

Agglomerationsprogramm Burgdorf 3. Generation

Bericht Beschlussfassung



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

Bern, November 2016

1426_Bericht_AP3_Burgdorf_Nov16_def.docx

Projektorganisation

Vorname / Name	Organisation	Funktion
Behördendelegation RGSK Emmental (politische Vertretung)		
Samuel Leuenberger	RK Emmental	Vorsitz
Elisabeth Zäch	Stadt Burgdorf	Vertretung AG Agglo
Bernhard Antener	RK Emmental	Kommission Planung
Peter Hänsenberger	Stadt Burgdorf	Kommission Planung
Samuel von Ballmoos	Gemeinde Lyssach	Kommission Planung
Hanspeter Sutter	Gemeinde Alchenstorf	Kommission Planung
Fritz Kobel	Gemeinde Sumiswald	Kommission Planung
Andreas Meister	Gemeinde Lützelflüh	Kommission Planung
Beat Fuhrer	Gemeinde Trubschachen	Kommission Planung
Christian Baumann	Gemeinde Lauperswil	Kommission Planung
Frank Weber	AGR	Beratendes Mitglied Planung
Roger Schibler	TBA OIK IV	Beratendes Mitglied Planung
Beat Studer	Gemeinde Wynigen	Kommission ÖV
Fritz Bieri	Gemeinde Wiler	Kommission ÖV
Adrian Zemp	Gemeinde Kernenried	Kommission ÖV
Karin Mumenthaler	Gemeinde Höchstetten	Kommission ÖV
Martin Aeschlimann	Stadt Burgdorf	Kommission ÖV
Barbara Maurer	Gemeinde Sumiswald	Kommission ÖV
Walter Scheidegger	Gemeinde Hasle b.B.	Kommission ÖV
Theo Rüeegger	Gemeinde Trubschachen	Kommission ÖV
Hans Peter Schenk	Gemeinde Langanu	Kommission ÖV
Andreas Scherrer	BLS AG	Beratendes Mitglied ÖV
Bruno Meier	Amt für Verkehr und Verkehrskoordination AÖV	Beratendes Mitglied ÖV
Reto Staub	PostAuto Schweiz AG	Beratendes Mitglied ÖV
Roman Zürcher	RBS	Beratendes Mitglied ÖV
Manuela Lüthi	Busland AG	Beratendes Mitglied ÖV
Gesamtprojektleitung (fachliche Vertretung)		
Bernhard Antener	RK Emmental	Vorsitz / GL-Mitglied
Karen Wiedmer	Regionalkonferenz Emmental	Geschäftsführerin
Catherine Karsky	TBA OIK IV	Projektleiterin
Bruno Meier	Amt für Verkehr und Verkehrskoordination AÖV	Projektleiter
Frank Weber	AGR	Projektleiter
Peter Hänsenberger	Stadt Burgdorf	Leiter Baudirektion
Martin Zurflüh	Gemeinde Oberburg	Gemeindeschreiber
Beat Geiger	Gemeinde Bätterkinden	Bauverwalter
Peter Kindler	Gemeinde Koppigen	Gemeindeschreiber
Stefan Flückiger	Gemeinde Lyssach	Gemeindeschreiber
Martin Wüthrich	Gemeinde Lützelflüh	Bauverwalter
Eva Röthlisberger	Gemeinde Trachselwald	Bauverwalterin
Oliver Mischler	Gemeinde Langanu	Bauverwalter
Patrick Schwab	Gemeinde Rüderswil	Gemeindeschreiber
Projektmanagement		
Geschäftsstelle Regionalkonferenz Emmental		
Auftragnehmer		
Ruedi Hartmann	BHP Raumplan AG	
Yvonne Urwyler	BHP Raumplan AG	
Katja Bessire	BHP Raumplan AG (bis Februar 2015)	
Monika Saxer	Metron Bern AG	
Antje Neumann	Metron Bern AG	

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

1 Einleitung.....	7
1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung.....	7
1.2 Die Agglomeration Burgdorf.....	7
1.3 Vorgehen und Bezug zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Emmental.....	8
1.4 Verhältnis zum kantonalen Richtplan und zum Projekt Verkehrssanierung Emmental.....	9
1.5 Mitwirkung	9
1.6 Umsetzung des Agglomerationsprogramms 1. und 2. Generation	10
1.7 Projektorganisation	10
2 Analyse Ist-Zustand.....	11
2.1 Räumliche Gliederung und Funktion	11
2.1.1 Bevölkerung und Arbeitsplätze.....	11
2.1.2 Siedlungsstruktur und Nutzung	16
2.1.3 Bauzonenreserven 2015	19
2.2 Verkehrssystem	21
2.2.1 Gesamtverkehr/Modal Split	21
2.2.2 Motorisierter Individualverkehr	22
2.2.3 Öffentlicher Verkehr.....	29
2.2.4 Velo- und Fussverkehr	33
2.2.5 Kombinierte Mobilität / Bike&Ride	35
2.3 Landschaftsräume und Umwelt.....	35
3 Zukünftige Entwicklung/Referenzszenario.....	39
3.1 Bevölkerung und Siedlung	39
3.2 Verkehr und Mobilität	42
4 Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf.....	47
4.1 Siedlungs- und Landschaftsstruktur	47
4.2 Strassennetz	48
4.3 Öffentlicher Verkehr	49
4.4 Velo- und Fussverkehr	50
5 Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle B-O-H: Herleitung.....	52
5.1 Ausgangslage	52
5.2 Vorgehen.....	53
5.3 Gewählte Lösung	54
5.4 Weiteres Vorgehen: Kosten, Finanzierung und Termine	55
5.5 Auswirkungen, Falls das Projekt nicht realisiert wird	56

6 Zukunftsbild und Strategie	59
6.1 Leitziele	59
6.2 Strategie und Zukunftsbild Siedlung/Landschaft/Verkehr	60
6.2.1 Zukunftsbild	60
6.2.2 Strategie Siedlung	60
6.2.3 Strategie Landschaft und Erholung	63
6.2.4 Strategie Gesamtverkehr.....	64
6.3 MOKA-Kriterien	69
7 Massnahmen	71
7.1 Instrumentarium	71
7.2 Umsetzung der Strategie in den Massnahmenblättern	71
7.3 Kostenübersicht über Massnahmen mit Bundesbeiträgen.....	77
Beilagen	79

Vorwort

Die Agglomeration Burgdorf hat mit den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation (Periode 2011 – 2018) den Focus auf Verbesserungen beim Veloverkehr, beim öffentlichen Verkehr und bei der Behebung von Schwachstellen auf der Ortsdurchfahrt Burgdorf gelegt. Verschiedene Massnahmen wurden bereits umgesetzt, andere werden in den nächsten Jahren realisiert. Bei der Siedlung setzt namentlich die Stadt Burgdorf seit Jahren auf die Entwicklung nach Innen, und diese Bestrebungen werden mit dem Projekt „Gesundheitswirtschaft“ zurzeit noch verstärkt. Diese Bestrebungen werden auch im Agglomerationsprogramm 3. Generation fortgesetzt.

Die Region ist aber auf ein gut funktionierendes Strassennetz angewiesen. Für das obere und mittlere Emmental ist die Achse Hasle-Rüegsau-Kirchberg von eminenter Bedeutung. Wenn sich die Agglomeration Burgdorf und das Emmental im gewünschten Sinn weiter entwickeln wollen, braucht es zusätzlich substanzielle Verbesserungen bei der übergeordneten Strassenerschliessung. Das Projekt „Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle“ BOH steht deshalb im vorliegenden Agglomerationsprogramm klar im Vordergrund und figuriert als A-Massnahme, d.h. mit Realisierungsbeginn zwischen 2019 – 2022. Mit der Bereitschaft des Kantons, die verbleibenden Mittel des Investitionsspitzenfonds in dieses Projekt zu investieren, wird die Bedeutung dieses Projektes auch aus kantonaler Sicht unterstrichen.

Das Projekt Verkehrssanierung BOH wurde parallel zum Agglomerationsprogramm erarbeitet und in einer breiten öffentlichen Mitwirkung konsolidiert. Die resultierende Lösung wurde in die vorliegende Fassung des Agglomerationsprogramms 3. Generation integriert: In Burgdorf wird vorerst das bestehende Strassennetz optimiert, während in Oberburg eine Umfahrungsstrasse realisiert werden soll.

Ein Verzicht auf die Verkehrssanierung BOH hätte gravierende Folgen für die längerfristige Entwicklung der Region: Das heute bereits überlastete Strassennetze würde zum Erliegen kommen und die Erreichbarkeit des Emmentals und die Funktionsfähigkeit des Regionalzentrums Burgdorf zunehmend verschlechtert. Damit würde einerseits die wirtschaftliche Entwicklung gehemmt, und es besteht die Gefahr, dass weitere Arbeitsplätze an besser erschlossene Standorte abwandern, verbunden mit der „Ausblutung“ von grossen Teilen des Emmentals. Die Attraktivität der Siedlungen auf der Achse Burgdorf-Oberburg-Hasle würde infolge Umweltbelastung und Trennwirkung der Strasse noch mehr beeinträchtigt als es heute schon der Fall ist, und die angestrebte Entwicklung als Wohnstandort wäre gefährdet. Bereits heute sind negative Auswirkungen auf den Liegenschaftsmarkt, auf den Bereich Soziales und die Steuereinnahmen der entsprechenden Gemeinden klar der Verkehrs- und Siedlungssituation zuzuordnen. Betroffen von einem Verzicht auf die Verkehrssanierung BOH wären aber auch der Busverkehr, welcher sich in den letzten Jahren erfreulich entwickelt hat, und der Langsamverkehr; ohne Massnahmen würden beide Verkehrsmittel zunehmend behindert und die zuge dachte tragende Rolle bei der Verkehrsbewältigung innerhalb der Agglomeration Burgdorf nicht ausüben könnten.

Aus diesen Gründen ist die Realisierung der Verkehrssanierung BOH für die Zukunft des Emmentals von zentraler Bedeutung.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

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

1.2 Die Agglomeration Burgdorf

Die Agglomeration Burgdorf ist eingebettet zwischen den weiten agrarischen Räumen des Mittellandes und den grossflächigen Hügellandschaften des Napfgebietes. Die Agglomeration liegt in der Region Emmental des Kantons Bern. Nach Definition des Bundesamtes für Statistik zählen die sechs Gemeinden Burgdorf, Aefligen, Kirchberg, Lyssach, Oberburg und Rütligen-Alchenflüh zur Agglomeration Burgdorf. Im Rahmen des ersten Agglomerationsprogramms wurde der Betrachtungsperimeter in Absprache mit dem Kanton Bern auf weitere sechs Gemeinden im Umfeld der Stadt Burgdorf ausgedehnt: Ersigen, Hasle bei Burgdorf, Heimiswil, Lützelflüh, Rüegsau und Rüti bei Lyssach (siehe Abb. 1). Auch das vorliegende Agglomerationsprogramm Burgdorf 3. Generation befasst sich in seiner Analyse mit der erweiterten Agglomeration. Die entsprechenden Massnahmen haben aber immer einen direkten Bezug zum Agglomerationsperimeter gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik BFS.

Infolge Gemeindefusion gehören seit kurzem die ehemaligen Gemeinden Ober- und Niederösch zur Gemeinde Ersigen. Dies ist in der Abbildung 1 und in den folgenden Zahlen noch nicht berücksichtigt.

□



Abb. 1: Perimeter der Agglomeration Burgdorf

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

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Burgdorf 3. Generation erfolgte parallel zur Erarbeitung des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Emmental RGSK EM 2. Generation.

In seiner Funktion deckt sich das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental RGSK EM mit dem Agglomerationsprogramm Burgdorf: Das RGSK EM nimmt die flächendeckende Abstimmung von Verkehr und Siedlung in der gesamten Region Emmental vor, während sich das Agglomerationsprogramm Burgdorf auf den Agglomerationsperimeter beschränkt. Materiell ist das Agglomerationsprogramm Burgdorf auf das RGSK EM abgestimmt, ist aber insbesondere im Grundlagen- und Analyseteil, dem Zu-

kunfts bild und der Strategie sowie in der Massnahmenherleitung und den Massnahmenblättern detaillierter. Die Behördenverbindlichkeit des Agglomerationsprogramms Burgdorf wird über das RGSK EM erreicht. Namentlich sind die Massnahmenblätter für die Agglomeration und das RGSK identisch.

Das vorliegende Agglomerationsprogramm baut auf demjenigen der 2. Generation auf. Die Mitwirkung und Beschlussfassung zum Agglomerationsprogramm findet zusammen mit dem RGSK EM statt. Das RGSK EM inkl. Agglomerationsprogramm wird nach Beschlussfassung in der Region im vierten Quartal 2016 durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR als teilregionaler Richtplan genehmigt.

Die Dossiers RGSK Emmental und Agglomerationsprogramm Burgdorf (Berichte, Massnahmenblätter und Karte sowie der RGSK-Mitwirkungsbericht) werden dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE digital zur Verfügung gestellt und können von der Webseite der Region Emmental (www.region-emmental.ch) heruntergeladen werden.

1.4 Verhältnis zum kantonalen Richtplan und zum Projekt Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle BOH

Während der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 3. Generation resp. des RGSK 2. Generation fand die Mitwirkung zum kantonalen Richtplan statt. Dieser wurde den Erfordernissen des revidierten Raumplanungsgesetzes angepasst und weist insbesondere im Bereich Siedlung und Schutz der Fruchtfolgefleichen einige Verschärfungen auf. Die wesentlichen Auswirkungen des kantonalen Richtplans sind im Erläuterungsbericht erwähnt, und in den Massnahmenblättern wird ebenfalls auf den revidierten kantonalen Richtplan Bezug genommen.

Die Verkehrssanierung BOH ist das wichtigste Projekt im Rahmen des RGSK und des Agglomerationsprogramms. Unter der Federführung des Kantons wurden bis im Herbst 2015 Vorprojekte für die Variante Umfahrung und die Variante Null+ erarbeitet. Die Entwürfe RGSK / AP für die Mitwirkung berücksichtigten den aktuellen Stand dieser Projektierungsarbeiten. Im vorliegenden Dossier für die Beschlussfassung ist nur noch die nach der Mitwirkung zur Verkehrssanierung vom Kanton vorgesehene Lösung berücksichtigt.

1.5 Mitwirkung

Im Rahmen der Mitwirkung zum RGSK / Agglomerationsprogramm sind zahlreiche Eingaben gemacht worden. Die Eingaben sowie die Beantwortung durch die zuständigen Gremien sind im Mitwirkungsbericht vom 1. Oktober 2015 festgehalten. Der Mitwirkungsbericht diente als Grundlage für die Bereinigung des RGSKs / Agglomerationsprogramms (Fassung für die Vorprüfung).

1.6 Umsetzung des Agglomerationsprogramms 1. und 2. Generation

Der Stand der Umsetzung des Agglomerationsprogramms 1. und 2. Generation ist aus dem separaten Umsetzungsbericht AP V+S Burgdorf im Detail ersichtlich. Der Stand bei den einzelnen Massnahmen ist im Kapitel 7.2 beschrieben. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 1. Generation bezüglich der Infrastruktur- und der raumplanerischen Massnahmen auf gutem Weg ist. Namentlich die durch den Bund mitfinanzierten Langsamverkehrsmassnahmen sowie die Ortsdurchfahrt Burgdorf sind bereits zu 94% realisiert oder im Bau. Damit ist die Agglomeration Burgdorf Spitzenreiterin hinsichtlich Umsetzung der Agglomerationsprogramme. Die Massnahmen im Bereich Siedlung sind längerfristig angelegt und benötigen Zeit bis zur Umsetzung. Hier wird der mit der Revision des RPG und des kantonalen Richtplans eingeleitete Paradigmenwechsel in Zukunft die im Agglomerationsprogramm angestrebte Siedlungsentwicklung nach Innen verstärkt unterstützen.

Zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms 2. Generation können noch keine Aussagen gemacht werden, da die Leistungsvereinbarung zwischen Bund, Kanton und Regionalkonferenz erst Anfang 2015 unterzeichnet wurde.

1.7 Projektorganisation

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

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

2 Analyse Ist-Zustand

2.1 Räumliche Gliederung und Funktion

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

2.1.1 Bevölkerung und Arbeitsplätze

Entwicklung Bevölkerung 2000 – 2012

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

Insgesamt wies die erweiterte Agglomeration Burgdorf im Jahr 2012 42'831 Einwohner auf (Quelle: STATPOP). Davon entfallen 29'114 Einwohner auf die statistischen Agglomerationsgemeinden. Wird der Zeitraum zwischen 2000 und 2012 betrachtet (12 Jahre), nahm die Bevölkerung im Durchschnitt um 6.9% zu. Alle Gemeinden können ein Wachstum verzeichnen, dies jedoch unterschiedlich stark. Während beispielsweise Heimiswil, Lützelflüh und Rüti b.L. lediglich um rund 1% gewachsen sind, nahm die Bevölkerung in Rüdtilgen-Alchenflüh und Ersigen um ca. 12% zu. Die Agglomerationskerngemeinde Burgdorf ist um 8.6% gewachsen. Insgesamt fällt auf, dass die Bevölkerung in den statistischen Agglomerationsgemeinden stärker gewachsen ist (8%) als in den sechs Umlandgemeinden (4.5%) (siehe Tab. 1 und Abb. 3).

Betrachtet man die Jahre 2012 – 2015, so hat sich die Bevölkerungsentwicklung noch akzentuiert. So nahm die Bevölkerung im Zentrum Burgdorf um 3.6% auf 16'228 Einwohner zu, und die Einwohnerzahl der gesamten BFS-Agglomeration erhöhte sich um 2.6% auf 29'878 Einwohner.

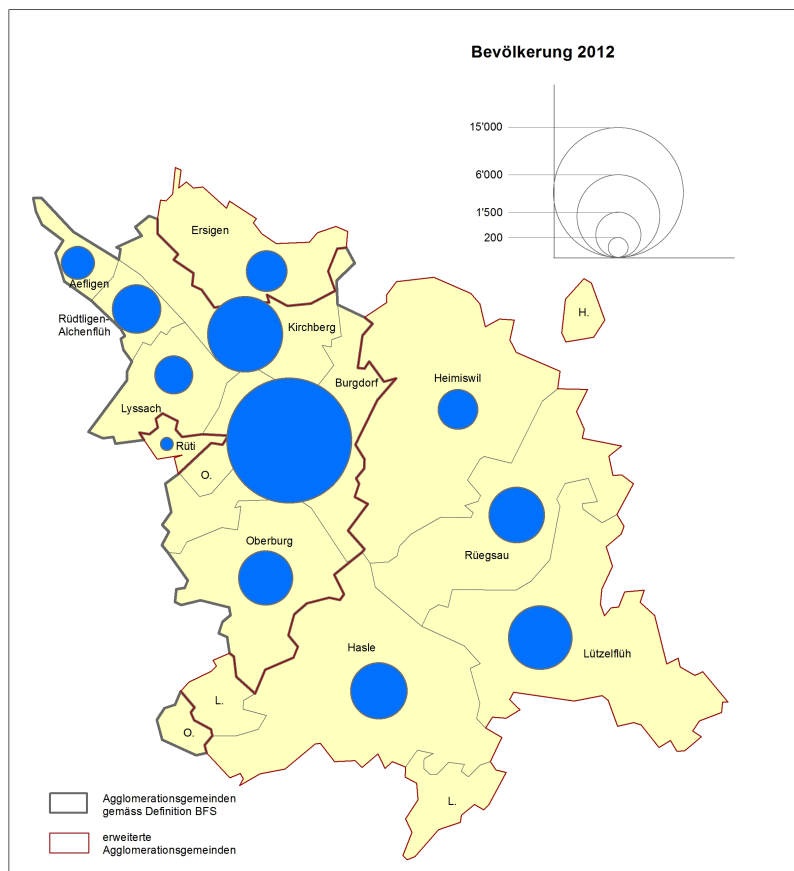


Abb. 2: Stand der Bevölkerung im Jahr 2012 (Quelle: STATPOP-Daten BFS)

	2000	2012	Differenz 2000 - 2012	
			absolut	relativ (%)
Burgdorf	14'416	15'659	1'243	8.6
Aefligen	1'023	1'080	57	5.6
Kirchberg	5'261	5'671	410	7.8
Lyssach	1'361	1'428	67	4.9
Oberburg	2'770	2'924	154	5.6
Rüdtilgen-Alchenflüh	2'114	2'352	238	11.3
Total				
BFS-Agglomeration	26'945	29'114	2'169	8.0

	2000	2012	Differenz 2000 - 2012	
			absolut	relativ (%)
Ersigen	1'455	1'640	185	12.7
Hasle bei Burgdorf	2'989	3'184	195	6.5
Heimswil	1'580	1'591	11	0.7
Lützelflüh	4'001	4'052	51	1.3
Rüegsau	2'936	3'087	154	5.1
Rüti bei Lyssach	161	163	2	1.2
Total				
erweiterte Agglo.gemeinden	13'122	13'717	595	4.5
Total				
Agglomeration Burgdorf	40'067	42'831	2'764	6.9

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 2000 und 2012 (Quelle: STATPOP-Daten BFS)

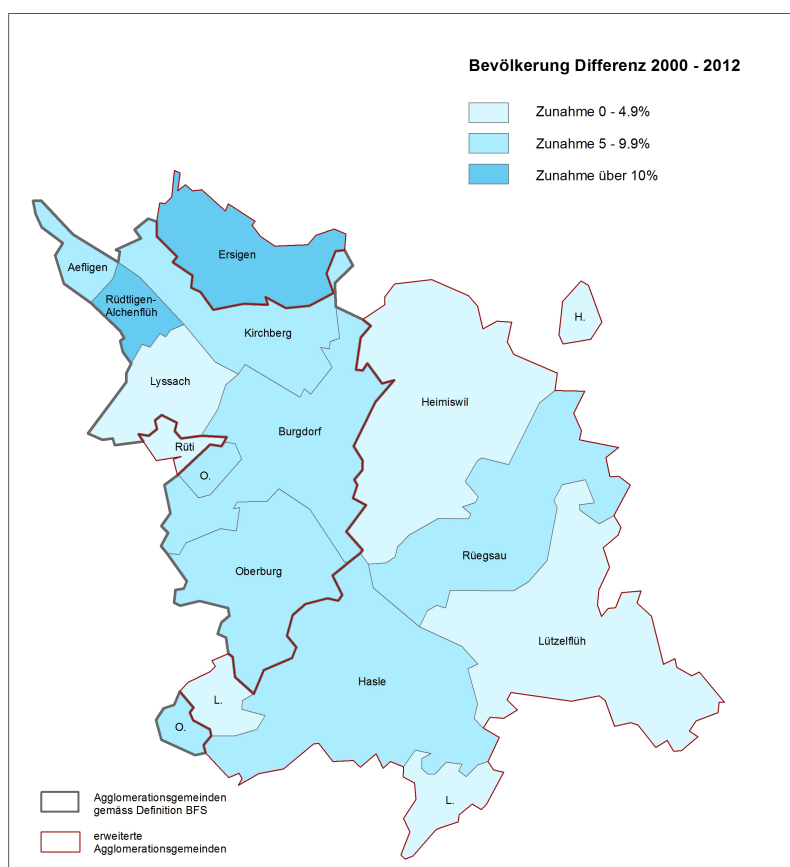


Abb. 3: Bevölkerungsentwicklung zwischen 2000-2012 (Quelle: STATPOP-Daten BFS)

Entwicklung Beschäftigte 2001 – 2012

Im Jahr 2012 wies die erweiterte Agglomeration Burgdorf insgesamt 19'379 Beschäftigte (Vollzeitäquivalente) auf. Mit Abstand am meisten Beschäftigte hat die Stadt Burgdorf zu verzeichnen (10'228) (siehe Abb. 4 und Tab. 2).

