kirchberg, Oberburg und Rüdtligen-Alchenflüh erfüllen die Mindestdichtevorgaben des kantonalen Richtplans. Sie können nach kantonalem Recht zur Erreichung der angestrebten Bevölkerungsentwicklung einen Anspruch auf Einzonung neuer Wohngebiete geltend machen.

Neben Innenentwicklung werden 5 Vorranggebiete festgesetzt

Eine weitere Innenentwicklung ist grundsätzlich möglich und wird von den Gemeinden und der Region auch angestrebt. In der Agglomeration wurden bereits viele Innenentwicklungsprojekte umgesetzt. Die Agglomeration weist gegenüber den kantonalen Vorgaben bereits eine höhere Raumnutzerdichte aus. Deshalb ist eine weitere Innenentwicklung sehr anspruchsvoll und benötigt entsprechend Zeit. Deshalb strebt die Agglomeration neben der Innenentwicklung die Festsetzung von ausgewählten und geeigneten Vorranggebieten für die Wohnentwicklung an.

⁹ Bei der Ermittlung des tatsächlichen Baulandbedarfs der Gemeinden wird gemäss kantonalem Richtplan auch das Innenverdichtungspotenzial berücksichtigt. In Gemeinden, deren Dichte (in Raumnutzerdichte pro Hektare) unter dem Richtwert des Raumtyps gemäss Richtplan liegt, werden bei der Berechnung des tatsächlichen Wohnbaulandbedarfs die Nutzungsreserven in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen zu einem Drittel abgezogen.

4.4.7 Baulandbedarf Arbeiten

Grundlage: Arbeitszonenbewirtschaftung

Grundlage zur Herleitung des Baulandbedarfs Arbeiten auf regionaler Ebene ist die 2016 eingeführte Arbeitszonenbewirtschaftung des Kantons Bern. Die Neueinzonung von Arbeitszonen ist nur möglich, wenn der entsprechende Bedarf im Rahmen der Arbeitszonenbewirtschaftung nachgewiesen werden kann (siehe auch kantonaler Synthesebericht).

Reserven im Umfang von 24 ha

Gemäss der Erhebung des Amts für Gemeinden und Raumordnung vom Mai 2019 befinden sich in der Region Emmental Baulandreserven im Umfang von 53 ha unüberbaute Arbeitszonen, davon 24 ha in der erweiterten Agglomeration.

Tatsächlich verfügbar: 9.5 ha

Die im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2021 durchgeführten Umfrage bei den Gemeinden zeigte jedoch, dass davon in der Region nur rund 16 ha, und in der erweiterten Agglomeration nur rund 9.5 ha tatsächlich für die Neuansiedlung von Betrieben zur Verfügung stehen. Die übrigen Flächen sind teilweise für die Erweiterung bereits ansässiger lokaler Betriebe reserviert. Teilweise sind sie noch nicht baureif oder aus anderen Gründen nicht verfügbar.

Gemäss Zielsetzung des RGSK 2021 sollen bis 2030 in der Region 50'000 Arbeitsplätze (Anzahl Beschäftigte) vorhanden sein, davon rund 26'000 Arbeitsplätze (Beschäftigte) in der erweiterten Agglomeration. Dieser Zielwert soll eine ausgewogene Bevölkerung- und Arbeitsplatzentwicklung sicherstellen.

Handlungsbedarf vor allem ausserhalb der Agglomeration

Gemäss den statistischen Erhebungen wurde der Zielwert für die erweiterte Agglomeration mit 26'151 Arbeitsplätzen (Beschäftigte) bereits 2017 erreicht. Der Handlungsbedarf für die Schaffung neuer Arbeitsplätze liegt somit gemäss den Zielsetzungen der Region nicht in der Agglomeration, sondern in den übrigen Gemeinden der Region (z.B. in Langnau, Sumiswald, Signau etc.). Hier sollen bis 2030 noch rund 2'000 neue Arbeitsplätze (Beschäftigte) geschaffen werden, also rund 200 Arbeitsplätze pro Jahr. Dies ist erforderlich, um auch im ländlichen Raum eine ausgewogene Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen zu erreichen und die Pendlerbewegungen zu minimieren.

Schwerpunktsetzungen innerhalb Region

Die Region Emmental will sowohl für den zweiten als auch für den dritten Sektor geeignete Areale anbieten können. Sie setzt dabei auf eine räumliche Verteilung:

- Im mittleren Emmental (südlicher Teil der Region Emmental) sollen vor allem Produktions- und Fertigungsbetriebe angesiedelt werden. Aufgrund der vielen reservierten und blockierten Flächen besteht dort ein Bedarf nach zusätzlichen Flächen für die Ansiedlung des zweiten Sektors.
- Die Gemeinden im Unteren Emmental (nördlicher Teil der Region Emmental) priorisieren die Ansiedlung von Unternehmen im Dienstleistungssektor. Sie setzen deshalb den Schwerpunkt auf die Mobilisierung und Entwicklung des Innenentwicklungspotenzials in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten und in den regionalen Entwicklungsgebieten.

4.4.8 Fazit

- Die Agglomeration verfügt heute bereits über eine gute Dichte. Zahlreiche Innenentwicklungsvorhaben sind bereits umgesetzt.
- Es bestehen noch weitere Verdichtungspotenziale in bereits überbauten Gebieten der Agglomeration, diese sind jedoch anspruchsvoll in der Umsetzung. Die Realisierung der Verkehrssanierung VS BOH ist dafür eine wichtige Voraussetzung.
- Trotz Innenentwicklung besteht in der Agglomeration ein Wohnbaulandbedarf von 28 ha. Um der Bevölkerungsdynamik gerecht zu werden, wird neben der Innenentwicklung die Festsetzung von zwei Vorranggebieten Wohnen vorgesehen.
- Die Region strebt ein Wachstum der Arbeitsplätze in den zentralen Orten des mittleren Emmentals an, um die negative Arbeitsplatzentwicklung im ländlichen Raum abzubremsen. Hier steht die Bereitstellung von Flächen für Produktion und Fertigung im Fokus. Dazu werden drei Vorranggebiete Arbeiten festgesetzt.
- In der Agglomeration setzen die Gemeinden den Schwerpunkt auf Arbeitsplätze im tertiären Sektor. Die nötigen Kapazitäten werden über Innenentwicklung, insbesondere mit der Entwicklung der kantonalen ESP geschaffen.

4.5 Landschaft

4.5.1 Landschaftsstruktur

Karte Beilage 3

Drei Landschaftstypen

Landschaftlich ist die Agglomeration Burgdorf geprägt durch die auslaufenden Hügelzüge des Napfgebiets und die breiter werdende Talebene der nordwärts fliessenden Emme. Bis Burgdorf wird die Emme links und rechts durch bewaldetes Hügelgebiet gesäumt. Aus Seitentälern strömen zahlreiche Bäche in die Emme. Nach Burgdorf erreicht die Emme die Ebene des Mittellands.

Die Landschaft gliedert sich in die folgenden Teilräume (Landschaftstypen):

- Ebene des Mittellands
- Talebene (Schwemmeebene) der Emme
- Bewaldetes Hügelgebiet (Ost und West)

Bewaldetes Hügelland

Von Landwirtschaft und Forstwirtschaft geprägtes Hügelgebiet

Das bewaldete Hügelgebiet des Napfgebirges bildet das charakteristische Landschaftsbild der Region Emmental. Das dünn besiedelte Gebiet wird vor-

wiegend durch die Landwirtschaft geprägt. Die Landschaft ist weitgehend intakt. Die Beziehung zwischen der Landschaft und ihrer Bewirtschaftung ist ausgewogen.

Zunehmende touristische Nutzung

Die traditionell geprägte und von vielen Einflüssen unberührte Kulturlandschaft des Emmentals ist für den Tourismus und als Naherholungsgebiet für die Agglomeration wichtig. Als Trend ist eine zunehmende touristische Inwertsetzung der Kulturlandschaft feststellbar. Das Tourismusangebot in der Region wächst. Es entstehen neue Ideen für den Ausbau des touristischen Angebots und auch der touristischen Infrastruktur wie Hotels und Gasthöfe.

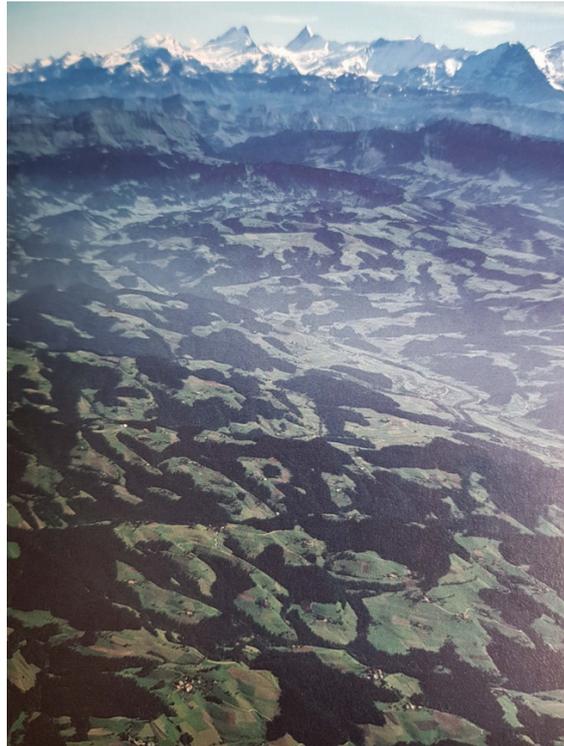


Abbildung 3 : Bewaldete Hügellandschaft des Napfgebiets (Quelle: Die Schweiz, ein städtebauliches Porträt, ETH Studio Basel, 2005)

Vielfältig genutzte Talebene

Talebene der Emme

Die fruchtbare Schwemmebene der Emme ist landwirtschaftlich ertragreich und stark genutzt. In diesem Raum sind grössere Ortschaften entstanden und haben sich im letzten Jahrhundert flächenmässig stark ausgedehnt. Die Landschaft gerät durch die starke Ausbreitung der Siedlung und Verkehrsinfrastruktur zunehmend unter Druck. Durch das starke Siedlungswachstum sind zudem Hochwasserrisiken entstanden. Dem Hochwasserschutz der Siedlungen entlang der Emme wird in Zukunft vermehrt Rechnung getragen werden müssen.

Wertvolle Zäsuren

Zwischen den Siedlungen sind weitgehend noch klare Zäsuren vorhanden. Sie sind als Grün- und Naherholungsräume und für die ökologische Vernetzung bedeutsam und müssen bewahrt werden.



Abbildung 4: Blick auf Burgdorf talaufwärts Richtung Alpenkette im Süden (Quelle: Stadt Burgdorf)

Bedeutung des Flussraums der Emme

Der Flussraum der Emme hat als ökologischer Lebensraum und als Naherholungsgebiet eine grosse Bedeutung. Er hat vielerorts noch Aufwertungspotenzial. Über die Emme verlaufen an zwei Stellen wichtige überregionale Wildwechselkorridore: nördlich von Lützelflüh und nördlich von Aeßlingen. Die Naturwerte der Emme geniessen in der Öffentlichkeit noch zu wenig Aufmerksamkeit. Der Flussraum ist im Bereich der Agglomeration Burgdorf durch die starke Ausbreitung der Siedlung und Verkehrsinfrastruktur stark unter Druck geraten. Es bestehen auch Hochwasserrisiken.

Auenwälder (Schachen)

Im Siedlungsgebiet der Agglomeration sind die ursprünglichen Auenwälder (Schachen) entlang der Emme teilweise stark zurückgedrängt worden und beschränken sich mancherorts nur noch auf einen schmalen Ufervegetationsstreifen. Mit dem Oberburger Schachen und dem Utzenstorfer Schachen (nordöstlich von Aeßlingen) gibt es auch im Umfeld der Agglomeration zwei grössere geschützte Auenwälder von nationaler Bedeutung. Die Bewahrung und Aufwertung der Schachen, insbesondere der beiden Auenwälder von nationaler Bedeutung, aber auch weiterer Gebiete wie der Burgdorfer Schachen und der Lyssachsachen bleibt eine wichtige Aufgabe.

Renaturierung des Emmelaufs

Mehrere grosse Renaturierungsprojekte im Flusslauf wie die «Emmebirne» in Aeßlingen, die Renaturierung in Kirchberg / Rüdtligen-Alchenflüh, der Winterseyschachen in Oberburg / Hasle, oder die einseitige Aufweitung im Felseggchachen in Burgdorf verfolgen das Ziel einer naturräumlichen Aufwertung des Gewässerraums. Die Renaturierung des Emmelaufs wird schrittweise vorangetrieben. Die Renaturierungen können auch einen Beitrag zu einem besseren Hochwasserschutz der Siedlungen leisten.



Abbildung 5: Talebene der Emme bei Oberburg mit Blick in Richtung Burgdorf, rechts oben Burgdorfer Schachen (Quelle: TBA Kanton Bern)

Touristische Inwertsetzung

In den letzten Jahren wurden die Bestrebungen in der Region verstärkt, den Flusslauf der Emme auch touristisch in Wert zu setzen. Der 2011 gegründete «Verein Naturerlebnis Emme» hat sich 2019 mit der Event- und Tourismus AG zum neuen Verein «Perlenkette Emme» zusammengeschlossen. Die «Perlenkette Emme» ist ein Projekt der Neuen Regionalpolitik (NRP) und vernetzt als gemeinsamen Erlebnisraum bestehende Angebote mit neu entwickelten touristischen Perlen. Der Verein «Perlenkette Emme» fördert die Biodiversität und den sanften Tourismus entlang der Emme. Diese Bestrebungen sollen in den nächsten Jahren fortgeführt und verstärkt werden.



Abbildung 6: Mit dem NRP-Projekt "Perlenkette-Emme" werden Biodiversität und sanfter Tourismus entlang der Emme gefördert. Die Funktion des Flussraums als Naherholungsgebiet wird ausgebaut. (Quelle: Verein Perlenkette Emme)

*Ebene unter starkem
Entwicklungsdruck*

Mittelland

Nördlich von Burgdorf laufen die Hügelzüge aus. Es beginnt die offene Ebene des Mittellands. Die Autobahn schränkt die ökologische Vernetzung stark ein.

Die offene Ebene zwischen Lyssach, Kirchberg-Alchenflüh und Burgdorf steht unter grossem Entwicklungsdruck. Hier ist die traditionelle Kulturlandschaft (Wässermatten) durch die dynamische Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Autobahnanschluss, Shoppingmeile, Industriegebiete etc.) stark unter Druck geraten. Sie bietet heute mit Ausnahme des Flussbetts und des Auenwalds (Schachen) entlang der Emme nur noch wenig Erholungsqualitäten.



Abbildung 7: Ebene des Mittellands mit Blick Richtung Jura im Norden, im Vordergrund Lyssach, in der Bildmitte Kirchberg und Rütligen-Alchenflüh, links Autobahn und « Shopping-Meile » (Quelle: Gemeinde Lyssach)

4.5.2 Freiraumstruktur

*Direkter Zugang zu
Naherholungsgebieten*

Alle Siedlungsgebiete der Agglomeration befinden sich in kurzer Distanz zu angrenzenden Landschaftsräumen. Es bestehen in der Regel schnelle und direkte Zugänge in angrenzende Naherholungsgebiete. Die wichtigsten Naherholungsgebiete stellen der Flussraum der Emme und die bewaldeten Hügel und Seitentäler des Emmentals dar.

4.5.3 Schutzgebiete

*Wichtige Zäsuren unter
Druck*

Zwischen den verschiedenen Ortschaften bestehen heute noch fast überall Zäsuren, die als Siedlungstrenngürtel und ökologische Vernetzungskorridore funktionieren. Teilweise geraten diese jedoch stark unter Druck, so zum Beispiel zwischen Burgdorf und Lyssach oder zwischen Burgdorf und Oberburg.

Teilrichtplan Landschaft

Im Teilrichtplan Landschaft der Region Emmental von 2016 sind wichtige siedlungsgliedernde Landschaftsräume entweder als regionale Landschaftsschutzgebiet oder Gebiet «Offenhaltung Landschaft» ausgeschieden.

Siedlungstrenngürtel

Gebiete, die eine Funktion als dauerhafte Siedlungsbegrenzungslinien übernehmen, wurden als «Siedlungstrenngürtel von regionaler Bedeutung» ins

RGSK und AP übernommen. Die Siedlungstrenngürtel dienen auch der Sicherung der überregionalen Wildtierkorridore.

Die Gemeinden sind angehalten, diese im Rahmen ihrer Ortsplanung grundeigentümerverschuldet zu verankern und entsprechend um- und durchzusetzen. Das RGSK legt im Perimeter der erweiterten Agglomeration 10 Siedlungstrenngürtel behördenverbindlich fest. Davon sind acht Gebiete als regionale Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen und zwei Gebiete als «Offenhaltung Landschaft». Bei Letzteren bleibt es den Gemeinden überlassen, eine genauere Differenzierung im Rahmen der grundeigentümerverschuldeten Festlegung vorzunehmen.

Weitere Schutzgebiete

Alle wichtigen Schutzgebiete sind im Teilrichtplan Landschaft verankert. Für die Agglomeration von grosser Bedeutung sind:

- Der Oberburger Schachen (Auenwald von nationaler Bedeutung, Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung)
- Das Hochmoor Meienmoos in Burgdorf
- Die überregionalen Wildtierkorridore
- Weitere Trocken- und Feuchtgebiete

4.5.4 Fazit

- Der Zugang zu siedlungsnahen Erholungsräumen ist aufgrund der Nähe des Siedlungsgebiets zur bewaldeten Hügellandschaft des Emmentals und den Gewässerräumen generell gut.
- Es laufen verschiedene Arbeiten zur Renaturierung und naturräumlichen Aufwertung des Gewässerraums der Emme und deren Zuflüsse.
- Die Landschaftswerte werden zunehmend touristisch in Wert gesetzt.
- Die Landschaft ist namentlich in der Ebene des Mittellands und bei den Zäsuren zwischen den Ortschaften unter Entwicklungsdruck. Die behördenverbindlichen Festlegungen des RGSK wirken diesem Trend entgegen.

4.6 Verkehr und Verkehrssicherheit

4.6.1 Gesamtverkehr

Verkehrssanierung BOH

Bedeutung VS BOH für Gesamtverkehr

Mit der Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle (BOH) wird im Rahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf der dritten Generation (Sanierung Abschnitt Burgdorf, Umfahrung Oberburg) und im Rahmen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental 2016 (Umfahrung Hasle) ein Element umgesetzt, das für alle Verkehrsmittel Veränderungen mit sich bringt. Die Massnahmen im vorliegenden Agglomerationsprogramm der vierten Generation bauen auf dem Zustand nach Umsetzung der Verkehrssanierung BOH auf und verstärken deren Nutzen weiter. Aus diesem Grund ist eine von der Verkehrssanierung BOH losgelöste Betrachtung des Agglomerationsprogramms der vierten Generation nicht möglich.

Pendlerströme

Die Massnahmen, die in direktem Zusammenhang mit den Pendlerströmen stehen (z.B. Bushof Burgdorf) werden im Rahmen der Vorgängergenerationen realisiert. Darüber hinaus besteht diesbezüglich kein Handlungsbedarf. Deshalb wird im Rahmen des AP4 auf eine Analyse der Pendlerströme verzichtet.

Modal Split

MIV-Anteil von 55%

Im Rahmen des Mikrozensus wird alle fünf Jahre das Verkehrsverhalten der Bevölkerung erhoben. Die Erhebung des Jahres 2015 bildet die Grundlage für die nachfolgende Bestimmung des Modal Splits der Wohnbevölkerung der Agglomeration Burgdorf (so genanntes Wohnortprinzip).

Die Bevölkerung der Agglomeration Burgdorf legt mehr als die Hälfte der Tagesdistanz mit dem Auto zurück (55 %). Dieser Wert hat seit der letzten Erhebung geringfügig zugenommen. 35 % der Tagesdistanz werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie 10 % zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Der MIV-Anteil ist somit verglichen mit anderen Agglomerationen tief, die Anteile des ÖV sowie des FVV sind höher.

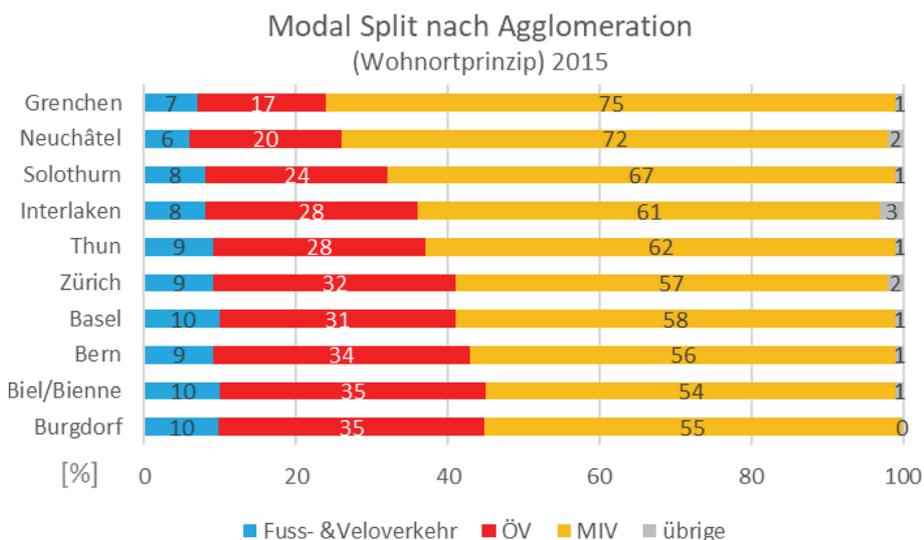


Abbildung 8: Modal Split nach Agglomeration, Wohnortprinzip (eigene Darstellung, Datenquelle: BFS)

4.6.2 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Karte Beilage 4

Netzplanung

Angebotskonzept
2018 - 2021

Die Netzplanung für den ÖV erfolgt im kantonalen Angebotskonzept. Dieses wird alle vier Jahre überarbeitet und umfasst die Angebotsplanungen für die kommende Vierjahresperiode.

