

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental RGSK 2021

Bericht

Genehmigung



Burgdorf, 3. Juni 2021

Impressum

Auftraggeber

Regionalkonferenz Emmental
Bernstrasse 21
3400 Burgdorf

Auftragnehmer

BHP Raumplan AG
Fliederweg 10
Postfach 575
3000 Bern 14

Kontextplan AG
Gutenbergstrasse 6
3011 Bern

Bearbeitung

Georg Tobler, BHP Raumplan
Yvonne Urwyler, BHP Raumplan
Reto Mohni, BHP Raumplan
Beda Baumgartner, BHP Raumplan
Markus Hostettler, Kontextplan
Roland Uhler, Kontextplan

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	7
1.1 Ausgangslage	7
1.2 Zielsetzung	7
1.3 Vorgehen	8
1.4 Verbindlichkeiten.....	8
1.5 Abgrenzung RGSK Emmental / AP V+S Burgdorf.....	8
1.6 Abgrenzung zu regionalen Planungen	9
1.7 Änderungen in der übergeordneten Gesetzgebung.....	9
1.8 Bedeutung des Projekts «Emmentalwärts» (Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg – Hasle).9	
1.9 Mitwirkung.....	10
1.10 Projektorganisation	11
2. Grundlagen	12
2.1 Planungssperimeter	12
2.2 Ist-Zustand und bisherige Entwicklung.....	13
2.2.1 Einwohner	13
2.2.2 Arbeitsplätze	14
2.2.3 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP	15
2.2.4 Baulandreserven.....	16
2.2.5 Umnutzungs- und Verdichtungspotenzial.....	17
2.2.6 Verkehrsinfrastruktur Strasse.....	18
2.2.7 Verkehrsbelastung der Strassen.....	18
2.2.8 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	23
2.2.9 Veloverkehr	31
2.2.10 Fussverkehr	32
2.2.11 Verkehrsmittel im Vergleich	33
2.2.12 Güterverkehr.....	33
2.3 Zukünftiger Zustand Siedlung	34
2.3.1 Bevölkerungsentwicklung	34
2.3.2 Arbeitsplatzentwicklung	34
2.3.3 Entwicklung von publikumsintensiven Einrichtungen und verkehrsentensive Vorhaben ViV	35
2.3.4 Baulandbedarf Wohnen	36
2.3.5 Baulandbedarf Arbeiten	37
2.4 Zukünftiger Zustand Verkehr.....	38
2.4.1 Strasseninfrastruktur	38
2.4.2 Künftiges Verkehrsaufkommen	38
2.4.3 Angebot des öffentlichen Verkehrs	39
2.4.4 Veloverkehr	40
2.4.5 Fussverkehr	40
2.5 Fazit.....	40
3. Stärken und Schwächen	42
3.1 Methodik	42
3.2 Siedlung	42
3.2.1 Bevölkerung und Wohnen.....	42

3.2.2	Arbeitsplätze	44
3.2.3	Siedlung ausserhalb des Baugebiets.....	46
3.3	Verkehr.....	47
3.3.1	Überregionale Verkehrserschliessung.....	47
3.3.2	Regionale und lokale Verkehrserschliessung	47
3.3.3	Schwachstellen im Strassennetz	48
3.4	Fazit.....	49
4.	Entwicklungsleitbild.....	50
4.1	Vorgaben des kantonalen Richtplans.....	50
4.2	Regionale Entwicklungsziele	51
4.3	Entwicklungsleitbild Region Emmental.....	52
4.4	Entwicklungsziele der Agglomeration Burgdorf	54
4.5	Zukunftsbild der Agglomeration Burgdorf.....	55
5.	Teilstrategien.....	58
5.1	Regionale Teilstrategien.....	58
5.1.1	Siedlung und Landschaft	58
5.1.2	Verkehr.....	63
5.2	Teilstrategien der Agglomeration Burgdorf	64
5.2.1	Siedlung und Landschaft	64
5.2.2	Verkehr.....	67
6.	Massnahmen.....	71
6.1	Einleitung.....	71
6.2	Massnahmen Siedlung.....	71
6.3	Massnahmen Landschaft.....	75
6.4	Massnahmen Tourismus	75
6.5	Massnahmen Verkehr	75
7.	RGSK-Karte	77
8.	Genehmigungsvermerke	78
9.	Beilagenverzeichnis.....	79
10.	Anhangkarten.....	80