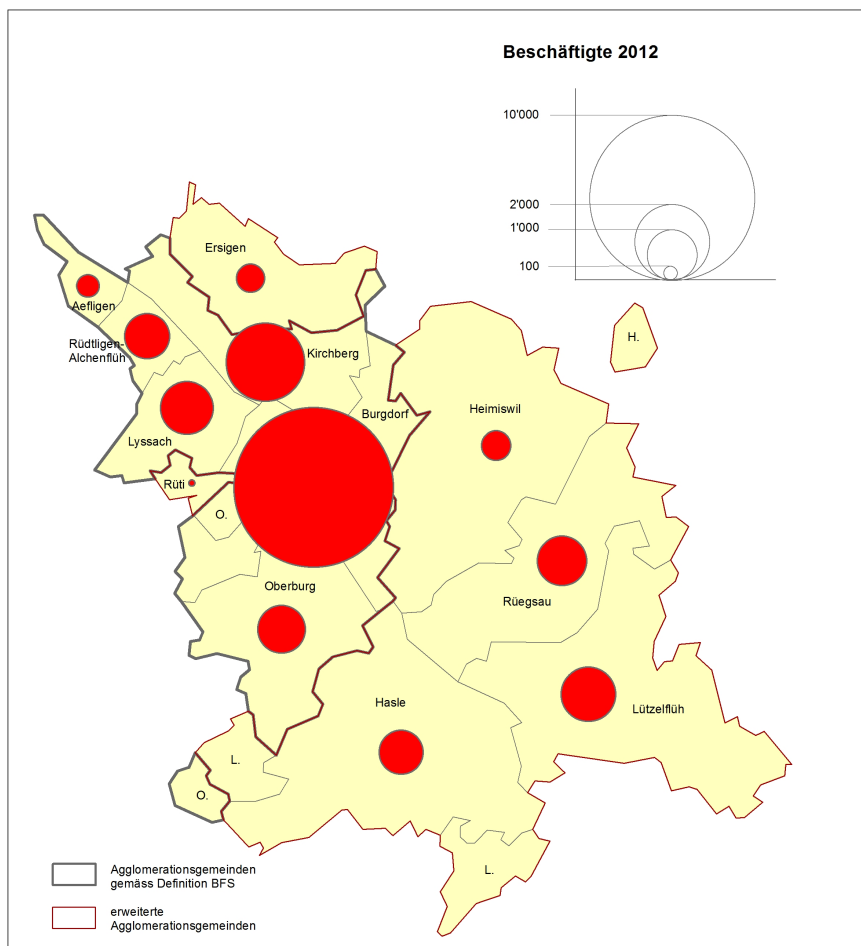


Abb. 4: Stand der Beschäftigten im Jahr 2012 (Quelle: STATENT-Daten BFS)

Im Zeitraum zwischen 2001 und 2012 hat die Anzahl der Beschäftigten im Durchschnitt um 9.2% zugenommen. Wobei die Zunahme an Arbeitsplätzen in den statistischen Agglomerationsgemeinden mit 11.9% überdurchschnittlich ausfiel. Auffallend ist die unterschiedliche Entwicklung der Arbeitsplätze in den einzelnen Gemeinden. Während die Gemeinden Kirchberg, Lyssach und Rütligen-Alchenflüh ein extrem starkes Wachstum von bis zu 84.0% verzeichnen, nimmt die Anzahl Arbeitsplätze in den Gemeinden Aefligen und Oberburg hingegen ab (siehe Tab. 2 und Abb. 5).

	2001	2012	Differenz 2001 - 2012	
			absolut	relativ (%)
Burgdorf	9'679	10'228	549	5.7
Aefligen	225	202	-23	-10.1
Kirchberg	1'823	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
Total BFS-Agglomeration	14'067	15'739	1'672	11.9
Ersigen	380	321	-59	-15.5
Hasle bei Burgdorf	790	779	-11	-1.4
Heimiswil	373	352	-21	-5.6
Lützelflüh	1'158	1'193	35	3.0
Rüegsau	956	980	24	2.5
Rüti bei Lyssach	19	15	-4	-18.9
Total erweiterte Agglo.gemeinden	3'675	3'640	-35	-1.0
Total Agglomeration Burgdorf	17'742	19'379	1'637	9.2

Tab. 2: Entwicklung der Beschäftigten zwischen 2001 und 2012 (Quelle: STATENT BFS)

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

Die Gemeinden der erweiterten Agglomeration verzeichnen im selben Zeitraum mehrheitlich Abnahmen in der Beschäftigtenzahl (durchschnittlich -1.0%).

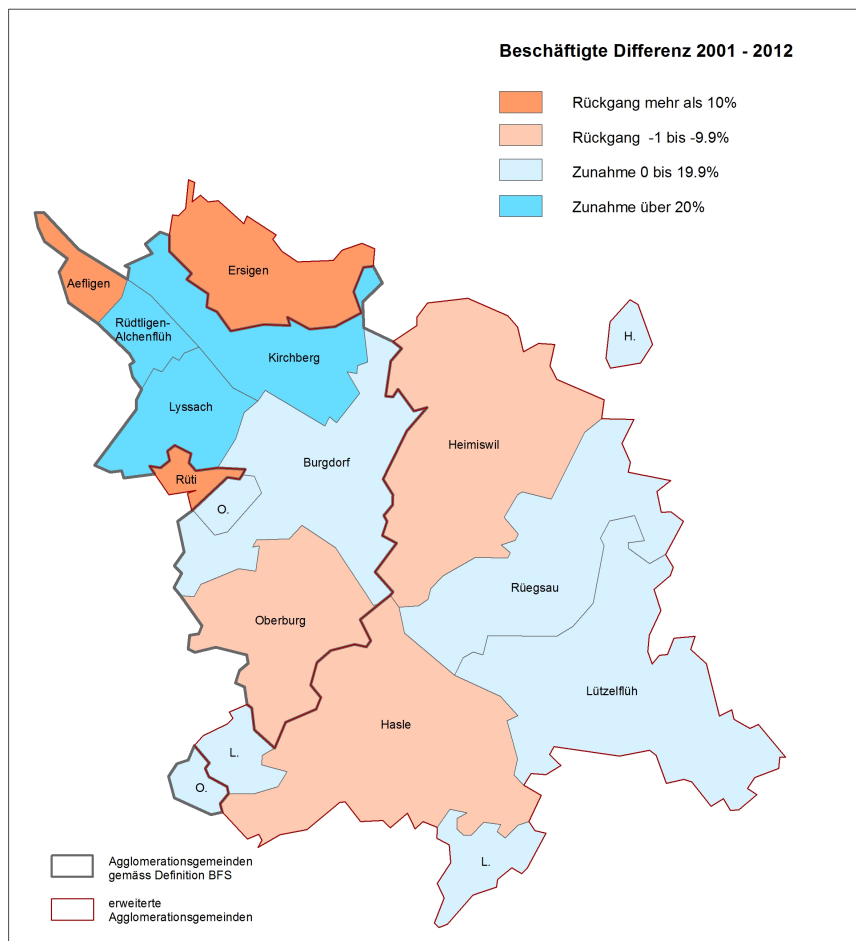


Abb. 5: Entwicklung der Beschäftigten zwischen 2001 und 2012 (Quelle: STATENT BFS)

2.1.2 Siedlungsstruktur und Nutzung

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

Innere Reserven

Die Stadt Burgdorf setzt seit Jahren auf die Siedlungsentwicklung nach Innen. Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts wurde die Ausnutzung der Bauzonen systematisch überprüft; als Folge wurden schrittweise Verdichtungs- und Umstrukturierungsprojekte ausgelöst. Insbesondere das AMP-Areal weist ein grosses Entwicklungspotenzial auf. In den übrigen Gemeinden besteht ebenfalls Potential zur Verdichtung und Umstrukturierung von Arealen. Vielerorts werden die kommunalen Bestrebungen zur Innenverdichtung durch Dritte (z.B. Eigentümer) noch blockiert. Grössere Reserven befinden sich vor allem innerhalb der kantonalen Entwicklungsschwerpunkten ESP. Die Verdichtungspotenziale in den Gemeinden wurden im Rahmen der Erarbeitung des AP 3. Generation qualitativ erhoben. Sie sollen in Zukunft systematisch umgesetzt werden (siehe Massnahmenblatt S1).

Entwicklungsschwerpunkte

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

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

Tab. 3: Stand der Entwicklungsschwerpunkte, Benennung gemäss kantonalem Richtplan

¹ SAZ: Strategische Arbeitszone

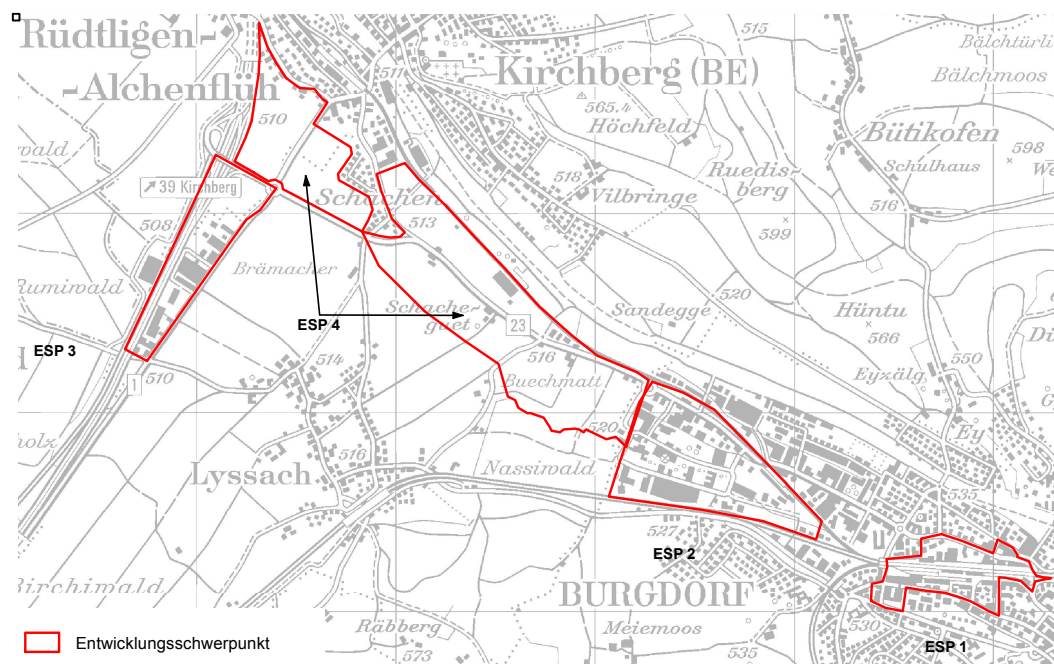


Abb. 6: ESP-Standorte

ESP 1: Burgdorf, Bahnhof (ESP-Dienstleistung)

Die Stadt Burgdorf hat, gestützt auf den Masterplan ESP Bahnhof Burgdorf, einen behördenverbindlichen Richtplan erarbeitet. Darin wird der ESP in zehn Teilbereiche oder Areale eingeteilt, welche wiederum verschiedene aufeinander abgestimmte städtebauliche Prinzipien und Nutzungsziele verfolgen. Im Gebiet entstehen präferenziert Dienstleistungsflächen. Diese können aufgrund der geringeren Emissionen sehr gut mit Einkaufsangeboten und Wohnungen durchmischert werden. Innerhalb des ESP-Bahnhof besteht ein zusätzliches Potential von rund 130'000 m² Bruttogeschossfläche.

ESP 2: Burgdorf, Buechmatt (ESP-Arbeiten)

Im kantonalen Richtplan gilt der ESP Burgdorf Buechmatt als weitgehend realisiert. Die freien Flächen wurden in den letzten Jahren überbaut. Im Rahmen einer Studie eruierte die Stadt Burgdorf jedoch weiteres Verdichtungspotential. Um dieses Potential optimal zu nutzen, will sie nun den ESP reaktivieren. Insgesamt geht die Stadt von einem Potenzial von zusätzlich rund 90'000-100'000 m² Bruttogeschossfläche aus.

ESP 3: Lyssach/Rüdfligen-Alchenflüh (ESP-Arbeiten)

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

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

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

Mit dem Richtplan steht eine qualitativ gute planerische Grundlage bereit, welche den Erfordernissen der öV-Erschliessung und der Landschaft Rechnung trägt. Bei einer Aktivierung des ESP gilt es, die Nutzung sorgfältig mit der Erschliessung abzustimmen und innerhalb des grossen Perimeters raumplanerisch sinnvolle Entwicklungsetappen zu definieren.

Verkehrsintensive Standorte

Die so genannten "Shoppingmeile" im Raum Lyssach - Rüdtligen-Alchenflüh ist ein kantonaler Standort für verkehrsintensive Vorhaben ViV. Eine weitere verkehrsintensive Einrichtung (Anlage, welche mehr als 2'000 Motorfahrzeugfahrten pro Tag DTV erzeugt) befindet sich in Burgdorf (Mega Center).

2.1.3 Bauzonenreserven 2015

Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 1. Generation wurden die Bauzonenreserven (nicht überbaute, eingezonte Flächen 2012) in den zwölf Agglomerationsgemeinden erhoben. Inzwischen hat der Kanton im 2015 die Bauzonenreserven neu erhoben. Im Folgenden werden die neuen Zahlen aus dem Jahr 2015 berücksichtigt.

Die Agglomerationsgemeinden gemäss BFS verfügten 2015 insgesamt über 26 Hektaren Baulandreserven für Wohn- und Mischnutzungen und 20 Hektaren Baulandreserven für Gewerbe- und Industrienutzungen (siehe Tab. 4).

Verschneidet man die Bauzonenreserven mit den öV-Güteklassen, wird die Erschliessungsqualität der Reserven veranschaulicht (siehe Beilage 1 im Anhang). Diese Auswertung zeigt, dass die meisten Bauzonenreserven gut bis sehr gut erschlossen sind (öV-Güteklasse A bis D).

	Bauzonenreserven Wohn- und Mischzonen 2015 (ha)	Bauzonenreserven Gewerbe- und Industriezonen 2015 (ha)
Burgdorf	7.3	6.9
Aefligen	1.7	0.3
Kirchberg	8.6	2.8
Lyssach	2.0	6.6
Oberburg	4.5	1.4
Rüdtligen-Alchenflüh	1.9	2.3
Total BFS-Agglomeration	26.0	20.3
Ersigen	4.0	1.1
Hasle bei Burgdorf	4.1	2.3
Heimiswil	1.8	0
Lützelflüh	10.0	2.2
Rüegsau	5.2	1.7
Rüti bei Lyssach ²	0.2	0
Total erweiterte Agglo.gemeinden	25.3	7.3
Total Agglomeration Burgdorf	51.3	27.6

Tab. 4: Bauzonenreserven 2015 gemäss kantonalen Erhebung

² In der Gemeinde Rüti bei Lyssach sind zurzeit keine Bauzonenreserven vorhanden.

2.2 Verkehrssystem

2.2.1 Gesamtverkehr/Modal Split

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

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

Tab. 5: Modal Split (Quelle AP1)

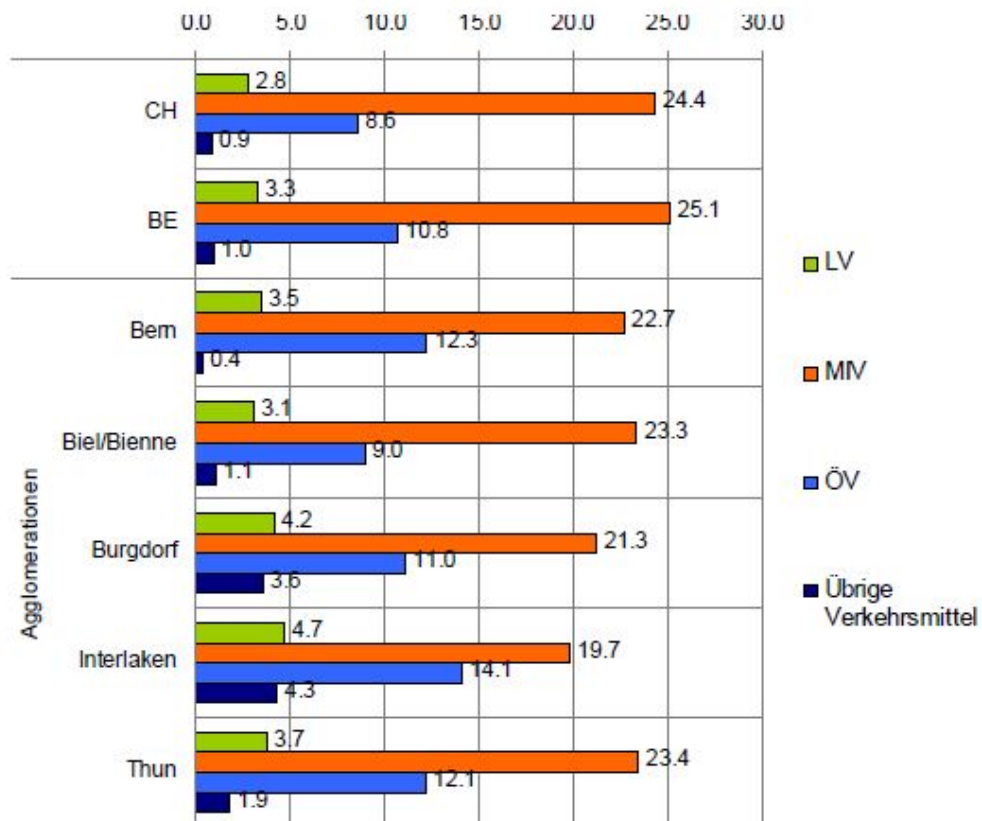


Abb. 7: Tagesdistanz (km), CH, BE und Agglomeration; nach Verkehrsmitteln (Quelle: Mikrozensus 2010, Auswertung für den Kanton Bern, BVE, 2012)

Ein Vergleich unter den Agglomerationen im Kanton Bern zeigt, dass die Distanzen mit dem MIV und dem ÖV geringer sind als der bernische Durchschnitt. Im ÖV hat dies einen Zusammenhang mit der kurzen Distanz nach Bern (Hauptausrichtung). Der Anteil LV ist wesentlich höher als im kantonalen und im schweizerischen Durchschnitt. Dies ist ein Indiz für die erfolgreiche Förderung des LV im Raume Burgdorf.

2.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Struktur und Netz

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

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

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

Belastung des Strassennetzes

Ein Auszug aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern GVM zeigt für die Agglomeration Burgdorf den durchschnittlichen Werktagverkehr Montag bis Freitag (DWV) für das Jahr 2011. In der folgenden Abb. 8 ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten zwischen Hasle b.B. und dem Autobahnanschluss in Kirchberg-Alchenflüh für eine kleine Agglomeration sehr hoch ist (zwischen 14'000 und 21'000 Fahrzeuge pro Werktag). Die höchste Belastung im regionalen Netz weist die Kantonsstrasse Nr. 23 (Emmental-/Schachen-/Kirchbergstrasse) zwischen dem Autobahnanschluss Kirchberg-Alchenflüh und dem Siedlungsgebiet von Burgdorf auf. Die Erschliessung des südlichen Emmentals erfolgt lediglich über diese Zufahrt und in der Verlängerung über die Ortsdurchfahrten von Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B.. Diese hohe Belastung führt auf den Ortsdurchfahrten vor allem zu Spitzenzeiten zur Überlastung des Netzes und damit zu Stau, langen Fahrzeiten und hohen Lärm- und Luftemissionen. Auch die 4-Spurige A1 ist in Fahrtrichtung Bern in den Spitzenstunden regelmässig überlastet. Die untergeordneten Strassen im ländlichen Gebiet weisen Belastungen unter 10'000 Fahrzeugen pro Tag auf.

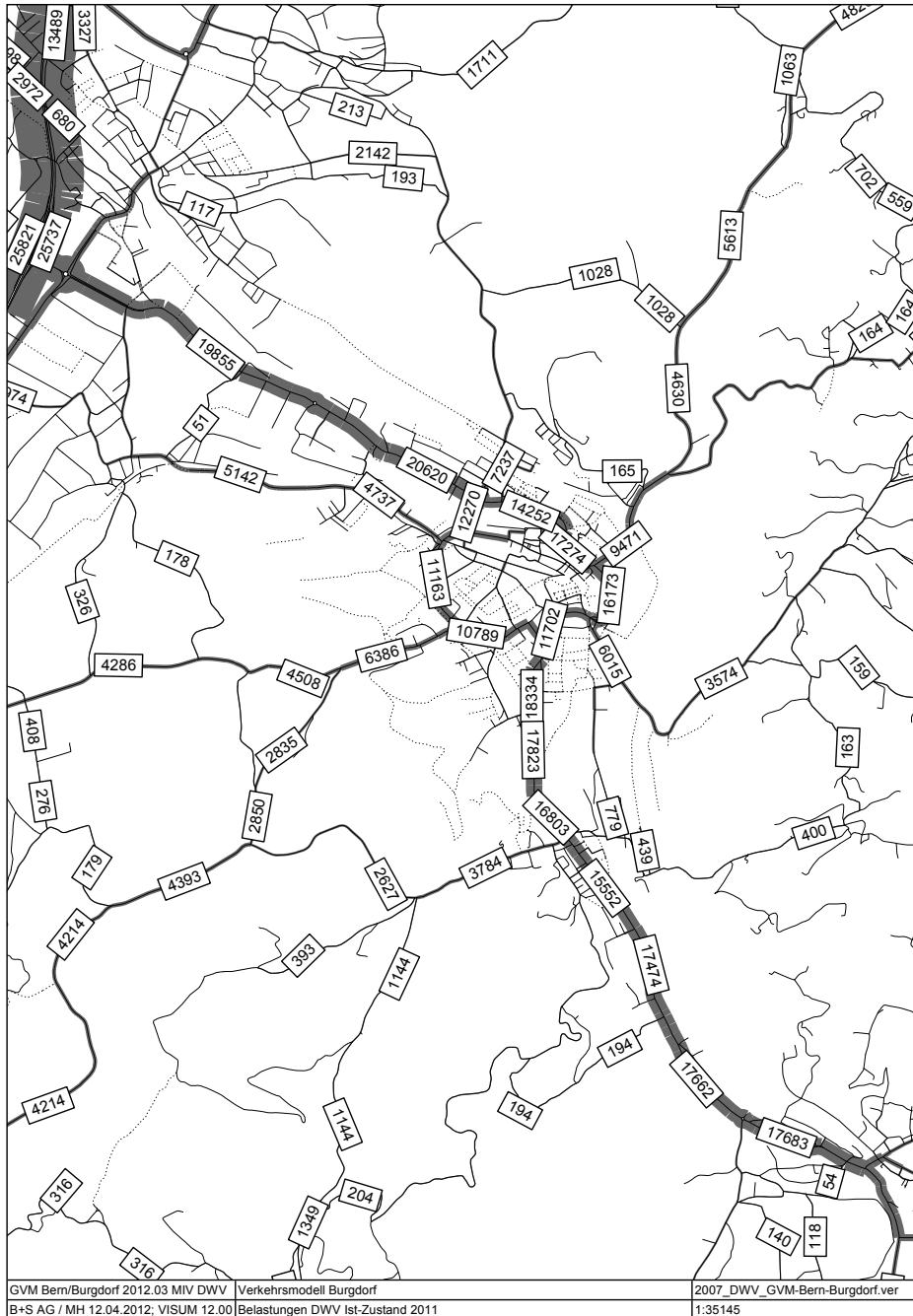


Abb. 8: Verkehrsbelastung DWV Ist-Zustand 2011 (Quelle: GVM Bern/Burgdorf, B+S AG)

Die im Verkehrskonzept Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle (Bericht 21.8.2015) dargestellten Zahlen für 2012 zeigen mit oben vergleichbare Werte auf (siehe Basisnetz mit Verkehrszahlen für 2012 und 2030, Kap. 3.2)

Die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre kann mithilfe der Erhebungen der automatischen Verkehrszählungen analysiert werden. Das Bundesamt für Strassen erhebt in regelmässigem Abstand die Verkehrsbelastungen an ausgewählten Standorten.

In der Agglomeration Burgdorf befinden sich solche Standorte auf der Nationalstrasse in Kirchberg und auf den Kantonsstrassen in Lyssach (Schachengut) und in Hasle-Rüegsau (siehe Abb. 9).