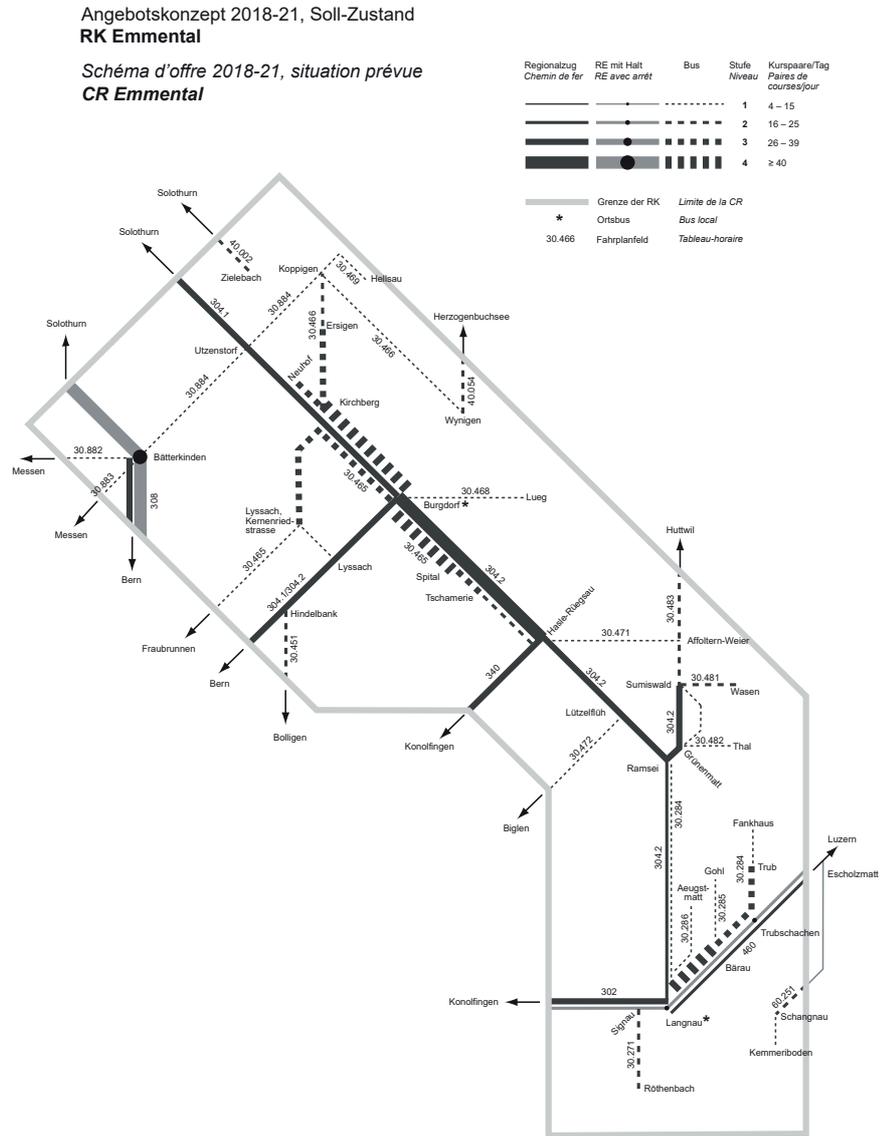


Abbildung 9: Soll-Zustand gemäss Angebotskonzept 2018-2021

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

<i>Bahnangebot: gut ausgebaut</i>	<p>Bahnangebot</p> <p>Burgdorf bildet einen ÖV-Knotenpunkt, an dem Bahnlinien nach Bern, Olten (– Zürich), Solothurn, und Hasle-Rüegsau (– Sumiswald / Langnau/Thun) aufeinandertreffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Burgdorf – Bern: Vier Züge pro Stunde (1 InterRegio, 1 RegioExpress, 2 S-Bahn); schnellste Verbindung von und nach Bern: 14 Minuten Fahrzeit (InterRegio) • Burgdorf – Olten: Zwei Züge pro Stunde (1 InterRegio, 1 RegioExpress). • Die Agglomerationsgemeinden Oberburg, Hasle b. B. und Rüegsau verfügen über drei Zugverbindungen pro Stunde von und nach Burgdorf, wovon zwei umsteigefrei weiter nach Bern führen. • Lützelflüh im Süden sowie Hindelbank, Lyssach, Kirchberg, Rütligen-Alchenflüh und Aefligen sind mit zwei Zügen pro Stunde an den Bahnhof Burgdorf angebunden. <p>Das Bahnangebot ist bereits gut ausgebaut und blieb in den letzten Jahren grösstenteils unverändert.</p>
<i>Regionales und städtisches Busnetz</i>	<p>Busangebot</p> <p>Die Buslinien der BLS-Tochter Busland AG und von PostAuto dienen der Feinerschliessung des Agglomerationsgebiets und bieten von allen Bahnhöfen im Agglomerationsperimeter Verbindungen ins Umland an. In der Kernstadt Burgdorf gibt es zudem ein dicht ausgebautes städtisches Busnetz.</p>
<i>15'-Takt im Agglomerationsperimeter</i>	<p>Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten profitieren die Buskunden seit dem letzten grösseren Angebotsausbau von 2013 von einem fast lückenlosen 15-Minuten-Takt im Agglomerationsperimeter.</p>
<i>Punktuelle Angebotsausbau 2018</i>	<p>Seither blieb das Angebot grösstenteils unverändert. Per Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurde die zuvor nur zwischen Burgdorf und Industrie Neuhof (Kirchberg) verkehrende Linie 467 vorerst im Rahmen eines dreijährigen Versuchsbetriebs bis zum Bahnhof Aefligen verlängert. Damit wird die Industrie Neuhof besser erschlossen und es besteht am Bahnhof Aefligen die Möglichkeit, zwischen Bus und Bahn umzusteigen. Zudem verkehrt die Linie 467 neu den ganzen Tag ohne vor- und nachmittägliche Betriebspausen im Halbstundentakt. Damit besteht mit einer Überlagerung der Buslinie 466 nach Koppigen und Wynigen zwischen Burgdorf und Kirchberg Post neu ganztags ein Viertelstundentakt.</p>
<i>Grösstenteils gut mit dem ÖV erschlossen</i>	<p>Erschliessungsgüteklassen</p> <p><i>Karte Beilage 5</i></p> <p>Das Siedlungsgebiet der Agglomeration ist grösstenteils gut mit dem ÖV erschlossen (vgl. Abdeckung mit ÖV-Güteklassen). Die besten Lagen befinden sich an den S-Bahnhaltestellen. Das ebenfalls gut ausgebaute regionale Busnetz deckt die Siedlungsgebiete der Agglomeration weitgehend ab.</p>

Erschliessungsgrad

Der «Erschliessungsgrad» gibt im Kanton Bern Auskunft darüber, ob die Siedlungsstruktur „ÖV-freundlich“ ist. Als erschlossen gelten Einwohner, die innerhalb eines Radius von 750 m um eine Bahnstation oder 400 m um eine Busstation wohnen. Diese Schwellenwerte werden durch den Kanton festgelegt.

Erschliessungsgrad von
82%

Das dichte ÖV-Netz in der Agglo-Kerngemeinde und den Agglo-Gürtelgemeinden führt dort zu einem Erschliessungsgrad von rund 92 %. Die Kerngemeinde sowie die Gürtelgemeinden gelten damit als sehr gut erschlossen.

Die Gemeinden der erweiterten Agglomeration sind mit rund 61 % mässig gut erschlossen. Dies ist vor allem auf die Siedlungsstruktur mit Streusiedlungsgebieten zurückzuführen.

Die gesamte Agglomeration (Agglomeration nach MinVV zusammen mit den erweiterten Agglomerationsgemeinden) ist mit ca. 82 % gut erschlossen.

	Einwohner	erschlossene Einwohner	Erschliessungsgrad
Burgdorf	16'295	16'015	98.3 %
Aefligen	1'089	1'038	95.3 %
Hindelbank	2'458	2'307	93.9 %
Kirchberg	5'909	4'947	83.7 %
Lyssach	1'430	1'365	95.5 %
Oberburg	2'940	2'118	72.0 %
Rüdtligen-Alchenflüh	2'423	2'153	88.9 %
Agglomeration nach MinVV	32'544	29'943	92.0 %
Ersigen	2'010	1'183	58.9 %
Hasle bei Burgdorf	3'331	2'359	70.8 %
Heimiswil	1'589	533	33.5 %
Lützelflüh	4'092	2'183	53.3 %
Rüegsau	3'202	2'435	76.0 %
Rüti bei Lyssach	161	7	4.3 %
Erw. Agglo-Gemeinden	14'385	8'700	60.5 %
Gesamte Region Emmental	96'657	71'372	73.8 %

Tabelle 6: ÖV-Erschliessungsgrad Agglomeration Burgdorf

Angebotsverbesserungen
2018 - 2021

Die kantonale Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (AGV) sieht vier Angebotsstufen vor (Art. 5 AGV). Obwohl das ÖV-Angebot in der Agglomeration Burgdorf bereits sehr gut ausgebaut war, wurden im Rahmen des Angebotskonzepts 2018 - 2021 weitere Angebotsverbesserungen umgesetzt:

- Bus 451 Hindelbank – Krauchthal – Bolligen: Verbesserung Abendangebot, neue Zuteilung der Linie in die kantonale Angebotsstufe 2 gemäss Art. 5 AGV

- Bus 467 Burgdorf – Kirchberg – Neuhof: Ausdehnung auf Ganztagesbetrieb und Verlängerung bis Bahnhof Aefligen, neue Zuteilung der Linie in die kantonale Angebotsstufe 3 gemäss Art. 5 AGV
- Bus 884 Bätterkinden – Utzenstorf – Koppigen: Der Bus verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten morgens, mittags und abends und wurde in diesen Zeitfenstern zum Halbstundentakt verdichtet

Nachfrage

Zwei Hauptachsen

Für die Agglomeration Burgdorf sind zwei Achsen von Bedeutung:

- Die Hauptachse des öffentlichen Verkehrs im Agglomerationsperimeter führt von Bern via Burgdorf nach Olten. Zwischen Bern und Burgdorf sind täglich (durchschnittlicher Werktagerverkehr, DWV) rund 20'000 Fahrgäste unterwegs, weiter nach Olten noch etwas mehr als die Hälfte.
- Neben der Achse Bern – Burgdorf – Olten ist die Nachfrage auf der ÖV-Achse zwischen Burgdorf, Oberburg und Hasle-Rüegsau am höchsten. Auf ihr sind täglich 5'000-6'000 Fahrgäste unterwegs.

Die Neubaustrecke Bern – Olten ist für die Agglomeration Burgdorf aufgrund des fehlenden Zughalts ohne Bedeutung.

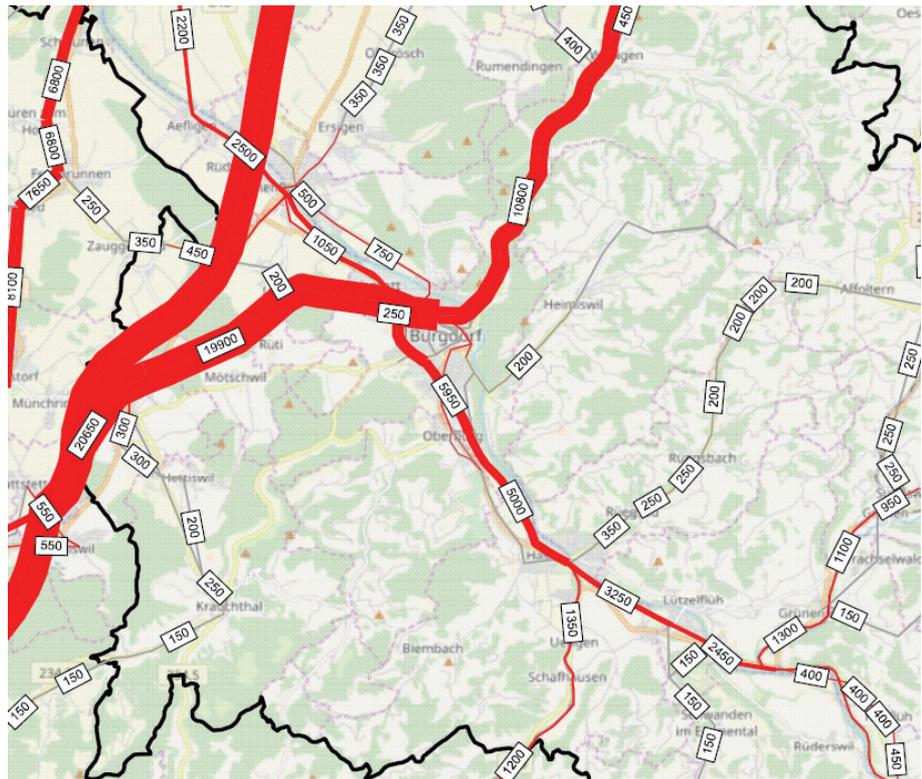


Abbildung 10: ÖV-Nachfrage DWV Ist-Zustand 2016 (Quelle GVM Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination)

Sowohl auf den Bahn- als auch auf den Buslinien konnte in den letzten Jahren ein beträchtliches Wachstum der Verkehrsnachfrage festgestellt werden.

Nachfragewachstum
Bahnnetz

Die Entwicklung auf dem BLS-Netz zeigt folgendes Bild (Abb. 10)

- Beim Bahnverkehr nahm das Fahrgastaufkommen zwischen Burgdorf und Lyssach im Zeitraum von 2008 bis 2018 um 27 % zu, zwischen Burgdorf Steinhof und Oberburg um 15 %, zwischen Oberburg und Hasle-Rüegsau um 12 % und zwischen Burgdorf Buchmatt und Kirchberg-Alchenflüh um 6 %.
- Gesamthaft waren 2018 pro Tag (Durchschnitt Montag – Freitag) rund 16'500 Fahrgäste mit den S-Bahn- und Regio-Zügen von und nach Burgdorf unterwegs (gemessen an der Stadtgrenze). 2008 waren es noch rund 14'000 Personen.
- Auf dem Abschnitt Burgdorf Buchmatt – Kirchberg-Alchenflüh nahm das Fahrgastaufkommen zwischen 2013 und 2018 ab. Dies ist auf die Einführung eines neuen Konzepts beim Bahnangebot ab 2016 zurückzuführen, was eine Verlagerung von der Bahn auf den Bus zur Folge hatte. Dadurch sind die Werte auf diesem Streckenabschnitt in den verschiedenen Jahren nicht abschliessend vergleichbar.

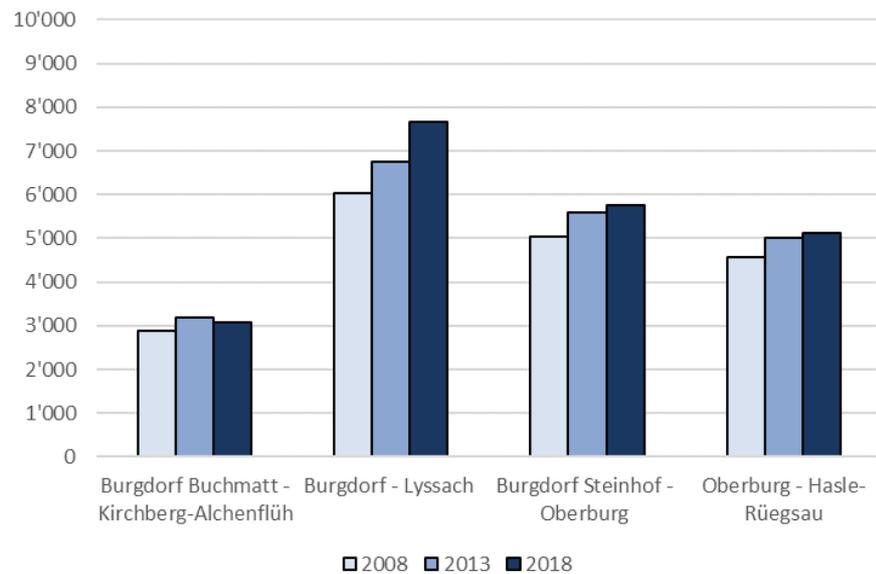


Abbildung 11: Beförderte Fahrgäste pro Tag (Vergleich 2008, 2013 und 2018; Durchschnitt Montag – Freitag) auf ausgewählten Querschnitten der BLS-Bahnlinien (ohne SBB-Züge, welche im Agglomerimeter nur den Bahnhof Burgdorf bedienen; Quelle BLS 2019)

Nachfragewachstum
Busnetz

Auf den Buslinien haben die Fahrgastzahlen ebenfalls stetig zugenommen (Abb. 11). Die Linie 465 (Fraubrunnen/Lyssach – Shopping-Meile – Kirchberg-Alchenflüh – Burgdorf – Spital – Oberburg – Hasle-Rüegsau) ist mit über 900'000 Fahrgästen pro Jahr mit Abstand die am Stärksten nachgefragte Buslinie in der Agglomeration.

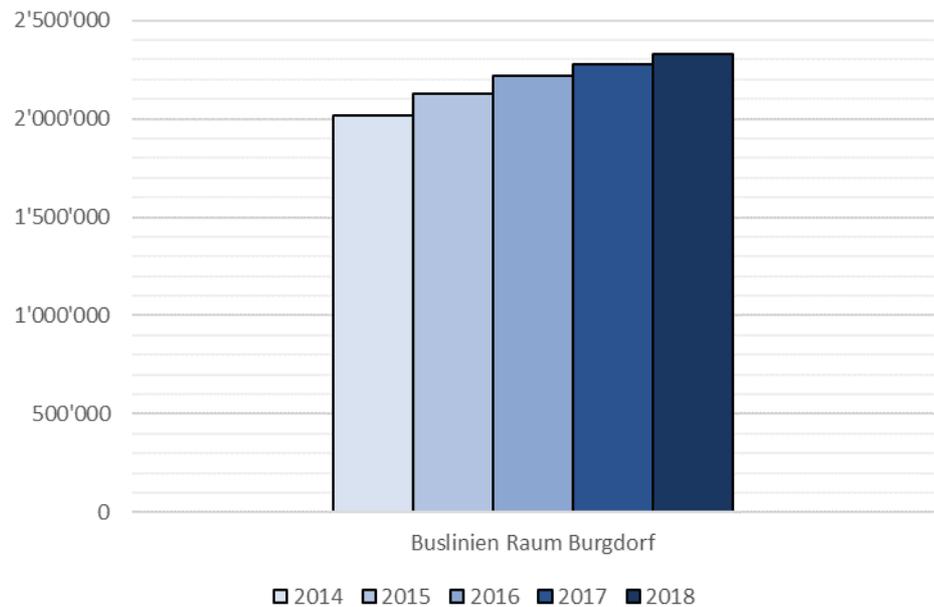


Abbildung 12: Beförderte Personen (Vergleich 2014 – 2018) auf den Linien der Busland AG im Raum Burgdorf (Quelle BLS Busland AG 2019)

Fahrplanstabilität heute nicht gewährleistet

Fahrplanstabilität

Die hohe MIV-Auslastung der Hauptverkehrsachse hat Auswirkungen auf den Busverkehr. Die Busse werden heute durch Stausituationen behindert. Damit sind die Anschlüsse insbesondere beim Bahnhof Burgdorf nicht immer gewährleistet.

Bushof Burgdorf

Intermodale Angebote

Mit dem im AP3 vorgesehenen Umbau des Bushofs Burgdorf wird eine wichtige ÖV-Drehscheibe aufgewertet.

Genügend Veloabstellplätze bei den S-Bahn-Stationen

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der dritten Generation wurde an verschiedenen Bahnhöfen im Agglomerationsperimeter (Burgdorf Steinhof, Burgdorf Buchmatt, Lyssach und Oberburg) die Zahl der Veloabstellplätze erhöht. Damit bieten aktuell alle S-Bahn-Stationen eine genügende Anzahl Abstellplätze.

Eine Ausnahme ist der Bahnhof Hasle-Rüegsau, wo der Ausbau des Angebots an Veloabstellplätzen erst im Zusammenhang mit dem Bahnhofsumbau möglich wird. Dieser kann erst nach Umsetzung der Sanierung BOH erfolgen.

Im Sinne einer Daueraufgabe ist an allen Bahnhöfen regelmässig zu prüfen, ob das Angebot an Veloabstellplätzen noch ausreicht.

Park+Ride

Im Jahr 2017 wurde durch die Regionalkonferenz Emmental die Auslastung aller Park+Ride-Anlagen in der Region Emmental erhoben. Dabei konnte festgestellt werden, dass das Angebot an allen Bahnhöfen der Agglomeration ausreicht und kein Bedarf besteht, dieses auszubauen. Insbesondere

im Agglomerationsperimeter wird aufgrund der als Bahnzubringer dienenden Busangebote davon ausgegangen, dass auch künftig kein Bedarf nach einer Erweiterung des P+R-Angebots besteht.

Verbesserung Fahrplanstabilität

Wirkung der Verkehrssanierung BOH für den öffentlichen Verkehr

Mit der geplanten Verkehrssanierung BOH und den damit verbundenen Verkehrsmanagementmassnahmen kann die Fahrplanstabilität erhöht werden. Zusätzliche flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt ermöglichen eine Beschleunigung des Busverkehrs (Schaffung von Fahrbahnhaltestellen sowie die fahrdynamische Anpassung der Haltestellen).

4.6.3 Fuss- und Veloverkehr

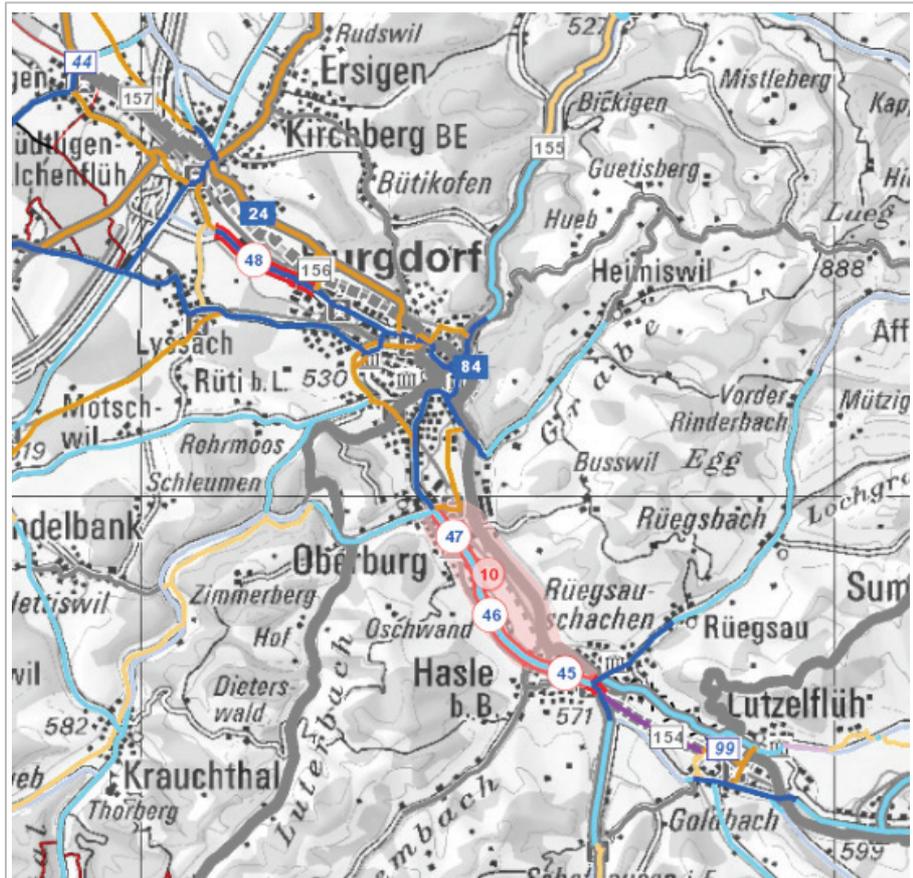
Karte Beilage 6

Netzplanung

Das Velowegnetz wird im Sachplan Veloverkehr des Tiefbauamts des Kantons Bern festgelegt. Unterschieden wird beim Alltagsverkehr zwischen Vorrangrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz. Dargestellt werden zudem Freizeitrouten sowie qualitative und physische Netzlücken. Die Vorrangrouten werden im Rahmen der laufenden Überarbeitung des Sachplans festgelegt. Sie sind deshalb in der nachfolgenden Abbildung noch nicht dargestellt.