Zusammenfassung

Das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Emmental und das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung AP V+S Burgdorf

Eine gegenseitige Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung ist unabdingbar, um das erklärte Ziel des Bundes, wie des Kantons Bern zu erreichen: eine nachhaltige Raumentwicklung. Konkret heisst dies, dass die Siedlungsentwicklung prioritär an Orten stattfinden muss, die bereits gut für den privaten wie für den öffentlichen Verkehr erschlossen sind oder wo eine Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr möglich ist. Die benötigte Verkehrsinfrastruktur muss kostengünstig und effizient sein und möglichst geringe Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt haben. Dies entspricht den Zielsetzungen, der vom Bund ausgelösten Agglomerationsprogramme, die mit dem RGSK flächendeckend auf die ganze Region Emmental ausgeweitet wurden.

Das RGSK legt für die Region Emmental die Konturen seiner zukünftigen Struktur fest und bildet eine Grundlage für die regionale Entwicklung. Das RGSK erhält den Charakter eines Richtplans, ist also für die Behörden und Gremien von Gemeinde, Region und Kanton verbindlich.

Für das Agglomerationsprogramm 4. Generation wird entsprechend den Vorgaben des Bundes ein separater Bericht erstellt. Die verbindlichen Bestandteile des Agglomerationsprogramms (Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen) sind Bestandteil des RGSK und damit des vorliegenden Berichts.

Drei Dokumente mit unterschiedlichen Aussagen

Das RGSK besteht aus drei Teilen: dem RGSK-Bericht, den Massnahmenblättern und der RGSK-Karte. Der Bericht stellt die Hintergrundinformationen zur Verfügung. Die Massnahmenblätter zeigen, welche Projekte realisiert werden sollen - innerhalb und ausserhalb der Agglomeration - und wie weitere regionale Aufgaben und Probleme anzugehen sind, für welche die Planung noch nicht so weit fortgeschritten ist. Die Karte schliesslich hält alle wichtigen, lokalisierbaren Inhalte fest.

Aussagen mit Richtplancharakter, also behördenverbindliche Festlegungen, befinden sich primär in den Massnahmenblättern und in der RGSK-Karte. Im vorliegenden Erläuterungsbericht haben das Entwicklungsleitbild und die regionalen Entwicklungsziele sowie das Zukunftsbild und die Teilstrategien für die Agglomeration behördenverbindlichen Charakter.

Zentrales Projekt Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle

Die Agglomeration Burgdorf hat mit den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation (Periode 2011 – 2018) den Fokus auf Verbesserungen beim Veloverkehr, beim öffentlichen Verkehr und bei der Behebung von Schwachstellen auf der Ortsdurchfahrt Burgdorf gelegt. Das RGSK 2016 und das Agglomerationsprogramm 3. Generation setzten einen klaren Schwerpunkt auf die Realisierung der Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle. Das Projekt VS BOH ist zentraler Bestandteil einer Gesamtverkehrskonzeption. Die Auswirkungen des Projekts VS BOH auf den Gesamtverkehr wurden untersucht. Ebenso die Auswirkungen des Projekts auf die Siedlungsentwicklung, die Landschaft und die Umwelt. Nachdem der Bund seine Unterstützung für dieses Projekt zugesichert hat, konzentrieren sich Kanton, Region und Gemeinden auf deren konsequente Realisierung, inklusive den flankierenden Massnahmen. Das RGSK 2021 und das Agglomerationsprogramm 4. Generation sehen deshalb nur wenig neue Massnahmen vor. Sie haben das Ziel, die Verkehrssanierung zu ergänzen und deren Wirkung zu verstärken.

Siedlungsentwicklung nach Innen im Vordergrund

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. Auch die übrigen Gemeinden legen den Schwerpunkt auf eine konsequente Innenentwicklung. Die Realisierung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete schreitet zügig voran. Acht dieser Gebiete können deshalb aus dem RGSK entlassen werden. Dafür können acht zusätzliche, neue Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete aufgenommen werden. Auch die Umsetzung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (innerhalb der bestehenden Bauzonen) ist vielerorts auf Kurs: Vier Gebiete können als realisiert aus dem RGSK entlassen werden.