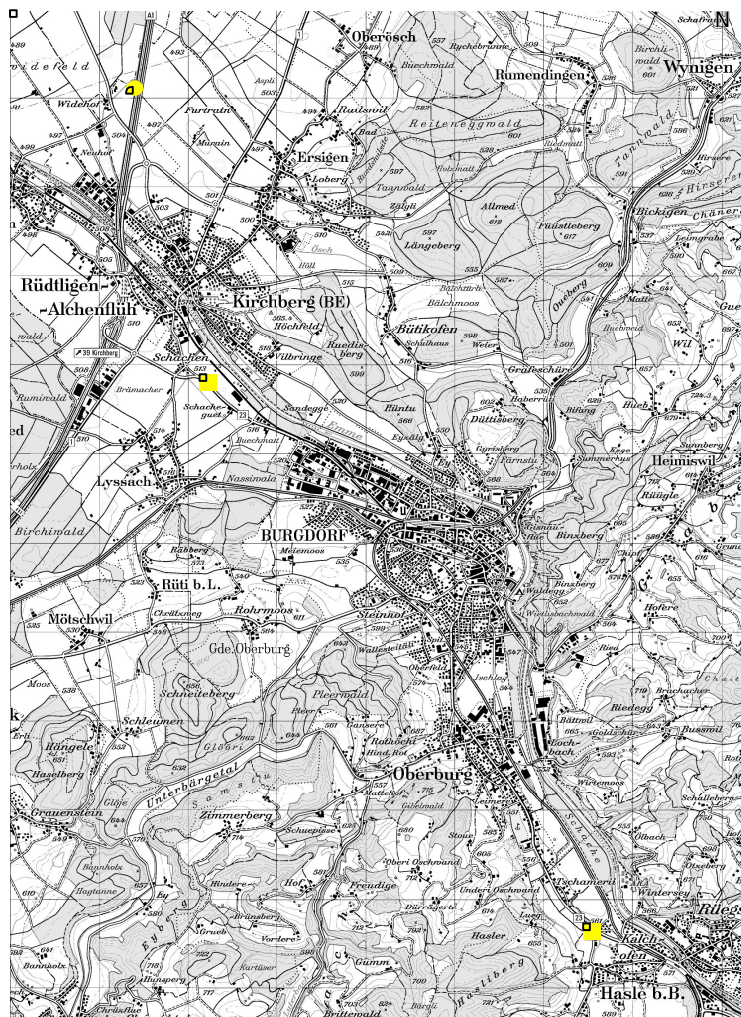


Abb. 9: Standorte Zählstellen (Quelle: www.geo.admin.ch)

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

Bei allen Querschnitten hat der Verkehr seit 2000 zugenommen. Die Zunahme war zwischen 2000 und 2005 deutlich grösser als zwischen 2005 und 2010. Der höchst belastete Querschnitt befindet sich auf der Autobahn A1. Der DTV ist bis ins Jahr 2013 auf 68'453 Fahrzeuge pro Tag angestiegen. Darauf hat die Agglomeration

Burgdorf jedoch nur einen beschränkten Einfluss. Auf der Zufahrt zur Autobahn im Schachengut in Kirchberg hat der Verkehr vor allem im Zeitraum zwischen 2000 und 2005 stark zugenommen (+14%). Im Jahr 2010 ist er praktisch auf dem Stand von 2005 (siehe Tab. 6). 2013 weist der Querschnitt mit 16'294 Fahrzeugen am Tag sozusagen den gleichen Stand auf. Im Querschnitt Hasle-Rüegsau ist der DTV im Jahr 2013 mit 15'671 auf hohem Niveau auch gleich geblieben. Dies zeigt ein gesättigtes Netz auf den Zufahrtsachsen zur Autobahn.

Diese überdurchschnittliche Verkehrszunahme seit 2000 (insbesondere auf der A1) kann aber nicht allein durch die Tatsache, dass sich die Arbeitsplätze wahrscheinlich weiter in Gebiete ausserhalb der Agglomeration Burgdorf verlagert haben, erklärt werden. Es ist auch ein allgemeiner Zuwachs der Mobilität festzustellen.

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

Tab. 6: Entwicklung Verkehrsbelastung (Quelle: ASTRA)

Schwachstellenanalyse und Untersuchung Unfälle, Vorgehen

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

Die 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.

Zusätzlich wird im Kanton Bern das Kantonsstrassennetz periodisch auf Schwachstellen hin überprüft. In der aktuell vorliegenden und flächendeckenden Schwachstellenanalyse wurde die Notwendigkeit und Priorität betrieblicher, baulicher und verkehrlicher Massnahmen ermittelt. Die Beurteilung erfolgte anhand einheitlicher kantonalen Kriterien und Indikatoren und wird bereits seit mehreren Jahren erfolgreich angewendet. Die Schwachstellenanalyse berücksichtigt das BSM mit der Behandlung von Unfallschwerpunkten. Bei der Schwachstellenanalyse werden zusätzlich

die Verkehrssicherheit und die Gefahrenstellen auch ohne ausgewiesene Unfallschwerpunkte geprüft, um bei Bedarf verhältnismässige Verbesserungsmassnahmen zeitgerecht einleiten zu können. Das einheitliche Vorgehen der Schwachstellenanalyse wurde durch das Tiefbauamt des Kantons Bern in der Arbeitshilfe „Standards Kantonstrasse“ festgehalten und im Jahr 2011 publiziert. Die Arbeitshilfe wird mittlerweile vermehrt auch auf kommunaler Ebene in angepasster Form erfolgreich angewendet.

Die ermittelten Schwachstellen werden nach einer Priorisierung ins RGSK / AP aufgenommen. Für als prioritär erkannte Schwachstellen werden im RGSK / AP Massnahmen definiert (siehe entsprechende Massnahmenblätter). Im Ergebnis werden Massnahmen projektiert und durch den/die Strasseneigentümer/in realisiert. Eine Wirkungskontrolle prüft, ob die gewählten Verbesserungsmassnahmen sich als effektiv erwiesen haben und ob durch die Verbesserungsmassnahmen keine neue Gefahr entstanden ist.

Unfallschwerpunkte und Schwachstellen Agglomeration Burgdorf

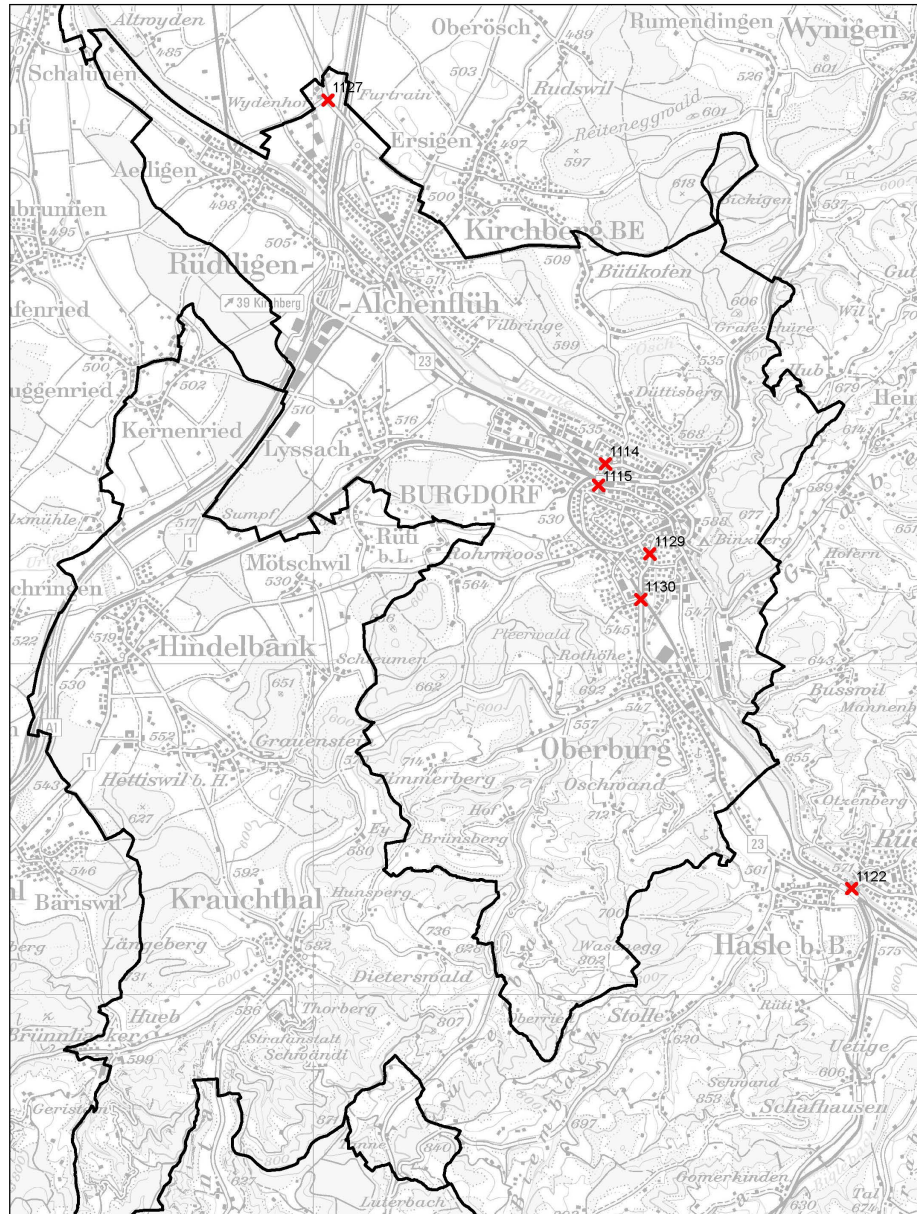
Die Unfallschwerpunkte der Agglomeration Burgdorf sind aus der unten stehenden Abbildung 10 ersichtlich. Für diese werden unter Einbezug der Schwachstellenanalyse entsprechende Massnahmen entwickelt.

Aus der umfassenden Schwachstellenanalyse, die der Kanton (OIK IV) 2014 durchgeführt hat, wurden innerhalb der Agglomeration die Schwachstellen auf den Kantonsstrassen ermittelt (siehe Kapitel 4.2 und 4.4). Der grösste Handlungsbedarf zeigt sich für den Veloverkehr in Längsrichtung und in Ortsdurchfahrten. Nach einer prioritären Einstufung wurden Massnahmen entwickelt. Diejenigen, die in enger Abstimmung von Siedlung und Verkehr stehen, sind in das RGSK / AP eingeflossen.



Unfallschwerpunkte Agglomeration "Burgdorf"

Unfalldaten 2011-2013



Tiefbauamt; Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
Datum: 20.10.2014


1:61'000 

Abb. 10: Auswertung der Unfallschwerpunkte in der Agglomeration Burgdorf 2011 - 2013

Parkierung

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

Die Stadt Burgdorf definiert in ihrem Richtplan Verkehr ihre Parkplatzpolitik (Verabschiedung 2015). Das Parkieren in zentrumsnahen Gebieten ist gebührenpflichtig. Im übrigen Stadtgebiet werden verschiedene Teilsektoren festgelegt für die Anwohnerparkkarten ausgegeben werden. Das Parkieren in öffentlichen Sammelparkierungsanlagen ist gebührenpflichtig. Bei Bauvorhaben mit grossen Parkierungsanlagen wird die Überführung der Parkplätze in die öffentliche Bewirtschaftung gesucht. Im Sinn einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung unterstützt die Stadt Burgdorf "Autoarmes Wohnen".

2.2.3 Öffentlicher Verkehr

Netz (Beilage 3)

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

Fernverkehr

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

S-Bahn

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

- Die S4 verkehrt von Bern via Burgdorf nach Langnau. Dabei werden die südlichen Agglomerationsgemeinden Oberburg, Hasle b.B., Rüegsau und Lützelflüh und im Norden Lyssach von dieser Linie bedient.
- Die S44 verkehrt von Bern via Burgdorf nach Wiler/Sumiswald einmal pro Stunde (je pro Richtung). Dabei werden die südlichen Agglomerationsgemeinden Oberburg, Hasle b. B., Rüegsau und Lützelflüh bedient. Im Norden werden Lyssach, Kirchberg, Rüttligen-Alchenflüh und Aefligen von dieser Linie bedient.
- Mit der S44 und der S4 sind auch die aufstrebenden Gebiete Wankdorf (2x pro Stunde) sowie Schönbühl/Zollikofen (1x pro Stunde) von der Agglomeration Burgdorf her gut erreichbar.
- Mit dem Regioexpress Thun – Burgdorf – Solothurn werden nebst Burgdorf die Agglomerationsgemeinden Hasle b.B., Rüegsau, Oberburg, Rüttligen-Alchenflüh, Aefligen und Kirchberg bedient.

Buslinien

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

Angebot

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

Der Vergleich der Reisezeiten ÖV und MIV nach Bern zeigt, dass nicht nur Burgdorf sehr gute Vergleichswerte im ÖV gegenüber dem MIV aufweist, sondern auch das untere Emmental mit der ÖV-Anbindung durchaus konkurrenzfähig ist:

Reisezeiten mit dem Zug:

Burgdorf nach Bern

Interregio: 14 Minuten

RegioExpress: 15 Minuten

S44: 18 Minuten

S4: 23 Minuten

Die Reisezeit von Burgdorf nach Bern mit dem Auto beträgt gemäss Routenplaner (ohne Berücksichtigung von Staus) 32 Minuten.

Hasle b. B. nach Bern

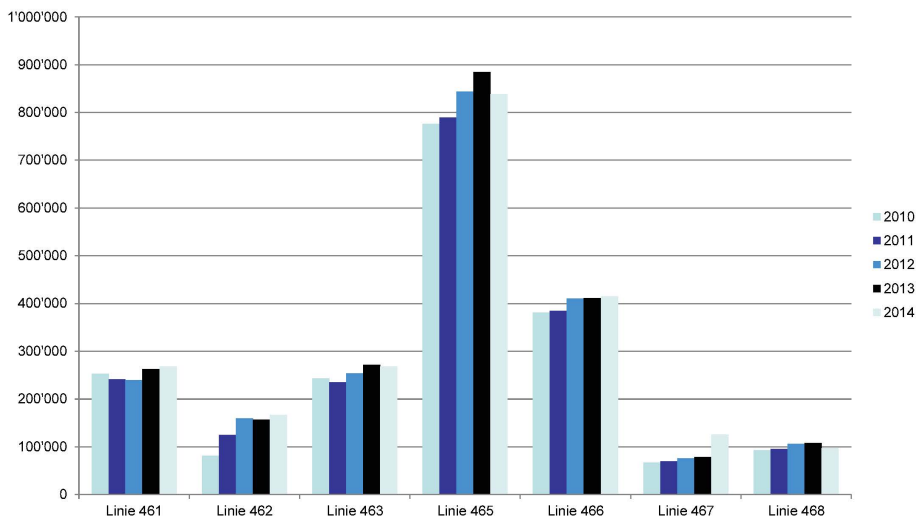
RegioExpress 33 Minuten

S44: 33 Minuten

S4: 37 Minuten

Die Reisezeit von Hasle nach Bern mit dem Auto beträgt gemäss Routenplaner (ohne Berücksichtigung von Staus) 46 Minuten.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 konnte das Busangebot in der Region Burgdorf erneut erheblich ausgebaut werden. Taktverdichtungen auf allen Linien sowie eine neue Linie im Grundangebot wurden eingeführt. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten profitieren die Buskunden nun von einem fast lückenlosen 15-Minuten-Takt. Damit werden noch mehr regelmässige Direktverbindungen und attraktive Anschlüsse für Burgdorf und die umliegenden Gemeinden geschaffen. Der Bus erschliesst während sieben Tagen die Woche von früh bis spät die Stadt.



Tab. 7: *Beförderte Personen (vergleich 2010 - 2014) Linien Raum Burgdorf (Quelle Busland AG 2015)*

Die Linie 465 mit den stärksten Frequenzen ist die Strecke: Fraubrunnen/Lyssach - Shoppingmeile - Kirchberg-Alchenflüh - Burgdorf - Spital - Oberburg - Hasle-Rüegsau. Die zweitstärkste Linie (466) bedient Wynigen - Koppigen - Ersigen - Kirchberg - Burgdorf.

Die Frequenzentwicklung der Nachfragewerte über die Jahre 2010 bis 2014 im Raum Burgdorf bildet eine wichtige Grundlage in Bezug auf die Verkehrsleistungen.

Die Statistik zeigt auf, dass das öV-Linienbus-Angebot im Raum Burgdorf rege genutzt wird und das Angebot der Busland AG bedarfsgerecht gestaltet ist. Es ist den Betreibern ein grosses Anliegen, gemeinsam mit den Bestellern zukunftsgerichtete, nachhaltig finanzierbare und für die Kundschaft attraktive Angebotskonzepte zu entwickeln. Die Zuführ- und Abnehmerfunktion des Busverkehrs und die Feinverteilung der Fahrgäste auch in entlegene Täler im Emmental ist ein wichtiger Mehrwert für die Region.

Auch im Bahnverkehr war eine beträchtliche Steigerung der Verkehrsnachfrage festzustellen: Im Abschnitt Burgdorf – Hasle-Rüegsau nahm der Verkehr zwischen 2006 und 2015 um 21% zu, im Abschnitt Burgdorf – Kirchberg (BLS) um 6%. Zwischen Oberburg und Hasle betrug die Querschnittsbelastung 2015 ca. 7'400 Personen, was einem Anteil am Gesamtverkehr (Modal Split) von ca. 22% entspricht.

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

In der Agglomeration Burgdorf hat das Angebot im öffentlichen Verkehr seit 2009 erneut einen erheblichen Sprung nach oben gemacht. In den sechs Agglomerationsgemeinden (gemäss BFS) stiegen die öV-Punkte pro 1'000 Einwohner von 156 auf 273 Punkte. Auch in den Gemeinden der erweiterten Agglomeration stieg das Angebot deutlich an, von 99 Punkten im Jahr 2009 auf 159 Punkte im Jahr.

Insgesamt stiegen in der Agglomeration Burgdorf (BFS-Perimeter und erweiterte Agglomeration) zwischen 2009 und 2015 um 65 öV-Punkte pro 1'000 Einwohner.

Diese Entwicklungen entsprechen im Vergleich mit übrigen Regionen im Kanton Bern der höchsten relativen Zunahme der öV-Punkte.

Fahrplanstabilität

Die öV-Punkte-Statistik bildet das Angebot gemäss Fahrplan ab. Sie kann aber keine Aussagen zur Fahrplanstabilität machen. Auf dem Busnetz der Agglomeration Burgdorf bereitet dies jedoch vermehrt Probleme. Diese haben primär folgende zwei Ursachen: Stausituationen sowie Fahrgastbedienung und -informationssystem. Letztere konnte jedoch in den vergangenen Jahren dank neuem Ticketing-System deutlich verbessert werden.

Der Bus wird auf vielen Strecken im Mischverkehr geführt. Zu Spitzenzeiten bleibt der Bus daher oft im Kolonnenverkehr stecken. Gerade auf der Hauptachse wird diese Situation durch die Baustellen der Sanierung der Ortsdurchfahrt verstärkt. Jedoch sollen die Sanierungsmassnahmen mittelfristig zu einer Verbesserung dieser Situation führen. Zu weiteren Verzögerungen kommt es aufgrund der geschlossenen Bahnübergänge. Dies kann dazu führen, dass die Fahrpläne nicht eingehalten werden. Als weitere Folge der Stausituationen können die Anschlüsse in Burgdorf und an den Endpunkten oft nicht sichergestellt werden. Auf der Hauptachse zwischen Burgdorf und Burgdorf Spital wird im Rahmen eines neuen Betriebskonzeptes seit Dezember 2014 während den Hauptverkehrszeiten ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt. Dadurch können allfällige Verspätungen besser aufgefangen werden und die Situation auf dieser Linie hat sich etwas verbessert.

Zu weiteren Verzögerungen kam es oftmals aufgrund des Billettverkaufs. Die Bustickets konnten nur beim Chauffeur im Bus gelöst werden. Dieser Punkt konnte durch die Installation im 2014 von acht Ticketautomaten an stark frequentierten Haltestellen deutlich verbessert werden. Ausserdem wurden die Busse mit neuen Kastensystemen ausgestattet, was den Chauffeuren eine effiziente Abwicklung des Ticketverkaufs ermöglicht. Zudem werden allfällige Verspätungen der Busse heute über ein digitales Fahrgastinformationssystem mitgeteilt um die Kunden besser zu orientieren.

Erschliessung der Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr 2014

Die nachfolgende Tabelle (Tab. 8) zeigt den Erschliessungsgrad der Agglomerationsgemeinden mit dem öffentlichen Verkehr im Jahr 2014. Der Erschliessungsgrad zeigt den Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr (Bahn und Bus) erschlossenen Einwohner an der Gesamteinwohnerzahl in der entsprechenden Gemeinde. Als erschlossen gelten Einwohner, die innerhalb eines Radius von 750 m um eine Bahnstation oder 400 m um eine Busstation wohnen.

	Erschliessungsgrad	Beurteilung
Burgdorf	98 %	sehr gut erschlossen
Aefligen	99 %	sehr gut erschlossen
Kirchberg	87 %	gut erschlossen
Lyssach	97 %	sehr gut erschlossen
Oberburg	73 %	mässig gut erschlossen
Rüdtligen-Alchenflüh	90 %	sehr gut erschlossen
BFS-Agglomeration	91 %	sehr gut erschlossen

	Erschliessungsgrad	Beurteilung
Ersigen	56 %	ungenügend erschlossen
Hasle bei Burgdorf	69 %	mässig gut erschlossen
Heimiswil	33 %	schlecht erschlossen
Lützelflüh	58 %	ungenügend erschlossen
Rüegsau	76 %	mässig gut erschlossen
Rüti bei Lyssach	5 %	schlecht erschlossen
Erweiterte Agglo.gemeinden	50 %	ungenügend erschlossen
Agglomeration Burgdorf	70 %	mässig gut erschlossen

Tab. 8: Erschliessungsgrad pro Gemeinde (Quelle: AöV Kanton Bern, 2014)

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

2.2.4 Velo- und Fussverkehr

Netz

Die Agglomeration Burgdorf verfügt über ein dichtes Velowegnetz (siehe Beilage 4 im Anhang). Die direkten und topografisch günstigen Haupttrouten sind vielfach identisch mit den Haupttrouten des MIV. Bei einem DTV bis 21'000 Fahrzeugen pro Tag führt dies jedoch oft zu Konfliktsituationen auf diesen Achsen. Da der Veloverkehr nicht überall gesichert ist (mittels Velostreifen oder separaten Velowegen) gibt es Sicherheitsdefizite (vgl. Schwachstellenanalyse Kantonsstrassen).

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

Die Veloverbindungen in den Quartieren und die separaten Velowege (z.B. entlang der Emme oder die Velohochstrasse entlang der Geleise in Burgdorf) stellen gleichzeitig auch immer attraktive Fusswegverbindungen dar. Grundsätzlich kann jedoch jede Strasse und jeder Weg als Fusswegverbindung bezeichnet werden. Daher wird

an dieser Stelle darauf verzichtet, einen Fusswegnetzplan für die gesamte Agglomeration abzubilden. Die Attraktivität des Fussverkehrs wird eingeschränkt durch schmale Wege, belastete Strassen, hohe Geschwindigkeiten des MIV, problematische Querungen oder Umwege an Knoten.

Projekte mit Vorzeigecharakter

Die Stadt Burgdorf war von 1996 bis 2006 offiziell die einzige Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo) der Schweiz. Ziel des 10-jährigen Projekts Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf (FuVeMo) war es, den Treibstoffverbrauch im innerstädtischen Verkehr zu senken und die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs deutlich zu erhöhen. Zehn Jahre lang engagierte sich Burgdorf zusammen mit dem Gewerbe und der Bevölkerung für eine modellhafte Mobilitätslösung. Eine neue Mobilitätskultur ist entstanden, einige Pilotprojekte wurden entwickelt und erprobt, die von 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 (424 Motorfahrzeuge auf 1'000 Einwohner: CH-Durchschnitt 2013: 537). In den Jahren 2010 und 2014 hat Burgdorf den PRIX VELO erhalten. Sie zeichnet sich damit bereits zum 2. Mal als velofreundlichste Kleinstadt der Schweiz aus. 2014 erhielt Burgdorf auch den ersten Preis im Gesamtklassement.





Abb. 11: Neue Brücken, neue Velostation und klare Signalisation in Burgdorf und in die umliegenden Gemeinden

2.2.5 Kombinierte Mobilität / Bike&Ride

Komfortable Bike&Ride-Stationen an Bahnhöfen oder Bushaltestellen tragen zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bei und sind ein wichtiger Faktor die Transportketten der Pendler hin zu einem nachhaltigen Verkehr zu führen. In der Agglomeration Burgdorf (BFS-Perimeter) befinden sich an zehn B&R-Standorten (bei Bushaltestellen) insgesamt 300 gedeckte und zumeist abschliessbare Velo-Abstellplätze. In Burgdorf gibt es im Umfeld des Bahnhofs 700 gedeckte Veloabstellplätze, davon 200 in der neuen Velostation.

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

Zur kombinierten Mobilität werden auch die öV-Umsteigeorte gezählt. Diese sind in der Beilage 3 dargestellt. Die wichtigste öV-Drehscheibe (mit diversen Bushaltestellen, vielen Veloabstellplätzen, einem neu erstellten Veloparkhaus, Car-Sharing-Fahrzeugen und P+R) befindet sich beim Bahnhof Burgdorf. Die Neugestaltung des Bahnhofumfelds wird nebst effizienteren Umsteigebeziehungen auch städtebaulich einen wichtigen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach Innen leisten.

2.3 Landschaftsräume und Umwelt

Die Landschaft der Agglomeration Burgdorf lässt sich in vier Landschaftstypen einteilen (siehe Abb. 12) und wie folgt charakterisieren:

Teilraum Mittelland

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

Teilraum Emme

Von Burgdorf aus erstreckt sich das Gebiet Emme südlich entlang des namengebenden Flusses. Die Landschaftstreifen im Teilraum Emme sind trotz der dichten Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen gut vernetzt. Das Gebiet hat zudem einen hohen Stellenwert für die Naherholung. Dies kann zu einem gewissen Druck auf die Landschaftsgebiete führen.