Die Wanderwege werden im Sachplan Wanderroutennetz des Tiefbauamts des Kantons Bern festgelegt. Dieser regelt u. a. die Materialisierung der Wege und zeigt Netzlücken.

Die übrige Fusswegnetzplanung ist gemäss Art. 44 Strassengesetz (SG) eine kommunale Aufgabe. Die Gemeinden sind gemäss Art. 27 Strassenverordnung (SV) verpflichtet, im Zusammenhang mit der kommunalen Richtplanung auch das Fuss- und Wanderwegnetz zu festzulegen.



Alltagsverkehr / Traffic quotidiens

	Hauptverbindung / Liaison principale	Basisnetz / Réseau de base	Netzlücke / Lacune du réseau (qualitativ / physich) (qualitative / physique)
Nationalstrasse dritter Klasse / Route nationale de 3e classe			
Kantonsstrasse / Route cantonale			
Kantonaler Radweg / Piste cyclable cantonale			
Gemeinde- oder Privatstrasse / Route communale ou privée			
Korridor / Couloir (Festlegung Linienführung durch Region) / (Définition de lignes par région)			

Freizeitverkehr / Trafic de loisirs

	bestehend / existant	geplant / prévu	aufzuheben / à supprimer
Velolandroute national/regional / Itinéraire Suisse à vélo national/régional			

Abbildung 13: Auszug aus dem Sachplan Veloverkehr (noch ohne Darstellung Vorrangrouten)

<i>Vorrangrouten</i>	<p>Veloverkehr</p> <p>Die neu im Rahmen der Überarbeitung des Sachplans Veloverkehr aufgenommenen Vorrangrouten sind die höchste Netzebene des Veloroutennetzes. Mit ihrer hochwertigen Gestaltung schöpfen sie das gesamte Velopotenzial aus. Sie verknüpfen wichtige Ziele im Alltagsverkehr mit attraktiven, sicheren und schnellen Verbindungen.</p> <p>In der Agglomeration befinden sich die Vorrangrouten auf zwei Korridoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kirchberg – Burgdorf – Oberburg – Hasle – Lützelflüh: Mit dem im Rahmen von AP3 realisierten Projekt «Kantonaler Radweg Oberburg - Hasle entlang der Bahn» kann ein erster Baustein auf diesem Korridor realisiert werden. Dieser Radweg schliesst an den bereits bestehenden kantonalen Radweg Hasle – Lützelflüh an. • Burgdorf – Lyssach – Hindelbank.
<i>Alltagsnetz und Freizeitnetz</i>	<p>Zudem wird beim Velonetz zwischen Alltags- und Freizeitverkehr unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb der Agglomeration Burgdorf dienen die meisten Strecken dem Alltagsverkehr. • Die Strecken in peripheren Gebieten der Agglomeration haben nur wenig Bedeutung für den Alltagsverkehr, sondern – aufgrund der reizvollen Landschaft – hauptsächlich für den Freizeitverkehr. Zu ihnen gehören z. B. Routen von Veloland Schweiz oder die Herzroute Nr. 99.
<i>Potenziale Alltagsverkehr</i>	<p>Dank ihrer Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl bestehen vor allem auf den Verbindungen zwischen den mittelgrossen Gemeinden weitere Potenziale für den Veloverkehr, dies auch dank der starken Zunahme von E-Bikes.</p>
<i>Burgdorf</i>	<p>Fussverkehr</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Projekt Fussgänger-Velo-Modellstadt (1996-2006) wurden auch für den Fussverkehr zahlreiche Verbesserungen u. a. zum Schliessen von Netzlücken und zur Erhöhung der Fussverkehrssicherheit umgesetzt.</p>
<i>übrige Gemeinden</i>	<p>Daneben liegt in allen Gemeinden der Fokus auf der guten Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen und der Fussgängersicherheit entlang der Ortsdurchfahrten und in den Quartieren.</p>
<i>Verbesserung Verkehrssicherheit für FVV</i>	<p>Wirkung der Verkehrssanierung BOH für den Fuss- und Veloverkehr</p> <p>Die Umsetzung der Sanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle (BOH) führt zu massgeblichen Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Entlastung der Ortsdurchfahrten in Burgdorf, Oberburg und Hasle führen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und zu einer Steigerung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr. • Flankierende Massnahmen sorgen auch ausserorts für bessere und sichere Verbindungen namentlich für den Veloverkehr.

4.6.4 Motorisierter Individualverkehr

Karte Beilage 7

Netzplanung

Das Tiefbauamt des Kantons Bern legt mit dem Strassennetzplan gemäss Strassengesetz die Kantonsstrassen fest. Unterschieden wird nach Kantonsstrassen der Kategorie A (Hauptstrassen), Kategorie B (zum Erschliessen von Städten und Ortschaften) sowie Kategorie C (Verbindung von Gemeinden mit den Kantonsstrassen der Kategorien A und B). Geplante Entwicklungen werden ebenfalls dargestellt.

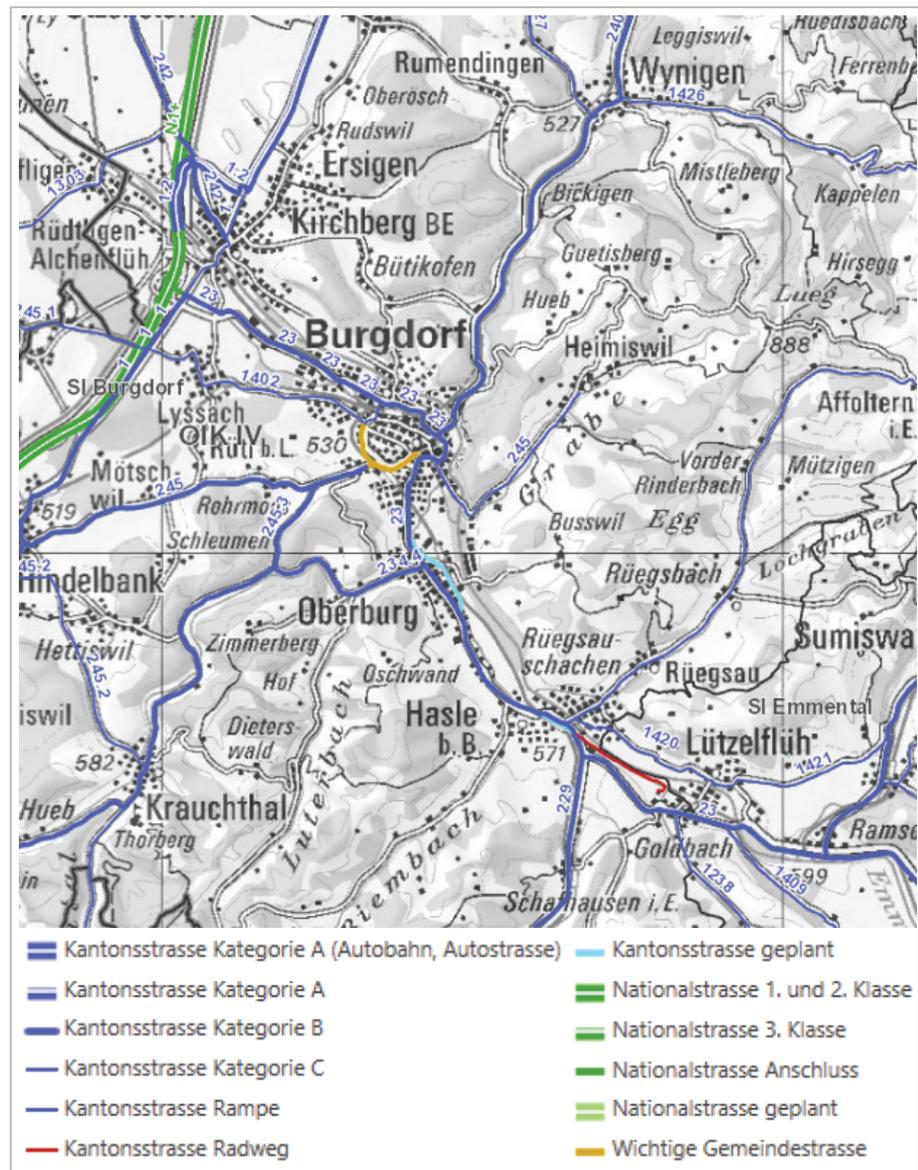


Abbildung 14: Auszug aus dem Strassennetzplan

Struktur und Netz

*Hauptverkehrsroute im
Tal entlang der Emme*

Das Verkehrsnetz der Agglomeration Burgdorf gliedert sich in eine Hauptverkehrsroute im Tal entlang der Emme (Kantonsstrasse Nr. 23) und den jeweils seitlich von den Hügeln einmündenden regionalen oder lokalen Routen.

Die Hochleistungsstrasse A1 im Norden ist für die Erschliessung der Agglomeration von grosser Bedeutung.

*Regionales Strassen-
netz*

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

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

Belastung des Strassennetzes

Höchste Belastung auf Hauptverkehrsachse entlang der Emme

Die Betrachtung des Kantonsstrassennetzes zeigt, dass die Verkehrsachse entlang der Emme mit über 10'000 Fahrten pro Tag (durchschnittlicher Tagesverkehr DTV) die höchste Auslastung aufweist:

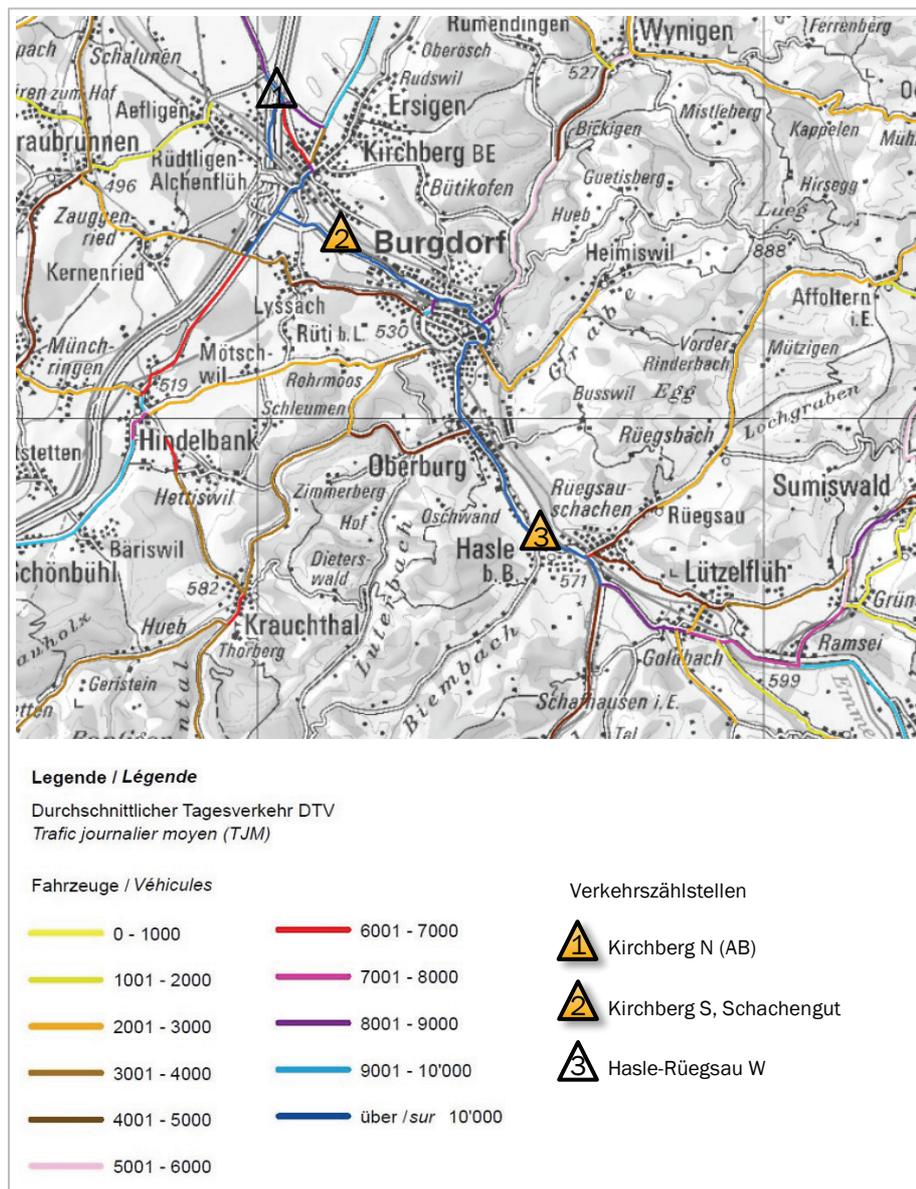


Abbildung 15: Verkehrsbelastung über das Kantonsstrassennetz per 2019 (Quelle: TBA Kanton Bern)

Überlastung auf Ortsdurchfahrten Burgdorf, Oberburg und Hasle

Die Anbindung des südlichen Emmentals nach Burgdorf und weiter an das Nationalstrassennetz erfolgt heute noch ausschliesslich über die Kantonsstrasse Nr. 23 und durch die Ortskerne von Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. Die hohe Belastung führt auf diesen Ortsdurchfahrten vor allem zu Spitzenzeiten zur Überlastung des Netzes und damit zu Stau, langen Fahrzeiten sowie hohen Lärm- und Luftemissionen.

In der folgenden Tabelle sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen (DTV, in Motorfahrzeugen) an den für die Agglomeration relevanten Querschnitten auf National- und Kantonsstrassen zusammengestellt. Wie beim ÖV besteht die stärkste Nachfrage auf der Achse Bern – Burgdorf – Olten (Autobahn). Seit 2005 hat die Verkehrsbelastung auf allen Abschnitten zugenommen, am stärksten auf der Autobahn in Kirchberg:

Name	DTV 2005	DTV 2017	Differenz 2005 - 2017		
			abs.	%	% p.a.
Kirchberg N (AB)	64'232	71'100	6'868	11 %	0.9 %
Kirchberg S, Schachenguët	16'172	16'629	457	3 %	0.2 %
Hasle-Rüegsau W	15'321	15'896	575	4 %	0.3 %
Durchschnitt				8 %	0.7 %

Tabelle 7: Verkehrsbelastungen der Strassen 2005 und 2017 (Lokalisierung der Zählstellen: siehe Abbildung 14).

Übersättigung Verkehrsinfrastruktur

Bei der Betrachtung bis zurück ins Jahr 2000 fällt auf, dass das Wachstum zwischen 2000 und 2005 auf den betrachteten Querschnitten grösser war als in den folgenden 5-Jahres-Perioden. Besonders deutlich wird dies auf der Zufahrt zur Autobahn bei der Zählstelle Kirchberg S, wo das Wachstum zwischen 2000 und 2005 rund 1'950 Fahrten betrug, zwischen 2010 und 2015 hingegen sogar um rund 200 Fahrten abgenommen haben. In Hasle-Rüegsau betrug die Zunahme zwischen 2000 und 2005 noch rund 580 Fahrten, zwischen 2010 und 2015 aber nur noch rund 120 Fahrten. Dies deutet auf die Übersättigung der Verkehrsinfrastruktur in der Agglomeration Burgdorf hin. Auf der Autobahn bestehen noch mehr Kapazitätsreserven als auf der Achse entlang der Emme (Kantonsstrasse Nr. 23), wodurch das Wachstum dort auch grösser ist.

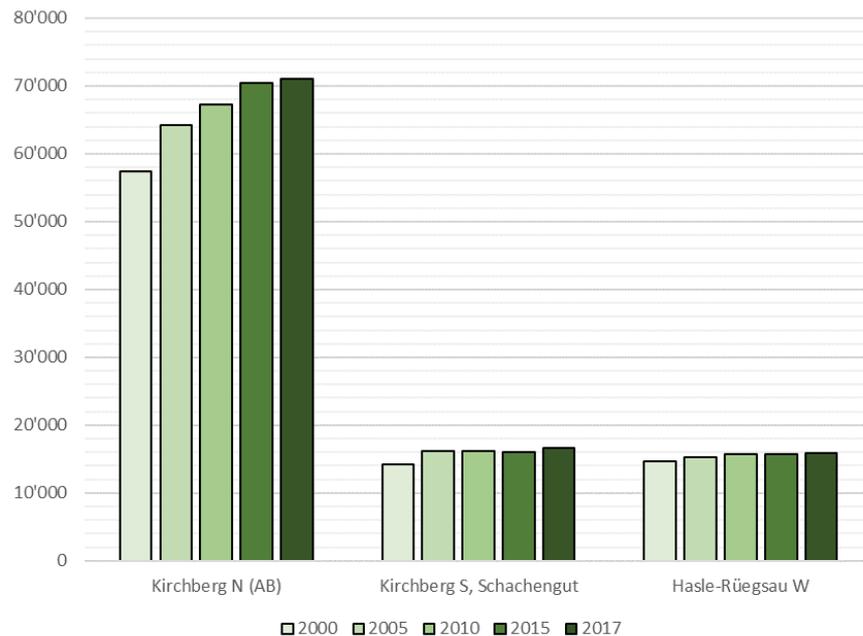


Abbildung 16: Entwicklung Verkehrsbelastung 2000-2017 auf den Strassen in der Agglomeration, Zählstellen gemäss Abb. 14

<i>Verflüssigung in Burgdorf und Verbesserung der Erreichbarkeit</i>	<p>Wirkung der Verkehrssanierung BOH für den MIV</p> <p>Kleinräumig wird der Verkehr in Burgdorf dank Verkehrsmanagement (Dosierung / Pfortneranlagen) verflüssigt.</p> <p>Die Anbindung des oberen und mittleren Emmentals an Burgdorf wird dank Reisezeitgewinnen von 3 – 12 Minuten verbessert. In umgekehrter Richtung fallen die Reisezeitgewinne mit 2 – 3 Minuten jedoch kaum ins Gewicht. Der Unterschied der Reisezeitgewinne aus und in Richtung Emmental ist auf die Verkehrsmanagementmassnahmen zurückzuführen.</p>
<i>Bedürfnisorientierte Parkplatzbewirtschaftung durch die Gemeinden</i>	<p>4.6.5 Steuerung der Nachfrage / Parkraumbewirtschaftung</p> <p>Da, wo Handlungsbedarf bestand, wurde von den Gemeinden eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Parkierungsreglemente und -verordnungen bestehen in den Gemeinden Burgdorf, Kirchberg und Rüttligen-Alchenflüh.</p> <p>Im Rahmen der Erarbeitung des AP 4 wurden alle Agglomerationsgemeinden zur Bewirtschaftung der Parkierung befragt. Da bezüglich Parkierung in den Gemeinden aktuell keine Probleme auftreten, besteht aus Sicht der Gemeinden derzeit kein weiterer Handlungsbedarf. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Strukturen der Gemeinden wird keine einheitliche Regelung angestrebt. Bei der aktuellen Grösse der Agglomeration Burgdorf erscheint die Nachfragesteuerung in der Kernstadt Burgdorf ausreichend und es besteht noch kein Bedarf nach einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung.</p>
<i>Nachfragesteuerung in der Stadt Burgdorf</i>	<p>In der Stadt Burgdorf wird die Parkplatzbewirtschaftung im städtischen Parkplatzreglement sowie in der Parkplatzverordnung geregelt. Die Parkplatzbewirtschaftung erfolgt am Tag teilweise, in der Nacht flächendeckend. Die Stadt Burgdorf unterstützt darüber hinaus Projekte für «autoarmes Wohnen».</p> <p>Zur Steuerung der Nachfrage setzt die Stadt Burgdorf zudem auf Mobilitätsmanagement in Betrieben und Verwaltung.</p>
<i>Verkehrsmanagementmassnahmen sorgen für verträgliche Abwicklung</i>	<p>Wirkung der Verkehrssanierung BOH für die Nachfragesteuerung</p> <p>Auf dem Abschnitt Burgdorf werden mit der Umsetzung der VS BOH Verkehrsmanagementmassnahmen eingeführt. Der Verkehr wird angebotsorientiert gesteuert. Mit Verkehrsdosierung auf den Einfallsachsen wird sichergestellt, dass der Verkehr verflüssigt wird.</p>
<i>Ermöglichung Innenentwicklung</i>	<p>Mit der VS BOH wird die geplanten Siedlungsentwicklung ermöglicht, indem dank Verkehrsmanagement im Abschnitt Burgdorf die erforderlichen Kapazitäten für den MIV und den ÖV geschaffen werden. Spätere, darüber hinausgehende Entwicklungen müssen hingegen durch den ÖV sowie den FVV aufgefangen werden. Die Zentren von Oberburg und Hasle werden vom Durchgangsverkehr entlastet. Damit werden neue Potenziale für die Innenentwicklung erschlossen.</p>
<i>Stärkung ÖV und FVV</i>	<p>Mit der VS BOH werden zudem gute Voraussetzungen für den ÖV geschaffen: Die verbesserte Fahrplanstabilität und verkürzte Reisezeit tragen zu einer Attraktivitätssteigerung bei. Zudem sind dank der VS BOH Taktverdich-</p>

tungen besser zu realisieren. Der Fuss- und Veloverkehr profitiert von besseren Querbeziehungen und der Verflüssigung des Verkehrs auf der Emmentalachse.

4.6.6 Verkehrssicherheit

Flächeneffizienz der Strassenquerschnitte

Sicherheitsdefizite

Einige Strassenquerschnitte und deren Flächenaufteilung auf die einzelnen Verkehrsteilnehmenden basieren auf nicht mehr aktuellen Grundlagen und Verhältnissen. Insbesondere sind die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs zu wenig berücksichtigt: Für den Fuss- und Veloverkehr stehen ungenügende Flächen zur Verfügung (z.B. schmales oder fehlendes Trottoir). Bei gleichzeitig steigender Nachfrage kann dies zu Sicherheitsdefiziten führen.