Die Bevölkerung und die Arbeitsplätze haben sich in den letzten Jahren sehr erfreulich entwickelt. Wenn diese Dynamik anhält und damit auch die Ziele der Region erreicht werden können, ist neben der Innenentwicklung auch die gezielte Einzonung neuer Gebiete erforderlich. Im RGSK 2021 wird deshalb die Überführung von sechs Vorranggebieten in den Koordinationsstand Festsetzung vorgesehen: zwei Vorranggebiete Wohnen in Kirchberg und Hindelbank sowie vier Vorranggebiete Arbeiten in Lützelflüh und Sumiswald. Die Hürden für die Einzonung von Kulturland wurden mit der Baugesetzrevision von 2016 erhöht. Alle Vorranggebiete des RGSK 2016 wurden deshalb überprüft. Insgesamt 19 Gebiete werden in der Folge aus dem RGSK gestrichen, weil sie wenig Aussicht haben, die strengen Anforderungen des kantonalen Baugesetzes zu erfüllen. Die Entwicklung wird dadurch jedoch nicht gehemmt. Mit der Festsetzung von sechs Vorranggebieten werden neue Spielräume geschaffen. Für den übrigen Entwicklungsbedarf stehen innerhalb der Bauzonen noch genügend Reserven zur Verfügung.

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Für jede der sechs SARZ-Regionen (SARZ = Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit) ist ein RGSK zu erarbeiten und in Zukunft im Vierjahresrhythmus zu aktualisieren. Für die Erarbeitung der RGSK sind die Regionalkonferenzen zuständig.

Für die Schweiz, aber auch den Kanton Bern ist die Abstimmung der Gesamtverkehrs- und der Siedlungsentwicklung von zentraler Bedeutung, ganz einfach, weil uns Konflikte und Widersprüche teuer zu stehen kommen. Diese Abstimmung hat zum Ziel, die Siedlungsentwicklung dorthin zu steuern, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich ist und die Verkehrsangebote so zu steuern, dass sie die gewünschte Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten ermöglichen. Im kantonalen Baugesetz wird im Artikel 98a das dafür vorgesehene Instrument des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzeptes (RGSK) umschrieben.

1.2 Zielsetzung

Mit der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) fördert der Kanton die Zusammenarbeit der Gemeinden. Mit der Einführung von Regionalkonferenzen bietet sich den Regionen die Chance, zahlreiche heute von eigenständigen Organisationen wahrgenommene Aufgaben zu bündeln. Der Kanton überträgt den Regionen entsprechende Aufgaben, Verantwortungen und Kompetenzen. Damit wird im Sinne der Ziele des kantonalen Richtplans die Partnerschaft zwischen Kanton und den Regionen gefördert.

Die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist für die Agglomeration Burgdorf bereits im Rahmen des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung der ersten Generation erfolgt. Mit dem RGSK 2012 wurde diese langfristige Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlungsentwicklung auf die ganze Region ausgedehnt. Die RGSK bilden die Grundlage für die Abstimmung dieser Themen auf kantonaler Ebene.

1.3 Vorgehen

Die Erarbeitung des RGSK Emmental 2021 / AP Burgdorf 4. Generation erfolgte in den folgenden Schritten:

November 2018 - Mai 2019	Vorarbeiten, Umfrage bei den Gemeinden
Mai - November 2019	Erarbeitung Entwurf für die Mitwirkung
Januar – März 2020	Öffentliche Mitwirkung, Auswertung der Mitwirkung, Erarbeitung Bericht zum AP 4. Generation
März – Mai 2020	Überarbeitung RGSK aufgrund der Mitwirkung
Juni – Oktober 2020	Vorprüfung durch den Kanton
Bis Februar 2021	Anpassungen aufgrund der Vorprüfung
März - Juni 2021	Beschlussfassung durch die Regionalversammlung der RK Emmental. Bis 30. Juni 2021 Einreichung RGSK/AP zur Genehmigung durch den Kanton. Bis 15. September 2021 Einreichung des AP beim Bund.