Teilraum Hügel Ost

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

Teilraum Hügel West

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

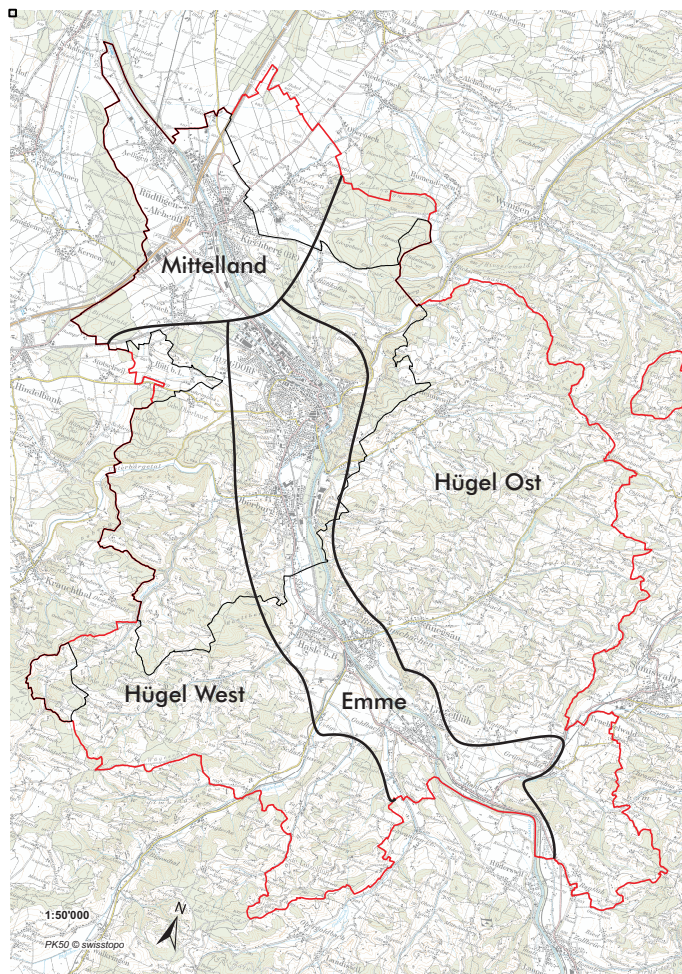


Abb. 12: Die vier Landschaftstypen (Quelle: georegio)

Schutzgebiete

Wichtige Schutzgebiete von kantonaler oder eidgenössischer Bedeutung sind im Rahmen des RGSK EM 1. Generation berücksichtigt worden. Sie wurden in der RGSK-Karte im Inhalt „Vorranggebiet Natur und Landschaft“ zusammengefasst.

In den Jahren 2013-2014 wurde ein umfassender Richtplan Landschaft für die Region Emmental erarbeitet, mit umfassenden Massnahmen zum Schutz und zur Aufwertung der Landschaft. Bei der Überarbeitung des RGSK (2. Generation) resp. des AP 3. Generation werden die regional wichtigen Schutzgebiete berücksichtigt.

Umwelt

Die stärksten Umweltbelastungen (Lärm, Luft) treten längs der Nationalstrasse A1 und der Hauptachse Alchenflüh-Oberburg-Lützelflüh auf. Überschreitungen der umweltbedingten Belastbarkeit sind insbesondere längs den am stärksten belasteten Abschnitten des Strassennetzes festzustellen (siehe Abb. 8).

3 Zukünftige Entwicklung/Referenzszenario

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

3.1 Bevölkerung und Siedlung

Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen für das Jahr 2030

Die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen werden auf den revidierten kantonalen Richtplan abgestützt. Für das Jahr 2030 werden die der Ermittlung des Baulandbedarfs zu Grunde liegenden (nach Gemeindetyp differenzierten) Entwicklungsziele für die Bevölkerung verwendet.

	2012	2030	Differenz 2012 - 2030	
			absolut	relativ (%)
Burgdorf	15'659	17'381	1'722	11
Aefligen	1'080	1'166	86	8
Kirchberg	5'671	6'238	567	10
Lyssach	1'428	1'542	114	8
Oberburg	2'924	3'158	234	8
Rüdtligen-Alchenflüh	2'352	2'587	235	10
Total				
BFS-Agglomeration	29'114	32'073	2'959	10
Ersigen	1'640	1'706	66	4
Hasle bei Burgdorf	3'184	3'502	318	10
Heimiswil	1'591	1'655	64	4
Lützelflüh	4'052	4'214	162	4
Rüegsau	3'087	3'396	309	10
Rüti bei Lyssach	163	170	7	4
Total				
erweiterte				
Agglo.gemeinden	13'717	14'642	925	6
Total Agglomeration Burgdorf	42'831	46'715	3'884	9

Tab. 9: Prognose der Bevölkerung für das Jahr 2030 (Basis: revidierter kantonaler Richtplan)

Prognose der Beschäftigten für das Jahr 2030

Auf eine differenzierte Arbeitsplatzprognose wird hier verzichtet. In Anlehnung an den kantonalen Richtplan werden der Entwicklung der Beschäftigten dieselben Faktoren wie bei der Bevölkerung zugrunde gelegt. Dies führt zu folgenden Zahlen (Beschäftigte gemäss ab 2011 geltenden Definition STATENT):

	2012	2030	Differenz 2030 - 2012	
			abs.	%
Burgdorf	13'010	14'441	1'431	11
Agglo-Gürtelgemeinden	6'859	7'473	617	9
Erw. Agglo-Gemeinden	3'843	4'073	230	6
Total Agglomeration	23'712	25'987	2'275	10

Siedlungsflächenbedarf

Die Einschätzung des Wohnzonenbedarfes erfolgt nach der Methodik des kantonalen Richtplans (Massnahmenblatt A_01). Auf der Basis des bis 2015 gültigen Richtplans ergab sich ein gesamter Wohnzonenbedarf von ca. 95 ha, entsprechend dem Baulandbedarf nach kantonaalem Richtplan für 15 Jahre, hochgerechnet auf den Zeitraum 2007-2030.

In der Tabelle 10 ist der Baulandbedarf an Wohn- und gemischten Zonen gemäss dem revidierten kantonalen Richtplan dargestellt. Der Baulandbedarf reduziert sich in der BFS-Agglomeration auf ca. 55 ha, in der erweiterten Agglomeration auf ca. 21 ha. Unter Abzug der Baulandreserven (aber ohne Berücksichtigung des Verdichtungspotenzials) besteht auch nach revidiertem kantonalen Richtplan in der BFS-Agglomeration ein Defizit resp. Einzonungsbedarf an Wohn- und Mischzonen von ca. 29 Hektaren, während in der übrigen Agglomeration im Schnitt kein Einzonungsbedarf resultiert.

	Bauzonenreserven Wohn- und Mischzonen 2015 (ha)	Theoretischer Bedarf Wohn- und Mischzonen im Jahr 2030 (ha)	Bilanz (ha)
Burgdorf	7.3	28.7	-21.4
Aefligen	1.7	1.7	0
Kirchberg	8.6	12.3	-3.7
Lyssach	2.0	2.3	-0.3
Oberburg	4.5	5.1	-0.6
Rüdtligen-Alchenflüh	1.9	4.8	-2.9
Total	26.0	54.9	-28.9

	Bauzonenreserven Wohn- und Mischzonen 2015 (ha)	Theoretischer Bedarf Wohn- und Mischzonen im Jahr 2030 (ha)	Bilanz (ha)
BFS-Agglomeration			
Ersigen	4.0	1.9	2.1
Hasle bei Burgdorf	4.1	6.0	-1.9
Heimiswil	1.8	1.7	0.1
Lützelflüh	10.0	4.8	5.2
Rüegsau	5.2	6.1	-0.9
Rüti bei Lyssach	0.2	0.2	0
Total erweiterte Agglo.gemeinden	25.3	20.7	4.6
Total Agglomeration Burgdorf	51.3	75.6	-24.3

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

In den Zahlen nicht berücksichtigt sind die Potenziale in Umnutzungs- und Verdichtungsgebieten. Gemäss kantonalem Richtplan muss ca. die Hälfte der Gemeinden wegen ungenügender Dichte noch einen Abzug vom theoretischen Baulandbedarf vornehmen, wobei dies vornehmlich die Gemeinden der erweiterten Agglomeration betrifft. In der Agglomeration Burgdorf sind die Möglichkeiten für solche bodenschonenden Massnahmen hoch und es gilt, diese Potenziale zu benennen und deren Umsetzung vorzubereiten. Die Stadt Burgdorf strebt im Rahmen ihres Entwicklungsleitbildes die Nutzung solcher Potenziale an und hat insgesamt vier Transformations- und Verdichtungsgebieten bezeichnet, in welchen die Umsetzung konkret vorangetrieben wird (Hauptbahnhof, Neumatt, Altstadt, AMP Areal; siehe Massnahmenblatt S1 – Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete).

Verkehrsentensive Vorhaben ViV

Nebst den bestehenden verkehrsentensiven Standorten (Shoppingmeile Lyssach / Rütliggen-Alchenflüh und Mega Center Burgdorf) sind in der Agglomeration Burgdorf keine weiteren ViV-Standorte vorgesehen. Falls sich in Zukunft ein Bedarf ergibt, wird das RGSK zu gegebener Zeit angepasst.

3.2 Verkehr und Mobilität

Motorisierter Individualverkehr MIV

Bereits weitgehend umgesetzt ist das Projekt Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf, eine Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation. Weitere Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz wurden im Rahmen der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle geprüft (als flankierende Massnahme zur Variante Umfahrung oder als Bestandteil der Variante Null+).

Ein Vergleich der Verkehrszahlen im Referenzzustand 2012 und 2030 ist in der Abb. 13 dargestellt. Grundsätzlich ist die prognostizierte Verkehrszunahme zwischen 2012 und 2030 eher zurückhaltend prognostiziert (zwischen +10% und +15%). Ein Grund dafür ist - vor allem auf der Autobahn und dem Autobahnanschluss Kirchberg-Alchenflüh - die beschränkte oder ausgeschöpfte Kapazität auf dem Strassennetz. Ein Teil des Verkehrs weicht deshalb heute auf eine weiträumige Umfahrung von Burgdorf, zum Beispiel via Krauchthal aus. Die Verkehrsmenge durch Burgdorf hängt also auch davon ab, was auf der Autobahn und dem Anschluss noch passieren wird.

Die aktuellen Verkehrsprognosen der Schweiz rechnen zwischen 2010 und 2040 mit einer weiteren Zunahme der Personenkilometer von insgesamt 25%. Die Wachstumsraten sind für die einzelnen Verkehrsmittel unterschiedlich: 51% für den ÖV, 33% für den Langsamverkehr und 18% für den MIV.

Öffentlicher Verkehr

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

Bestandteil des Referenzszenarios ist die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2014 bis 2017 des Kantons Bern. Im Angebotskonzept für die Periode 2018 bis 2021 wird zudem eine bessere Erschliessung der Industrie Neuhof in Kirchberg angestrebt. Des Weiteren soll der 15-Minuten-Takt nicht beim Spital Burgdorf enden sondern bis Oberburg weitergeführt werden.

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

Velo- und Fussverkehr

Beim Fussgänger- und Veloverkehr sind – nicht zuletzt mit Hilfe der Realisierung der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der 1. (z.B. Neubau Neumattbrücke, Verbreiterung Typonsteg) und 2. Generation – sukzessive Verbesserungen und Sanierungen vorgesehen. Speziell zu erwähnen sind zudem die Projekte der Stadt Burgdorf wie „Verkehrsberuhigung in den Quartieren“, die Einführung einer Begegnungszone über die ganze Altstadt (ist die grösste Begegnungszone der Schweiz), ein Pilotprojekt zu markierten Fussgängerschutzinseln sowie ein Mobilitätsmanagement in der Verwaltung. Diese Projekte streben eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr und damit die Erhöhung dessen Anteil am Gesamtverkehr an.

Eine umweltschonende Verkehrskultur mit einer entsprechenden Mobilitätsstrategie 2015 - 2030 verankert Burgdorf in ihrem 2015 verabschiedeten Richtplan Verkehr. Darin haben der Fuss- und Veloverkehr einen hohen Stellenwert. Anreize zum Umsteigen von MIV zu ÖV oder Fuss- und Veloverkehr stehen dabei im Vordergrund.

Die aus dem Sachplan Veloverkehr und der Schwachstellenanalyse des Kantons erhobenen Netzlücken und Schwachstellen für den Veloverkehr, weitere Schwachstellen aufgrund mangelnder Gestaltung und Aufenthaltsqualität in den Ortskernen und auf Ortsdurchfahrten sowie intermodale Schwachstellen sollen in den folgenden Jahren behoben werden. Damit wird das Velonetz weiter verbessert, was unter Berücksichtigung des Trends zu E-Bikes, zu einer Modalsplitveränderung zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs führen wird. Eine verträgliche Gestaltung des Strassenraums und die gute Verknüpfung der Agglomerationsgemeinden untereinander, insbesondere die Korridore zur Stadt Burgdorf, erhalten damit eine erhöhte Priorität. Die folgende Grafik zeigt, dass die wichtigsten Zielorte der Region in Velodistanz und entlang des Korridors von Kirchberg bis Lützelflüh erreichbar sind. Einige Distanzen: Oberburg - Burgdorf (2.5km); Hasle - Oberburg (3.5km); Hasle - Burgdorf (5.5.km).

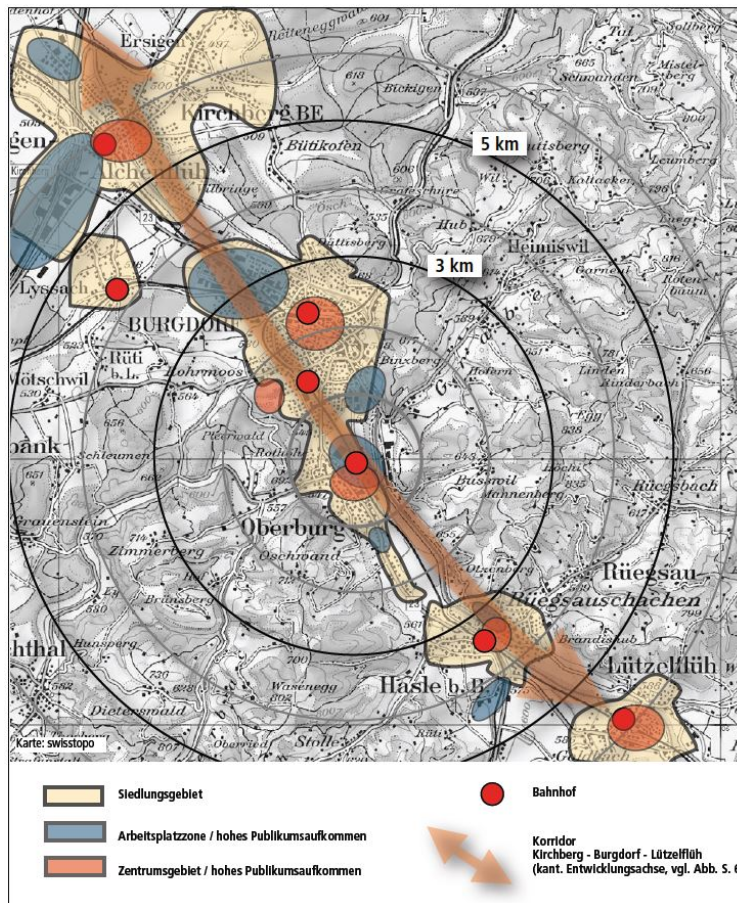


Abb. 14: Wichtige Zielorte der Region in guter Velodistanz. Quelle Korridorstudie Veloverkehr Oberburg – Hasle, TBA, OIK IV, planum, August 2014

4 Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf

4.1 Siedlungs- und Landschaftsstruktur

Stärken:

- Die Agglomeration Burgdorf ist Teil der kantonalen Entwicklungsachse Langnau-Burgdorf-Solothurn, was eine Konzentration der Siedlungsstruktur entlang dieser Verbindung erlaubt.
- Die Kernstadt Burgdorf hat die Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale in ihrer Gemeinde systematisch überprüft und löst zurzeit mehrere Projekte aus (beispielsweise Gesundheitswirtschaft Burgdorf)
- Hohe Wohn- und Lebensqualität mit intakten Orts- und Landschaftsbildern.
- Die Streusiedlungsgebiete sind ein identitätsstiftendes, prägendes Element in der Kulturlandschaft der Agglomeration Burgdorf und tragen stark zur hohen Vielfalt der Siedlungs- und Landschaftsstruktur bei.
- Die Regionalkonferenz Emmental hat den Wert der Landschaft erkannt und mit dem Teilrichtplan Landschaft ein Instrument zum Schutz und zur Entwicklung der Landschaft geschaffen.
- Die heutigen Arbeitszonen sind gut an das lokale Verkehrsnetz angeschlossen.

Schwächen:

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

Handlungsbedarf:

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

- Längerfristig Neueinzonungen für Wohn- und Arbeitsnutzungen an geeigneten Standorten.
- Stabilisierung der Bevölkerung und Arbeitsplätze in Gemeinden, in welchen ein Rückgang prognostiziert ist.

4.2 Strassennetz

Stärken:

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

Schwächen (siehe Beilage 5 im Anhang):

- Die Bahnübergänge in Burgdorf und Hasle b.B. sind während längerer Zeit geschlossen, dies führt zu Rückstau auf den Ortsdurchfahrten.
- Die Ortsdurchfahrten von Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. sind in den Hauptpendlerzeiten durch den motorisierten Verkehr allgemein stark überlastet. Dies führt zu langen Fahrzeiten und Staus sowie in der Folge zu einer hohen Umweltbelastung (Lärm- und Luftemissionen) für die Anwohner. Zudem wird der Anschluss an die A1 zu Spitzenzeiten erheblich erschwert.
- Die Erreichbarkeit der Gemeinden südlich von Burgdorf ist für den motorisierten Verkehr vor allem zu Spitzenzeiten beeinträchtigt.
- Der Knoten bei der A1-Autobahnausfahrt (Kreisel N1) stösst vor allem zu Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen.
- Auf dem Kantonstrassenabschnitt zwischen der A1-Autobahnauffahrt und Burgdorf (Kantonsstrasse 23) bestehen Sicherheitsdefizite für den Langsamverkehr sowie Beeinträchtigungen bei den Parzellenzufahrten.
- Der Löwenknoten in Oberburg kommt vor allem zu Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen. Als Folge davon staut sich der Verkehr rund um den Knoten und der Bus wird behindert.
- Für den Velo- und Fussverkehr bestehen noch Sicherheitsdefizite auf den Ortsdurchfahrten.

Handlungsbedarf:

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

4.3 Öffentlicher Verkehr

Stärken:

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

Schwächen (siehe Beilage 6 im Anhang):

- Der Ortsteil Neuhof der Gemeinde Kirchberg (Industriegebiet) ist nicht erschlossen.
- Die Umsteigesituation beim Hauptbahnhof in Burgdorf ist in gestalterischer und funktionaler Hinsicht nicht attraktiv und nicht optimal gelöst. Der Bushof kommt vor allem zu den Hauptverkehrszeiten an seine Kapazitätsgrenzen. Dies betrifft zum einen die Passagieraufnahme. Der heutige Perron ist zu schmal um alle wartenden Passagiere aufnehmen zu können. Dies führt bei der Einfahrt der Busse zu gefährlichen Situationen. Andererseits ist auch der Platz für die Busse an der Haltestelle zu knapp. Es fehlt ein zweiter Perron. Je nach Zeitpunkt der Einfahrt benutzen die Busse verschiedene Halteorte. Da den Bussen keine festen Standplätze zugeordnet werden können, ist die Kundenlenkung generell sehr schwierig.
- Die Buslinien haben während der Hauptverkehrszeit erhebliche Probleme, den Fahrplan einzuhalten.
- Die Buslinien werden durch den MIV auf ihren Strecken vor allem zu Spitzenzeiten stark behindert.
- Die Bahnübergänge in Burgdorf und Hasle behindern den Busbetrieb.
- Die Auslastung auf dem städtischen Busnetz hat noch nicht auf allen Linien die gewünschte Höhe erreicht
- In den Spitzenzeiten ist das Sitzplatzangebot im Regionalverkehr begrenzt.
- Das Tarifsystem ist v.a. bei innerstädtischen Busfahrten noch immer wenig attraktiv.

In den Spitzenzeiten, vor allem morgens nach Bern, ist das Platzangebot begrenzt. Zu erwähnen ist, dass der Kanton Bern im Angebotsbeschluss 2014 bis 2017 festgehalten hat, dass bei einer Fahrzeit bis 15 Minuten Stehplätze zumutbar sind. Als Massnahme hat die BLS AG auf den beiden S-Bahn-Linien während den Hauptverkehrszeiten verstärkte Kompositionen eingesetzt. Zudem ist ab 2020 morgens ein Entlastungszug Hasle-Bern vorgesehen. Ab Horizont 2025 soll dann ein stetiges 5. Produkt zwischen Burgdorf und Bern verkehren (als S4, via Schönbühl/Zollikofen).

Handlungsbedarf:

- Das heutige Angebot im Bahnverkehr gilt es aufrechtzuerhalten.
- Das heutige Angebot im Busverkehr gilt es aufrechtzuerhalten und bei Bedarf zu verdichten und punktuell zu erweitern (Erschliessung Kirchberg Neuhof und Aefligen).
- Die Gestaltung des Bahnhofplatzes in Burgdorf ist in betrieblicher Hinsicht zu verbessern. Bei einer Aufwertung muss das gesamte Bahnhofareal einbezogen werden. Mit der Umsetzung des AP2-Projektes (Baubeginn 2018) wird die Umsteigesituation gelöst.
- Die Buslinien müssen ohne Verzögerungen auf ihrem Netz verkehren, damit Zeitverluste vermieden, der Fahrplan eingehalten und die Anschlüsse sichergestellt werden können.
- Es sind Massnahmen zur besseren Auslastung der Buslinien zu treffen.
- Es sind Massnahmen zur Optimierung des Tarifsystems zu treffen.

4.4 Velo- und Fussverkehr

Stärken:

- Das Langsamverkehrs- und insbesondere das Velowegnetz in der Agglomeration weist eine gute Dichte auf.
- Die Agglomeration Burgdorf weist sehr attraktive Velowanderrouten, unter anderem die Flyerroute (Herzroute, Nr. 99), auf.
- Hohes Potenzial des Veloverkehrs aus den umliegenden Gemeinden nach Burgdorf, insbesondere auf dem Korridor Hasle - Oberburg - Burgdorf.
- Die Stadt Burgdorf gilt als „Pionierstadt“ was den Velo- und Fussverkehr betrifft. Zwischen 1996 und 2006 lief das Projekt Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo). Die Stadt hat die Ziele der FuVeMo in den vergangenen Jahren konsequent weiterentwickelt, Projekte entworfen und die Zielsetzung im Richtplan Verkehr verankert.

Schwächen (siehe Beilage 7 im Anhang):

- Die Attraktivität und die Sicherheit auf den Alltagsrouten im Veloverkehrsnetz sind teilweise noch ungenügend (insbesondere längs stark belasteten Strassen).
- Die Attraktivität und die Sicherheit für den Fussverkehr sind teilweise noch ungenügend.
- Das Velowegnetz weist an wichtigen Stellen noch Lücken auf.
- Die Anbindung der Gemeinden an die Kernstadt Burgdorf ist für den Veloverkehr nicht attraktiv und erfolgt teilweise nur über hochbelastete Strassen im Mischverkehr.
- Korridor Oberburg - Hasle: Mehrere physische und qualitative Netzlücken gemäss Regionalem Teilrichtplan Veloverkehr und Sachplan Veloverkehr

Handlungsbedarf:

- Aufwertung der Velowege, Erhöhung der Sicherheit und Schliessung von Lücken für die Benutzung im Alltag.
- Auf dem Korridor Oberburg - Hasle besteht bereits heute ein grosser Handlungsbedarf (unabhängig von Szenarien Umfahrung und Null+). In einer Korridorstudie wurden 2014 verschiedene Varianten der Veloführung geprüft (entlang Kantonsstrasse, westlich Kantonsstrasse, entlang der Bahnlinie). Es steht eine Lösung im Vordergrund, die nicht in Abhängigkeit der Szenarien der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle steht, sondern bereits vorher und unabhängig umgesetzt werden kann.
- Umsetzung von Tempo-30- und Begegnungszonen um die Sicherheit und Attraktivität.

5 Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle B-O-H: Herleitung

5.1 Ausgangslage

Die Verkehrserschliessung des Emmentals und insbesondere die Verkehrssituation im Raum Burgdorf und unteres Emmental sind seit langem unbefriedigend. Bereits vor fünfzig Jahren erreichte die Verkehrsbelastung in und um Burgdorf ein Ausmass, das sowohl für die Verkehrsteilnehmenden als auch für die Anwohnerinnen und Anwohner zu spürbaren Beeinträchtigungen führte. Alle seither unternommenen Anstrengungen, das Verkehrsproblem langfristig zu beheben, waren erfolglos. Die Problematik verschärfte sich laufend, weil das Verkehrsaufkommen seit den Sechzigerjahren massiv gestiegen ist. Ohne die Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle können die Verkehrsprobleme in der Region nicht gelöst werden. Aus diesem Grund war in den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation unter dem Titel Autobahnzubringer Emmental die Umfahrung Burgdorf-Oberburg-Hasle als langfristige Lösung postuliert. Diese Lösung war auch Bestandteil des Zukunftsbildes der Agglomeration Burgdorf.