Unfallschwerpunkte

*Untersuchung durch
TBA Kanton Bern*

Als Grundlage für die Agglomerationsprogramme und die RGSK werden durch das Tiefbauamt des Kantons Bern Unfallschwerpunkte untersucht und eine umfassende Schwachstellenanalyse durchgeführt¹⁰. Dabei werden die im Rahmen von Via sicura durch das Bundesamt für Strassen ASTRA entwickelte Infrastruktur - Sicherheitsinstrumente berücksichtigt.

Die sich in Betrieb befindlichen Strassen werden systematisch einer Sicherheitsbeurteilung unterzogen. Basierend auf ausgewiesenen Unfallschwerpunkten werden unter Anwendung des Sicherheitsinstruments Black Spot Management (BSM) Massnahmen zur Verhinderung von Unfällen definiert. Dabei werden bei Bedarf auch Sofortmassnahmen umgesetzt.

Drei Unfallschwerpunkte auf Kantonsstrassen

In der Auswertung der Unfallschwerpunkte 2011-2013 gemäss Agglomerationsprogramm dritter Generation waren noch fünf Unfallschwerpunkte in der Region Emmental vorhanden. Dank der Umsetzung von Sofortmassnahmen durch das Tiefbauamt des Kantons Bern (z. B. Aufhebung von gefährlichen Fussgängerstreifen) konnten die meisten dieser Unfallschwerpunkte beseitigt werden. In der Auswertung 2016-2018 verbleiben mit der Nr. 1127 in Kirchberg und der Nr. 1129 in Burgdorf noch zwei der damaligen Unfallschwerpunkte. Mit dem Unfallschwerpunkt Nr. 1218 in Burgdorf ist jedoch auch ein neuer Unfallschwerpunkt hinzugekommen, wodurch in der Agglomeration Burgdorf gemäss Statistik 2016-2018 drei Unfallschwerpunkte – davon sämtliche auf Kantonsstrassen – bestehen. Sie sind auf dem folgenden Übersichtsplan verortet (Abb. 16).

¹⁰ Gemäss Norm 641 724 «Strassenverkehrssicherheit - Unfallschwerpunkt-Management» des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) ist ein Unfallschwerpunkt eine Stelle im Strassennetz, an der die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, nach Unfallschwerekategorie gewichtet (Berechnungswert), in einem bestimmten Perimeter und innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert erreicht oder überschreitet. Auf Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen beträgt der Grenzwert über 3 Jahre ≥ 5 Ereignisse, auf Autobahnen und Autostrasse ≥ 8 Ereignisse, wobei Unfälle mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person doppelt gewichtet, also als zwei Ereignisse gezählt werden.



Unfallschwerpunkte Agglomeration Burgdorf



Legende:	● Unfallschwerpunkt Bund
 Agglomerationsgrenze	● Unfallschwerpunkt Kanton
	● Unfallschwerpunkt Gemeinde

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern; Tiefbauamt
 Datum: 03.04.2019

1:29'000

Abbildung 17: Unfallschwerpunkte 2018 in der Agglomeration Burgdorf

Massnahmen zur Beseitigung sichergestellt

Zur Beseitigung sämtlicher noch vorhandener Unfallschwerpunkte werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation oder im Rahmen des RGSK 2021 Massnahmen umgesetzt.

- Unfallschwerpunkt 1127: Unfallschwerpunkt befindet sich innerhalb des AP-Perimeters. Er wird aber durch eine Massnahme ausserhalb des Perimeters beseitigt (LV-Ü.4.11, Utzenstorf/Kirchberg, Sanierung Aefligenstrasse, Realisierung 2027 – 2030, RGSK 2021)
- Unfallschwerpunkt 1129: Beseitigung durch Massnahme MIV-O-1 Burgdorf, Verkehrssanierung BOH, Sanierung Abschnitt Burgdorf (AP3)

- Unfallschwerpunkt 1218: Beseitigung durch Massnahme LV-N-1.10 Burgdorf, Verbreiterung und Umbau Knoten Pleer (AP3)

Subjektive Sicherheit

Nebst der objektiven und messbaren Sicherheit (u. a. Unfallschwerpunkte) gibt es entlang der Hauptverkehrsachsen und abseits dieser Achsen auch Defizite in der subjektiven Wahrnehmung und Sicherheitsdefizite.

Ortsdurchfahrten sowie Tempo 20 und 30 in Quartieren

Mit der Ortsdurchfahrt Grünenmatt konnte unabhängig von der VS BOH ein weiteres Ortszentrum sicher gestaltet werden.

Schleichverkehr und hohe Geschwindigkeiten sind in den Quartieren abseits der Hauptachsen Ursachen für eine reduzierte subjektive Sicherheit. Die Grundmassnahme für die Erhöhung der subjektiven Sicherheit in Quartieren ist die Umsetzung von Tempo 30 oder Tempo 20. In Burgdorf, Lyssach und Hindelbank wurden diese Temporegimes in den Quartieren bereits weitgehend umgesetzt. In acht Agglomerationsgemeinden sind Tempo 30 und Tempo 20 in Quartieren teilweise umgesetzt. In zwei Agglomerationsgemeinden wurden noch keine Massnahmen getroffen.

Verbesserung subjektive Sicherheit

Wirkung der Verkehrssanierung BOH für die Verkehrssicherheit

Die VS BOH ermöglicht die Verkehrsentslastung auf den Ortsdurchfahrten Oberburg und Hasle b. B. Diese Achsen sowie die Ortsdurchfahrt Burgdorf können sicherer und siedlungsverträglicher gestaltet werden. Damit kann auch die subjektive Sicherheit massgeblich erhöht werden.

4.6.7 Fazit

- Die Agglomeration Burgdorf weist im Gegensatz zu anderen Agglomerationen im Kanton Bern mit 10 % einen hohen Anteil Fuss- und Veloverkehr sowie mit 35 % einen relativ hohen ÖV-Anteil am Gesamtverkehr auf. Eine stetig wachsende ÖV-Nachfrage wird durch verschiedene Faktoren begünstigt:
- Die Agglomeration Burgdorf verfügt über ein dichtes ÖV-Netz. Dadurch werden in der gesamten Agglomeration rund 82 %, in der Kerngemeinde und den Agglo-Gürtelgemeinden sogar rund 92 % aller Einwohner und Einwohnerinnen erschlossen.
- Veloabstellplätze und Park+Ride-Angebote an den Bahnhöfen begünstigen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.
- Der MIV auf der Hauptachse entlang der Emme hat in den letzten Jahren weniger stark zugenommen. Dies deutet auf eine Übersättigung des Strassennetzes hin.
- Die Verkehrssanierung BOH schafft Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden: Durch Buspriorisierungsmassnahmen kann die Pünktlichkeit der Buslinien gesteigert werden. Durch die Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrten können diese siedlungsverträglicher und sicherer gestaltet und die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden.

4.7 Umwelt

Lärmbelastung

Lärmsanierungen abgeschlossen oder in Projektierung

Der Kanton Bern hat sämtliche Kantonsstrassen auf Lärmbelastungen überprüft und bei Bedarf Massnahmen zur Lärmsanierung eingeleitet. Auf sämtlichen betroffenen Strassen in der Agglomeration Burgdorf wurden die erforderlichen Sanierungsmassnahmen bereits durchgeführt oder sind in Projektierung bzw. Ausführung. Auf der Hauptverbindung entlang der Emme sind zwischen Burgdorf und Lützelflüh noch Nachsanierungen erforderlich. Ein Grossteil dieser Nachsanierung wird mit der Realisierung des Bauprojekts Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (0404.3.030) erfolgen. Für die übrigen Streckenabschnitte ist ebenfalls ein Sanierungsprojekt in Erarbeitung.

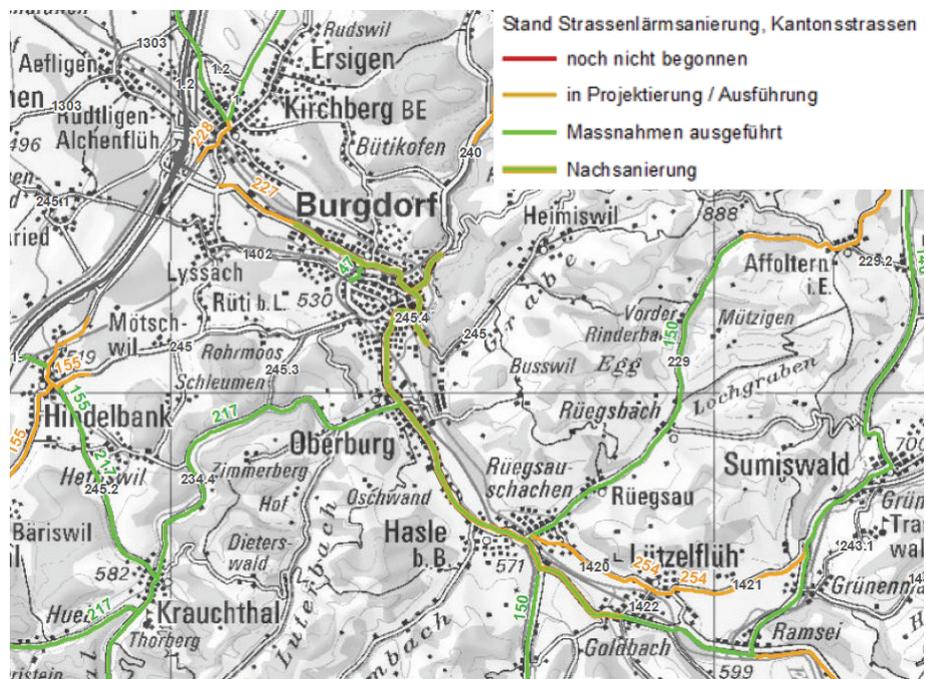


Abbildung 18 : Stand der Lärmsanierungen auf den Kantonsstrassen (Stand Ende 2018; Quelle: Tiefbauamt des Kantons Bern, Geoportal)

Luftbelastung

Verbesserung der Grenzwerte

Das kantonale Amt für Umwelt und Energie erhebt die Luftqualität und wertet sie aus. Jeweils alle fünf Jahre werden Karten mit den Jahreswerten der Belastung mit Ozon, Stickstoffdioxid und Feinstaub publiziert.

Die Grenzwerte für Ozon werden in der Agglomeration Burgdorf überschritten. Gegenüber dem Zustand im Jahr 2010 hat jedoch eine Verbesserung stattgefunden. Sowohl beim Stickstoffdioxid als auch beim Feinstaub werden die Grenzwerte hingegen eingehalten. Bei beiden Werten hat über die Jahre eine Verbesserung stattgefunden.

4.8 MOCA-Indikatoren¹¹

4.8.1 Entwicklung der bisherigen MOCA-Indikatoren 1 bis 4

Im AP3 wurden zu 4 MOCA-Indikatoren Zielsetzungen formuliert. Die nachfolgenden Erläuterungen zeigen die Entwicklung dieser 4 MOCA-Indikatoren:

MOCA 1: Modal Split

Zielsetzung AP3

Bis im Jahr 2030 soll der MIV-Anteil am Gesamtverkehr auf 50% reduziert werden.

Trend 2010-15

In der Zeitspanne 2010 - 2015 konnte die angestrebte Trendwende und Reduzierung des MIV-Anteils am Gesamtverkehr nicht erreicht werden. Der MIV-Anteil ist stattdessen von 53 auf 55% weiter angestiegen. Somit haben die Bestrebungen und Massnahmen zur Umlagerung des Verkehrs noch nicht die gewünschte Wirkung erzielt.

MOCA 2: Unfälle

Zielsetzung AP3

Bis im Jahr 2030 soll ein Wert von max. 2.5 Unfälle pro 1000 Einwohner im Jahr erreicht werden.

Entwicklung 2014-17

Die Zielsetzung wurde in den Jahren 2014 mit 2.3 und 2017 mit 1.8 Unfällen erreicht und unterschritten. Die Sicherheit des Strassennetzes konnte somit deutlich erhöht werden.

MOCA 3: Einwohner nach ÖV-Güteklassen

Zielsetzung AP3

Bis ins Jahr 2030 soll folgende Verteilung der Einwohner erreicht werden:

A+B:	30%
C+D:	64%
E und schlechter:	6%

Entwicklung 2014-17

A+B	Reduktion von 30 auf 25%
C+D	Erhöhung von 55 auf 63%
E und schlechter	Erhöhung von 10 auf 12%

Das Ziel, einen Anteil der Einwohner von 30% in Güteklasse A+B zu halten, wurde noch nicht erreicht. Der Anteil ist stattdessen von 30 auf 25% gesunken. Beim Anteil Einwohner in ÖV-Güteklasse C+D wurde die Zielsetzung erreicht. Anstelle einer Reduktion der Einwohner in Gebieten mit ÖV-Güteklasse E kam es in diesem Bereich zu einer Zunahme von 10 auf 12%. Dies bedeutet, dass in der Agglomeration von 2014 - 2017 zu viele Wohnungen an Lagen mit ungenügender ÖV-Erschliessungsgüte (E und schlechter) und zu wenige Wohnungen in Gebieten mit einer sehr guten ÖV-Erschliessung (A+B) erstellt wurden. Flächen mit ÖV-Güte A bestehen nur am Bahnhof Burgdorf. Wohnlagen mit ÖV-Güte B befinden sich im Umfeld der vier Bahnhöfe Burgdorf, Burgdorf-Steinhof, Oberburg und Hasle-Rüegsau. An

¹¹ **Monitoring und Controlling Agglomerationsverkehr.** Die MOCA-Indikatoren sind eine Grundlage für die Wirkungskontrolle des Bundes. Das UVEK muss dem Parlament alle vier Jahre Bericht über die Wirkung des Programms Agglomerationsverkehr erstatten. Die Trägerschaften sind verpflichtet, dem Bund alle vier Jahre über die Zielerreichung bezüglich den MOCA-Indikatoren Bericht zu erstatten. Zudem werden sie angehalten, die Ziele zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen (siehe Kapitel 5.4).

diesen gut erschlossenen Lagen konnte die Wohnbauentwicklung noch nicht genügend intensiviert werden.

MOCA 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Zielsetzung AP3

Bis ins Jahr 2030 soll folgende Verteilung der Einwohner erreicht werden:

A+B:	37%
C+D:	59%
E und schlechter:	4%

Ziel ist es, neue Arbeitsplätze in möglichst gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen zu schaffen (mindestens ÖV-Güte D). Der Anteil Arbeitsplätze mit ÖV-Güte A+B soll erhöht werden. Ebenso der Anteil Arbeitsplätze mit ÖV-Güte C+D. Der Anteil Arbeitsplätze mit ÖV-Güte E soll deutlich reduziert werden.

Die Entwicklungspotenziale für Arbeitsplätze liegen beim kantonalen ESP Bahnhof Burgdorf und den Bahnhöfen Steinhof, Oberburg und Hasle-Rüegsau in den Güteklassen A+B, in den übrigen Entwicklungsgebieten vornehmlich in den Güteklassen C+D.

Entwicklung 2014-17

A+B	Reduktion von 35 auf 27%
C+D	Erhöhung von 55 auf 64%
E und schlechter	Reduktion von 10 auf 9%

Von 2014 bis 2017 konnte die angestrebte Erhöhung des Anteils an Arbeitsplätze in den Güteklassen A+B nicht erreicht werden. Der Anteil ist stattdessen von 35% auf 27% gesunken. Hingegen wurde die Zielsetzung für die Erhöhung des Anteils an Arbeitsplätzen mit ÖV-Klasse C+D deutlich übertroffen (Erhöhung von 55 auf 64%). Beim Anteil Arbeitsplätze der ÖV-Güte E konnte eine kleine Reduktion erzielt werden. Insgesamt konnten deutlich mehr Arbeitsplätze in Gebieten mit ÖV-Güte C+D als in Gebieten mit A+B geschaffen werden. In der Agglomeration bestehen nur vier Gebiete mit ÖV-Güte B oder A (Bahnhöfe Burgdorf, Steinhof, Oberburg und Hasle-Rüegsau). An diesen gut erschlossenen Lagen konnte die Arbeitsplatzentwicklung nicht genügend vorangetrieben werden.

4.8.2 Ausgangslage für den neuen MOCA-Indikator 5

Mit dem AP4 wird ein zusätzlicher, fünfter MOCA-Indikator eingeführt. Für den neuen Indikator wird die Raumnutzerdichte in den überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen erhoben. Die Ausgangslage hierzu präsentiert sich in der Agglomeration Burgdorf folgendermassen:

MOCA 5: Raumnutzerdichte in überbauten Wohn- Misch- und Zentrumszonen

Stand 2017

2017 beträgt die durchschnittliche Dichte der Agglomeration Burgdorf (Perimeter nach MinVV mit Hindelbank) 72 RN/ha. Damit erfüllt die Agglomeration die Mindestdichtevorgaben des kantonalen Richtplans von 68 RN/ha bzw. übertrifft sie sogar leicht.

Gemeinde	Bauzone (ha)	RN Einw.+VZA	Einw.+VZA / ha
Aefligen	26	1'057	40
Burgdorf	231	20'231	87
Kirchberg	100	6'375	64
Lyssach	32	1'389	44
Oberburg	38	2'477	65
Rüdtligen-Alchenflüh	42	2'599	62
Hindelbank (Aggl. Bern)	38	2'408	64
Total	507	36'536	72

Tabelle 8: Raumnutzerdichte in der Agglomeration Burgdorf (MinVV-Perimeter):
Raumnutzer (RN) in Einwohnern und Vollzeitäquivalenten (VZA)
Quelle: ARE, Erhebung MOCA-Kriterium 5, Stand 2017

Mindestdichtevorgabe
kantonalen Richtplan

Im kantonalen Richtplan ist für jede Agglomerationsgemeinde ein Mindestwert für die Raumnutzerdichte festgelegt. Aus den Zielwerten der einzelnen Gemeinden kann ein durchschnittlicher Mindestwert für die Agglomeration errechnet werden. Dieser beträgt für die Agglomeration Burgdorf 68 RN/ha.

Verdichtungspotenzial

Das Verdichtungspotenzial der Agglomeration ist aber nach wie vor gross. Dies belegt die vom Kanton erhobene „innere Reserve“ der bebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen. Diese beträgt für die Agglomeration nach MinVV mit Hindelbank rund 100 ha (Quelle: AGR, Mai 2019). Wenn davon rund ein Drittel, also 33 ha, mobilisiert werden könnten, wäre davon auszugehen, dass rund 2'750 zusätzliche Raumnutzer hinzukämen (Annahme Flächenbedarf pro Raumnutzer 120 m²). Dies würde einer Erhöhung der Raumnutzerdichte der Agglomeration auf ca.78 RN/ha entsprechen.

5. Zukunftsbild

5.1 Entwicklungsziele der Region¹²

Die Region Emmental zeichnet sich durch eine grosse Vielfalt aus, die vorwiegend auf die topographischen Voraussetzungen zurückzuführen ist. Die Unterschiede zwischen den Ebenen des Mittellandes und den Hügeln des Napfgebirges sind augenfällig. Es ist auch offensichtlich, dass die Gemeinden des oberen Emmentals ganz andere Voraussetzungen und auch Bedürfnisse haben als jene um Burgdorf oder die Orte im unteren Emmental. Das Entwicklungsleitbild sieht deshalb vor, dass für gleiche oder ähnlich geartete Probleme nicht überall dieselbe Strategie verfolgt werden soll.

Oberziele Region Emmental

Die Oberziele für die angestrebte Entwicklung der Region Emmental sind folgende:

- Innovative Unternehmen entdecken das Emmental nicht nur als Wohnstandort, sondern auch als attraktive Region für die Ansiedlung von Betrieben.
- Mit einer guten Abstimmung der Arbeits-, Versorgungs- und Siedlungsstrukturen mit der Verkehrserschliessung wird unnötiger Verkehr vermieden, zudem werden die Voraussetzungen für grössere Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr verbessert.
- Die natürlichen Lebensgrundlagen und die landschaftlichen Werte des Emmentals werden erhalten, die Kulturlandschaft wird als Erholungsraum gestärkt.

Für die räumliche Entwicklung gelten die folgenden Oberziele:

- Qualität der Verkehrssysteme verbessern.
- Öffentlichen Verkehr fördern: Taktverdichtungen, Tarifmassnahmen und Einzelmassnahmen Infrastruktur.
- Siedlungsentwicklung nach innen fördern und an gut erschlossenen Standorten konzentrieren: Schwerpunkte bilden, Verfügbarkeiten des Baulandes erhöhen, insbesondere in den Orten mit Zentrumsfunktionen.
- Verkehrssicherheit erhöhen: Einzelmassnahmen, Querungen an geeigneten Stellen.
- Physische und qualitative Netzlücken im Veloverkehr schliessen.
- Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern: Flächenverbrauch bei der Wohn- und Arbeitsplatznutzung optimieren und kurze Wege für den MIV anstreben, fördern des ÖV und Langsamverkehrs.

Für die Agglomeration Burgdorf sind spezifische Ziele festgelegt (siehe Erläuterungsbericht zum Agglomerationsprogramm, Kapitel 6.1.)

¹² Kapitel 5.1 wird unverändert aus dem RGSK 2016 übernommen. Es soll im Hinblick auf das RGSK 2025 überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

Das in Abbildung 19: Entwicklungsleitbild der Region Emmental (unverändert gemäss RGSK 2012)

dargestellte, im RGSK 2012 beschlossene behördenverbindliche Entwicklungsleitbild wird im RGSK 2021 noch unverändert beibehalten. Die Region ist sich allerdings bewusst, dass es aufgrund der Revision des kantonalen Richtplans nicht mehr ganz aktuell ist und wird für den RGSK-Horizont 2025 das Entwicklungsleitbild überarbeiten. Das regionale Entwicklungsleitbild wurde im RGSK 2012 folgendermassen charakterisiert:

Charakterisierung Entwicklungsleitbild

Das Rückgrat der Region wird durch die vom Kanton im Rahmen der Vorgaben zum RGSK 2012 definierte Entwicklungsachse 2. Ordnung gebildet, an der die beiden Zentren 3. Ordnung und fast alle Zentren 4. Ordnung aufgereiht sind. Sie ist gut mit dem öffentlichen Verkehr und durch die Strasse erschlossen, und die Wohn- und Arbeitsgebiete sind gut erreichbar. Die vorhandenen und in begrenztem Masse neu zu schaffenden Potenziale für Wohn- und Arbeitsnutzungen ermöglichen eine "verkehrssparende" Siedlungsstruktur. In einem grossen Teil der Gebiete abseits der Hauptverkehrsachsen und insbesondere in den Streusiedlungsgebieten muss sich die Entwicklung auf die mit dem Bus erschlossenen Achsen konzentrieren oder sich auf speziell geeignete Standorte beschränken. Dies schafft die Voraussetzungen, um dem Ziel einer ressourcenschonenden und die Umwelt so wenig wie möglich belastenden Region näher zu kommen.