1.4 Verbindlichkeiten

Die RGSK haben primär die Funktion, die regionale Verkehrs- und Siedlungsentwicklung unter den Gemeinden und zwischen diesen und dem Kanton abzustimmen. Dies bedingt, dass die Planungsinhalte als behördenverbindlich bezeichnet werden.

Aussagen mit Richtplancharakter, also behördenverbindliche Festlegungen, befinden sich primär in ausgewählten strategischen Teilen, in den Massnahmenblättern und in der RGSK-Karte. Im vorliegenden Bericht RGSK sind die behördenverbindlichen Teile grau hinterlegt. Behördenverbindlich sind folgende Teile des Berichts:

- Grau hinterlegte Passagen der Kapitel 4.1. – 4.3 (regionale Entwicklungsziele, regionales Entwicklungsleitbild)
- Kapitel 4.4. (Entwicklungsziele der Agglomeration)
- Kapitel 4.5. (Zukunftsbild der Agglomeration)
- Kapitel 5.2 (Teilstrategien der Agglomeration)

1.5 Abgrenzung RGSK Emmental / AP V+S Burgdorf

In seiner Funktion deckt sich das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental mit dem Agglomerationsprogramm V+S Burgdorf: Das RGSK EM nimmt die flächendeckende Abstimmung von Verkehr und Siedlung in der gesamten Region Emmental vor, während sich das AP V+S Burgdorf auf den Agglomerationsperimeter beschränkt. Materiell ist das AP V+S Burgdorf auf das RGSK EM abgestimmt. Die Behördenverbindlichkeit der

zentralen Inhalte (Strategien und Ziele, räumliches Entwicklungsleitbild und Massnahmen) wird dabei über das RGSK erreicht. Aufgrund dieser Abhängigkeiten wird in den Tabellen im vorliegenden RGSK-Bericht konsequent zwischen der Kernstadt Burgdorf, den Agglo-Gürtelgemeinden, den erweiterten Agglogemeinden und den übrigen Gemeinden unterschieden.

1.6 Abgrenzung zu regionalen Planungen

Mit dem RGSK 1. Generation wurden die Planungsinstrumente der früheren Regionalvereine Burgdorf und oberes Emmental bereits abgelöst. Als eigenständiges Instrument besteht noch der Teilrichtplan Veloverkehr (2012); zudem trat 2015 ein neuer, regionaler Teilrichtplan Landschaft in Kraft. Diese beiden Instrumente sowie der kantonale Sachplan Veloverkehr (2014, bis 2020 in Revision) sind Grundlagen für das RGSK 2021, d.h. die wesentlichen Inhalte werden ins RGSK übernommen.

Als weitere regionale Planungen sind die Angebotskonzepte 2018-21 und 2022-25 zu erwähnen, welche ebenfalls als Grundlage für das RGSK dienen und den Referenzzustand im öffentlichen Verkehr definieren.

1.7 Änderungen in der übergeordneten Gesetzgebung

Parallel zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 3. Generation resp. des RGSK 2016 wurde der kantonale Richtplan revidiert. Im Anschluss daran wurde auch die kantonale Baugesetzgebung (Baugesetz und -verordnung) revidiert. Sie wurden den Erfordernissen des revidierten Raumplanungsgesetzes des Bundes angepasst. Insbesondere wurden die gesetzlichen Grundlagen für den Schutz des Kulturlandes und der Fruchtfolgefleichen verschärft. Zudem erhielt die Erschliessungsgüte mit dem öffentlichen Verkehr bei der Siedlungsentwicklung mehr Gewicht.