Am 5. September 2012 hat der Grosse Rat für ein Vorprojekt einen Kredit von CHF 3,6 Mio. bewilligt, mit der Auflage, auch Möglichkeiten der Verbesserung des Ist-Zustandes (Variante 'Null+') zu überprüfen. Entsprechend wurden im Rahmen des Vorprojekts zwei grundsätzliche Lösungsansätze unter den Bezeichnungen 'Umfahrung' und 'Null+' erarbeitet und in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Die Variante 'Umfahrung' sah die Umfahrung der Ortszentren von Burgdorf, Oberburg und Hasle b. B. mit einer Netzergänzung vor, die Variante 'Null+' eine Optimierung der bestehenden Strasseninfrastruktur ohne Netzergänzung (Umfahrung).

Beide Varianten 'Umfahrung' und 'Null+' bezwecken primär eine Verbesserung der Verkehrssituation, berücksichtigen aber auch Wechselwirkungen mit raumplanerischen Anliegen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Emmental und in diesem Rahmen die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Burgdorf. Neben den Kriterien einer optimalen Verkehrserschliessung, den damit einhergehenden guten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der Entlastung des kommunalen Strassennetzes orientieren sie sich auch am Umwelt- und Landschaftsschutz und am sorgsamem Umgang mit dem Kulturland. Wichtig sind ferner die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und eine entsprechende Stabilität des Fahrplans, die Eliminierung der Staupotenziale bei den bestehenden Bahnübergängen sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit, im Besonderen für den Fuss- und Veloverkehr.

Die Umfahrungsvariante beinhaltet überdies Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz, um die Wirksamkeit der neuen Verkehrsführung zu erhöhen oder ungewollte Umgehungsmöglichkeiten (Schleichverkehr) zu unterbinden.

Ziel des Vorprojektes war es, die Grundlagen für den Entscheid zu schaffen, wie und gegebenenfalls in welchen Etappen ein Bauprojekt ausgearbeitet werden soll. Dieser

Entscheidung wurde auf Antrag der Bau-, Verkehrs-, und Energiedirektion vom Regierungsrat gefällt, der beim Grossen Rat einen Verpflichtungskredit für die Projektierung des Bauprojektes mit Strassenplan sowie das Bewilligungsverfahren (Auflageprojekt) beantragt.

5.2 Vorgehen

Die beiden genannten Varianten wurden in der Tiefe eines Vorprojekts nach SIA 112 (Ziel: Projekt bezüglich Konzeption und Wirtschaftlichkeit optimiert, Vernehmlassungen und Vorabklärungen für die Bewilligung und die Genehmigung erfolgt, Variantenentscheid gefällt) mit einer Kostengenauigkeit von $\pm 20\%$ projektiert.

Grundlage für diese Projektierungsarbeiten war die zugehörige Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) 'Verkehrerschliessung Emmental' aus dem Jahre 2007, welche gleichzeitig treibende Kraft hinter dem eingangs genannten Exekutivbeschluss war.

Vorgängig zu den eigentlichen Projektierungsarbeiten wurde im Perimeter Hasle b. B. eine erneute ZMB durchgeführt, weil die ursprüngliche Beurteilung zu keiner abschliessenden Erkenntnis bezüglich der Zweckmässigkeit einer dortigen Umfahrungslösung kam. In der nun erneut durchgeführten ZMB zeigte sich, dass für den Perimeter Hasle b. B. neben einer Variante 'Null+' ebenfalls eine Variante 'Umfahrung' zweckmässig erscheint.

Auf Basis dieser Erkenntnis wurden in der Folge Detail-Variantenstudien innerhalb der beiden Varianten erarbeitet. Gleichzeitig wurde ein auf einem partizipativen Prozess abstützenden Kriterienkatalog erarbeitet, welcher in einem ersten Schritt die Grundlage zur Gegenüberstellung der einzelnen Detailvarianten und später den übergeordneten Bewertungsraster zur Beurteilung der Vor- und Nachteile beider Varianten 'Null+' und 'Umfahrung' darstellte. So konnte Ende 2014 entschieden werden, welche Detail-Varianten im Rahmen des Vorprojekts vertieft werden sollten.

Schliesslich wurden in den ersten drei Quartalen im Jahr 2015 in einem iterativen Planungsprozess unter Einbindung von betroffenen Interessengruppen zwei Vorprojektvarianten erarbeitet: eines zur Variante 'Null+' und eines zur Variante 'Umfahrung'. Die zugehörigen Projektdossiers beinhalteten neben den eigentlichen Projektierungsunterlagen auch die gesamte, gesetzlich erforderliche Begleitdokumentation.

Ergänzender Bestandteil dieses Abgabedossiers war ebenfalls ein Begleitbericht, welcher in einer Gegenüberstellung der beiden Varianten 'Null+' und 'Umfahrung' die jeweiligen Vor- und Nachteile beleuchtet. Dabei wurden nicht bloss die 'reinen' Varianten (also entweder 'Null+' oder 'Umfahrung' in den drei Perimetern Burgdorf, Oberburg und Hasle b. B.) untersucht, sondern auch verkehrsverträgliche Variantenkombinationen.

Eine wichtige Grundlage für den Variantenentscheid bildete die öffentliche Mitwirkung zum Vorprojekt. Sie dauerte vom 15. Oktober bis 13. November 2015 und war mit einer Ausstellung im Verwaltungszentrum Neumatt in Burgdorf verbunden.

Die Mitwirkung zur Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle stiess auf grosses Interesse, vor allem auch bei Privatpersonen. Es gingen insgesamt 3'922 Eingabe-

ben ein. Davon entfielen 3'743 auf Private, 104 auf das Gewerbe, 37 auf Gemeinden, 13 auf Parteien und 25 auf Verbände. Gut die Hälfte stammte aus den direkt betroffenen Gemeinden Burgdorf, Oberburg, Hasle b. B. und Lyssach, der Rest aus anderen Gemeinden der Region.

Die überwiegende Mehrheit der Mitwirkenden stufte den Handlungsbedarf auf der Achse Lyssach – Burgdorf – Oberburg – Hasle als hoch ein. Der höchste Handlungsbedarf wird in Oberburg geortet, mit 87 %, gefolgt von Burgdorf und Hasle mit 77 %, während deutlich weniger Mitwirkende den Handlungsbedarf in Lyssach-Schachen als hoch einschätzen. In Bezug auf die Variantenwahl sprach sich mit 68 % eine klare Mehrheit für die Variante 'Umfahrung' aus. Mitwirkende aus Hasle und Oberburg waren sehr deutlich mit 70 und 87 % für eine Umfahrlösung, während sich in Burgdorf eine deutliche Mehrheit von 65 % für die Variante 'Null+' aussprach.

Der Problemdruck ist in Oberburg und Hasle am grössten, wo sich die Mitwirkenden sehr klar für Umfahrungsstrassen aussprechen. In Burgdorf will eine Mehrheit der Bevölkerung 'Null+'. Im Bereich Lyssach-Schachen wird der Handlungsbedarf als deutlich geringer eingeschätzt.

5.3 Gewählte Lösung

Aus den Fachanalysen und der öffentlichen Mitwirkung ging als bevorzugte Lösung übereinstimmend eine etappierte Umsetzung der Variante 'Umfahrung' hervor. Das Verkehrssanierungsprojekt wird daher auf dieser Basis weiterbearbeitet. Dabei wird in einer ersten Etappe nur Oberburg und Hasle b. B. eine 'Umfahrung' erhalten, während in Burgdorf und Lyssach-Schachen vorerst das bestehende Strassennetz optimiert werden soll. Die 'Umfahrung' Burgdorf (inkl. Lyssach-Schachen) soll erst später, und nur dann realisiert werden, wenn die Umfahrungen von Oberburg und Hasle zusammen mit den Optimierungen des bestehenden Strassennetzes nicht ausreichen, um die Verkehrsprobleme zu lösen. Dem Agglomerationsprogramm Burgdorf wird die mittelfristige Lösung ohne die langfristige Option einer zusätzlichen Umfahrung von Burgdorf zugrunde gelegt.

Massnahmen in Burgdorf

Das bisherige Strassennetz wird verbessert, um die limitierte Kapazität optimal und gleichmässiger zu nutzen und insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr sicherer zu gestalten.

Der Strassenverkehr wird während der Spitzenstunden gesteuert. Im Überlastfall legen Ampelanlagen die Rückstaus und deren Immissionen in bewirtschaftete Wartebereiche möglichst an den Siedlungsrand. Um die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten, sind an den Ampelanlagen Busspuren (Velofahren gestattet) vorgesehen, auf denen der Bus und die Velofahrende am Stau vorbeifahren können. Wo keine Busspuren möglich oder nötig sind, wird bei den Ampelanlagen der Bus auf Anmeldung bevorzugt.

Bei geschlossenen Bahnschranken führen die beiden Bahnübergänge Buchmatt und Spital zu langen Staus. Während den Spitzenstunden würden die Bahnübergänge

zusätzlich zu Konflikten mit der Verkehrssteuerung führen. Freie Kapazitäten können nicht vollumfänglich genutzt werden. Die Bahnübergänge Buchmatt und Spital werden deshalb durch niveaufreie Unterführungen ersetzt.

Massnahmen am bestehenden Strassennetz in Burgdorf und Lyssach-Schachen:

- Busspur mit Dosierung und Bevorzugung des öffentlichen Busverkehrs (Lyssach-Schachen, Kirchbergstrasse, Oberburgstrasse)
- Dosierung (Lyssachstrasse, Bernstrasse, Wynigenstrasse, Knoten Lyssach-Schachen, Einmündung Heimiswilstrasse)
- Bevorzugung des öffentlichen Busverkehrs (Knoten Lyssach-Schachen, Kreisverkehr Tiergarten, Kreisverkehr Rössli)
- Ersatz bestehender Bahnübergänge durch Unterführungen (Buchmatt, Spital)

Massnahmen in Oberburg und Hasle b.B.

Die Neubaustrecke umfährt den Ortskern von Oberburg in einem bergmännischen Tunnel, bevor sie beim Anschluss 'Oberburg Süd' in die bestehende Kantonsstrasse übergeht und bis zum Dorfeingang von Hasle b.B. weiterführt. In Hasle b.B. verläuft die Neubaustrecke westlich der BLS-Bahnlinie Burgdorf – Thun, unterquert diese mit einem kurzen Tagbautunnel (Tunnel Eichholz) und mündet vor der Verzweigung Riffershüseren wieder in die bestehende Kantonsstrasse. Bei der Neubaustrecke handelt es sich um eine zweistreifige Strasse mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 Metern, die ausschliesslich für den motorisierten Verkehr vorgesehen ist. Gleichzeitig soll das bestehende Strassennetz optimiert werden. Dabei können die Entlastungswirkungen der Umfahrungsstrassen genutzt und bereits bestehende Defizite im vorhandenen Netz behoben werden. Die massiv entlastete Zentrumsdurchfahrt von Oberburg und die Kalchhofenstrasse im Bahnhofgebiet von Hasle b.B. werden umgestaltet. Der Bahnübergang in Hasle b.B. bleibt bestehen, soll jedoch nur noch für den Langsamverkehr passierbar sein. Ferner wird die Kapazität des Kreisverkehrs Biembach in Hasle b.B. erhöht.

5.4 Weiteres Vorgehen: Kosten, Finanzierung und Termine

Das weitere Vorgehen sieht vor, dass auf Antrag der Bau-, Verkehrs-, und Energiedirektion der Regierungsrat den notwendigen Projektierungskredit für das Bauprojekt mit Strassenplan sowie das Bewilligungsverfahren (Auflageprojekt) zu Händen des Grossen Rates verabschiedet. Ziel ist die Geschäftsbehandlung durch die Legislative im 3. Quartal 2016.

Danach kann das Bauprojekt erarbeitet und anschliessend das ordentliche Strassenplangenehmigungsverfahren mit Einsprachemöglichkeiten durchlaufen werden. Nach Vorliegen des Bauprojekts mit dem detaillierten Kostenvoranschlag ist dem Grossen Rat der Ausführungskredit zu beantragen. Aus heutiger Sicht kann davon ausgegangen werden, dass mit der Realisierung des Vorhabens ab 2022 begonnen werden kann.

Die Finanzierung dieser Ausgaben soll aus ordentlich zur Verfügung stehenden Mitteln für die Verkehrsinfrastrukturen des Kantons Bern, aus Mitteln des Fonds zur Deckung von Investitionsspitzen (Investitionsspitzenfonds) sowie aus ergänzenden Bundesmitteln aus dem Agglomerationsprogramm Burgdorf erfolgen.

Die Grobtermine des Verkehrssanierungsprojekts:

Termin	Projektphase
2. Quartal 2016 bis 3. Quartal 2016	Beantragung Projektierungskredit
3. Quartal 2016 bis 4. Quartal 2019	Projektierung Bauprojekt / Strassenplan
1. Quartal 2020 bis 4. Quartal 2020	Bewilligungsverfahren / Auflageprojekt
4. Quartal 2020 bis 3. Quartal 2021	Beantragung Ausführungskredit
ab 2022	Baubeginn

5.5 Auswirkungen, falls das Projekt nicht realisiert wird

Ausgehend vom heutigen Zustand und der ohnehin zunehmenden Verkehrsmenge werden an Werktagen die Belastungswerte auf den Ortsdurchfahrten im Jahr 2030 zwischen 18'300 und 21'800 Fahrzeugen pro Tag betragen. Damit liegend die Werte deutlich über einer verträglichen Verkehrsmenge. Es ist mit einer Verschlechterung gegenüber dem heutigen Zustand zu rechnen: zahlreiche Knoten werden deutlich ungenügende Leistungsfähigkeiten aufweisen. Zudem bleiben die Defizite bezüglich Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr im gesamten Projektperimeter bestehen. Die Verkehrsbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner kann nicht massgeblich reduziert werden.

Sollte das Projekt nicht realisiert werden, ist längerfristig mit negativen Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung zu rechnen:

- Die angestrebte Entwicklung der Einwohnerzahlen und der Arbeitsplätze ist unter Wahrung einer guten Verkehrsqualität nicht möglich.
- Die Erreichbarkeit und Standortgunst der im RGSK bezeichneten, wichtigsten Entwicklungsgebiete kann nicht verbessert werden.
- Eine Verbesserung der Trennwirkung in Oberburg sowie eine Reduktion der Zerschneidungseffekte in Burgdorf kann nicht stattfinden.
- Potenziale zur Aufwertung des öffentlichen Raums können nicht genutzt werden.

Es ist zu berücksichtigen, dass für das obere und mittlere Emmental die Achse Hasle-Rüegsau-Kirchberg von eminenter Bedeutung ist und die Region auf ein gut funktionierendes Strassennetz angewiesen ist. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist zwar ein wichtiges Ziel, der öffentliche Verkehr kann aber den motorisierten Individualverkehr nur beschränkt ersetzen. Aus diesem Grund hätte ein Verzicht auf die

Verkehrssanierung BOH gravierende Folgen für die längerfristige Entwicklung der Region: Infolge steigender Überlastung des Strassennetzes würde die Erreichbarkeit des Emmentals und die Funktionsfähigkeit des Regionalzentrums Burgdorf zunehmend verschlechtert. Damit würde einerseits die wirtschaftliche Entwicklung gehemmt, und es besteht die Gefahr, dass Arbeitsplätze an besser erschlossene Standorte abwandern, verbunden mit der „Ausblutung“ von grossen Teilen des Emmentals. Die Attraktivität der Siedlungen auf der Achse Burgdorf-Oberburg-Hasle würde infolge Umweltbelastung und Trennwirkung der Strasse zunehmend beeinträchtigt, und die angestrebte Entwicklung als Wohnstandort wäre gefährdet. Betroffen wären auch der Busverkehr, welcher sich in den letzten Jahren erfreulich entwickelt hat, und der Langsamverkehr; ohne Massnahmen würden beide Verkehrsmittel zunehmend behindert und die zgedachte tragende Rolle bei der Verkehrsbewältigung innerhalb der Agglomeration Burgdorf nicht ausüben könnten.

Aus obigen Überlegungen folgt, dass die gemäss übergeordneter Planung definierten Ziele nur erreicht werden können, wenn die empfohlene Realisierung der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle stattfindet. Bei einem Verzicht drohen unhaltbare Zustände.

6 Zukunftsbild und Strategie

Das Kapitel 6 ist behördenverbindlich und ergänzt das Entwicklungsleitbild des RGSK.

6.1 Leitziele

Allgemeine Leitziele

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

Siedlung

- Die Agglomeration Burgdorf strebt ein moderates Wachstum der Bevölkerung (9% zwischen 2012 und 2030, erweiterte Agglomeration), eine Weiterentwicklung der bestehenden Betriebe und die Schaffung neuer Arbeitsplätze an.
- Die Agglomeration entwickelt sich primär nach innen. Ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten auf kurzer Distanz wird gefördert bei gleichzeitiger hoher Wohn- und Lebensqualität und städtebaulicher Qualität. 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 Bereiche der Agglomeration Burgdorf bilden den Kontrast zum Siedlungsraum. Ziel der Landschaftsentwicklung ist das Erhalten und gezielte Aufwerten der grösstenteils attraktiven, ökologisch vielfältigen und abwechslungsreichen Kulturlandschaften. 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 Zweiradverkehrs (Langsamverkehr) und des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr wird erhöht.
- Ein durchgehendes, leistungsfähiges und attraktives öV-Netz stellt die interne Erschliessung wie 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-Rüegsau werden gelöst und die Verkehrssicherheit wird erhöht.
- Die Agglomeration wird flächendeckend von einem sicheren und attraktiven Fuss- und Velowegnetz durchzogen. Insbesondere zwischen Kirchberg und Hasle-Rüegsau sowie auf den radialen Achsen werden sichere, durchgehende und schnelle Verbindungen geschaffen.

6.2 Strategie und Zukunftsbild Siedlung/Landschaft/Verkehr

Die Strategie und das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms 2. Generation basierte auf dem Szenario „Umfahrung“ der Verkehrssanierung B-O-H. Aufgrund der veränderten Ausgangslage (siehe Kap. 5) werden die Strategie und das Zukunftsbild im AP 3. Generation entsprechend angepasst.

6.2.1 Zukunftsbild

Im Zukunftsbild sind die wesentlichen Elemente der angestrebten räumlichen Ordnung der Agglomeration Burgdorf plakativ dargestellt (siehe Beilage 8 im Anhang). Das Zukunftsbild ist eng verknüpft mit der Strategie für die Siedlung, Landschaft und den Verkehr und wird nachfolgend in diesem Zusammenhang erläutert.

6.2.2 Strategie Siedlung

Wohnen

Bereitstellen der für die angestrebte Entwicklung notwendigen Baulandangebote

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

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

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

Umsetzung im Zukunftsbild

- > **Kompakte Stadt:** Die Stadt Burgdorf orientiert sich an den bestehenden Siedlungsgrenzen und entwickelt sich durch Qualität und Innovation. Entwicklungsmöglichkeiten werden durch Verdichtung und Umnutzung geschaffen. Burgdorf bildet einen hochwertigen Lebensraum – kompakt, durchgrünt, vernetzt. Burgdorf bietet vielfältige Begegnungsräume und Raum für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen.
- > **Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete:** Das Verdichtungs- und Umnutzungspotenzial an geeigneten Standorten wird in allen Gemeinden konsequent zugunsten einer qualitativ hochstehenden Entwicklung nach innen genutzt. In Burgdorf sind das Bahnhofquartier, die Altstadt und das AMP-Areal für Wohn- und Mischnutzungen geeignet, in Oberburg der Oberburgpark.
- > **Wohnschwerpunkte:** Gut erschlossene, günstig gelegene Baulandreserven sollen in genügender Dichte und Qualität überbaut werden. Die Wohnschwerpunkte liegen auf der Hauptentwicklungssachse (siehe unten).
- > **Siedlungsgebiet Hauptentwicklungssachse:** In den gut mit dem öV erschlossenen Gebieten auf der Achse Rütligen-Alchenflüh – Burgdorf – Hasle-Rüegsau ist eine moderate Wohnentwicklung vorgesehen. Hier stehen die Überbauung von Baulandreserven sowie mittelfristig moderate Einzonungen im Vordergrund.
- > **Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle:** Dank Entlastung der bestehenden Strassenzüge in Oberburg und Hasle mittels Umfahrung werden die Voraussetzungen für das Wohnen und für eine hohe Siedlungsqualität verbessert. In Burgdorf wird dasselbe Ziel mittels Dosierung des Verkehrs auf den bestehenden Strassen und qualitative Aufwertung der Strassenräume erreicht.

Arbeiten

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

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

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

Umsetzung des Projekts Gesundheitswirtschaft Burgdorf.

Umsetzung im Zukunftsbild

- > Kantonale Entwicklungsschwerpunkte und regionale Arbeitsschwerpunkte: In diesen bestehenden, mit öV und/oder Strasse gut erschlossenen Arbeitszonen findet die weitere Arbeitsplatzentwicklung schergewichtig statt, durch Verdichtung, Umnutzung und Überbauung von freien Parzellen. Die Nutzung richtet sich nach der speziellen Eignung (insb. Dienstleistungen in Bahnhofsnähe).
- > Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete: Die Verdichtungs- und Umnutzungsgebiete bieten ebenfalls Möglichkeiten für die Entwicklung von Arbeitsplätzen. So sind in Burgdorf und Oberburg Mischnutzungen möglich; die Gebiete in Rütligen-Alchenflüh sind vorwiegend für Gewerbe geeignet.
- > Zukünftiger Entwicklungsschwerpunkt ESP Lyssach-Schachen-Buechmatt: Der Raum zwischen der A1 und Burgdorf ist sehr gut geeignet für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze. Die beteiligten Gemeinden und der Kanton Bern haben vereinbart, innerhalb des angegebenen Perimeters die Realisierung eines Entwicklungsschwerpunktes respektive einer strategischen Arbeitszone mittelfristig zu sichern. Die konkrete Ausgestaltung des ESP ist auf die Kapazität der Kantonsstrasse und auf die Potenziale des öffentlichen Verkehrs abzustimmen.
- > Siedlungsgebiet Hauptentwicklungsachsen: Einzonung von Gewerbebezonen entsprechend den lokalen Bedürfnissen längs der Hauptentwicklungsachse.
- > Verkehrssanierung B-O-H: Im Bereich Rütligen-Alchenflüh – Burgdorf sollen die verkehrlichen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der Arbeitsplätze durch das Bereitstellen örtlicher Kapazitäten im Strassennetz und durch Optimierung der Buserschliessung geschaffen werden.

Das Szenario Umfahrung würde grundsätzlich optimale Voraussetzungen für die langfristige Weiterentwicklung von Arbeitsplätzen längs der Entwicklungsachse Rütligen-Alchenflüh – Burgdorf – Hasle-Rüegsau schaffen. Insbesondere könnte für den südlichen Teil der Agglomeration eine angemessene Erreichbarkeit des schweizerischen Hochleistungsstrassennetzes sichergestellt werden. Die Umfahrung von Burgdorf und eine neue Strassenverbindung Burgdorf-Lyssach werden deshalb als langfristige Option aufrechterhalten (im Zukunftsbild nicht dargestellt, da für den Planungshorizont des Agglomerationsprogramms nicht relevant).

- > Das Entwicklungspotenzial für Arbeitsplätze soll angesichts der beschränkten Kapazitäten im Strassennetz durch Minimierung des MIV-Verkehrsaufkommens in den Verdichtungs- und Entwicklungsgebieten sowie durch Reduktion des MIV am Gesamtverkehr erhöht werden.

Versorgung

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

- Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten und Attraktivierung im Regionalzentrum Burgdorf;

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

Umsetzung im Zukunftsbild

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

6.2.3 Strategie Landschaft und Erholung

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

Umsetzung im Zukunftsbild

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

6.2.4 Strategie Gesamtverkehr

Die Gesamtverkehrsstrategie basiert auf folgenden Grundsätzen:

- Verkehr minimieren durch Ermöglichung kurzer Wege zwischen den Standorten Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Freizeit.
- Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern (Fussgänger, Velo, öV).
- Motorisierter Verkehr sicher und verträglich abwickeln durch Entlastung der Ortsdurchfahrten, sowie durch Optimierung des Verkehrsablaufs auf dem Strassennetz.