Entwicklungsleitbild Emmental

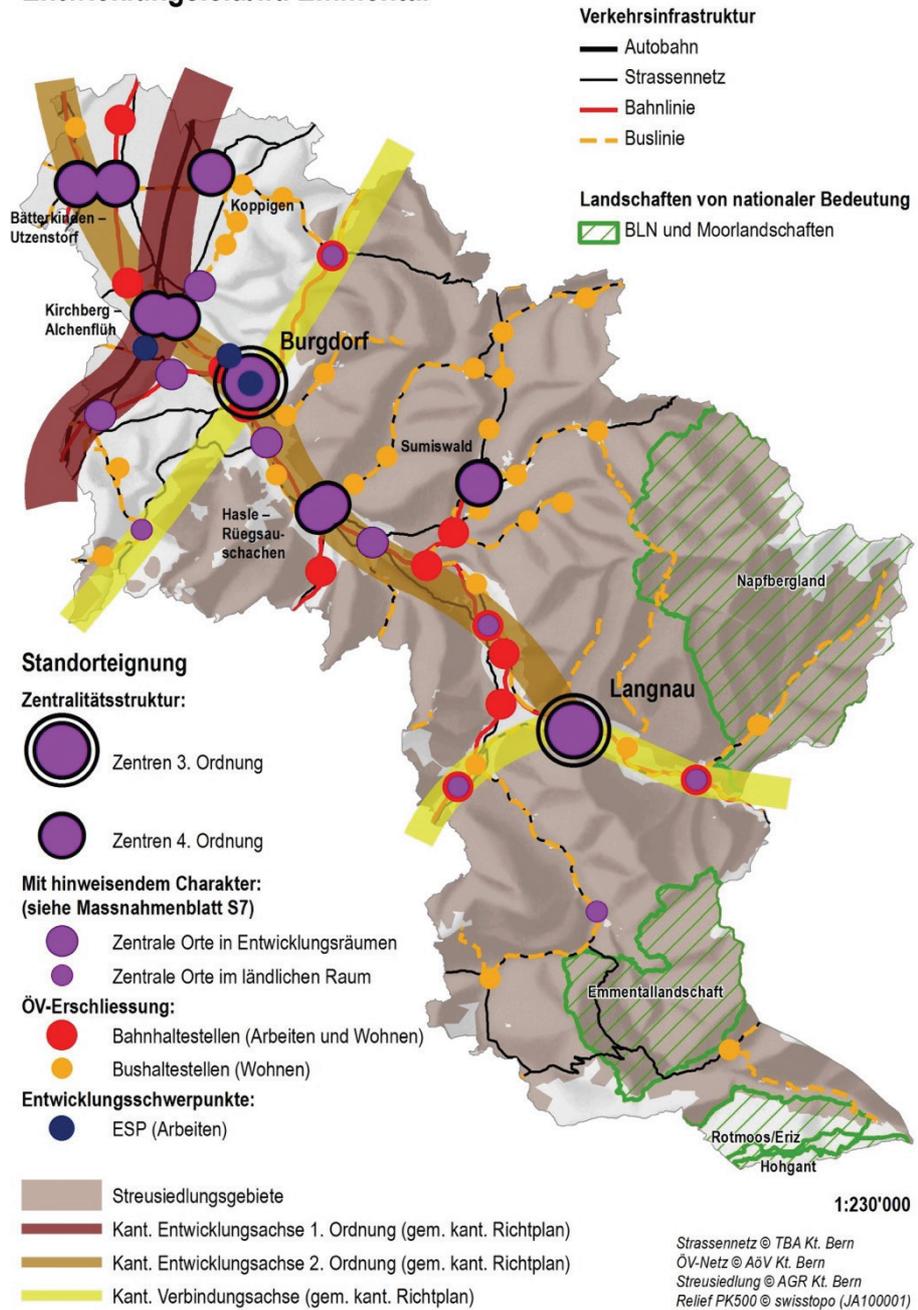


Abbildung 19: Entwicklungsleitbild der Region Emmental (unverändert gemäss RGSK 2012)

5.2 Entwicklungsziele der Agglomeration

Allgemeine Leitziele

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

Siedlung

- Die Agglomeration Burgdorf strebt ein moderates Wachstum der Bevölkerung (9 % zwischen 2019 und 2040 für den Perimeter der erweiterten Agglomeration), eine Weiterentwicklung der bestehenden Betriebe und die Schaffung neuer Arbeitsplätze mit einem Wachstum der Arbeitsplätze im gleichen Umfang wie die Bevölkerung an (9 % zwischen 2019 und 2040).
- Die Agglomeration entwickelt sich primär nach innen. Eine hohe Wohn- und Lebensqualität, die städtebaulichen Qualitäten sowie die Nähe von Wohnen und Arbeiten werden gefördert. Die dörflichen Strukturen werden erhalten und schaffen Identität.
- Die Siedlungsgebiete sind mit attraktiven Naherholungsräumen verzahnt.

Landschaft

- Die Emme mit ihren Zuflüssen bildet das Rückgrat für die ökologische Vernetzung und ist wichtiger Bestandteil für eine nachhaltige Erholungsnutzung.
- Die ländlichen Gebiete der Agglomeration Burgdorf bilden den Kontrast zum Siedlungsraum. Die attraktiven, ökologisch vielfältigen und abwechslungsreichen Kulturlandschaften werden weiter aufgewertet. Durch eine nachhaltig produzierende landwirtschaftliche Nutzung soll der hohe Erlebnis- und Erholungswert erhalten bleiben.
- Unverbaute Tallandschaften zwischen den Siedlungen ermöglichen dem Wild die notwendige Durchlässigkeit, strukturieren die Siedlungsgebiete und bieten der Bevölkerung optimalen Anschluss an die grünen Naherholungsräume.

Mobilität

- Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr wird bis 2040 auf 50 % erhöht (gemessen an der zurückgelegten Tagesdistanz).
- Ein durchgehendes, leistungsfähiges und attraktives ÖV-Netz stellt die interne Erschliessung und die Verbindungen nach aussen sicher.
- Die Agglomeration verfügt über ein leistungsfähiges und sicheres Strassennetz mit guter Anbindung an die Autobahn. Die Verkehrsprobleme auf der Durchgangssachse zwischen Kirchberg und Hasle werden gelöst und die Verkehrssicherheit wird erhöht.

- Die Agglomeration wird flächendeckend von einem sicheren und attraktiven Fuss- und Velowegnetz durchzogen. Insbesondere zwischen Kirchsberg und Hasle-Rüegsau sowie auf den radialen Achsen werden sichere, durchgehende und schnelle Verbindungen geschaffen.

5.3 Zukunftsbild

Karte Beilage 8

Im Zukunftsbild sind die wesentlichen Elemente der angestrebten räumlichen Ordnung der Agglomeration Burgdorf dargestellt. Es stellt den angestrebten Zustand im Jahr 2040 dar. Es wurde aufgrund der Vorgaben des Bundes angepasst, in enger Anlehnung an die Inhalte des Agglomerationsprogramms der 3. Generation.

Das Zukunftsbild wird in Kap. 7 in den Strategien Siedlung und Landschaft sowie Verkehr konkretisiert.

Die Kernstadt ist verdichtet und als Zentrum gestärkt

- Burgdorf hat sich dank der Nutzung seiner Innenentwicklungspotenziale dynamisch entwickelt. Die hohe städtebauliche Qualität der Stadt konnte beibehalten und weiterentwickelt werden.
- Burgdorf hat seine Zentrumsfunktion für die Region weiter ausgebaut. Sie ist attraktiver Standort vielfältiger regionaler und überregionaler Versorgungs- und Bildungseinrichtungen.
- Die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP) sind entwickelt und Sitz von Unternehmen und Bildungseinrichtungen mit regionaler und überregionaler Ausstrahlung. Burgdorf hat sich zum Kern eines starken Wirtschaftsklusters Gesundheit entwickelt.
- Die lokale ÖV-Erschliessung bietet ein engmaschiges Busnetz in einem attraktiven Takt und mit guten Anschlüssen zur Bahn.
- Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität entlang der Strassen sind hoch. In den Quartieren ist der Verkehr beruhigt und es bestehen sichere Schulwege zu Fuss und mit dem Velo.
- Strassen mit Zentrumsfunktionen sind vom Durchgangsverkehr entlastet oder so umgestaltet, dass dieser stadtverträglich ist.
- Burgdorf ist eine beispielhafte Fuss- und Velomodellstadt mit Vorbildcharakter. Das dichte Fussgänger- und Velowegnetz ist sicher und bietet direkte und attraktive Verbindungen.

Die Entwicklungsachsen sind dank Innenentwicklung aufgewertet

- Die Entwicklungsdynamik konzentriert sich auf die gut mit dem ÖV erschlossenen Hauptentwicklungsorte. Die Innenentwicklungspotenziale werden aktiv genutzt und tragen massgeblich zur Entwicklungsdynamik bei.
- Die Strassen bieten eine hohe Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit. Strassen mit Zentrumsfunktionen sind vom Durchgangsverkehr entlastet oder so umgestaltet, dass dieser ortsverträglich ist. Der Verkehr in den Quartieren ist beruhigt.

- Das Fussgänger- und Velowegnetz ist sicher und bietet direkte und attraktive Verbindungen.



Die Qualität der Ortsbilder im Streusiedlungsgebiet ist hoch

- Die Qualitäten des Streusiedlungsgebiets mit Einzelhöfen und kleineren Ortschaften sind erhalten.
- Das Dorfleben und die dörfliche Identität sind gestärkt. Dazu trägt auch die hohe Qualität der Ortsbilder bei.



Die kombinierte Mobilität ist gestärkt

- Die Bahnhaltstellen sind als Umsteigeorte zwischen Fuss- und Veloverkehr und ÖV gestärkt.
- Die Bahn- und Bushaltstellen sind attraktiv und sicher ans Fuss- und Velowegnetz angebunden.
- Der Bevölkerung stehen bedürfnisgerecht ausgebaute Veloverleih- und Carsharing-Angebote zur Verfügung.



Die ÖV-Drehscheiben sind ausgebaut

- Die ÖV-Drehscheiben an den Bahnhöfen Burgdorf, Hasle-Rüegsau und Kirchberg-Alchenflüh sind ausgebaut und bieten effiziente und zuverlässige Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn sowie zwischen ÖV und LV.



Der Gesamtverkehr ist optimiert, der Anteil des ÖV und LV erhöht

- Auf den Hauptachsen können MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr flüssig, effizient und sicher abgewickelt werden.
- Das ÖV-Angebot bietet attraktive und regelmässige Verbindungen sowie effiziente, zuverlässige und attraktive Umsteigebeziehungen.
- Entlang der Hauptachsen stehen durchgängige, sichere und direkte Veloachsen zur Verfügung.



Der Flussraum ist als Lebensraum und Naherholungsgebiet aufgewertet

- Der Flusslauf ist als Lebensraum aufgewertet und geschützt.
- Der Flusslauf der Emme ist als Naherholungsraum zugänglich.
- Die Naherholungsgebiete sind mit Fuss- und Velowegen an die Siedlungsgebiete angebunden.



Die offene Talebene der Emme ist bewahrt

- Die offene Tallandschaft ist bewahrt und erlebbar.
- Sie ist von einer weiteren Beanspruchung durch Siedlungsentwicklung und Infrastrukturen freigehalten.
- Die guten Landwirtschaftsböden und das Kulturland sind erhalten.



Das bewaldete Hügelland ist als wertvolle Emmentaler Kulturlandschaft erhalten

- Die typische Kulturlandschaft des Emmentals prägt die Agglomeration. Dank sanftem Tourismus ist das Emmentaler Hügelland als überregionales Erholungsgebiet positioniert.
- Die Wälder dienen dank nachhaltiger Bewirtschaftung als wichtige Erholungsräume.



Die Siedlungstrenngürtel sind gesichert

- Die offenen Landschaftskammern zwischen den Siedlungen sind bewahrt.
- Sie tragen zur hohen landschaftlichen Qualität der Agglomeration und zur ökologischen Vernetzung bei.

5.4 Zielwerte MOCA-Indikatoren¹³

Zielwerte 2040

Für die ab AP4 erhobenen fünf MOCA-Indikatoren legt die Agglomeration Burgdorf neu folgende Zielwerte für 2040 fest:

MOCA-Indikator	Zielwert 2040
1 Modal Split	Reduktion des MIV-Anteils auf 50%
2 Unfälle	Reduktion auf 1,5 Verletzte / Getötete pro 1000 EW / Jahr
3 Einwohner nach ÖV-Güteklassen	Güteklassen A+B: Halten des heutigen Anteils von 25% Güteklassen C+D: Erhöhung von 64% auf 69% Güteklassen E+: Reduktion von 12% auf 6%
4 Arbeitsplätze nach ÖV-Güteklassen	Güteklassen A+B: Erhöhung von 27% auf 30% Güteklassen C+D: Erhöhung von 64% auf 66% Güteklassen E+: Reduktion von 9% auf 4%
5 Raumnutzerdichte	Erhöhung der Raumnutzerdichte auf 78 RN/ha

Zielwert unverändert

MOCA 1: Modal Split

Grundsätzlich ist der Modal Split der Agglomeration im Vergleich mit anderen Agglomerationen bereits gut. Der für 2030 deklariert Zielwert von 50%-Anteil MIV am Gesamtverkehr soll neu bis zum Horizont 2040 erreicht werden. Da in der bisherigen Entwicklung keine Reduktion des MIV-Anteils sichtbar ist und noch keine Trendwende erreicht wurde, will sich die Agglomeration für die Erreichung der Zielsetzung mehr Zeit geben.

Zielwertanpassung für 2040

MOCA 2: Unfälle

Das für 2030 gesetzte Ziel von höchstens 2.5 Unfällen pro 1000 Einwohner im Jahr wurde im Jahr 2014 mit 2.3 erreicht und per 2017 mit 1.8 Unfällen sogar unterschritten. Bis 2040 soll die Sicherheit des Strassennetzes weiter erhöht werden und die Unfallrate weiter gesenkt werden. Für 2040 soll ein neuer Zielwert von 1.5 Unfällen mit Verletzten und Getöteten pro 1'000 Einwohner im Jahr angestrebt werden.

Zielwertanpassung für 2040

MOCA 3: Einwohner nach ÖV-Güteklassen

Die bisherige Entwicklung zeigt, dass es schwierig ist, an den wenigen sehr gut erschlossenen A+B Lagen in der Agglomeration ausreichend Wohnraum zu schaffen. Flächen mit ÖV-Güte A bestehen nur am Bahnhof Burgdorf.

¹³ Monitoring und Controlling Agglomerationsverkehr. Erläuterungen siehe Fussnote 10

Wohnlagen mit ÖV-Güte B befinden sich an den vier Bahnhöfen Burgdorf, Burgdorf-Steinhof, Oberburg und Hasle-Rüegsau. Die bisherige Entwicklung zeigt zudem, dass die Reduktion des Anteils Einwohner an schlecht erschlossenen Lagen nicht im gewünschten Umfang erreicht wurde. Ein grösserer ÖV-Angebotsausbau ist nicht absehbar. Es ist deshalb anspruchsvoll, die ÖV-Erschliessung in den ländlichen Gemeinden noch wesentlich zu verbessern. Da somit die Lagen mit ÖV-Güte A+B in der Agglomeration beschränkt bleiben und das grösste Entwicklungspotenzial in Gebieten mit ÖV-Güte C+D liegt, wird gegenüber dem AP3 eine Korrektur an den Zielwerten vorgenommen.

- Güteklassen A+B: Halten des heutigen Anteils von 25% (AP3: 30%)
- Güteklassen C+D: Erhöhung auf 69% (AP3: 64%)
- Güteklassen E+: Reduktion auf 6% (AP3: 4%)

MOCA 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

*Zielwertanpassung für
2040*

Die Lagen mit ÖV-Güte A+B sind in der Agglomeration auf das Umfeld der Bahnhöfe Burgdorf, Steinhof, Oberburg und Hasle-Rüegsau beschränkt. Ein grösserer ÖV-Angebotsausbau ist nicht absehbar. Da die A+B Lagen sehr beschränkt sind und das grösste Entwicklungspotenzial in Gebieten mit ÖV-Güte C+D liegt, wird gegenüber dem AP3 eine Korrektur an den Zielwerten vorgenommen.

Bis 2040 strebt die Region an, dass in den vier mit ÖV-Güte A+B an den Bahnhöfen Burgdorf und Hasle-Rüegsau rund 30% der Arbeitsplätze der Region liegen sollen. Hierzu sind bei beiden Gebieten gezielte Anstrengungen zu unternehmen. Mit punktuellen Verbesserungen der ÖV-Erschliessung und Ausscheidung neuer Gebiete in gut erschlossenen Lagen soll der Anteil Arbeitsplätze mit ÖV-Güte C+D weiter ausgebaut werden. Am Ziel der Reduktion der Arbeitsplätze mit ÖV-Güte E wird festgehalten.

- Güteklassen A+B: Erhöhung auf 30% (AP3: 37%)
- Güteklassen C+D: Erhöhung auf 66% (AP3: 59%)
- Güteklassen E+: Reduktion auf 4% (AP3: 4%)

MOCA 5: Raumnutzerdichte in überbauten Wohn- Misch- und Zentrumszonen

Neuer Zielwert 2040

Die heutige durchschnittliche Dichte der Agglomeration Burgdorf (Perimeter nach MinVV) beträgt 73 RN/ha (2017). Bei einer Annahme für ein aktivierbares Verdichtungspotenzial von rund 30 ha könnten rund 2'400 zusätzliche Raumnutzer hinzukommen (Annahme Flächenbedarf pro Raumnutzer 120 m²).

Bis 2040 soll dank der Mobilisierung von inneren Nutzungsreserven in bereits überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen somit die Raumnutzerdichte auf 78 RN/ha erhöht werden.

6. Handlungsbedarf

6.1 Siedlung

Was wurde in den Vorgängergenerationen erreicht?

Rahmenbedingungen für die Innenentwicklung gesetzt

- In einem ersten Schritt und im Rahmen der Vorgängergenerationen AP1 – AP3 identifizierte die Stadt Burgdorf ihre Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenziale. In der Folge verzichtete die Stadt auf weitere Einzönungen.
- In einem zweiten Schritt wurden im Rahmen des AP3 die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete für die Agglomeration und die gesamte Region Emmental erhoben. Erste Gebiete konnten seither realisiert werden.
- Die Entwicklung verschiedener Schlüsselareale konnte entscheidend vorangetrieben werden. Verschiedene Areale sind inzwischen realisiert.
- Auch die Realisierung von Wohn- und Arbeitsschwerpunkten innerhalb der bestehenden Bauzonen schreitet voran.

Handlungsbedarf

Das AP4 knüpft an die Vorgängergenerationen an, indem es die Siedlungsentwicklung nach innen intensiviert und in Ergänzung dazu gezielt neue Vorranggebiete Siedlungsentwicklung Wohnen und Arbeiten an gut erschlossenen Lagen vorsieht. Es werden die nachfolgend erläuterten Schwerpunkte für das AP4 und die nachfolgenden Generationen gesetzt.

Innenentwicklung vorantreiben

Im bestehenden Siedlungsgebiet liegen noch erhebliche Verdichtungspotenziale vor, die mobilisiert werden sollen:

- An die erfolgreichen Innenentwicklungsprojekte ist anzuknüpfen: Bestehende Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete, insbesondere an den gut erschlossenen Lagen direkt an den Bahnhöfen, sind voranzutreiben. Ergänzend sind neue Gebiete zu ermitteln.
- Die schon eingezonten Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sind zu entwickeln.
- Die Innenentwicklungspotenziale, die sich dank der VS BOH in Burgdorf, Oberburg und Hasle neu ergeben, sind zu nutzen.

In den Gebieten von regionalem Interesse soll die Regionalkonferenz das Vorschreiten der Entwicklungen begleiten und die Gemeinden bei Bedarf unterstützen.

Kantonale ESP mit vereinten Kräften umsetzen

Aktuell befindet sich nur einer von vier kantonalen ESP in der Phase der aktiven Bewirtschaftung. Regionalkonferenz und Standortgemeinden sind gefordert, in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton die Weiterentwicklung der ESP voranzutreiben:

- ESP Lyssach/Rüdtligen-Alchenflüh (Shopping-Meile): Es bestehen noch flächenmässige Entwicklungsreserven. Diese können jedoch aufgrund der Verkehrssituation (Fahrtenkontigent) nicht ausgeschöpft werden.
- Der ESP Buchmatt ist mehrheitlich bebaut. Die Stadt Burgdorf hat jedoch in mehreren Potenzialstudien ein erhebliches Verdichtungspotenzial

nachgewiesen. Basierend darauf ist der ESP zu reaktivieren. Die Aktivierung der Potenziale kann jedoch nur in enger Zusammenarbeit mit den ansässigen Betrieben und Grundeigentümern erfolgen. Dies ist aufgrund der Eigentümerstruktur kompliziert und anspruchsvoll.

Langfristiger Handlungsbedarf

Längerfristiger Handlungsbedarf besteht bei zwei Gebieten. Bei beiden Gebieten ist offen, ob und ab wann dort eine Entwicklung vorgesehen werden kann.

- ESP Lyssachsachen: der ESP ist wegen mangelnder Bereitschaft der Grundeigentümer (Landwirte) sistiert. Seine Planung kann erst an die Hand genommen werden, wenn diese Blockierung entfällt. Der Zeithorizont ist offen.
- Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen AMP-Areal: Die Stadt Burgdorf und die Region hätten grosses Interesse, dieses Gebiet zu entwickeln. Das Areal würde grosse Potenziale bieten und könnte für die ganze Agglomeration zu einer deutlichen Entspannung des Baulandbedarfs führen. Die Planung des VBS sieht nicht vor, das Gebiet in absehbarer Zeit für eine zivile Nutzung freizugeben.

Schaffung neuer regionaler Arbeitszonen

In einer aktuellen Erhebung von 2018 zeigte sich, dass in der gesamten Region nur noch 16 ha Arbeitszonenreserven und in der erweiterten Agglomeration 9.5 ha effektiv verfügbar sind (siehe Kap. 4.4.7). Die fehlende Verfügbarkeit für Neuansiedlungen hat verschiedene Gründe:

- Andere Interessen der Grundeigentümer
- Areale sind für Erweiterungen ansässiger Betriebe reserviert

Das grösste Entwicklungspotenzial für die Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Region liegt im sistierten ESP Lyssachsachen. Weil eine Entwicklung an diesem Standort nicht absehbar ist, steht er für eine Arbeitsplatzentwicklung längerfristig nicht zur Verfügung. Die Mobilisierung der Reserven im ESP Buchmatt ist ebenfalls mit Hindernissen verbunden. Dementsprechend ist in der Region nach alternativen Entwicklungspotenzialen für Neuansiedlungen, namentlich im 2. Sektor, zu suchen.