1.8 Bedeutung des Projekts «Emmentalwärts» (Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle)

Die Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle (VS BOH) war das wichtigste Projekt des RGSK 2016 und des Agglomerationsprogramms 3. Generation. Im September 2019 genehmigten die eidgenössischen Räte im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr 3. Generation die Mitfinanzierung des Bundes für den Abschnitt Burgdorf. Den Abschnitt Oberburg hat das Parlament als beitragsberechtigter Massnahme des Programms Agglomerationsverkehr anerkannt; hingegen muss der Bundesrat dem Parlament noch eine separate Botschaft unterbreiten. Damit können die Abschnitte Burgdorf und Oberburg mit Unterstützung des Bundes realisiert werden. Der Teilabschnitt Hasle muss ohne Unterstützung aus dem Programm Agglomerationsverkehr realisiert werden, weil er sich ausserhalb des beitragsberechtigten Perimeters befindet. Das grösste und wichtigste Infrastrukturprojekt der Region Emmental wird nun bis 2023 zur Realisierungsreife gebracht. Das Projekt hat inzwischen den Stand eines Bauprojekts erreicht. Das Stras-

senplanverfahren wurde gestartet. Im Mai 2019 fand eine weitere öffentliche Mitwirkung statt. Die öffentliche Planaufgabe erfolgte im 4. Quartal 2020 und die Realisierung ist ab 2023 vorgesehen.

Das Grossprojekt wird in den nächsten Jahren erhebliche kantonale und kommunale Ressourcen beanspruchen. Der Fokus des RGSK 2021 und des Agglomerationsprogramms der 4. Generation liegt auf Projekten, welche einen direkten Zusammenhang mit der VS BOH haben und deren Wirkung und Nutzen weiter erhöhen.

1.9 Mitwirkung

Vom 10. Januar bis 28. Februar 2020 erfolgte eine öffentliche Mitwirkung. Im Rahmen der Mitwirkung sind insgesamt 34 schriftliche Eingaben von Gemeinden, politischen Parteien und Verbänden eingegangen. Das Ergebnis wurde in einem separaten Bericht (vgl. RGSK Beilage 4) dokumentiert.

1.10 Projektorganisation

Name	Organisation
Planungskommission	
Walter Sutter	Geschäftsleitung Regionalkonferenz Emmental
Andreas Eggimann	Gemeinde Lyssach
Samuel von Ballmoos	Gemeinde Lyssach
Hanspeter Sutter	Gemeinde Alchenstorf
Andreas Meister	Gemeinde Lützelflüh
Fritz Kobel	Gemeinde Sumiswald
Roland Rothenbühler	Gemeinde Rüderswil
Christian Baumann	Gemeinde Lauperswil
Jürg Joss	Gemeinde Bätterkinden
Peter Hügli	Gemeinde Kirchberg
Peter Hänsenberger	Stadt Burgdorf
Rudolf Holzer	Stadt Burgdorf
Walter Scheidegger	Gemeinde Hasle
Sibylla Streich	AGR
Roger Schilber	TBA, OIK IV
Karen Wiedmer	Geschäftsstelle RKE
Beatrice Lerch	Geschäftsstelle RKE
Projektbüro	
Walter Sutter	Geschäftsleitung Regionalkonferenz Emmental
Peter Hänsenberger	Stadt Burgdorf
Rudolf Holzer	Stadt Burgdorf
Jürg Joss	Gemeinde Bätterkinden
Hanspeter Keller	Gemeinde Kirchberg
Fritz Kobel	Gemeinde Sumiswald
Roland Rothenbühler	Gemeinde Rüderswil
Katja Bessire	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
Sibylla Streich	AGR
Auftragnehmer	
Georg Tobler	BHP Raumplan AG
Yvonne Urwyler	BHP Raumplan AG
Reto Mohni	BHP Raumplan AG
Beda Baumgartner	BHP Raumplan AG
Markus Hofstetter	Kontextplan AG
Roland Uhler	Kontextplan AG

2. Grundlagen

Für die Erarbeitung des RGSK Emmental wird eine Vielzahl von nationalen, kantonalen und regionalen Grundlagen berücksichtigt. Der Kanton Bern hat in den Vorgaben RGSK 2021 die zeitlichen und inhaltlichen Rahmenbedingungen festgelegt.