Öffentlicher Verkehr (öV)

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

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

Schaffen von Anreizen zur öV-Benutzung durch

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

Umsetzung im Zukunftsbild

- > Bahnlinie mit Haltestelle: Die Bahnlinien werden erhalten, das Angebot des regionalen und überregionalen Verkehrs gezielt verbessert. Längerfristig sind neue Haltestellen im Zusammenhang mit dem zukünftigen Entwicklungsschwerpunkt zu prüfen. Die Verkehrsdrehscheibe Burgdorf (Bahnhofplatz) wird attraktiviert. An allen Haltestellen werden genügend Veloabstellplätze in guter Qualität erstellt.
- > Kompakte Stadt: In Burgdorf ist die Buserschliessung mit einem Viertelstundentakt sichergestellt.
- > Verkehrssanierung B-O-H : Auf den Ortsdurchfahrten wird der Bus priorisiert. Dies wird möglich dank Massnahmen zur Busbevorzugung und Aufhebung der Bahnübergänge in Burgdorf und dank Entlastungswirkung der Verkehrssanierung in Oberburg und Hasle.
- > Hauptentwicklungsachse: Die Siedlungsgebiete der Hauptentwicklungsachse sind mit einer genügenden öV-Erschliessungsgüte erschlossen (mindestens Halbstundentakt).

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Realisierung der Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle (B-O-H) als zentrale Massnahme zur

- Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten in Oberburg und Hasle und Gewährleistung einer verträglichen Bewältigung des Verkehrs auf dem bestehenden Strassennetz;
- Gewährleistung eines reibungslosen Busverkehrs dank Entlastung und Buspriorisierung;
- Verbesserung der Erreichbarkeit und der Standortgunst für das Gewerbe in den südlichen Gebieten der Agglomeration und im Emmental (Ziel kann erst langfristig mit der Umfahrung von Burgdorf erreicht werden);
- Schaffung der Voraussetzungen für den neuen Entwicklungsschwerpunkt Lyssach-Schachen-Buechmatt (Abstimmung Siedlung – Verkehr im Detail);

- Verbesserung der Entwicklungsmöglichkeiten im Agglomerationskern und dadurch Förderung der angestrebten konzentrierten Siedlungsentwicklung dank Schaffen örtlicher Kapazitäten auf dem bestehenden Strassennetz.

Unterstützung der Entlastungswirkung der Umfahrungen Oberburg und Hasle durch flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz.

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

Netzstrategie Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle

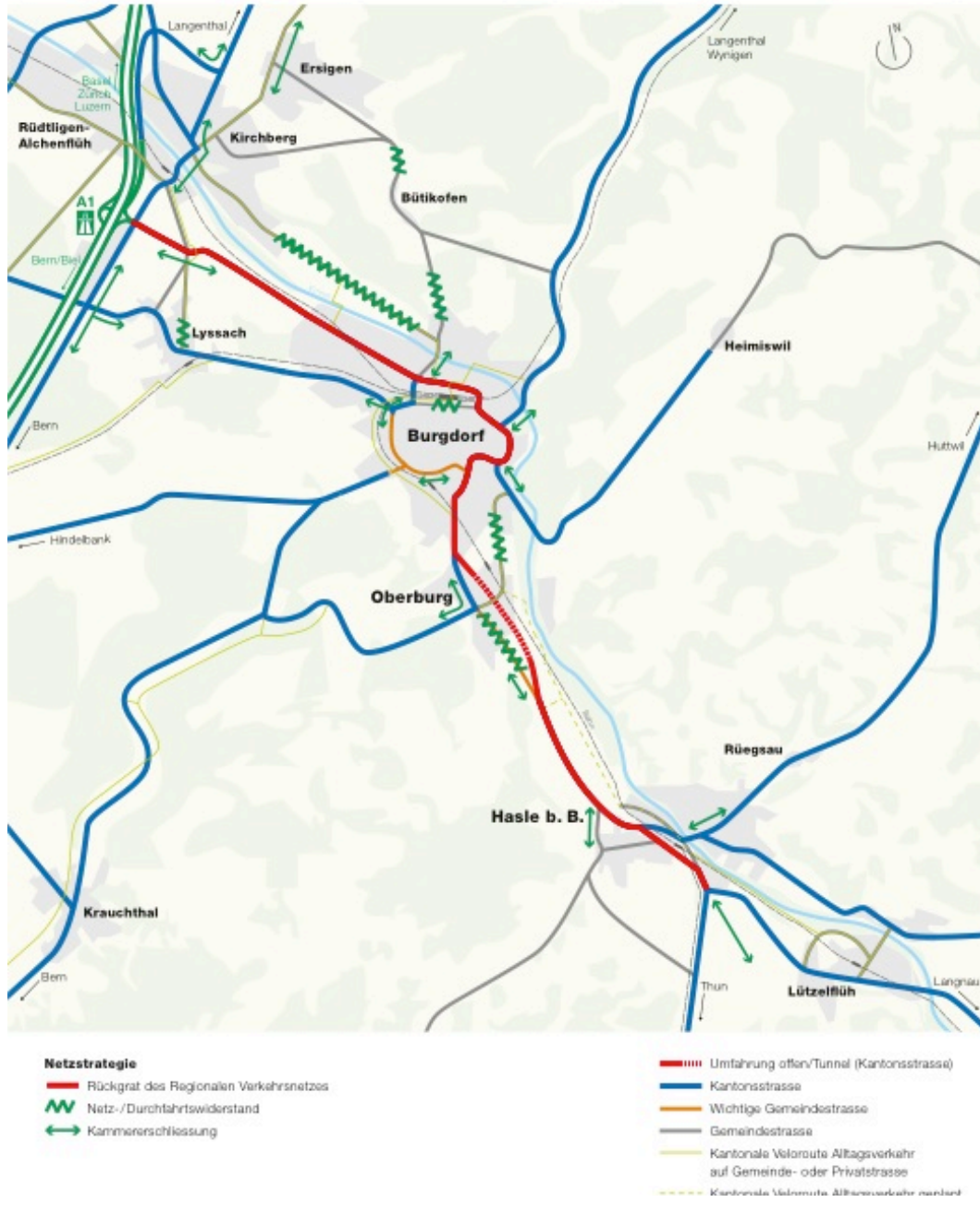


Abb. 15: Netzstrategie Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle (Quelle OIK IV)

Umsetzung im Zukunftsbild

- > Umfahrungen Oberburg und Hasle: Dank der Umfahrungen wird das bestehende Strassennetz optimal entlastet. Auf dem bestehenden Strassennetz wird mit flankierenden Massnahmen (vfM), wie Netz- und Durchfahrtswiderstände, die Entlastungswirkung der Verkehrssanierung optimiert.
- > Ortsdurchfahrt Lyssach-Schachen und Burgdorf: Auf dem bestehenden Strassennetz wird der Verkehr an geeigneten Stellen dosiert, und die Bahnübergänge werden aufgehoben. Damit und mit weiteren Lenkungs- und Gestaltungsmassnahmen wird der Verkehrsablauf auf dem bestehenden Netz für alle Verkehrsteilnehmer optimiert und die Umweltbelastung minimiert. Insbesondere werden die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs verbessert, die Sicherheit für den Velo- und Fussverkehr erhöht und die Trennwirkung der Strasse verringert.

Langsamverkehr

- Sichere Verbindungen für den Veloverkehr zwischen und in den Ortschaften der Agglomeration entlang dem übergeordneten Strassennetz > Behebung von Schwachstellen.
- Attraktive und rasche Verbindungen für den Veloverkehr abseits der Kantonsstrassen > Schliessen von Netzlücken, Behebung von Schwachstellen auf Gemeindestrassen.
- Qualitativ gute Veloabstellanlagen in genügender Zahl an den öV-Haltestellen und Zielorten.
- Förderung des Bikesharings in Burgdorf und Kirchberg.
- Sicherung von Strassenquerungen für den Fussverkehr.
- Attraktive Zugänge für den Fussverkehr zu Naherholungsgebieten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie Arbeits- und Versorgungsstandorten.
- Schaffung von Anreizen für den Langsamverkehr durch Mobilitätsmanagement und Kommunikation. Die Stadt Burgdorf und die Region Emmental verstärken ihre Bestrebungen zur Förderung der innovativen nachhaltigen Mobilität.

Umsetzung im Zukunftsbild

- > Kompakte Stadt: Ein dichtes Netz von attraktiven Fussgänger- und Zweiradverbindungen durchdringt die Stadt und stellt Verbindungen zu den Naherholungsgebieten und regionalen Achsen her.
- > Korridor Oberburg - Hasle: Sicherstellung einer sicheren, schnellen und komfortablen Veloverbindung von Hasle nach Burgdorf, als Ergänzung zur Verkehrssanierung B-O-H. Die Linienführung entlang der Bahn erfüllt die Vorgaben des Sachplans Veloverkehr am besten.
- > Siedlungsgebiet Hauptentwicklungsachse: Attraktive und sichere Velorouten stellen schnelle Verbindungen unter den Siedlungsteilen der Hauptentwicklungsachsen sicher.
- > Naherholungsgebiete: Die Naherholungsgebiete sind mit attraktiven Fuss- und Velowegen bestückt und gut an die Siedlungsgebiete angeschlossen.
- > Zentren 3. und 4. Stufe/Kant. Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten und Arbeitsschwerpunkt: Sichere und direkte Velo- und Fussgängerverbindungen zu den umgebenden Siedlungsgebieten werden gewährleistet.

6.3 MOKA-Kriterien

Das Bundesamt für Raumentwicklung verlangt von den Agglomerationen, für das Monitoring der Agglomerationsprogramme zu vier vorgegebenen Indikatoren quantitative Ziele zu formulieren. Für das Agglomerationsprogramm Burgdorf werden diese wie folgt festgelegt:

Modal Split

Der heute (2010) bereits vergleichsweise geringe Anteil des MIV am Gesamtverkehr (Tagesdistanzen) von 53% soll trotz teilweisem Ausbau des Strassennetzes (Verkehrssanierung) auf 50% reduziert werden.

Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Der Anteil der Beschäftigten in den verschiedenen ÖV-Güteklassen soll von 2014 - 2030 wie folgt verändert werden:

- Güteklassen A+B: Erhöhung von 35% auf 37%
- Güteklassen C+D: Erhöhung von 55% auf 59%
- Güteklassen E+: Reduktion von 10% auf 4%

Die Entwicklungspotenziale für Arbeitsplätze liegen beim ESP Bahnhof Burgdorf in den Güteklassen A+B, in den übrigen Entwicklungsgebieten vornehmlich in den Güteklassen C+D.

Einwohner nach ÖV-Güteklassen

Der Anteil der Einwohner in den verschiedenen ÖV-Güteklassen soll von 2014 -2030 wie folgt verändert werden:

- Güteklassen A+B: Halten des heutigen Anteils von 30%
- Güteklassen C+D: Erhöhung von 60% auf 64%
- Güteklassen E+: Reduktion von 10% auf 6%

Die Entwicklungspotenziale für Wohnplätze liegen vornehmlich in den Güteklassen C+D.

Unfälle

Die Zahl der Verletzten und Getöteten pro 1'000 Einwohner soll von 3.8 im 2013 auf 2.5 gesenkt werden (mit Hilfe der Massnahmen im Agglomerationsprogramm inklusive Verkehrssanierung BOH).

7 Massnahmen und Stand der Umsetzung

7.1 Instrumentarium

Das Kapitel 6 „Zukunftsbild und Strategie“ ist für die Gemeinden im Agglomerationsperimeter und für den Kanton verbindlich und dient als Leitlinie für zukünftige Entscheide. Weitere behördenverbindliche Bestandteile des Agglomerationsprogramms sind die Massnahmenblätter und die RGSK-Karte. Die Massnahmenblätter und die Karte werden als Bestandteil des RGSK Emmental durch die Mitgliederversammlung der Region beschlossen.

Die Massnahmenblätter und Massnahmenbeschriebe entsprechen den Anforderungen des Bundes. Die Massnahmen weisen unterschiedliche Koordinationsstände auf (Definition siehe Massnahmenblätter) und enthalten Angaben zu den Beteiligten, zum weiteren Vorgehen und zu den Kosten. Pro Massnahme ist auch eine kurze Beurteilung der Auswirkungen aufgeführt, wo vorhanden mit Bezug zur Agglomerationsstrategie. Dabei wird auch auf den Stand der Umsetzung der Agglomerationsprogramme 1. und 2. Generation hingewiesen.

7.2 Umsetzung der Strategie in den Massnahmenblättern

Das Zukunftsbild und die Strategie (Kap. 6) werden in den Massnahmenblättern (mit zugehöriger RGSK-Karte) weiter konkretisiert und soweit möglich verbindlich festgehalten. Die Massnahmenblätter nehmen zudem Bezug auf die Schwachstellen und den Handlungsbedarf. Sie stellen insgesamt die Abstimmung Siedlung/Verkehr/Landschaft sicher. Nachfolgend werden die Massnahmenblätter kurz erläutert.

Siedlung

S1 – Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete / S2 – Wohn- und Arbeitsschwerpunkte

Diese Massnahmen beziehen sich auf bestehende Bauzonen und bezwecken die Siedlungsverdichtung, die Erhöhung der Siedlungsqualität und die Lenkung der Siedlungsentwicklung an gut geeignete Standorte (Zentralität, öV-Erschliessung). Im AP 3. Generation wird das Thema Verdichtung gegenüber der 2. Generation vertieft, indem in der ganzen Region potenzielle Verdichtungsgebiete evaluiert wurden. An diesen Standorten schaffen Gemeinden und Kanton möglichst gute Voraussetzungen für die angestrebte Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze.

Stand Umsetzung AP 1./2. Generation: Die Weiterentwicklung der S1 und S2 erfolgt in den Gemeinden aufgrund kommunaler Bedürfnisse, der Stand der Umsetzung ist unterschiedlich. Die Region hat die Gemeinden im Rahmen von Workshops für das Thema sensibilisiert.

S3 – Vorranggebiete Siedlungserweiterung

Mit der Bezeichnung von Vorranggebieten werden die für die angestrebte Siedlungsentwicklung notwendigen Neueinzonungen auf Standorte gelenkt, welche den Anforderungen der Strategie genügen (insbesondere der Abstimmung Siedlung / Verkehr / Landschaft). Die Vorranggebiete erlangen im Rahmen des revidierten kantonalen Richtplans erhöhte Bedeutung, in dem in Zukunft Einzonungen > 2 Hektaren nur noch in im RGSK festgesetzten Vorranggebieten möglich sind. Ein grösserer Bedarf für Neueinzonungen zeichnet sich im Bereich der engeren Agglomeration ab. Hier wird ein Transfer von Einzonungskontingenten angestrebt: Ungenutzte Einzonungskontingente von Gemeinden, in welchen Einzonungen nicht möglich sind, sollen in Vorranggebieten Siedlungserweiterung in den übrigen Agglomerationsgemeinden genutzt werden können. Damit soll die Bevölkerungsentwicklung der Agglomeration insgesamt ermöglicht werden. An den Transfer von Einzonungskontingenten werden spezielle Anforderungen gestellt.

Stand Umsetzung AP 1./2. Generation: Die meist als Vororientierung ausgeschiedenen Vorranggebiete wurden bisher noch kaum weiterentwickelt (noch kein Bedarf seit Beschluss des RGSK 1. Resp. 2. Generation im 2012, Schwerpunkt Siedlungsentwicklung nach Innen).

S4 – Zentren vierter Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)

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

Landschaft

L1 – Landschaftsschutz und Siedlungsbegrenzung

Mit dem 2013-2014 erarbeiteten Richtplan Landschaft werden der Schutz und die Entwicklung der Landschaft umfassend geregelt. Im RGSK werden die „regionalen Landschaftsschutzgebiete“ und „Offenhaltung Landschaft“ übernommen, welche im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung und den Verkehrsinfrastrukturen besondere Bedeutung aufweisen. Mit der Aufnahme dieser Inhalte kann auf die Ausscheidung von Siedlungsrandern und -trenngürtel in der RGSK-Karte verzichtet werden. Die Schutzgebiete unterstützen tendenziell die Siedlungsentwicklung nach innen und schützen wichtige Grünbereiche oder ökologisch wertvolle Bereiche in Siedlungsnähe vor einer Überbauung.

Stand Umsetzung AP 1./2. Generation: Mit der Erarbeitung des Richtplans Landschaft wurde das Massnahmenblatt L1 „Regionaler Richtplan Landschaft“ umgesetzt.

Motorisierter Individualverkehr MIV

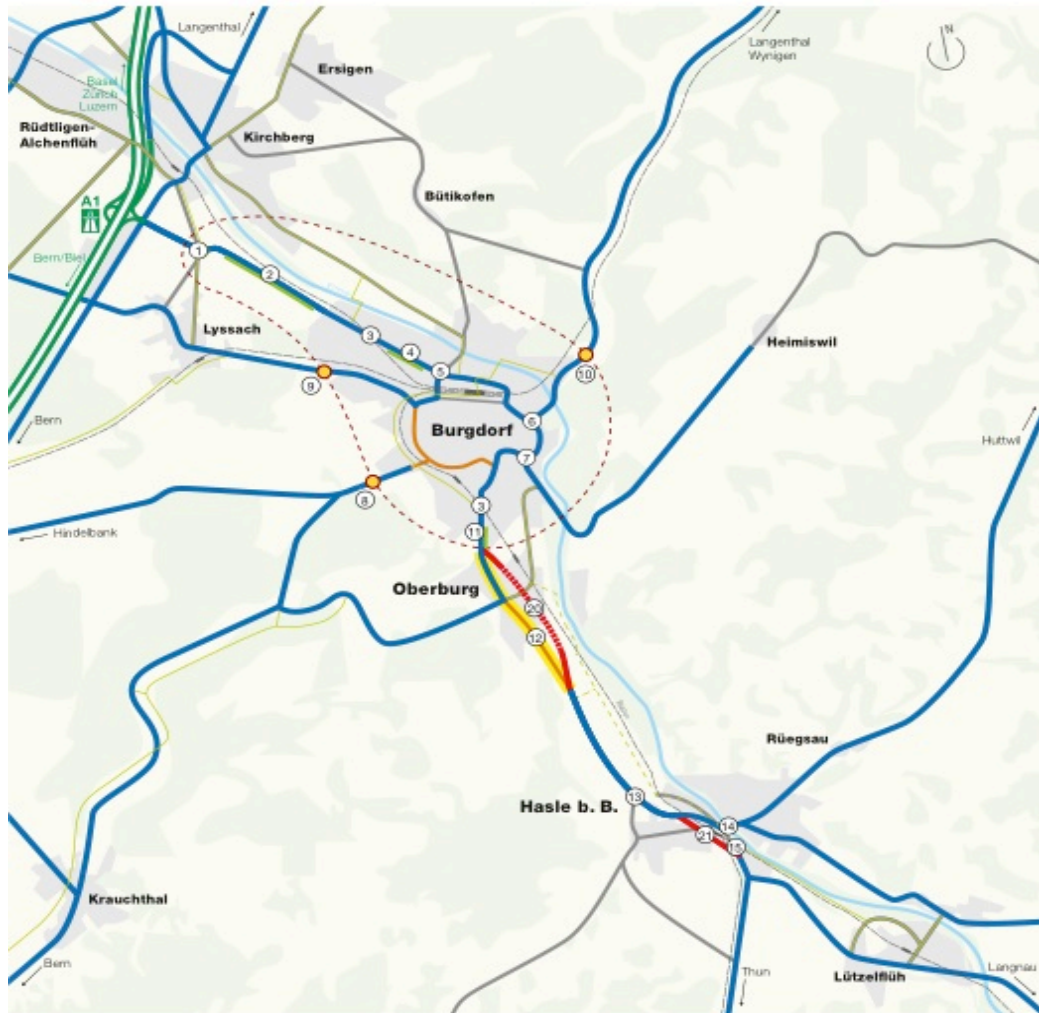
MIV-U-1 und MIV-O1 Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle

Die aus der Evaluation der Verkehrssanierung B-O-H hervorgehende Bestvariante (Herleitung siehe Kap. 5) wird in den Massnahmenblättern MIV-U-1.02 Umfahrung Oberburg, MIV-U-1.03 Umfahrung Hasle und MIV-O-1.01 Sanierung Abschnitt Burgdorf festgehalten. Das Massnahmenkonzept ist aus der folgenden Darstellung ersichtlich. Mit der angestrebten Lösung werden der Verkehrsablauf in Burgdorf für alle Verkehrsteilnehmende optimiert, die Erreichbarkeit des Emmentals verbessert und die heute stark belasteten Ortschaften Oberburg und Hasle vom Durchgangsverkehr entlastet. Verkehrlich flankierende Massnahmen auf den entlasteten Ortsdurchfahrten tragen dazu bei, die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und die Qualität für den strassengebundenen ÖV zu erhöhen. Für die Massnahmen wird eine Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds beansprucht. Die Sanierung in Burgdorf und die Umfahrung Oberburg werden als A-Massnahmen beantragt. Die Umfahrung Hasle liegt ausserhalb des Agglomerationsperimeters und wird als B-Massnahme durch den Kanton finanziert.

Stand der Umsetzung des AP 1./2. Generation: Nachdem der Zubringer Emmental vom Bund nicht ins Nationalstrassennetz aufgenommen wurde, streben Kanton und Region eine Realisierung und Mitfinanzierung der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle im Rahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation an. Aus diesem Grund wurde die Erarbeitung des Vorprojekts B-O-H im 2013 gestartet, um die notwendige Projektreife im AP 3. Generation zu erreichen. Der Kanton hat namhafte Mittel für die Realisierung der Verkehrssanierung reserviert.

Massnahmenkonzept zur Verkehrssanierung

Massnahmenübersicht Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle



Massnahmen bestehendes Strassennetz

- ① Dosierung und ÖV-Bevorzugung Knoten Lyssach-Schachen
- ② Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Lyssach-Schachen
- ③ Bahnunterführung
- ④ Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Kirchbergstrasse
- ⑤ ÖV-Bevorzugung Kreisverkehr Tiergarten
- ⑥ ÖV-Bevorzugung Rösslikreuzung
- ⑦ Dosierung Einmündung Heimiswilstrasse
- ⑧ Dosierung Bernstrasse
- ⑨ Dosierung Lyssachstrasse
- ⑩ Dosierung Wymigenstrasse
- ⑪ Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Oberburgstrasse
- ⑫ Strassenumgestaltung Oberburg
- ⑬ Knotenumbau Kreisverkehr Biembach mit ÖV-Bevorzugung
- ⑭ Knoten Bahnhofplatz und Bahnhofsvorplatz
- ⑮ Bahnübergang à Niveau für Langsamverkehr (für MIV gesperrt)

Neubau Umfahrung

- ⑯ Umfahrung Oberburg
- ⑰ Umfahrung Hasle b. B.

⑰ Umfahrung offen/Tunnel (Kantonsstrasse)

⑱ Kantonsstrasse

⑲ Wichtige Gemeindestrasse

⑲ Gemeindestrasse

⑲ Kantonale Veloroute Alltagsverkehr

⑲ auf Gemeinde- oder Privatstrasse

⑲ Kantonale Veloroute Alltagsverkehr geplant

⑲ auf Gemeinde- oder Privatstrasse

⑲ Erhöhung Verkehrssicherheit,

⑲ Verkehrsverträglichkeit, Verkehrsqualität

⑲ Busspur

⑲ Perimeter Verkehrsmanagement-

⑲ massnahmen mit Dosierung und

⑲ ÖV-Bevorzugung

⑲ Tor

Abb. 16: Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle; Massnahmenübersicht (Quelle OIK IV)

MIV-O-2 Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf

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

Stand der Umsetzung des AP 1./2. Generation: Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf ist im Gang und weitgehend realisiert. Die Fertigstellung wird im Hinblick auf die Verkehrssanierung BOH sistiert und durch diese abgelöst.

MIV-O-3 Region Emmental, Ortsdurchfahrten / MIV-S-1 Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone Lyssach

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

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

Stand der Umsetzung des AP 1./2. Generation: Die bisherige Massnahme SV04 Umgestaltung des Löwenknotens in Oberburg wird durch die angestrebte Umfahrung Oberburg mit verkehrlichen flankierenden Massnahmen ersetzt. Die Massnahme MIV-S-1 ist teilweise umgesetzt.

Öffentlicher Verkehr (siehe Beilage 10 im Anhang)

ÖV-Reg-1 – Bahnverkehr mittel-/langfristig / ÖV-Reg-2 – Perronverlängerungen und Doppelspurausbauten / ÖV-Str-1 – Busverkehr mittel-/langfristig / ÖV-Str-2 – Förderung von Buslinien als Bahnzubringer / KM-W-1– Prüfung alternativer Erschliessungsformen

Diese Massnahmen beinhalten Verbesserungen beim Angebot des öffentlichen Verkehrs. Es handelt sich um betriebliche Massnahmen, welche über die spezifische Gesetzgebung des Kantons Bern umgesetzt werden. Alternative Erschliessungsarten beinhalten das Bike-Sharing in Burgdorf und Kirchberg.

ÖV-Reg-1 und ÖV-Str-1 werden aufgrund der Nachvollziehbarkeit weiterhin im Agglomerationsprogramm aufgeführt.

Langsamverkehrsmassnahmen (siehe Beilage 11 im Anhang)

LV-N – Langsamverkehr

Mit einem Massnahmenbündel werden die Schwachstellen für den Velo- und Fussverkehr etappenweise behoben und die Attraktivität erhöht.