Siedlungserweiterungsgebiete einzonen

Die Kernstadt Burgdorf kann für die gewünschte Bevölkerungsentwicklung bis 2030 einen Wohnbaulandbedarf von 18 ha geltend machen. Sie verfügt nur noch über sehr wenige Baulandreserven. Auch sind in den letzten Jahren in der Kernstadt viele Innentwicklungspotenziale bereits realisiert worden. Das grösste Entwicklungspotenzial auf dem AMP-Areal steht auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung.

Im Aggloperimeter können die Gemeinden Hindelbank, Kirchberg, Rütligen-Alchenflüh und in kleinem Umfang auch Oberburg einen Baulandbedarf für die nächsten 15 Jahre geltend machen. Neben der Mobilisierung von Innentwicklungspotenzialen strebt die Regionalkonferenz daher auch die Einzonung von geeigneten und gut erschlossenen Siedlungserweiterungsgebieten Wohnen in der Agglomeration an.

Handlungsbedarf im Vergleich zu kantonalen Anforderungen

Die Region prüfte, ob über die Anforderungen des Kantons an die Siedlungsentwicklung hinaus ein weitergehender Handlungsbedarf zur Förderung der Innenentwicklung besteht:

- Der kantonale Richtplan sowie die kantonalen gesetzlichen Grundlagen formulieren hohe Ansprüche an die Siedlungsentwicklung. Neueinzonungen sind nur unter sehr eingeschränkten Voraussetzungen möglich. Insbesondere muss die ÖV-Erschliessung mindestens eine Güte D erreichen. Diese Anforderungen sind für eine Kleinagglomeration in einem stark ländlich geprägten Umfeld sehr anspruchsvoll zu erreichen. Auf weitergehende Anforderungen an die Siedlungsentwicklung wird deshalb verzichtet.
- Hingegen setzt sich die Region in der Agglomeration Burgdorf einen höheren durchschnittlichen Zielwert bezüglich Raumnutzerdichte (siehe Kap. 4.8).

6.2 Landschaft

Was wurde in den Vorgängergenerationen erreicht?

Teilrichtplan Landschaft als behördenverbindliche Grundlage

- Mit dem Teilrichtplan Landschaft der Region Emmental besteht eine behördenverbindliche Grundlage für die Sicherung der landschaftlichen Besonderheiten des Emmentals.
- Zur Sicherung der Siedlungstrenngürtel zwischen den Siedlungen in der Talebene wurden im RGSK die regionalen Landschaftsschutzgebiete und die Gebiete «Offenhaltung Landschaft» behördenverbindlich festgelegt.
- Zur Aufwertung des Flussraums als «blaues Band» sind auf kommunaler und kantonaler Stufe verschiedene Projekte in Umsetzung.

Handlungsbedarf

Stärkung koordinierende Funktion der Region

Die Sicherung der landschaftlichen Qualitäten ist eine Daueraufgabe. Ihre Umsetzung erfolgt vor allem auf kommunaler Ebene. Für das AP4 sind vorerst keine zusätzlichen Massnahmen vorgesehen. Hingegen besteht ein Handlungsbedarf darin, dass die Regionalkonferenz ihre koordinierende Funktion stärkt. Bei Bedarf sind zusätzliche Massnahmen zu prüfen. Dabei stehen folgende Schwerpunkte im Vordergrund:

Siedlungstrenngürtel sichern

Die Umsetzung der Siedlungstrenngürtel in den Ortsplanungen wird durch die Regionalkonferenz im Rahmen ihres Mitberichts zu Ortsplanungsrevisionen geprüft. Längerfristig sind Ergänzungen und die Aufnahmen weitere Siedlungstrenngürtel zu prüfen.

Aufwertung Flussraum als «Blaues Band»

Der Flusslauf der Emme soll zum einen als Naturraum aufgewertet und als Naherholungsraum zugänglich gemacht werden. Hierzu sind von Kanton und Gemeinden auch in Zukunft weitere Massnahmen umsetzen, um noch bestehende Lücken zu schliessen.

Zugänge zu Naherholungsräume

Die lokalen Bedürfnisse nach verbesserten Zugängen zu Naherholungsräumen sind durch die Gemeinden zu prüfen. Insgesamt soll ein sanfter Tourismus gefördert und Naturwerte auch touristisch erlebbar gemacht werden.

Waldbewirtschaftung Die Wälder sind ein charakteristisches Element der Emmentaler Hügellandschaft. In der Waldbewirtschaftung besteht ein Spannungsfeld zwischen Ökologie/Biodiversität, den Ansprüchen der Naherholung und des Tourismus sowie der Wirtschaftlichkeit.

Abstimmung Landschaft und Tourismus In den Bereichen Wasserbau im Flussraum Emme und bei der Waldbewirtschaftung ist der Interessensabgleich zwischen Naturschutz und Tourismus von zentraler Bedeutung. Eine massvolle Förderung des sanften Tourismus steht im Vordergrund.

6.3 Verkehr und Verkehrssicherheit

Was wurde in den Vorgängergenerationen erreicht?

Verkehrssanierung BOH Mit der Verkehrssanierung BOH wird ein zentrales Element der Gesamtverkehrskonzeption umgesetzt, welche Auswirkungen auf alle Verkehrsmittel mit sich bringt. Die Ortsdurchfahrten Oberburg und Hasle werden vom Durchgangsverkehr entlastet, jene von Burgdorf durch Verkehrsdosierung siedlungsverträglich gestaltet. In diesem Zusammenhang kann vielerorts die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden. Zudem ist eine Buspriorisierung möglich, wodurch die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs verbessert wird.

Bedarfsgerechtes ÖV-Angebot Das ÖV-Angebot konnte stark ausgebaut werden, so dass nun auf den Buslinien im Agglomerationsperimeter zu einem grossen Teil ein Viertelstundentakt besteht.

Um den Streusiedlungen im Emmental Rechnung zu tragen, wurde ein Konzept zu alternativen Erschliessungs- und Angebotsformen erarbeitet. Die entsprechenden Empfehlungen werden 2020 umgesetzt (siehe Kap. 3.2.4).

Ausbau Veloabstellplätze An den Bahnhöfen in der Agglomeration konnte das Angebot an Veloabstellplätzen ausgebaut werden. Damit wurden die Bahnhöfe in ihrer Funktion als intermodale Umsteigepunkte gestärkt.

Verbesserung Sicherheit Beim Veloverkehr konnten verschiedene Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Beseitigen von Netzlücken umgesetzt werden oder sie werden im Rahmen des AP3 noch realisiert.

Mit der Ortsdurchfahrt Grünenmatt konnte unabhängig von der Verkehrssanierung BOH ein Ortszentrum sicherer gestaltet werden.

Sanierung aller Unfallschwerpunkte Die sich in Planung befindlichen Massnahmen tragen dazu bei, dass alle bekannten Unfallschwerpunkte in der Agglomeration behoben werden können.

Sanierung aller Schwachstellen Lärm Mit der Verkehrssanierung BOH wird ein Grossteil der noch ausstehenden Lärmsanierungen auf der Hauptverkehrsachse Burgdorf – Hasle vorgenommen.

Schwachstellen

Karten in Beilagen 9 - 11

Die Schwachstellenkarten in Beilagen 9 – 11 zeigen die Schwachstellen in den Bereichen MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr. Sie unterscheiden dabei zwischen den Schwachstellen, die durch die Verkehrssanierung BOH behoben werden und den Schwachstellen, die im Rahmen von AP4 und AP5 aus heutiger Sicht zu beheben sind.

Flächeneffizienz

Einzelne Strassenquerschnitte und deren Flächenaufteilung auf die Verkehrsträger basieren auf nicht mehr aktuellen Grundlagen und Verhältnissen. Insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr ist nicht immer genügend Platz vorhanden. Das tendenziell zunehmende Verkehrsaufkommen und die fehlenden Flächen können zu Sicherheitsdefiziten führen. Nach der Realisierung der VS BOH betrifft dies Strassenabschnitte in Hindelbank, Oberburg und Lyssach.

Veloverkehr

Im Veloverkehr sind zwei wesentliche Schwachstellen hervorzuheben:

- Nach Umsetzung der VS BOH bleiben punktuelle Schwachstellen für den Veloverkehr bestehen. So bestehen beispielsweise entlang der Krauchthalstrasse in Burgdorf und Oberburg Sicherheitsdefizite. Netzlücken verbleiben vor allem in der Stadt Burgdorf für die Anbindung des Industriequartiers Buchmatt.
- Auf den Vorrangrouten-Korridoren Kirchberg – Burgdorf – Oberburg – Hasle – Lützelflüh sowie Burgdorf – Lyssach – Hindelbank und weiter Richtung Bern sind die Netzelemente noch nicht im für Vorrangrouten angestrebten Standard ausgebaut.

MIV / subjektive Verkehrssicherheit

Beim MIV verbleiben nach der Umsetzung der Verkehrssanierung BOH noch folgende Schwachstellen:

- Auf den Ortsdurchfahrten Hindelbank, Lyssach und Rohrmoos sowie entlang von Strassen in Burgdorf bestehen noch Defizite hinsichtlich der subjektiven Verkehrssicherheit (zu wenig Flächen für den FVV, mangelhafte Querungs- und Abbiegemöglichkeiten).
- In einzelnen Quartieren bestehen aufgrund von überhöhten Geschwindigkeiten und Schleichverkehr noch Defizite hinsichtlich der subjektiven Sicherheit.

ÖV-Erschliessung

Die Schwachstellen bezüglich Buspriorisierung und Fahrplanstabilität können mit der Verkehrssanierung BOH behoben werden. Im ÖV verbleiben einzelne Schwachstellen bezüglich ungenügender ÖV-Erschliessung von 5 regionalen Entwicklungsgebieten.

Entlang der Bernstrasse in Lyssach (Shoppingmeile) bestehen auch nach der Verkehrssanierung BOH Stausituationen, welche die Pünktlichkeit der hier verkehrenden Buslinien beeinträchtigen. Diese Stausituationen beschränken sich auf die Haupteinkaufszeiten.

Handlungsbedarf

Veloabstellplätze

Das Angebot an Veloabstellplätzen ist zurzeit ausreichend. Im Sinne einer Daueraufgabe ist jedoch das Angebot regelmässig zu prüfen und bei Bedarf zu erhöhen.

Aufwertung Velowege

Im Veloverkehr besteht in zwei Bereichen Handlungsbedarf:

- Aufwertung der Velowege, Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und Schliessung von qualitativen und physischen Lücken zur Sicherstellung eines durchgehenden Netzes für die Benutzung im Alltag, insbesondere Verbesserung der Erschliessung von Entwicklungsgebieten
- Umsetzung eines hohen Ausbaustandards auf den kantonalen Vorrangrouten für den Veloverkehr (Achsen Kirchberg – Burgdorf – Lützelflüh und Hindelbank – Lyssach – Burgdorf). Die Vorrangrouten wurden im Sachplan Veloverkehr erst vor kurzem definiert. Der konkrete Handlungsbedarf konnte deshalb noch nicht bestimmt werden. Es ist vorgesehen, die erforderlichen Massnahmen bis zum AP5 zu erarbeiten. Für den Streckenabschnitt Burgdorf-Lyssach werden jedoch bereits im AP 4 Massnahmen aufgenommen.

Subjektive Verkehrssicherheit

Zur Verbesserung der subjektiven Verkehrssicherheit sind zwei Schwerpunkte zu setzen:

- Die noch nicht sanierten Ortsdurchfahrten sowie die Kirchbergstrasse und die Oberburgstrasse zwischen Schloss und Spital in Burgdorf sind aufzuwerten.
- In den Quartieren ist die Umsetzung von Tempo-30- und Tempo-20-Zonen durch die Gemeinden voranzutreiben, um das subjektive Sicherheitsempfinden zu erhöhen.

Verbesserung Flächeneffizienz Strassenquerschnitte

Bei der Sanierung der Strasseninfrastruktur ist jeweils die Aufteilung des Querschnitts anhand der aktuellen Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsträger bei Bedarf anzupassen. Aus heutiger Sicht betrifft dies die Ortsdurchfahrten Hindelbank, Lyssach und Rohrmoos (Oberburg).

Kein aktueller Handlungsbedarf Parkraumbewirtschaftung

Im heutigen Zeitpunkt besteht kein weitergehender Handlungsbedarf im Bereich der Parkraumbewirtschaftung. Die bestehenden kommunalen Regelungen genügen. Die Regionalkonferenz überprüft die Situation periodisch und unterstützt die Gemeinden bei der Koordination.

Punktuelle Verbesserung ÖV-Erschliessung

Das ÖV-Angebot entspricht grundsätzlich den Bedürfnissen der Agglomeration Burgdorf. Handlungsbedarf besteht einzig bei einzelnen, heute ungenügend erschlossenen Entwicklungsgebieten (Burgdorf, AMP-Areal, Ersigen, Rössler-Areal und Rüegsau, Wintersey). Es ist im Rahmen des nächsten Angebotskonzepts zu prüfen, wie diese besser mit dem ÖV erschlossen werden können (mindestens EGK D), um von Anfang an ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten zu fördern.

Sofern die 2020 eingeführten alternativen Erschliessungsangebote erfolgreich sind, ist zu prüfen, ob und in welcher Form sie auf weitere Gebiete ausgeweitet werden sollen.

Kein weiterer Handlungsbedarf Buspriorisierungen

Die Rückstausituationen werden mit der VS BOH bis auf eine Ausnahme entlang der Bernstrasse in Lyssach beseitigt. Hier sind jedoch die Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt: Allfällige Dosierungen des Verkehrs im Zulauf zur Bernstrasse dürften kaum umzusetzen sein, da der Abfluss von der Autobahn jederzeit sichergestellt sein muss, um Rückstau auf der Autobahn zu vermeiden. Eine Verbesserung für die Buslinie könnte somit nur mit einem Ausbau der Strasseninfrastruktur erreicht werden. Eine separate Busspur wäre aber aufgrund der kurzen Zeitspanne, während der die Stausituationen auftreten, zurzeit als unverhältnismässig einzustufen. Aus diesem Defizit kann somit kein direkter Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Kein weiterer Handlungsbedarf Lärmsanierung

Weil im Zusammenhang mit der Verkehrssanierung BOH sämtliche erforderlichen Arbeiten zur Lärmsanierung durchgeführt werden, besteht hier kein weitergehender Handlungsbedarf.

6.4 Folgerungen

Fokus auf Umsetzung AP1 – AP3

Mit den Massnahmen der AP1 – AP3, insbesondere mit der Verkehrssanierung BOH, konnten die zentralen Elemente der Gesamtverkehrsstrategie realisiert werden oder werden in den nächsten Jahren umgesetzt. Wegen der grossen Wirkung der VS BOH kann sich das AP4 auf relativ wenige, ergänzende Massnahmen im A- und B-Horizont konzentrieren. Dies entspricht auch dem Grundsatz von Kanton, Region und Gemeinden, die finanziellen und personellen Ressourcen auf eine konsequente Umsetzung der beschlossenen Massnahmen zu konzentrieren. Dies ist vor allem auch vor dem Hintergrund von Bedeutung, dass die Realisierung der VS BOH erhebliche finanzielle und personelle Ressourcen binden wird.

Schwerpunkte Siedlung

Im Siedlungsbereich liegt der Fokus des AP4 auf folgenden Schwerpunkten:

- Fortsetzung der Planungsarbeiten zum weiteren Vorantreiben der Innenentwicklungs- und Verdichtungsgebiete
- Etappierte Entwicklung der Schwerpunktgebiete Wohnen und Arbeiten
- Festsetzung und Entwicklung von gut erschlossenen Siedlungserweiterungsgebieten für Wohnen und Arbeiten

Schwerpunkte Verkehr

Im Verkehrsbereich liegt der Fokus auf der gezielten Beseitigung wichtiger Schwachstellen:

- Im Fuss- und Veloverkehr Massnahmen zur Schliessung einzelner Netzlücken, zur Aufwertung der Vorrangrouten und zur Verbesserung der Sicherheit
- Sanierung ausgewählter Ortsdurchfahrten
- Verbesserung der ÖV-Erschliessung von ungenügend erschlossenen regionalen Entwicklungsgebieten

7. Strategien

Verknüpfung von Text
und Karten

Die räumlich konkretisierbaren Aussagen der Strategien sind in den Beilagen 12 – 15 kartographisch dargestellt. Um die Verknüpfung zwischen dem nachfolgenden Text mit den Karten zu erleichtern, sind die entsprechenden Symbole in der Marginalie abgebildet. Räumlich nicht konkretisierte Aussagen werden in den Karten nicht dargestellt, entsprechend sind im nachfolgenden Text auch keine Symbole abgebildet.

7.1 Siedlung und Landschaft

Karte Beilage 12

7.1.1 Siedlungsausdehnung begrenzen

Burgdorf als kompakte Stadt entwickeln

Die Stadt Burgdorf entwickelt sich in den bestehenden Siedlungsgrenzen. Entwicklungsmöglichkeiten werden durch Verdichtung und Umnutzung geschaffen. Die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete sowie die kantonalen ESP Arbeiten werden mit hoher Priorität vorangetrieben.

Innenentwicklung priorisieren

Auf den Entwicklungsachsen hat die Nutzung der Innentwicklungspotenziale Priorität. Es gelten folgende Grundsätze:

- Die Gemeinden treiben die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete mit hoher Priorität voran und entwickeln die bereits eingezonten Wohn- und Arbeitsschwerpunkte.
- Wenn diese Möglichkeiten ausgeschöpft sind, kann das Siedlungsgebiet massvoll erweitert werden (Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten).

Entwicklung auf Ortskerne konzentrieren

Im übrigen Siedlungsgebiet und im Streusiedlungsgebiet wird die Entwicklung auf die bestehenden Ortskerne konzentriert. Eine bauliche Entwicklung und Umnutzung sollen innerhalb des gesetzlichen Rahmens ermöglicht werden.

7.1.2 Entwicklungsgebiete vorantreiben

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte umsetzen

- **Umsetzung ESP Burgdorf Bahnhof beschleunigen:** Der Richtplan zum kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Burgdorf Bahnhof wird konsequent umgesetzt. Im Vordergrund stehen Dienstleistungsnutzungen.
- **Weiterentwicklung des ESP Buchmatt vorantreiben:** Das Verdichtungspotenzial des Standortes wird genutzt, wobei der Schwerpunkt auf Industrie und Gewerbenutzung gelegt wird. Das Profil wird auf die Gesundheitswirtschaft ausgerichtet.

- **ESP Lyssachsachen als langfristige Reserve sichern:** Der grundsätzlich gut erschlossene Standort soll entwickelt werden, sobald dies grundeigentümerseitig möglich ist.



Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen sichern:

- Der Standort **AMP Burgdorf** soll für Wohn- und Mischnutzungen umgenutzt werden, sobald dies grundeigentümerseitig möglich ist.



Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete vorantreiben:

- **Aktive Rolle der Gemeinden stärken:** Die qualitätsvolle Entwicklung an diesen Standorten wird mit höchster Priorität vorangetrieben.
- **Regionale Unterstützung organisieren:** Die Region unterstützt die Gemeinden bei der Entwicklung dieser Gebiete mit Vernetzungsanlässen und Know-How-Transfer.
- **Gestaffelt realisieren:** Die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete werden gestaffelt realisiert¹⁴.



Wohn- und Arbeitsschwerpunkte entwickeln

- **Qualitätsvolle Entwicklung mit hoher Dichte sicherstellen:** Die gut erschlossenen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte werden mit möglichst hoher Dichte und hoher städtebaulicher Qualität entwickelt.
- **Gestaffelt realisieren:** Die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte werden gestaffelt realisiert¹⁵.



Vorranggebiete gezielt erschliessen und einzonen

- Die Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten werden eingezont, wenn der regionale Bedarf nachgewiesen ist, ihre Erschliessung den kantonalen Mindestanforderungen entspricht (mind. ÖV-Gütekategorie D) und eine sorgfältige Interessenabwägung für die Inanspruchnahme von Fruchtfolgeflächen vorgenommen wurde.
- Für folgende Gebiete ist der Bedarf ausgewiesen und eine genügende Erschliessung sichergestellt. Ihr Nutzungsschwerpunkt entspricht ihrer jeweiligen spezifischen Eignung. Ihre Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr wird zeitgerecht gewährleistet.
 - Hindelbank, Neufeld (W)
 - Kirchberg, Juraweg/Balmbergweg (W)
 - Lützelflüh, Emmentalstrasse (A)



¹⁴ In der Karte dargestellt sind die Gebiete, die voraussichtlich im A- oder B-Horizont realisiert werden.

¹⁵ Siehe Fussnote 13.

Versorgungszentren stärken, Detailhandel und ViV konzentrieren

Zentren stärken



- **Burgdorf als Zentrum 3. Stufe¹⁶ ausbauen:** In Burgdorf werden Versorgungseinrichtungen von regionaler Bedeutung weiterentwickelt. Zudem werden ausgewählte Einrichtungen mit überregionaler Ausstrahlung angesiedelt (Bildungscampus Burgdorf).



- **Die Zentren 4. Stufe stärken:** Hasle-Rüegsau und Rütligen-Alchenflüh / Kirchberg werden als teilregionale Versorgungszentren gestärkt.
- **Erschliessung mit ÖV und LV gewährleisten:** Die Versorgungseinrichtungen in den Zentren 3. und 4. Stufe sind mit dem ÖV und mit dem LV gut erschlossen, auch aus dem Umland.
- **Lokale Versorgung sicherstellen:** In allen Ortschaften wird soweit möglich die lokale Versorgung sichergestellt.

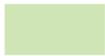


Detailhandel und ViV konzentrieren und konsolidieren

- **Verkehrsentensive Einrichtungen konzentrieren:** Der kantonale ViV-Standort Shoppingmeile Lyssach-Alchenflüh sowie der regionale ViV-Standort Mega-Center Burgdorf werden nicht weiter ausgebaut. Es werden keine weiteren verkehrsentensiven Einrichtungen realisiert.
- **Ortskerne als Detailhandelsorte stärken:** Auf die Ansiedlung weiterer Einkaufszentren ausserhalb der Ortskerne wird in der Agglomeration verzichtet. Die Ortszentren werden als Detailhandelsstandorte gestärkt.

7.1.3 Landschaft in Wert setzen

Kulturlandschaft pflegen



- **Hügelland als Kulturlandschaft erhalten und pflegen:** Die typische Kulturlandschaft der Streusiedlungsgebiete wird erhalten und qualitativ weiterentwickelt. Die Ortskerne werden als starke Identitätsträger gepflegt, bei Bedarf aufgewertet und sorgfältig weiterentwickelt.



- **Wälder als Naturräume pflegen und bewirtschaften:** Durch nachhaltige Bewirtschaftung intakte Lebensräume erhalten und aufwerten.