Neue Massnahmen resultieren aus der Schwachstellenanalyse des Kantons und dem Sachplan Veloverkehr. Eine Schlüsselmassnahme (LV-N-3) ist die Erstellung eines kantonalen Radweges entlang der Bahn im Korridor Hasle - Oberburg, als Ergänzung zur Verkehrssanierung BOH. Eine Massnahme, die unabhängig vorgezogen werden kann.

Für diese Massnahmen wird eine Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds beansprucht.

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

Stand der Umsetzung AP 1./2. Generation: Einzelne Projekte aus dem AP 1. Generation wie die zwei Brücken (vgl. Kap. 2.2.4) wurden umgesetzt, die Velohochstrasse in Burgdorf wurde modifiziert und den gegebenen Umständen der Landverfügbarkeit angepasst.

Intermodale Schnittstellen (siehe Beilage 11 im Anhang)

ÖV-Str-3 – Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf

Diese Massnahme ist ein wichtiger Baustein zur Optimierung der Verkehrsdreh-scheibe Bahnhof Burgdorf im Hinblick auf die zukünftigen Herausforderungen. Sie leistet zudem einen Beitrag zur Attraktivierung des Entwicklungsschwerpunktes Bahnhof Burgdorf. Für diese Massnahme wird eine Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds beansprucht (AP 2).

Stand der Umsetzung: Die Umsetzung ist im A2-Horizont 2015-18 vorgesehen.

KM-P-1– Erhöhung der Anzahl der P+R-Plätze

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

Stand der Umsetzung: Die Umsetzung ist im A2-Horizont 2015-18 vorgesehen.

KM-B-1– Velostation/Veloparkierung/B+R-Plätze

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

Stand der Umsetzung: Die Umsetzung ist im A2-Horizont 2015-18 vorgesehen.

7.3 Kostenübersicht über Massnahmen mit Bundesbeiträgen

MB	Bezeichnung	Kosten ¹ Total	Anteil Bund	Anteil Kanton	Anteil Gmde
----	-------------	------------------------------	----------------	------------------	----------------

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

MIV-O-2 (SV01)	Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	13.1	2.0	7.00	4.10
LA01	Langsamverkehr	4.77	1.21	2.34	1.22
RV02	Velostation/Veloparkierung/B+R Plätze	1.34	0.30	0.32	0.72
Kosten Total		19.21	3.51	9.66	6.04

Agglomerationsprogramm 2. Generation A2-Liste (2015-2018)

gemäss Leistungsvereinbarung zum AP 2. Generation

MIV-S-1	Verkehrssanierung Kt-Str. Nr. 23 Industriezone Lyssach	2.50	1.00	1.50	-
ÖV-Str-3	Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf	6.60	2.60	²	²
KM-B-1	Velostation/Veloparkierung/B+R Plätze	1.10	0.44	0.33	0.33
LV-N-1	Langsamverkehr	6.00	2.40	2.34	1.26
Kosten Total		16.2	6.44	4.17⁽³⁾	1.59⁽³⁾

Agglomerationsprogramm 3. Generation A-Liste (2019-2022)

MIV-U-1 1.02	Verkehrssanierung B-O-H, Umfahrung Oberburg	244	85	159	
MIV-O-1 1.01	Verkehrssanierung B-O-H, Sanierung Abschnitt Burgdorf	57	20	37	
KM-B-1	Velostation/Veloparkierung/B+R Plätze	0.3	0.1	0.1	0.1
LV-N-1	Langsamverkehrsmassnahmen	3.3	1.0		
LV-N-3	Oberburg-Hasle, Kantonaler Radweg*	5.5	1.9		
KM-W-1	Alternative Erschliessungsformen	0.5	0.2		
Kosten Total		317.5			
			110.8		

* inklusive Anteil AP 2. Generation (1 Mio)

Agglomerationsprogramm 3. Generation B-Liste (2023-2026)					
MIV-O-3	Ortsdurchfahrten	7.1	2.5		
LV-N-1	Langsamverkehrsmassnahmen	13.0	4.6		
Agglomerationsprogramm 3. Generation C-Liste (ab 2027)					
MIV-O3	Ortsdurchfahrten	4.6	1.6		
LV-N-1	Langsamverkehrsmassnahmen	8	2.8		

Anteil Bund: A1- und A2-Liste Gemäss Leistungsvereinbarung 40%; A- und B-Liste Annahme 40%

Annahme Kantonsanteil bei Gemeindemassnahmen: 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten.

¹ Kosten in Mio. Fr.

² Der Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde bei der Massnahme ÖV-Str-3 Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf ist noch festzulegen.

⁽³⁾ Summe ohne Beiträge an die Massnahme ÖV-Str-3.


Beilagen

- Beilage 1: Bauzonenreserven und öV-Güteklassen
- Beilage 2: Regionales Basisstrassennetz 2016
- Beilage 3: Netz öffentlicher Verkehr Ist-Zustand 2016
- Beilage 4: Netz Veloverkehr Ist-Zustand 2016
- Beilage 5: Schwachstellen Strassennetz
- Beilage 6: Schwachstellen öV
- Beilage 7: Schwachstellen Langsamverkehr
- Beilage 8: Zukunftsbild
- Beilage 9: Massnahmen Strassenverkehr
- Beilage 10: Massnahmen öV
- Beilage 11: Massnahmen Langsamverkehr

Bauzonenreserven und öV-Güteklassen

Legende

Bauzonenreserven (Stand 2012)

 Wohn- und Mischzone

 Gewerbe- und Industriezone

Erschliessungsgüteklassen (Stand 2015)

 A


 B

 C

 D

 E

 F

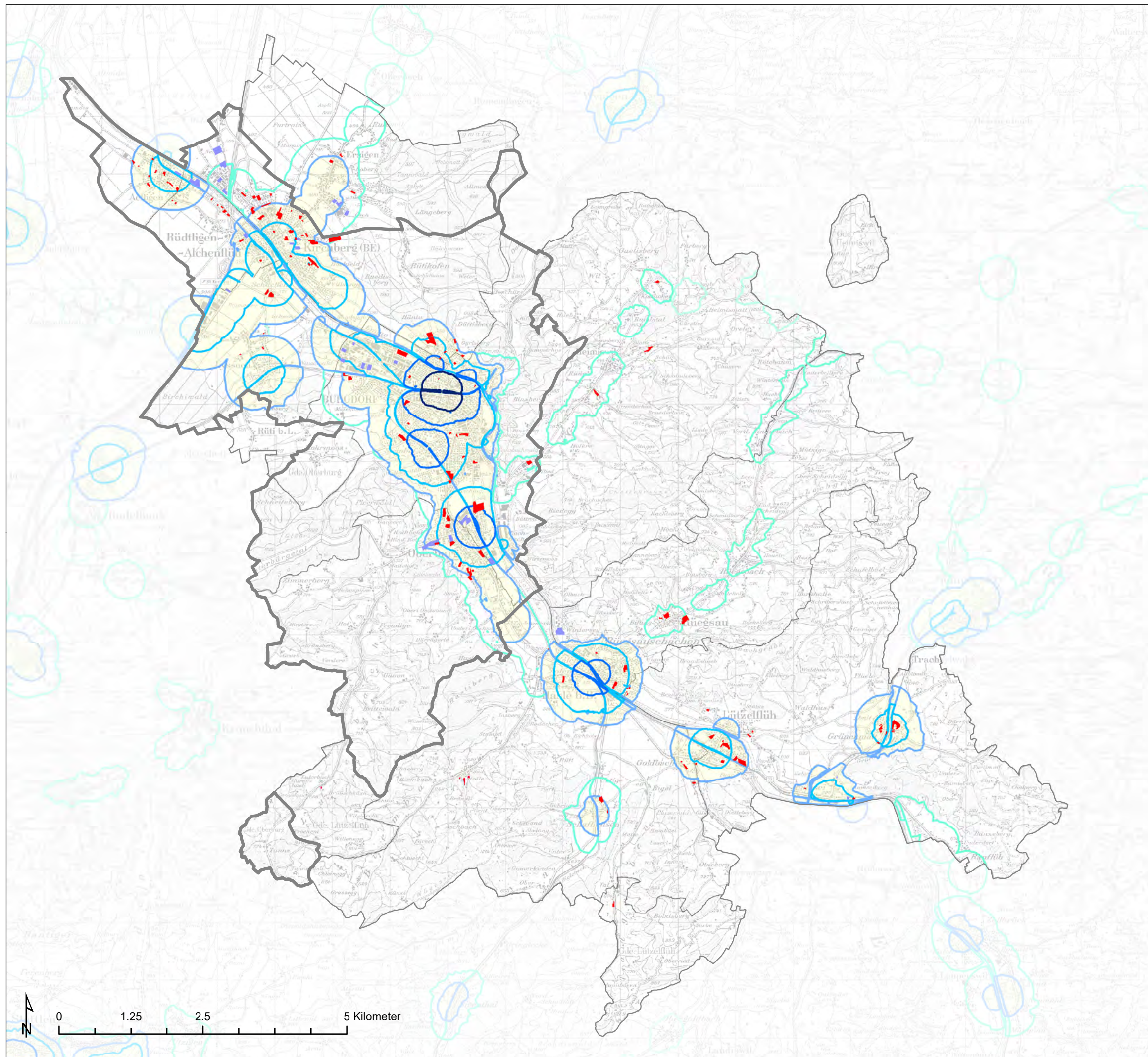
 Agglomerationsgemeinden
gemäss BFS

 erweiterte Agglomerationsgemeinden

Masstab: 1:65'000
Datum: November 2016





BHP Raumplan AG
Bearbeitung: kb/mo
Dokument: 1426_Agglo_Burgdorf_B1_Bauzonenreserven.mxd



Quellenangaben:
ÖV-Linien/Haltestellen Kanton Bern © AöV Kanton Bern;
Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
Kartengrundlage PK50 © Bundesamt für Landestopografie



Regionales Basisstrassennetz 2016

Legende

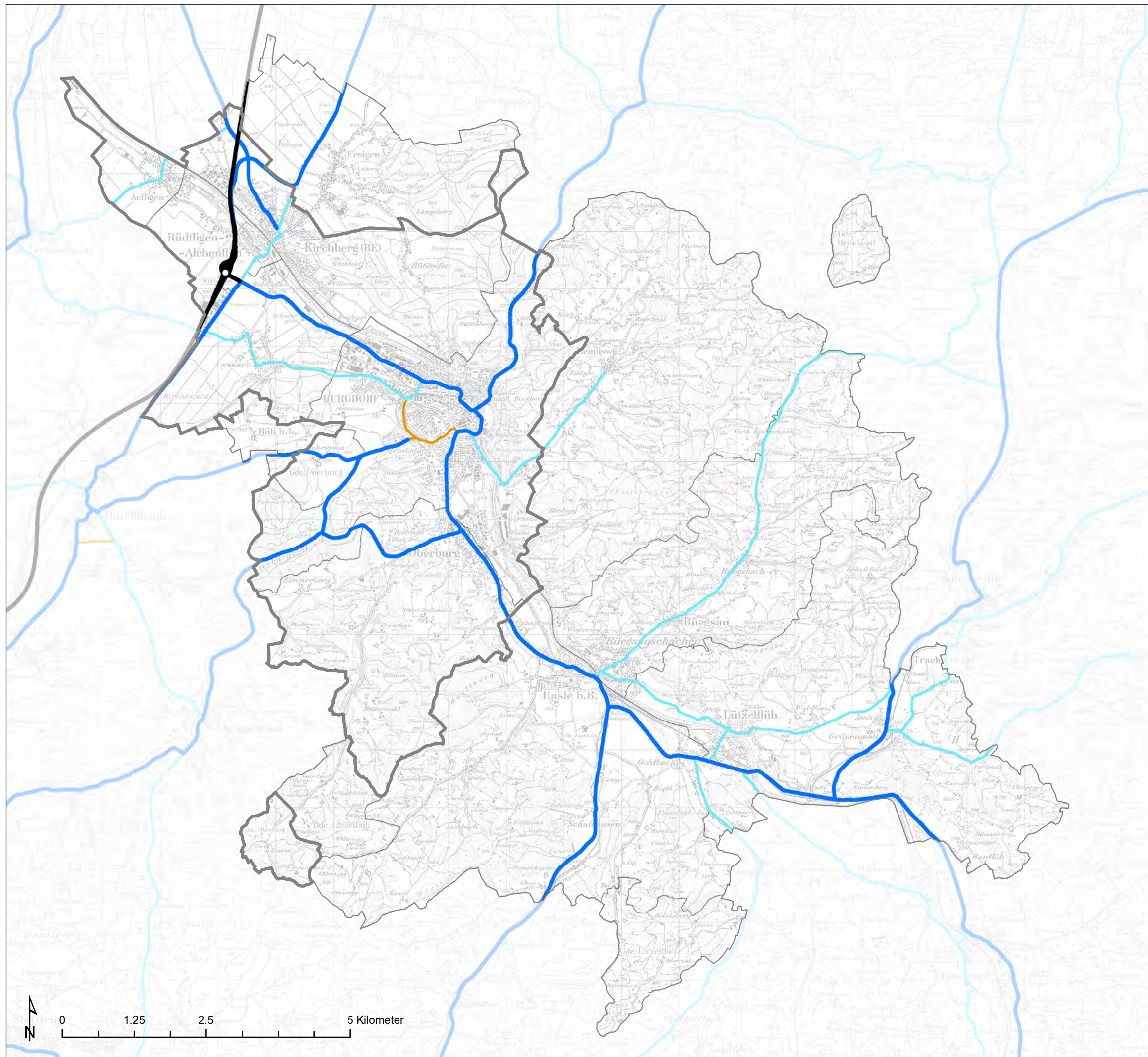
-  Nationalstrasse
-  Kantonsstrasse Kategorie A + B
-  Kantonsstrasse Kategorie C
-  wichtige Gemeindestrasse

-  Agglomerationsgemeinden gemäss BFS
-  erweiterte Agglomerationsgemeinden

Massstab: 1:65'000
Datum: November 2016

BHP Raumplan AG
Bearbeitung: kb/mo
Dokument: 1426_Agгло_Burgdorf_B2_Basisstrassennetz.mxd




Quellenangaben:
Kantonsstrassen © AGI Kanton Bern;
Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
Kartengrundlage PK50 © Bundesamt für Landestopografie











Netz öffentlicher Verkehr Ist-Zustand 2016


Gemäss Angebotskonzept 2014-2017

Legende

-  Bahnhaltestelle
-  wichtiger Umsteigeort
-  Taktverdichtung in Hauptverkehrszeiten

durchschnittliches Kursintervall
zwischen 6 und 20 Uhr:

-  Bahnlinie bis 15 min
-  bis 20 min
-  bis 30 min
-  bis 60 min
-  Buslinie bis 15 min
-  bis 30 min
-  bis 60 min
-  mehr als 60 min

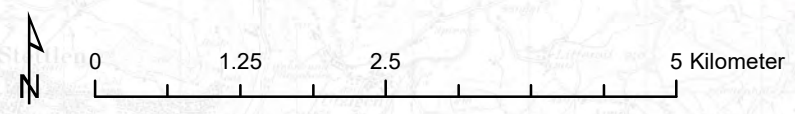
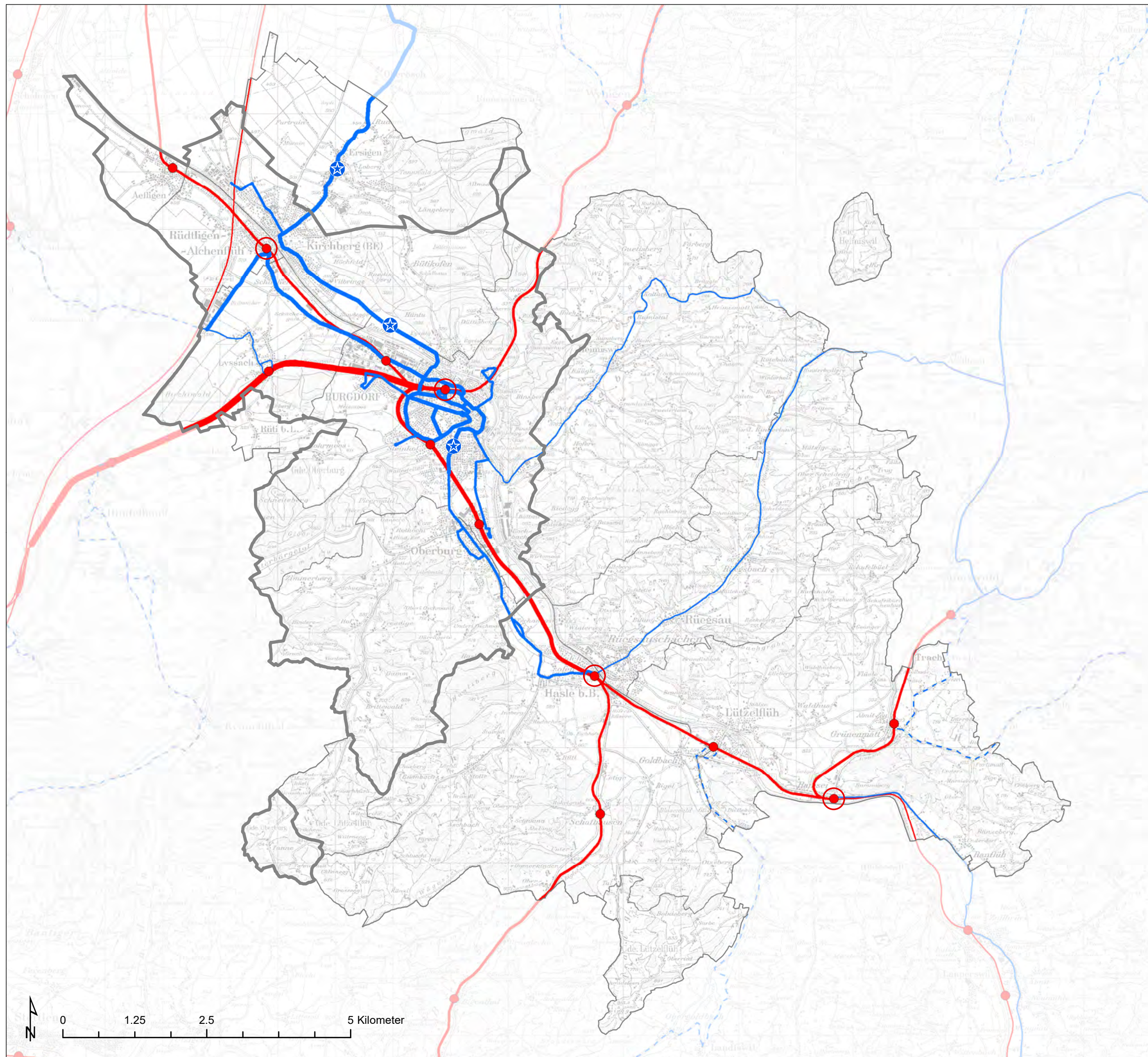
 Agglomerationsgemeinden
gemäss BFS

 erweiterte Agglomerationsgemeinden

Massstab: 1:65'000
Datum: November 2016

BHP Raumplan AG
Bearbeitung: kb/mo
Dokument: 1426_Aggl_Burgdorf_B3_OeV_IST2016.mxd




Quellenangaben:
ÖV-Linien/Haltestellen Kanton Bern © AöV Kanton Bern;
Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
Kartengrundlage PK50 © Bundesamt für Landestopografie





Netz Veloverkehr Ist-Zustand 2016



Legende

Alltagsverkehr

-  Kantonsstrasse
-  Gemeinde- / Privatstrasse
-  kantonaler Radweg

Hinweis

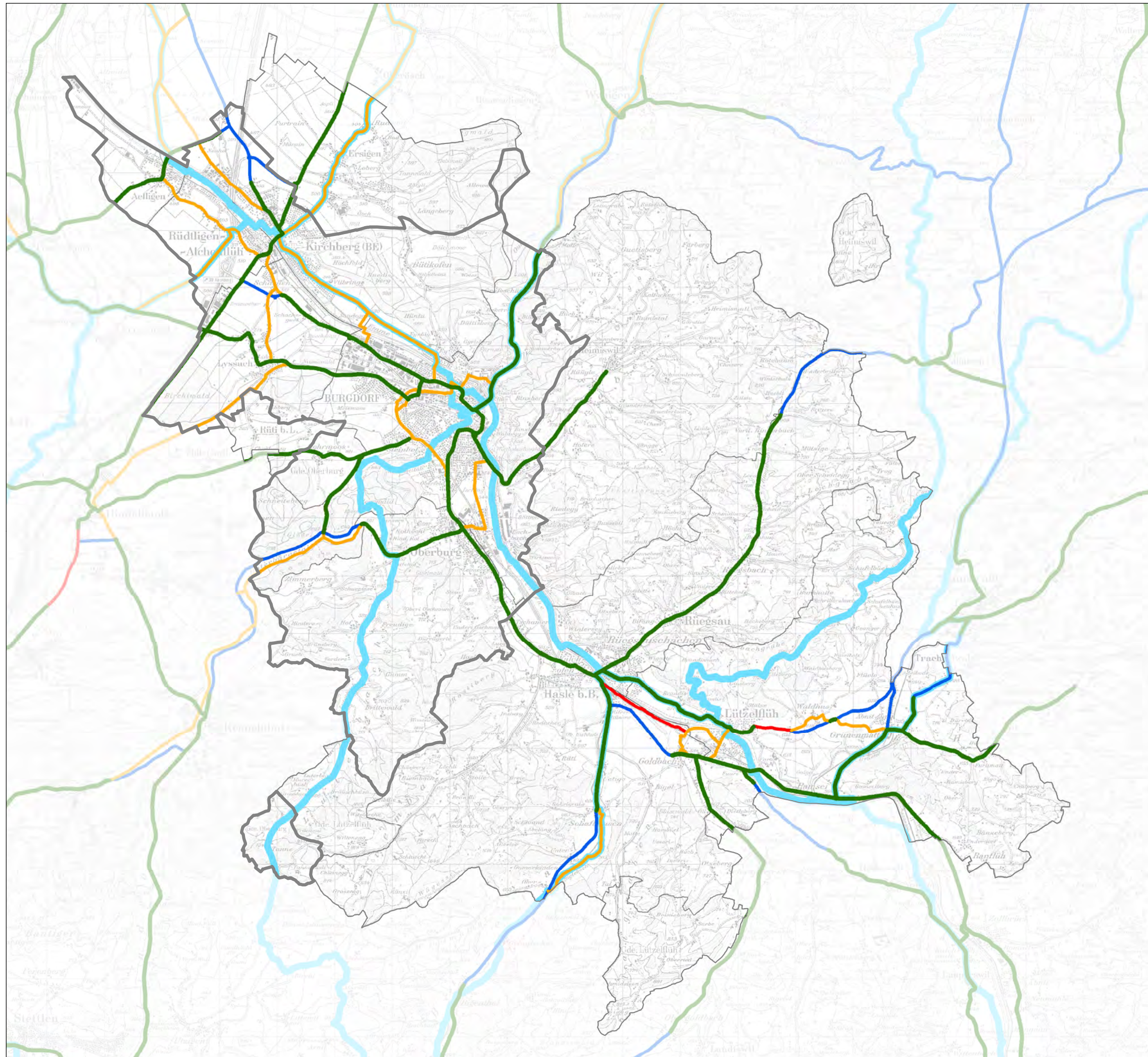
-  weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
-  signalisierte Veloroute von Veloland Schweiz

-  Agglomerationsgemeinden gemäss BFS
-  erweiterte Agglomerationsgemeinden

Massstab: 1:65'000
Datum: November 2016








BHP Raumplan AG
Bearbeitung: kb/mo
Dokument: 1426_Aggl_Burgdorf_B4_Netz_Veloverkehr.mxd



Quellenangaben:
gemäss Sachplan Veloverkehr, Dez. 2014;
Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
Kartengrundlage PK50 © Bundesamt für Landestopografie



Schwachstellen Strassennetz

Legende

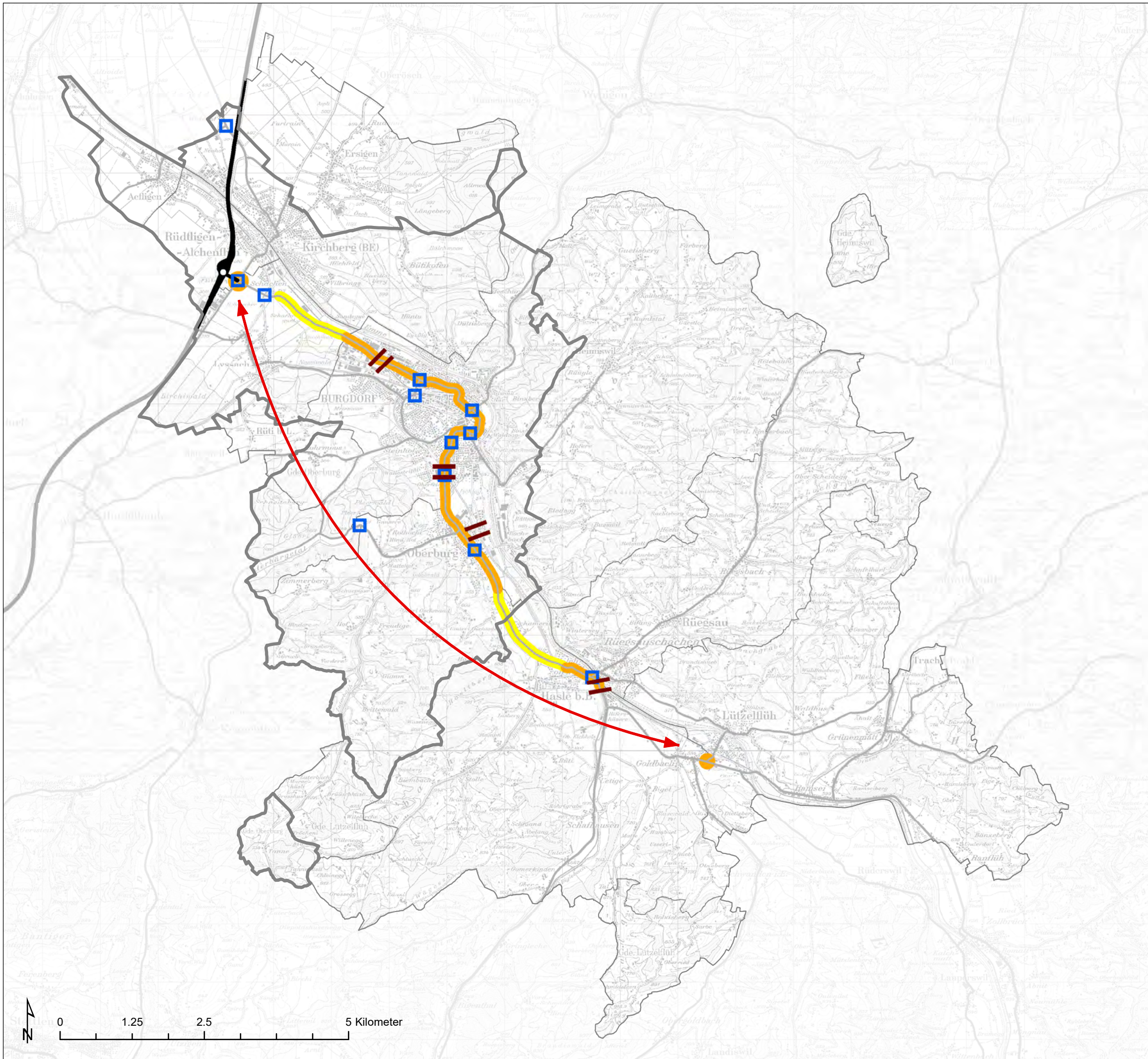
-  Nationalstrasse
-  Hauptstrasse
-  Strasse überlastet, lange Fahrzeit und Staus
-  Sicherheitsproblem
-  Zeitverlust
-  Gefahrenstelle
-  Bahnübergang

-  Agglomerationsgemeinden gemäss BFS
-  erweiterte Agglomerationsgemeinden

Massstab: 1:65'000
Datum: November 2016

BHP Raumplan AG
Bearbeitung: kb/mo
Dokument: 1426_Aggo_Burgdorf_B5_Schwachstellen_Strasse.mxd

Quellenangaben:
Kantonsstrassen © AGI Kanton Bern;
Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
Kartengrundlage PK50 © Bundesamt für Landestopografie



Schwachstellen öffentlicher Verkehr

Legende

- Bahnhofstelle
- Bahnlinie
- Buslinie

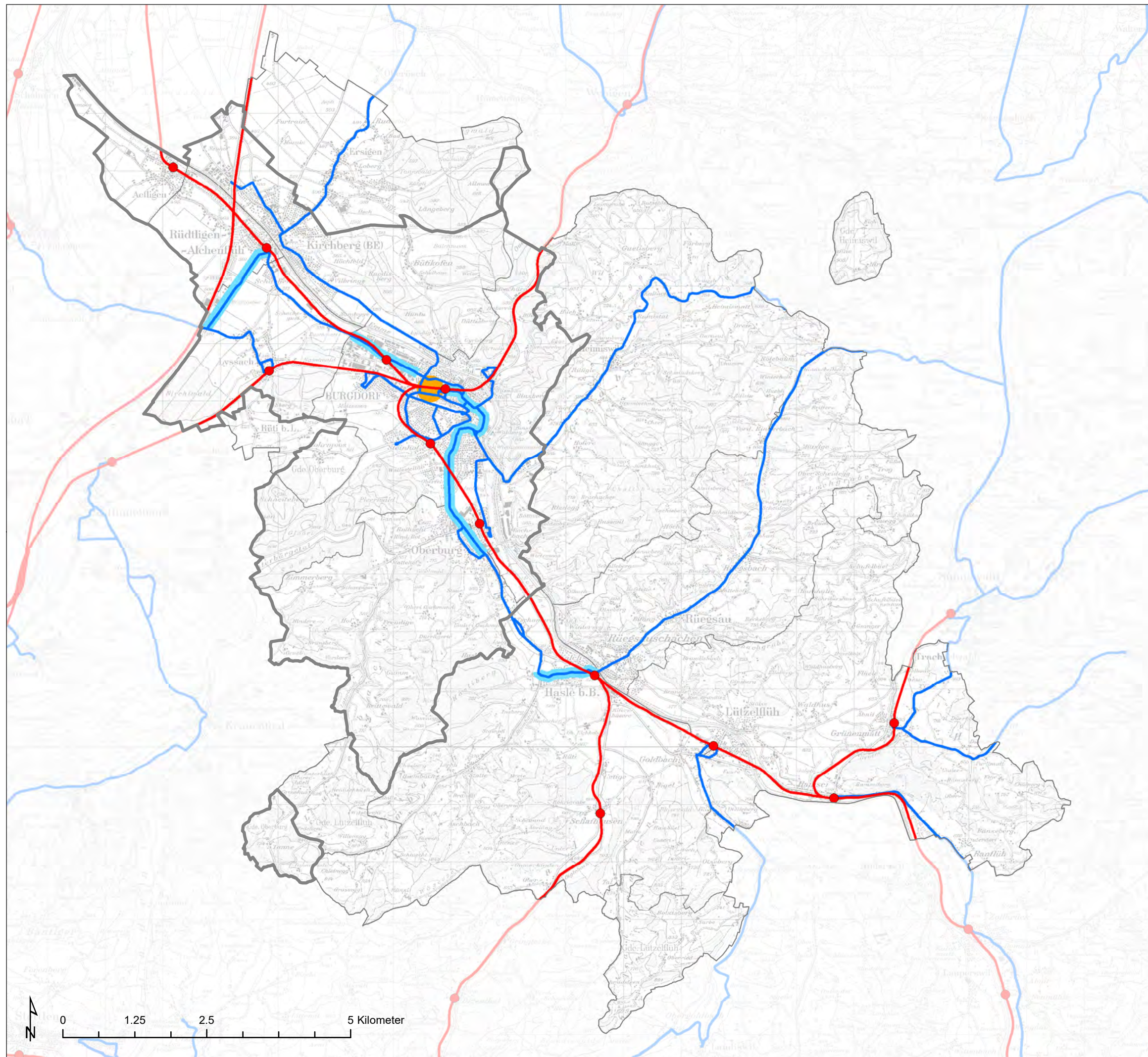
- ▬ Rückstau Buslinie
- Gestaltung & Funktion Bahnhofplatz ungenügend

- Agglomerationsgemeinden gemäss BFS
- erweiterte Agglomerationsgemeinden

Massstab: 1:65'000
Datum: November 2016

BHP Raumplan AG
Bearbeitung: kb/mo
Dokument: 1426_Aggl_Burgdorf_B6_Schwachstellen_OeV.mxd

Quellenangaben:
ÖV-Linien/Haltestellen Kanton Bern © AöV Kanton Bern;
Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
Kartengrundlage PK50 © Bundesamt für Landestopografie





Schwachstellen Langsamverkehr

Legende

Alltagsverkehr

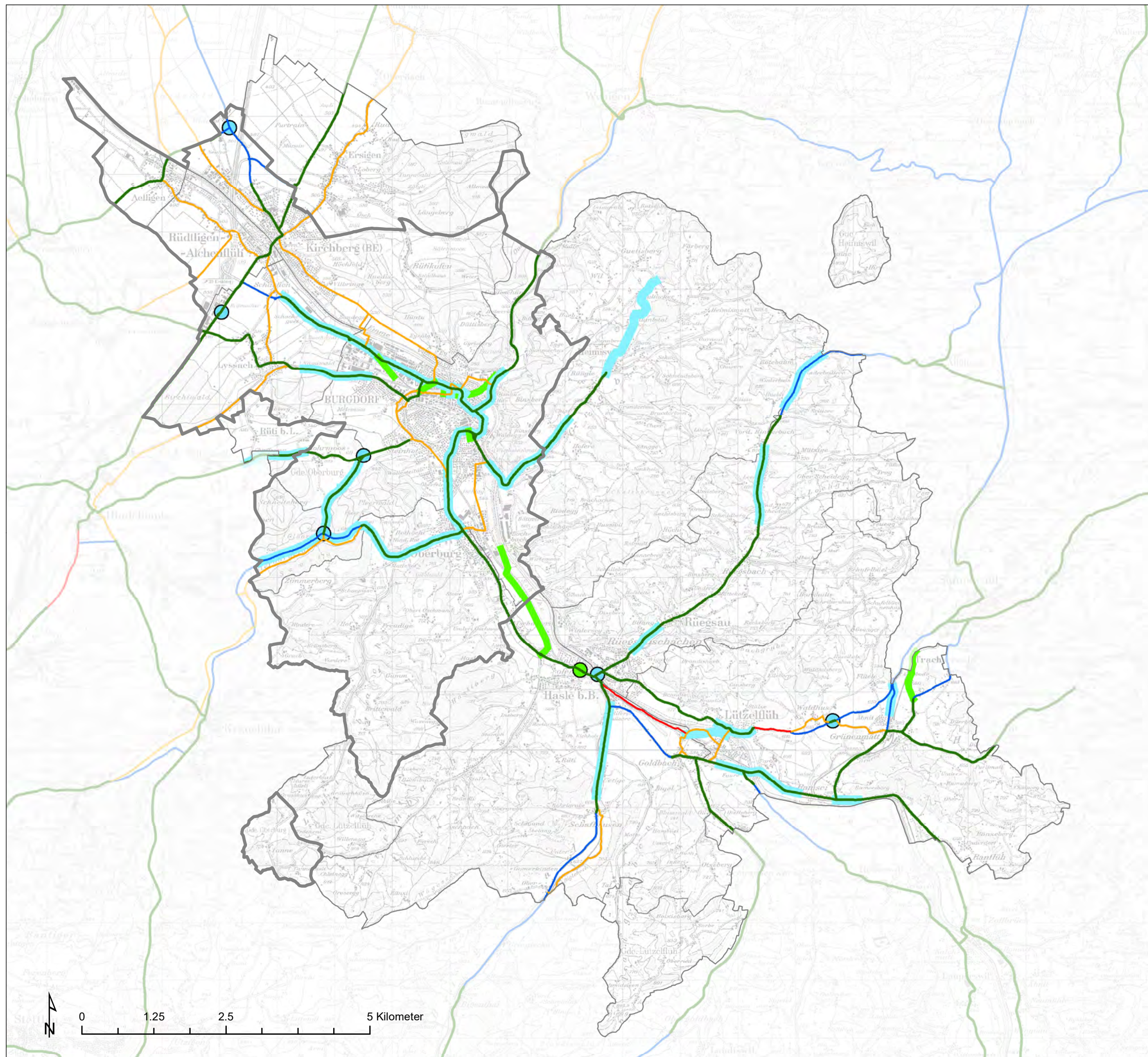
-  Kantonsstrasse
-  Gemeinde- / Privatstrasse
-  kantonaler Radweg
-  weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
-  Netzlücke (physisch)
-  Sicherheitsdefizit (qualitative Netzlücken)

-  Agglomerationsgemeinden gemäss BFS
-  erweiterte Agglomerationsgemeinden

Massstab: 1:65'000
Datum: November 2016




















BHP Raumplan AG
Bearbeitung: kb/mo
Dokument: 1426_Aggl_Burgdorf_B7_Schwachstellen_LV.mxd

Quellenangaben:
Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Region Emmental;
© Veloland Schweiz;
Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
Kartengrundlage PK50 © Bundesamt für Landestopografie



Zukunftsbild

Legende

-  Umstrukturierungs- & Verdichtungsgebiet
-  Regionaler Wohnschwerpunkt
-  Regionaler Arbeitsschwerpunkt
-  Zentrum 3. Stufe
-  Zentrum 4. Stufe
-  Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten
-  Zukünftiger Entwicklungsschwerpunkt Lyssach-Schachen
-  Kompakte Stadt
-  Siedlungsgebiet Hauptentwicklungsachse
-  Übriges Siedlungsgebiet
-  Streusiedlungsgebiet
-  Landwirtschaft
-  Wald
-  Naherholungsgebiet
-  Emme / übrige Fliessgewässer
- Grünes Netz
- Blaues Netz
-  Hochleistungsstrasse
-  Linienführung Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle mit Anschlüssen
-  Bahnlinie mit Haltestelle
-  Strasse

Datum: November 2016

BHP Raumplan AG
Bearbeitung: kb/mo
Dokument: 1426_Agglo_Burgdorf_B8_Zukunftsbild.mxd

Quellenangaben:
Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
VECTOR 25 © 2008 swisstopo (DV012391)



Massnahmen Strassenverkehr

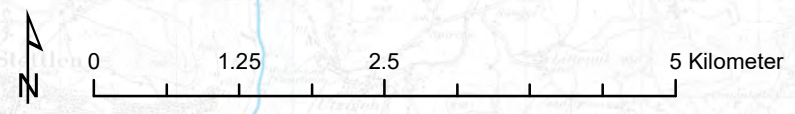
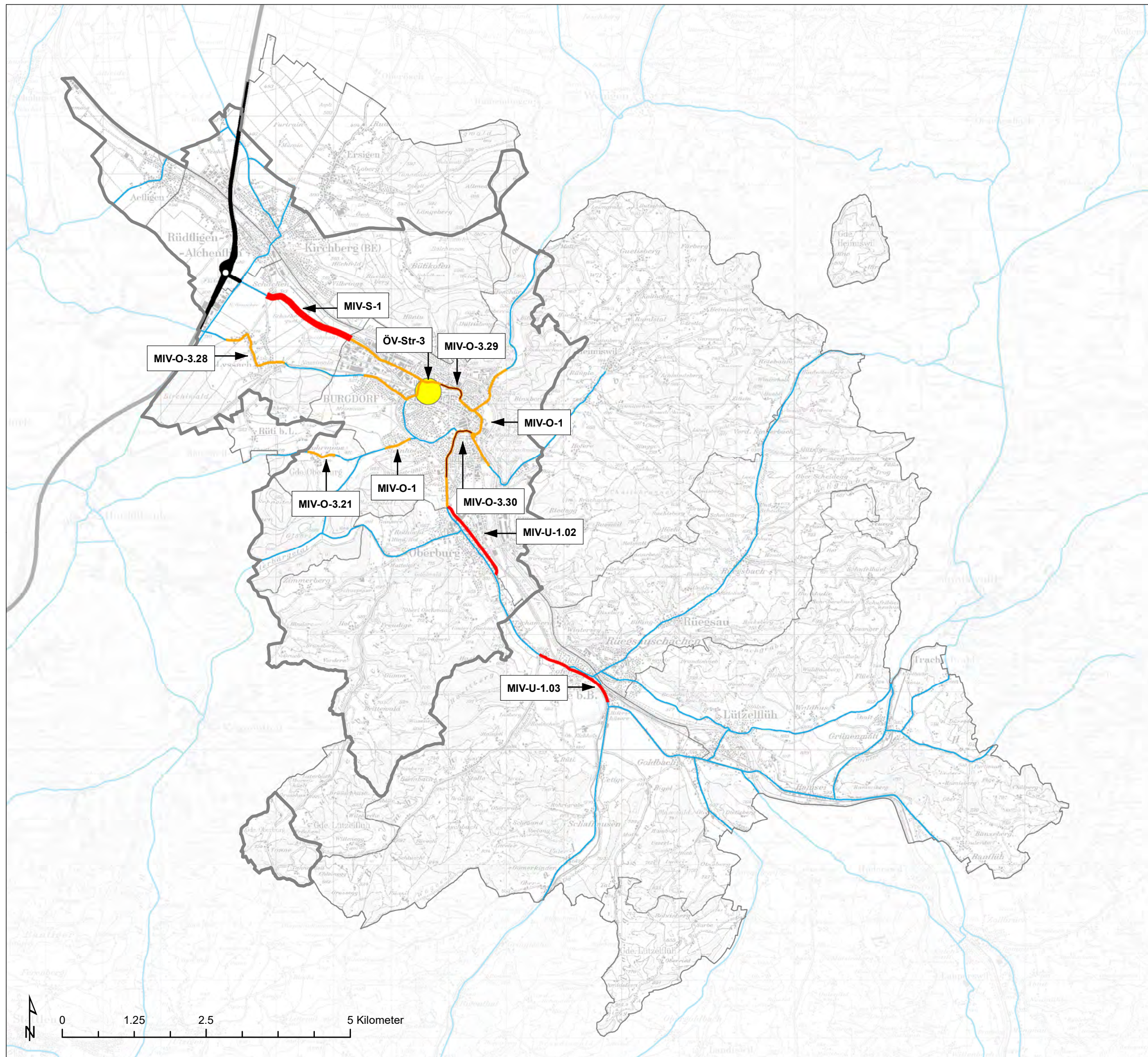
Legende

-  ÖV-Str-3 - Burgdorf, Neuer Bushof und Bahnhofplatz
-  MIV-U-1.02/03 - Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle: Umfahrungen Oberburg und Hasle
-  MIV-O-1 - Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle: Ortsdurchfahrt Burgdorf
-  MIV-O-3.21 / 28 Sanierung Ortsdurchfahrt Rohrmoos / Lyssach
-  MIV-O-3.29 Verkehrssanierung Kirchbergstrasse, Bahnhof
-  MIV-O-3.30 Verkehrssanierung Schloss - Spital
-  MIV-S-1 - Lyssach, Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone
-  Nationalstrasse
-  Strassennetz
-  Agglomerationsgemeinden gemäss BFS
-  erweiterte Agglomerationsgemeinden

Massstab: 1:65'000
Datum: November 2016

















BHP Raumplan AG
Bearbeitung: kb/mo
Dokument: 1426_Aggl_Burgdorf_B9_Massnahmen_MIV.mxd

Quellenangaben:
Kantonsstrassen © AGI Kanton Bern;
Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
Kartengrundlage PK50 © Bundesamt für Landestopografie



Massnahmen öffentlicher Verkehr

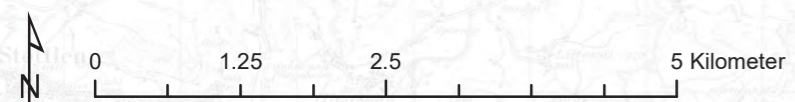
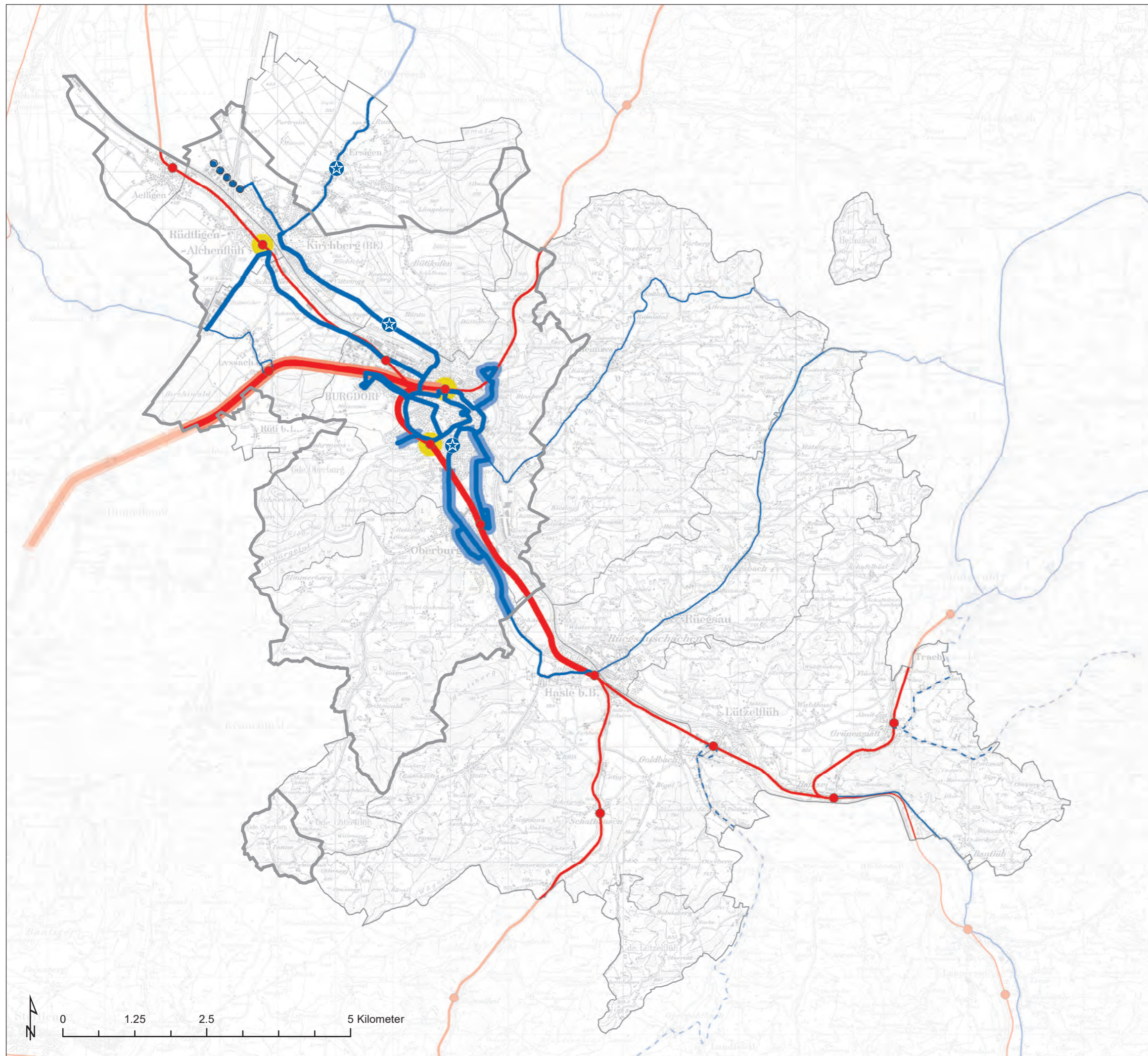
Legende

-  Höhere Angebotsdichte Bahn
-  Höhere Angebotsdichte Bus
-  Verlängerung Buslinie
-  Ausbau, Neugestaltung
Bahn- bzw Bushof
-  Taktverdichtung in Hauptverkehrszeiten
-  Bahnhofstelle
- durchschnittliches Kursintervall
zwischen 6 und 20 Uhr
-  Bahnlinie bis 12 min
-  bis 20 min
-  bis 30 min
-  bis 60 min
-  Buslinie bis 15 min
-  bis 30 min
-  bis 60 min
-  mehr als 60 min
-  Agglomerationsgemeinden
gemäss BFS
-  erweiterte Agglomerationsgemeinden

Massstab: 1:65'000
Datum: November 2016



BHP Raumplan AG
Bearbeitung: kb/mo
Dokument: 1426_Agгло_Burgdorf_B10_Massnahmen_OeV.mxd

Quellenangaben:
ÖV-Linien/Haltestellen Kanton Bern © AöV Kanton Bern;
Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
Kartengrundlage PK50 © Bundesamt für Landestopografie







Massnahmen Langsamverkehr



Legende

-  Schliessen von Netzlücken
-  Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (qualitative Netzlücken)

Hinweis

Alltagsverkehr

-  Kantonsstrasse
-  Gemeinde- / Privatstrasse
-  kantonaler Radweg
-  weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr

-  Agglomerationsgemeinden gemäss BFS
-  erweiterte Agglomerationsgemeinden

Massstab: 1:65'000
Datum: November 2016

BHP Raumplan AG
Bearbeitung: kb/mo
Dokument: 1426_Agglo_Burgdorf_B11_Massnahmen_Velo.mxd

Quellenangaben:
Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Region Emmental;
© Veloland Schweiz;
Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
Kartengrundlage PK50 © Bundesamt für Landestopografie