- **Talebene für die Landwirtschaft sichern:** Die Talebene der Emme bleibt für die landwirtschaftliche Nutzung bewahrt. Ihr landschaftlicher Wert wird bewahrt und weiterentwickelt.

Landschaftswerte schützen, Grünzäsuren erhalten



- **Landschaft offenhalten** (Landschaftsschongebiete): Das wertvolle Kulturland in der Talebene, das unter hohem Siedlungsdruck steht, wird mit den Schutzgebieten « Offenhaltung Landschaft » erhalten.

¹⁶ Die Zentralitätsstruktur wird durch den kantonalen Richtplan festgelegt (Massnahmenblatt C_01). Zentren der 3. Stufe: Regionale Zentren von kantonomer Bedeutung, Zentren der 4. Stufe: Regionale Zentren



- **Landschaft schützen** (Regionale Landschaftsschutzgebiete): Mit den regionalen Landschaftsschutzgebieten werden die Siedlungen klar begrenzt, die Kulturlandschaft erhalten, Erholungsräume gesichert und der Wildwechsel ermöglicht.



Naherholungsgebiete aufwerten und erschliessen

- **Flussläufe aufwerten:** Die Flussläufe (insbesondere Emme) werden als Naturraum aufgewertet und für die Naherholung zugänglich gemacht.
- **Siedlungsorientierte Naherholungsräume erschliessen:** Die siedlungsorientierten Naherholungsräume werden aufgewertet und zugänglich gemacht. Die Naherholungsräume werden für den Fuss- und Veloverkehr gut mit den angrenzenden Siedlungen verbunden.



7.2 Verkehr

7.2.1 Gesamtverkehr

Die Agglomeration Burgdorf verfolgt die 3V-Strategie: Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verträglich abwickeln.

Verkehr vermeiden und reduzieren

- Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen: Erste Priorität hat die Entwicklung der gut erschlossenen Standorte. Sämtliche wichtigen Entwicklungsgebiete (S-UV, S-SW/S-SA, S-VW/S-VA) sind mindestens mit der ÖV-Erschliessungsgüte D erschlossen und werden für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv angebunden.¹⁷
- Kurze Wege ermöglichen: Dank guter Durchmischung insbesondere in den Zentren 3. und 4. Ordnung werden kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Versorgung ermöglicht.

Verkehr verlagern

Erste Priorität hat die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs:

- Angebot ÖV halten und verbessern: Das für die Grösse der Agglomeration schon gute Angebot des öffentlichen Verkehrs wird gehalten und weiter verbessert;
- FVV fördern: Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr wird konsequent verbessert;
- Umsteigepunkte stärken: Die Attraktivität der Umsteigepunkte wird insbesondere hinsichtlich der kombinierten Mobilität verbessert;
- Mobilitätsmanagement ausbauen: Das Mobilitätsmanagement wird gefördert.

¹⁷ Siehe Tabelle Kap. 2.2.8

Verkehr verträglich abwickeln

- MIV ortsverträglich gestalten: Der motorisierte Verkehr wird verträglich gestaltet. Priorität hat dabei die verträgliche Gestaltung des motorisierten Verkehrs auf den Entwicklungsachsen sowie die flächeneffiziente Aufteilung der Strassenräume.

7.2.2 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Karte Beilage 13

ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, prioritäre Gebiete bezeichnen

- Das Angebot und die Kapazitäten werden bedarfsgerecht erweitert mit dem Ziel, die Erreichbarkeit der Kernstadt aus der gesamten Region zu verbessern.
- Priorität hat die Angebots- und Kapazitätserweiterung in der Kernstadt sowie im Bereich wichtiger Entwicklungsgebiete, namentlich im Raum Kirchberg-Alchenflüh und Hasle.



Entwicklungsgebiete erschliessen

- Für die Entwicklungsgebiete mit entsprechendem Handlungsbedarf ist die ÖV-Qualität zu verbessern, damit die Erschliessungsgüte D erreicht wird.

Busbeschleunigungsmassnahmen realisieren

- Auf den Entwicklungsachsen und in der Kernstadt wird ein reibungsloser Busbetrieb gewährleistet, um die Anschlüsse an den Umsteigepunkten zu gewährleisten. Dazu trägt eine Kombination von Buspriorisierung und Verkehrsmanagement-Massnahmen bei, die im Zusammenhang mit dem Projekt BOH realisiert werden.



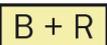
ÖV-Drehscheiben stärken

- ÖV-Drehscheiben stärken: Die ÖV-Drehscheiben an den Bahnhöfen Burgdorf, Hasle-Rüegsau und Kirchberg-Alchenflüh werden gestärkt.
- Zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln bestehen kurze Umsteigewege.
- An allen Umsteigepunkten wird für reibungslose Anschlüsse zwischen Bus und Bahn sowie unter den verschiedenen Buslinien gesorgt.
- Die Zugänge zu den ÖV-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr werden attraktiv und sicher gestaltet.



Bike + Ride an Bahnhöfen zur Verfügung stellen

- Für den Veloverkehr steht ein genügendes und qualitativ gutes Angebot an Bike+Ride-Abstellplätzen zur Verfügung.



Mobilitätskonzepte erarbeiten

Für grössere Entwicklungsgebiete werden Mobilitätskonzepte erarbeitet.



Alternative Erschliessungsformen realisieren

- Zur Verbesserung der örtlichen und zeitlichen Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs wird im Gebiet Hasle – Rüegsau – Affoltern i. E. – Heimiswil ein Rufbus-System eingeführt. Bedient werden Haltepunkte entlang der Hauptstrasse.

Fahrzeugverleihangebote fördern

- Attraktive Angebote für Veloverleih (auch Cargobikes) und Carsharing reduzieren die Abhängigkeit vom eigenen Fahrzeug.

7.2.3 Fuss- und Veloverkehr

Karte Beilage 14

Vorrangrouten Veloverkehr: durchgängige Verbindungen mit hohem Ausbaustandard



- Auf den vom Sachplan Veloverkehr definierten Vorrangrouten für den Veloverkehr werden sichere und durchgängige Verbindungen mit hohem Ausbaustandard geschaffen.

Sichere und durchgängige Veloverbindungen entlang den Hauptsiedlungsachsen realisieren



- Entlang den Hauptentwicklungsachsen werden sichere und durchgängige Veloverbindungen auf dem übergeordneten Strassennetz realisiert.

Sichere und attraktive Verbindungen abseits der Kantonsstrasse bereitstellen



- In den Zentren 3. und 4. Ordnung werden abseits der Kantonsstrassen sichere und attraktive Verbindungen für den Veloverkehr zur Verfügung gestellt.
- In allen Ortschaften werden sichere und attraktive Verbindungen und Strassenquerungen für den Fussverkehr zur Verfügung gestellt.
- Die Schulwege werden für den Fuss- und Veloverkehr sicher gestaltet.
- Dazu werden Netzlücken geschlossen, Schwachstellen behoben und der Verkehr auf Gemeindestrassen beruhigt.

Wichtige Zielorte gut für den Fuss- und Veloverkehr erschliessen

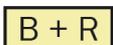
- Naherholungsgebiete sowie Arbeits- und Versorgungsstandorte werden attraktiv und sicher für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen.
- An den Zielorten werden qualitativ gute Veloabstellanlagen in genügender Zahl bereitgestellt.

Aufenthaltsqualität entlang von Strassen erhöhen



- Entlang den Entwicklungsachsen wird die Aufenthaltsqualität an Strassen mit Zentrumsfunktion erhöht.

Bike + Ride an Bahnhöfen zur Verfügung stellen



- Für den Veloverkehr steht ein genügendes und qualitativ gutes Angebot an Bike+Ride-Abstellplätzen zur Verfügung.

7.2.4 Motorisierter Individualverkehr

Karte Beilage 15

Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten



- Auf die Realisierung einer Umfahrung von Burgdorf wird vorerst verzichtet. Die Ortsdurchfahrten von Burgdorf und Lyssach-Schachen werden dank flankierenden Massnahmen sicher und siedlungsverträglich gestaltet.



Ortskerne vom Durchgangsverkehr entlasten

- Die Ortsdurchfahrten von Oberburg und Hasle werden mit der Umfahrung Burgdorf – Oberburg – Hasle (BOH) vom Durchgangsverkehr entlastet.



Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit verbessern, Trennwirkung reduzieren

- In den übrigen Orten auf den Entwicklungsachsen sowie auf der Achse von Burgdorf nach Wynigen, auf der Achse von Hindelbank nach Kirchberg und in Lützelflüh werden der Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit verbessert und durch eine flächeneffiziente Aufteilung des Strassenraums die Trennwirkung der Verkehrsachsen reduziert.



Verkehrssicherheit verbessern

- Schwachstellen hinsichtlich der Verkehrsunfälle werden behoben.



Verkehr steuern

- Zur Verflüssigung des Verkehrs wird dieser mit Verkehrsmanagementmassnahmen in den Ortszentren gesteuert und dosiert.

Verkehr in Quartieren sicher gestalten



- In den Quartieren werden die Geschwindigkeiten begrenzt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Schleichverkehr zu vermeiden.



Ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum bewirtschaften

- In den Zentren 3. und 4. Ordnung wird der ruhende Verkehr im öffentlichen Raum bewirtschaftet. Die Gemeinden legen die geeigneten Massnahmen fest.
- Die Region koordiniert die Massnahmen der Gemeinden und gewährleistet den Erfahrungs- und Wissensaustausch.

Dank Verkehrsverlagerung Kapazitätsreserven schaffen

- Die für die zukünftige Entwicklung notwendigen Kapazitätsreserven auf dem Strassennetz werden durch den Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs und durch Mobilitätsmanagement sowie Verkehrsmanagementmassnahmen sichergestellt.

8. Massnahmen

8.1 Übergeordnete Massnahmen

8.1.1 Nationale Massnahmen

*Ausbau A1 Schönbühl –
Kirchberg*

Die Schnittstelle der Region Emmental und der Agglomeration Burgdorf zum Nationalstrassennetz befindet sich beim A1 - Autobahnanschluss Nr. 39 in Kirchberg. Die A1 ist zwischen Schönbühl und Kirchberg stark belastet und stösst an ihre Kapazitätsgrenzen. Im Abschnitt kommt es heute zu täglicher Staubildung; dies auch auf dem für die Region Emmental wichtigen Anschluss Kirchberg, der den Verkehr daher nur noch ungenügend auf die A1 zu leiten vermag. Die Stauproblematik wird sich mit dem 6-Spur-Ausbau Luterbach - Härkingen (vgl. OA.MIV-Nat.1) und dem 8-Spur-Ausbau Wankdorf - Schönbühl (vgl. BM.MIV-Nat.1) weiter verschärfen. Damit der Abschnitt Schönbühl - Kirchberg nicht kollabiert, und der Verkehr nicht noch stärker auf die untergeordneten Strassen ausweicht, ist nach Auffassung des Kantons Bern und der beiden betroffenen Regionen Bern-Mittelland und Emmental die Kapazität koordiniert mit diesen beiden Ausbauten zu erhöhen. Der Bund plant im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung den Ausbau der A1 zwischen Schönbühl und Kirchberg auf 6 Spuren. Das generelle Projekt wurde vom Bundesrat am 1. Juli 2020 beschlossen, der Baubeginn ist für 2030 vorgesehen.

Die Nationale Massnahme «Ausbau A1 Schönbühl-Kirchberg» hat Auswirkungen auf den Raum Emmental, ist von Bedeutung für die Umsetzung der angestrebten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Agglomeration (Massnahmen AP. 4. Gen.) und hat direkte Schnittstellen zur Verkehrssanierung Burgdorf (Massnahme 0404.3.030, AP 3. Gen.). Die weitere Abstimmung zwischen Bund und Kanton wird im Rahmen des nächsten Agglomerationsprogramms erfolgen.

8.1.2 Kantonale Massnahmen

*Verkehrssanierung
Burgdorf-Oberburg-
Hasle (AP 3. Gen.)*

Die wichtigste kantonale Verkehrsplanung in der Agglomeration Burgdorf ist die Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle, welche sowohl Massnahme im kantonalen Richtplan 2030, im RGSK 2016/2021 (Umfahrung Hasle) als auch im Agglomerationsprogramm Burgdorf, 3. Generation ist (0404.3.030 Verkehrssanierung Burgdorf und Umfahrung Oberburg (noch kein ARE-Code)). Durch die enge Verknüpfung des Agglomerationsprogramms Burgdorf 4. Generation mit dem Regionalen Richtplan RGSK 2021 ist die Kohärenz mit den übergeordneten kantonalen Planungen wie dem kantonalen Richtplan und den kantonalen Sachplänen sichergestellt (vgl. auch Synthesebericht des Kantons).

8.2 Siedlung

Karte Beilage 16

Regionale Entwicklungsgebiete

Das RGSK unterscheidet bei den regionalen Entwicklungsgebieten zwischen drei Kategorien:

- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete: Gebiete > 1 ha, die für eine Umstrukturierung und / oder Verdichtung geeignet sind.
- Schwerpunkte Wohnen / Arbeiten: Gebiete > 1 ha, die eingezont, aber noch nicht überbaut sind.
- Vorranggebiete Wohnen / Arbeiten: Zukünftige Entwicklungsgebiete > 1 ha, die noch eingezont werden müssen.

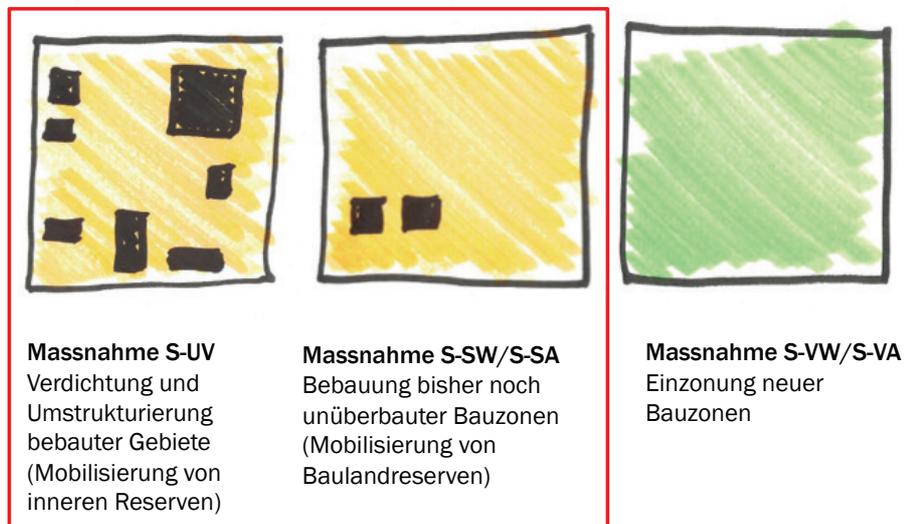


Abbildung 20: Kategorien der regionalen Entwicklungsgebiete

Schwerpunkte AP4

Mit AP4 werden folgende Weiterentwicklungen vorgesehen:

- Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie die Schwerpunkte Wohnen / Arbeiten wurden entsprechend ihrem zeitlichen Realisierungshorizont etappiert. Die Etappierung erfolgte in Rücksprache mit den Gemeinden und ist auch abhängig von der Verfügbarkeit und von den Absichten der Grundeigentümer.
- Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung im Umfeld von Bahnhöfen und Gebiete, die aufgrund der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle von Verkehrsentlastungen profitieren, werden in der Entwicklung priorisiert.
- Bei den Vorranggebieten werden ausgewählte Gebiete, die die strengen kantonalen Anforderungen an Neueinzonungen erfüllen, in den Koordinationsstand Festsetzung überführt. Umgekehrt werden eine grössere Anzahl Vorranggebiete sistiert und aus dem RGSK und AP gestrichen, weil sie wenig Chancen haben, die Anforderungen des kantonalen Richtplans 2030 zu erfüllen (z.B. ungenügende Erschliessung mit ÖV).

8.2.1 Innenentwicklung priorisieren

Die Innenentwicklung wird mit zwei Massnahmenpaketen vorangetrieben und priorisiert: Der Realisierung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie der Schwerpunkte Wohnen und Arbeiten.

S.UV.1 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

6 neue Gebiete

Für das AP4 haben die Gemeinden folgende neue Potenzialgebiete eingegeben, welche sie in den nächsten Jahren nach innen entwickeln wollen:

Umstrukturierungsgebiete:

- Kirchberg, Chosthusweg (Umnutzung ZöN in Wohngebiet)
- Oberburg, Vögelgut (Umnutzung Arbeits- in Wohngebiet)
- Ersigen, Rössler-Areal (Umnutzung Fabrikareal zu Wohngebiet)

Verdichtungsgebiete:

- Burgdorf, Regionalspital Emmental (Arbeiten)
- Oberburg, Zentrum Oberburg (Zentrumsentwicklung, Mischnutzung)
- Hasle, Bahnhof Hasle-Rüegsau (Zentrumsentwicklung, Mischnutzung)

2 Gebiete in direktem Zusammenhang mit VS BOH

Zwei Potenzialgebiete stehen dabei in direktem Zusammenhang mit der VS BOH: Der Perimeter des Gebiets im Zentrum von Oberburg wird erweitert (im AP3 nur «Oberburgpark»), um die Verkehrsberuhigung im Zentrum Oberburgs optimal für die Siedlungsentwicklung nach innen nutzen zu können. Das Gebiet Hasle, Bahnhof Hasle-Rüegsau wird neu aufgenommen. Auch bei diesem Gebiet wird der Verkehrsberuhigung im Ortszentrum in Folge der VS BOH Rechnung getragen und eine Innenentwicklung angestrebt.

A-Horizont

In folgenden Gebieten konnten wichtige Fortschritte und Meilensteine erzielt werden und wichtige Planungsarbeiten oder der Beginn der Realisierung sind im A-Horizont vorgesehen:

- Burgdorf, Bahnhof Burgdorf
- Burgdorf, Buchmatt
- Burgdorf, Altstadt und Umgebung
- Burgdorf, Steinhof
- Burgdorf, Gyrischachen (Überbauungsordnung Uferweg)
- Burgdorf, Regionalspital Emmental
- Oberburg/Burgdorf, Zentrum Oberburg
- Rütligen-Alchenflüh, Jurastrasse Alchenflüh (Architekturwettbewerb/Überbauungsordnung)
- Ersigen, Rössler-Areal
- Hasle, Dorf
- Hasle/Rüegsau, Bahnhof Hasle-Rüegsau
- Lützelflüh, Zollhausmatte
- Lützelflüh, Parkettstrasse
- Lützelflüh, Alpenstrasse

Längerfristige Reserven (C-Horizont) Bei den folgenden Gebieten bestehen aufgrund anderer Prioritäten der Grundeigentümer vorerst nur längerfristige Entwicklungsperspektiven (C-Horizont):

- Burgdorf AMP-Areal (Umnutzung Armeeareal VBS, steht gemäss Planung VBS vorerst nicht zur Disposition)
- Kirchberg, Chosthusweg (Umzonung ZöN in Wohnzone, Koordination mit Schulraumplanung erforderlich)
- Rüttligen-Alchenflüh: Industriestrasse Rüttligen (Umnutzung Armeeareal VBS)

S-SW.1 Wohnschwerpunkte

A-Horizont Bei diesem Gebiet ist die Realisierung im A-Horizont vorgesehen:

- Lützelflüh, Feldheim: ZPP genehmigt, Überbauungsordnung in Erarbeitung

C-Horizont Der Wohnschwerpunkt Burgdorf, Ischlag/Geissrüti, im Umfeld des Bahnhofes Oberburg stellt aufgrund anderer Prioritäten der Stadt Burgdorf eine längerfristige Reserve dar und soll erst im C-Horizont entwickelt werden.

S-SA.1 Arbeitsschwerpunkte

A-Horizont Bei den folgenden Gebieten sind die Planungsarbeiten gut auf Kurs. Die Realisierung ist im A-Horizont vorgesehen:

- Lyssach, Schachenstrasse
- Lyssach, Shopping-Meile (Aktivierung letzter Flächenreserven)
- Rüeßsau, Wintersey

C-Horizont Der Arbeitsschwerpunkt Blaser in Rüeßsau umfasst die strategischen Entwicklungsreserven der Firma Blaser Swiss Lube mit längerfristigem Entwicklungshorizont.

8.2.2 Vorranggebiete gezielt einzonen und entwickeln

Obwohl die Innenentwicklung sehr konsequent vorangetrieben wird, besteht ein Bedarf nach einer gezielten Einzonung geeigneter Areale (siehe auch 4.4.6 und 4.4.7 sowie Kap. 6.1). Im RGSK und damit im AP sollen zwei Wohngebiete und ein Arbeitsgebiet festgesetzt werden. Weitere Gebiete werden als längerfristige Reserve vorgesehen. Ungeeignete Gebiete werden definitiv aus dem RGSK bzw. aus dem AP gestrichen.

S-VW.1 Vorranggebiete Wohnen

Zwei Festsetzungen (A-Horizont) Zwei Gebiete werden neu in den Koordinationsstand Festsetzung überführt. Sie weisen eine genügende ÖV-Erschliessungsgüte auf und sind verfügbar. Sie sollen im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision (Kirchberg) bzw. in einem nahen Zeithorizont (Hindelbank) eingezont und realisiert werden.

- Kirchberg, Juraweg (FS)
- Hindelbank, Neufeld (neu im Aggloperimeter) (FS)
-

Drei Gebiete als längerfristige Entwicklungsreserven (B- oder C-Horizont)

Folgende drei Gebiete verbleiben mit bisherigem Koordinationsstand im RGSK bzw. im AP, da die Standortgemeinden derzeit keinen aktuellen Bau- landbedarf aufweisen, die Gebiete jedoch als geeignete längerfristige Ent- wicklungsreserven betrachten:

- Aefligen, Schulhaus (ZE)
- Lyssach, Nassi (VO)
- Lyssach, Oberdorf-Zelgli (VO)

Drei Gebiete werden aus RGSK gestrichen

Drei Gebiete werden aus dem RGSK bzw. aus dem AP gestrichen, weil keine Aussichten auf Verbesserung der ÖV-Güteklassen bestehen:

- Aefligen, Obergass
- Hindelbank, Hübeli
- Rüegsau, Bifang

Neues Gebiet mit Koor- dinationsstand VO

Anstelle des Gebiets Bifang wird in Rüegsau folgendes Gebiet neu aufge- nommen:

- Rüegsau, Hirschenmatte (VO)

Siedlungsflächentrans- fer

Ein Siedlungsflächentransfer, wie er im Massnahmenblatt vorgesehen ist, ist im Moment noch nicht erforderlich, weil sowohl Kirchberg als auch Hindel- bank gemäss kantonalen Vorgaben genügend tatsächlichen Wohnbauland- bedarf aufweisen (siehe Kap. 4.4.6). Die Möglichkeit eines Siedlungsflä- chentransfers wird jedoch nach wie vor offengehalten und dann konkreti- siert, wenn der entsprechende Bedarf besteht.

S-VA.1 Vorranggebiete Arbeiten

Ein Gebiet als Festset- zung (A-Horizont)

Ein Gebiet wird neu in den Koordinationsstand Festsetzung überführt. Es weist eine genügende ÖV-Erschliessungsgüte auf und ist verfügbar. Es soll sobald als möglich eingezont und realisiert werden. Eine entsprechende Ver- einbarung mit dem Grundeigentümer liegt vor. Im Vordergrund stehen pro- duktionsorientierte Nutzungen des zweiten Sektors.

- Lützelflüh, Emmentalstrasse (erweiterte Agglo)

Ein Gebiet wird aus RGSK gestrichen

Ein Gebiet wird aus dem RGSK bzw. aus dem AP gestrichen, weil keine Aus- sichten auf Verbesserung der ÖV-Güteklasse bestehen:

- Rüdltigen-Alchenflüh, Grund

Strategische Entwick- lungsreserven

Die übrigen Vorranggebiete Arbeiten verbleiben als Zwischenergebnisse bzw. Vororientierungen im RGSK bzw. im AP beibehalten. Sie sind seitens der Grundeigentümer nicht verfügbar. Sie werden als strategische Entwicklungs- reserve beibehalten, weil sie aus raumplanerischer Sicht grundsätzlich ge- eignet sind.

8.3 Landschaft

*Behördenverbindlicher
Sicherung der Sied-
lungstrenngürtel*

L-Tg.1 Landschaftsschutz und Siedlungsbegrenzung

Mit dieser Massnahme werden die Siedlungstrenngürtel behördenverbindlich festgelegt. Sie sind im Rahmen der Ortsplanungen umzusetzen. Die Regionalkonferenz überprüft die Umsetzung. Längerfristig sind Ergänzungen und die Aufnahmen weiterer Siedlungstrenngürtel zu prüfen.

Weitere Massnahmen ohne Massnahmenblätter

Die Regionalkonferenz vertieft die Landschaftsthematik im Hinblick auf das AP5, insbesondere in folgenden Aspekten:

- Dokumentation und Koordination der Aufwertungs- und Renaturierungsprojekte entlang der Emme.
- Erhebung der Zugänge zu Naherholungsräumen, Dokumentation von Lücken, bei Bedarf Erarbeitung von Massnahmen
- Touristische Inwertsetzung von Naturwerten und Abstimmung mit Naturschutz, massvolle Förderung des sanften Tourismus
- Abstimmung von Waldbewirtschaftung, Ökologie / Biodiversität und Naherholung / Tourismus

8.4 Verkehr

Karte Beilage 17

*Nachfrage auf ÖV len-
ken*

8.4.1 Massnahme zur Verbesserung der Anbindung ans ÖV-Netz

Einzelne Gebiete weisen noch eine ungenügende ÖV-Erschliessungsgüte auf (weniger als EGK D). Im Rahmen des nächsten Angebotskonzepts 2022 – 2025 soll geprüft werden, mit welchen Massnahmen die Buserschliessung verbessert werden kann (ÖV-Str.1: Verbesserung ÖV-Erschliessung im Agglomerationsperimeter). Ziel ist es, von Anfang an einen möglichst grossen Teil der Verkehrsnachfrage durch den ÖV abdecken zu können.

*Gebiete mit Verbesse-
rungsbedarf*

Folgende Gebiete sind davon betroffen:

- 2 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete:
Burgdorf, AMP-Areal,
Ersigen, Rössler-Areal
- 1 Arbeitsschwerpunkt: Rüegsau, Wintersey
- 1 Vorranggebiet Arbeiten: Kirchberg, Neuhof-Ischlag (im RGSK als Zwischenergebnis, eine Festsetzung und damit Einzonung ist erst möglich, wenn eine EGK D erreicht werden kann).

8.4.2 Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken und Aufwertung der Infrastruktur des Fuss- und Veloverkehrs

*Durchgängiges und si-
cheres Fuss- und Velo-
netz*

Die Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen zielen darauf ab, ein durchgängiges und sicheres Fuss- und Velonetz zu schaffen. Dazu sind sowohl physische Netzlücken (fehlende Streckenabschnitte) als auch qualitative Netzlücken (Streckenabschnitte mit Sicherheitsdefiziten) zu schliessen.

Anbindung von Ziel- und Quellorten an Bahnhof

In Burgdorf ist das Industriequartier Buchmatt noch ungenügend an die Bahnhöfe Burgdorf und Burgdorf Buchmatt angebunden. Auch die in der Nähe des Bahnhofs Burgdorf liegende Neuüberbauung Suttergut Nord (S-UV.1.1) soll für den Fuss- und Veloverkehr besser angebunden werden.

Drei Massnahmen dienen der Verbesserung der Anbindung wichtiger Ziel- und Quellorte an den nächstgelegenen Bahnhof. Mit der Massnahme LV-Ü.1.2 wird nicht nur das Industriequartier, sondern auch die Neuüberbauung Suttergut innerhalb des ESP Bahnhof Burgdorf besser angebunden.

- LV-Ü.1.1: Burgdorf, LV-Überführung Buchmatt, Anbindung des Industriequartiers Buchmatt (Nordseite) an die S-Bahnhaltestelle *Buchmatt* (A-Massnahme)
- LV-Ü.1.2: Burgdorf, Veloanbindung des Industriequartiers Buchmatt an den Bahnhof *Burgdorf* (A-Massnahme)
- LV-Ü.2.2: Burgdorf, LV-Anbindung Industriequartier Buchmatt (Südseite) an die S-Bahnhaltestelle Buchmatt und Kantonsstrasse, Kreisel Pulverweg (Fuss- und Veloverkehrsunterführung, B-Massnahme)

Direkte Anbindung Quartier Gyrischachen (Ämmebrügg)

Das Burgdorfer Quartier Gyrischachen / Ämmebrügg ist vom Bahnhof Burgdorf her nur über Umwege erreichbar. Die B-Massnahme LV-Ü.3 (Burgdorf, Fuss- und Radwegverbindung Bahnhofunterführung Ost – Anschluss Quartier Ämmebrügg) sieht eine neue und direktere Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr vor.

Aufwertung Veloverbindung Krauchthalstrasse

Die Krauchthalstrasse ist ein wichtiges Netzelement für den Veloverkehr zwischen dem Emmental und Bern. Zwischen Oberburg und Krauchthal fehlen auf der ganzen Länge im Agglomerationsperimeter Radstreifen. Mit folgenden Massnahmen auf Oberburger und Burgdorfer Gemeindegebiet wird die Qualität für den Veloverkehr verbessert:

- LV-Ü.1.4: Oberburg, Sanierung Krauchthalstrasse (KS 234.4, A-Massnahme)
- LV-Ü.1.5: Oberburg, Langsamverkehrsverbindung Schwandgasse-Hänzirain (A-Massnahme, Alternativführung zur Kantonsstrasse)
- LV-Ü.2.1: Burgdorf, Neubau Radverbindung Unterbergental Krauchthal - Oberburg (KS 234.4, B-Massnahme)

Schliessung Netzlücke Burgdorf - Lyssach

Eine weitere Netzlücke für den Veloverkehr befindet sich auf der Verbindung Burgdorf – Lyssach. Auf der Lyssach- und Burgdorfstrasse besteht kein Angebot für den Veloverkehr. Im Rahmen der B-Massnahme LV-Ü.2.3: Lyssach, Strassenverbreiterung Burgdorf Nassi – Lyssach (KS 1402) wird diese Netzlücke geschlossen. Diese Massnahme ist somit ein erster Schritt zur Realisierung der Vorrangroute Burgdorf – Lyssach – Hindelbank. Der weitergehende Handlungsbedarf wird bis zum AP5 abgeklärt; je nach Ergebnissen werden weitere Massnahmen vorgesehen.

8.4.3 Massnahmen zur Erhöhung des Nutzens der Verkehrssanierung BOH

Mehr Raum für Fuss- und Veloverkehr in Burgdorf

Mit der VS BOH und den in diesem Zusammenhang umgesetzten flankierenden Massnahmen können die Verkehrssicherheit und der Verkehrsablauf massgeblich verbessert werden. Ergänzend sieht das AP4 Massnahmen vor,

die den Nutzen der Verkehrssanierung BOH zusätzlich erhöhen. Auf weiteren Streckenabschnitten entlang der Hauptachse werden die Verkehrsflächen umverteilt und dem Fuss- und Veloverkehr mehr Raum zur Verfügung gestellt. Dies erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Es handelt sich um folgende zwei Massnahmen:

- MIV-Auf.1.1: Burgdorf, Verkehrssanierung Kirchbergstrasse Bahnhof (KS 23, A-Massnahme)
- MIV-Auf.2.1: Burgdorf, Verkehrssanierung Schloss – Spital (KS 23, B-Massnahme)

8.4.4 Massnahmen zur Verbesserung der Flächeneffizienz und der Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs

Ortsdurchfahrten aufwerten

Verschiedene Ortsdurchfahrten weisen heute noch Defizite auf: Aufgrund ihrer verkehrsorientierten Gestaltung sind die Geschwindigkeiten hoch und dementsprechend ist die Aufenthaltsqualität entlang dieser Achsen gering. Zugleich steht für den Fuss- und Veloverkehr oft wenig Raum zur Verfügung. Für den Veloverkehr ist das Befahren von Abbiegebeziehungen gefährlich. Auch für den Fussverkehr gibt es gefährliche Querungsstellen.

Mit der Sanierung von Ortsdurchfahrten werden diese Defizite behoben u. a. durch Optimierung der Flächeneffizienz. Dem Fuss- und Veloverkehr wird mehr Raum zur Verfügung gestellt. Zudem werden Querungs- und Abbiegemöglichkeiten verbessert. Im Rahmen des AP4 ist die Sanierung folgender Ortsdurchfahrten geplant:

- MIV-Auf.1.2: Hindelbank, Sanierung Ortsdurchfahrt Dorfstrasse (KS1, A-Massnahme)
- MIV-Auf.2.3: Oberburg, Sanierung Ortsdurchfahrt (KS 245, B-Massnahme)
- MIV-Auf.2.2: Lyssach, Sanierung Ortsdurchfahrt (KS 1402, B-Massnahme)

8.4.5 Weitere Massnahmen ohne Massnahmenblatt

Sicherheit in Quartieren

Die Gemeinden führen ihre Politik zur Geschwindigkeitsbegrenzung in den Quartieren fort und füllen die bestehenden Lücken.

Rufbus

Gestützt auf das Konzept zu alternativen Erschliessungs- und Angebotsformen (Massnahme KM-W-1 des AP3) wird das Rufbus-System im Gebiet Hasle – Rüegsau – Affoltern i. E. – Heimiswil ab 2020 eingeführt.

8.5 Abstimmung der Massnahmen Siedlung und Verkehr

Priorisierung der Schlüsselmassnahmen an den Bahnhöfen

Die Entwicklung zentraler Gebiete an den Bahnhöfen und die Verbesserung der Langsamverkehrsverbindungen zu den Bahnhöfen bilden die Schlüssel-massnahmen des AP4 und werden zeitlich so weit als möglich priorisiert. Nachfolgend wird eine Übersicht über die zentralen Schlüssel-massnahmen Siedlung und Verkehr und ihre zeitliche Abstimmung gegeben:

Bahnhof Burgdorf

Im Umfeld des Bahnhofs Burgdorf befinden sich zwei Verdichtungsgebiete: Der kantonale ESP Bahnhof Burgdorf sowie das Quartier Gyrischachen, das sehr einwohnerstark ist und ca. 20% der Stadtbevölkerung ausmacht. Mit der Sanierung

und Verbreiterung der SBB-Personenunterführung Ost und der Weiterführung der Unterführung unter der Kantonsstrasse soll die LV-Anbindung des nördlichen ESP und des Quartiers Gyrischachen/Einunger (Ämmebrugg) an den Bahnhof verbessert werden. Im nördlichen ESP wird ein Entwicklungskonzept mit den Grundeigentümern erarbeitet. Dieses wird mit der vorgesehenen Sanierung der Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse) in diesem Bereich koordiniert.

Siedlungsmassnahmen	Verkehrsmassnahmen
A-Horizont: <ul style="list-style-type: none"> • S-UV 1.1 Bahnhof Burgdorf (0404.3.021-01) • S-UV 1.6 Gyrischachen (Burgdorf) (0404.3.021-06) 	A-Horizont: <ul style="list-style-type: none"> • LV-Ü-3 LV-Unterführung PU-Ost • MIV-Auf-1.1 Verkehrssanierung Kirchbergstrasse (KS 23) (0404.3.033)

*S-Bahnhaltestelle
Buchmatt (Burgdorf)*

Die S-Bahnhaltestelle Buchmatt erschliesst das Industrie- und Gewerbegebiet Buchmatt. Die Buchmatt ist ein kantonaler ESP und das grösste Arbeitsgebiet der Stadt Burgdorf mit wichtigen international tätigen Firmen und zahlreichen Arbeitsplätzen. Der kantonale ESP gilt als weitgehend entwickelt. Neuere Studien der Stadt Burgdorf zeigen jedoch, dass weitere Verdichtungspotenziale bestehen. Das Gebiet soll in den nächsten Jahren teilweise neu erschlossen und weiter verdichtet werden und ist deshalb als Verdichtungsgebiet erfasst. Durch die Umsetzung der Verkehrssanierung Burgdorf (0404.3.029/030) wird eine neue Bahnunterführung der Kantonsstrasse realisiert. Im Bereich der S-Bahnhaltestelle wird die Kantonsstrasse abgesenkt. Damit keine Zerschneidungseffekte entstehen, wird eine neue LV-Überführung (0404.3.027) über die Kantonsstrasse realisiert. Zudem soll mit einer neuen Veloverbindung eine bessere LV-Anbindung des Arbeitsstandorts Buchmatt an den Bahnhof Burgdorf und die interregionalen Züge erzielt werden. Längerfristig sollen mit einer neuen LV-Bahnunterführung (Massnahme LV-Ü-2.2) auch die Gebiete südlich der Bahnlinie besser an die S-Bahnhaltestelle Buchmatt angeschlossen werden.

Siedlungsmassnahmen	Verkehrsmassnahmen
A-Horizont: <ul style="list-style-type: none"> • S-UV 1.2 Buchmatt, Burgdorf (0404.3.021-02) 	A-Horizont: <ul style="list-style-type: none"> • LV-Ü-1.1 LV-Überführung Buchmatt, Nordseite (0404.3.027) • LV-Ü-1.2 Veloanbindung Buchmatt an Bahnhof Burgdorf (neu) B-Horizont: <ul style="list-style-type: none"> • LV-Ü-2.2 LV-Unterführung Buchmatt, Südseite (neu)

Bahnhof Steinhof

Im Einzugsbereich der S-Bahnhaltestelle Steinhof wurden in den letzten Jahren bereits verschiedene Arealentwicklungen umgesetzt und eine grosse Anzahl neuer Wohnungen realisiert. Es bestehen noch weitere Verdichtungspotenziale auf verschiedenen Arealen, die in den nächsten Jahren realisiert werden. Insbesondere sollen auch die ansässigen Einrichtungen im Bereich Alterwohnen und Pflege erweitert werden. Im Einzugsbereich der S-Bahnhaltestelle liegt auch das Areal des Regionalspitals Emmental als wichtige Arbeitsgeberin in der Region. Das Spital Emmental hat ebenfalls grössere Erweiterungs- und Ausbaupläne und

ist deshalb als eigenständiges Verdichtungsgebiet erfasst. In den nächsten Jahren wird ein Masterplan erarbeitet. Im Bereich Spital wird mit der Umsetzung der Verkehrssanierung Burgdorf (0404.3.029/030) eine neue Bahnunterführung der Kantonsstrasse realisiert, die Kantonsstrasse wird abgesenkt. Damit kein Zerschneidungseffekt entsteht, wird vom Spital ins Schlossmattquartier eine neue LV-Überführung (LV-Ü-1.3) über die Kantonsstrasse realisiert. Damit wird die Langsamverkehrsanbindung der südlichen Quartiere und des Schlossmattquartiers an den Bahnhof Steinhof verbessert.

Siedlungsmassnahmen	Verkehrsmassnahmen
A-Horizont: <ul style="list-style-type: none"> • S-UV 1.5 Steinhof (0404.3.021) • S-UV 1.7 Regionalspital Emmental (neu) 	A-Horizont: <ul style="list-style-type: none"> • LV-Ü-1.3 LV-Überführung Spital (neu) B-Horizont: <ul style="list-style-type: none"> • MIV-Auf-2.1 Verkehrssanierung Schloss-Spital (KS 23)

Bahnhof Oberburg

Am Bahnhof Oberburg bestehen ebenfalls beträchtliche Verdichtungspotenziale. Mit der Realisierung der Umfahrung Oberburg erfährt das Ortszentrum Oberburg eine starke Verkehrsentlastung und es bieten sich Möglichkeiten zur Aufwertung und zur Verbesserung der Wohnqualität. Im Zentrum Oberburg ist daher ein grosses Gebiet als Verdichtungsgebiet ausgeschieden. Das Gebiet ist interkommunal und betrifft die beiden Gemeinden Oberburg und Burgdorf. Auf diversen Arealen sind Entwicklungs- und Verdichtungspotenziale vorhanden, diese werden in den nächsten Jahren im Rahmen von Potenzialstudien zusammen mit den Grundeigentümern näher untersucht. In den folgenden Jahren (B-Horizont) sollen dann zusammen mit den Grundeigentümern die Entwicklungsmöglichkeiten konkretisiert werden. Im Einzugsbereich des Bahnhofs Oberburg liegen zudem mit den Arealen Ischlag/Geissrütli, AMP und Vögeligut drei weitere Verdichtungsgebiete mit längerfristigem Entwicklungshorizont. Als ergänzende Massnahmen zur Umfahrung Oberburg und Aufwertung der Ortsdurchfahrt wird mit zwei LV-Massnahmen die LV-Verbindung Krauchthal – Oberburg weiter verbessert.

Siedlungsmassnahmen	Verkehrsmassnahmen
A-Horizont: <ul style="list-style-type: none"> • S-UV 1.8 Zentrum Oberburg C-Horizont: <ul style="list-style-type: none"> • S-SW.1.1 Ischlag/Geissrütli • S-UV 1.4 AMP (Burgdorf) • S-UV 1.9 Vögeligut (Oberburg) 	A-Horizont: <ul style="list-style-type: none"> • LV-Ü-1.4 Sanierung Krauchthalstrasse (0404.3.027) • LV-Ü-1.5 LV-Verbindung Schwandgasse - Hänzirain (neu) B-Horizont: <ul style="list-style-type: none"> • LV-Ü-2.1 Neue Radverbindung Unterbergental Krauchthal – Oberburg

Bahnhof Hasle-Rüegsau

Auch das Gebiet im Umfeld des Bahnhofs Hasle-Rüegsau wird mit der Erstellung der Umfahrung Hasle (Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle) künftig vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Siedlungsqualität kann verbessert werden. Im Rahmen der Verkehrssanierung VS BOH sind Massnahmen zur Verbesserung von Umsteigebeziehungen (Langsamverkehr-Bus-Bahn) und der LV-Anbindung des Bahnhofs Hasle-Rüegsau vorgesehen. Das gut erschlossene Siedlungsgebiet am Bahnhof ist als Verdichtungsgebiet ausgewiesen. In den nächsten Jahren wird eine Potenzialstudie erstellt.

Siedlungsmassnahmen	Verkehrsmassnahmen
A-Horizont: <ul style="list-style-type: none"> • S-UV 1.15 Bahnhof Hasle-Rüegsau 	A-Horizont: <ul style="list-style-type: none"> • MIV-U.1 Umfahrung Hasle (RGSK-Massnahme)

Weiterer Ausbau regionale LV-Routen, Schliessung von Netzlücken

Ein weiteres wichtiges Element im AP4 ist die Verbesserung von Radwegverbindungen innerhalb der Agglomeration. Viele wichtige Verbindungen waren bereits Bestandteile in den vergangenen AP-Generationen (Burgdorf-Wynigen, Burgdorf-Heimiswil, Burgdorf-Kirchberg, Burgdorf-Oberburg-Hasle). Die noch offenen Verbindungen werden ins AP4 aufgenommen. Da sie jedoch nachgelagert zur Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg realisiert werden sollen, ist für diese Massnahmen der B-Horizont vorgesehen:

- LV-Verbindung Unterbergental-Krauchthal-Oberburg
- LV-Verbindung Burgdorf-Lyssach (Teilstrecke der kantonalen Vorrangroute Burgdorf-Lyssach-Hindelbank)

Anhang 1 Beilagenverzeichnis

Beilage Nr.	Titel
1	Umsetzungsstand Siedlungsmassnahmen
2	Umsetzungsstand Verkehrsmassnahmen
3	Landschaftstypen
4	Netz öffentlicher Verkehr
5	Siedlungsstruktur und ÖV-Güteklassen
6	Netz Veloverkehr
7	Regionales Basisstrassennetz
8	Zukunftsbild
9	Schwachstellen öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität
10	Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr
11	Schwachstellen Strassennetz
12	Teilstrategie Siedlung und Landschaft
13	Teilstrategie öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität
14	Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr
15	Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr
16	Siedlungsmassnahmen 4. Generation
17	Verkehrsmassnahmen 4. Generation

Anhang 2 Abkürzungsverzeichnis

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
AP	Agglomerationsprogramm
AP1, AP2, AP3, AP4, AP5	Agglomerationsprogramm der 1./2./3./4./5. Generation
ASTRA	Bundesamt für Strassen
B+R	Bike+Ride
BFS	Bundesamt für Statistik
BSM	Black Spot Management
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagverkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FS	Koordinationsstand Festsetzung (kantonaler Richtplan oder RGSK)
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
KS	Kantonsstrassennummer
LV	Langsamverkehr
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel, SR 725.116.21
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Controlling Agglomerationsverkehr
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
NRP	Neue Regionalpolitik
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride
PU	Personenunterführung
RGSK EM	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental
RN	Raumnutzer
SG	Strassengesetz Kanton Bern, BSG 732.11
SV	Strassenverordnung Kanton Bern, 732.111.1
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
UeO	Überbauungsordnung
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
VO	Koordinationsstand Vororientierung
VS BOH	Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle
VZÄ	Vollzeitäquivalent
ZE	Koordinationsstand Zwischenergebnis
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung
ZöN	Zone für öffentliche Nutzung
ZPP	Zone mit Planungspflicht

Anhang 3 Liste der beitragsberechtigten Gemeinden

Agglomeration	Gemeinde	BFS-Nr.
Burgdorf	Aefligen	401
	Burgdorf	404
	Kirchberg	412
	Lyssach	415
	Oberburg	418
	Rüdtligen-Alchenflüh	420
Bern	Hindelbank	409