2.1 Planungserimeter

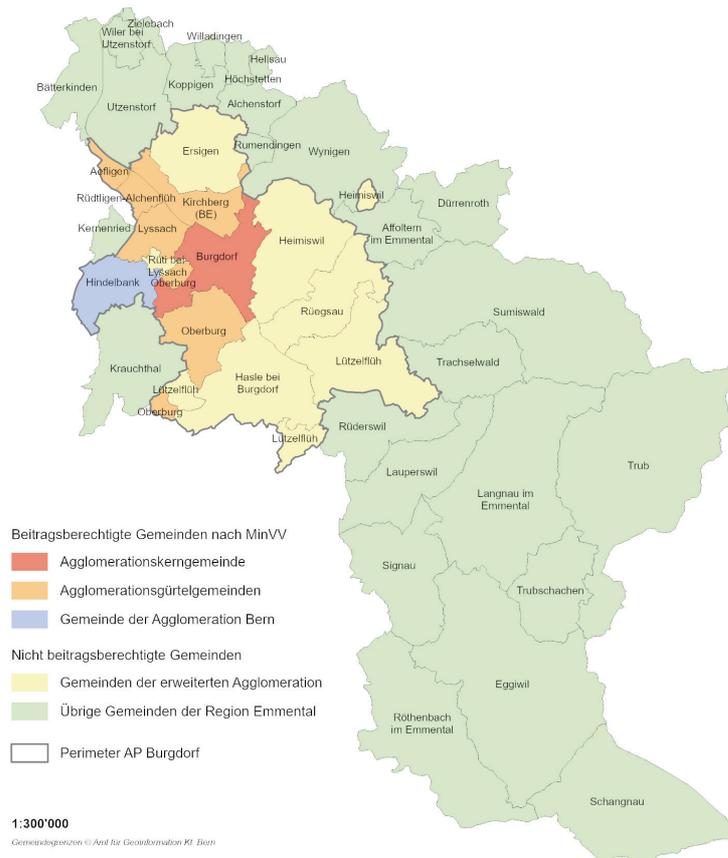


Abbildung 1 Perimeter Regionalkonferenz Emmental

Der Planungserimeter des RGSK Emmental umfasst die 40 Gemeinden (seit 1.1.21 aufgrund Fusion Mötswil mit Hindelbank noch 39 Gemeinden¹) der Regionalkonferenz Emmental. Die Kerngemeinde Burgdorf und die Agglomerationsgürtelgemeinden Aefligen, Kirchberg, Lyssach, Oberburg und

¹ Da die Fusion erst per 1.1.21 erfolgte, wurde diese Änderung aufgrund des weit fortgeschrittenen Bearbeitungsstand des RGSK 2021 und AP Burgdorf 4. Generation nicht mehr in allen Dokumenten nachvollzogen. Die Beilagekarten wurden nicht mehr angepasst. Dies auch weil die Fusion keine grundsätzliche Neueinschätzung der Situation erforderlich machte. Durch die Fusion wächst die Gemeinde Hindelbank um rund 125 Einwohnende (AGR 2019) und 23 Arbeitsplätze (STATENT BFS 2017, Vollzeit-äquivalente Gde. Mötswil).

Rüdtligen-Alchenflüh bilden gemeinsam die beitragsberechtigten Gemeinden der Agglomeration Burgdorf gemäss Anhang 4 zur Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV). Die Gemeinde Hindelbank gehört gemäss MinVV neu zur Agglomeration Bern, verbleibt aber im Perimeter der Regionalkonferenz Emmental und wird neu im Agglomerationsprogramm Burgdorf geführt.

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Burgdorf befasst sich auch mit den Gemeinden der erweiterten Agglomeration, nämlich Ersigen, Hasle b.B., Heimiswil, Lützelflüh, Rüegsau und Rüti b.L. Seit 1. Januar 2016 gehören Ober- und Niederösch infolge einer Gemeindefusion zur Gemeinde Ersigen.

2.2 Ist-Zustand und bisherige Entwicklung

2.2.1 Einwohner

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Region Emmental zeigte im Zeitraum 2000 – 2012 einen Bevölkerungszuwachs von 3.6%. In Burgdorf, der Agglomerationskerngemeinde, betrug der Bevölkerungszuwachs 8.6%, in den Agglo-Gürtelgemeinden 7.4% und in den Gemeinden der erweiterten Agglomeration 4.5%. In den ländlichen Gemeinden, in denen über die Hälfte der Regionsbevölkerung lebt, wuchs die Bevölkerungszahl in diesen 12 Jahren lediglich um 1.0%.

	2000	2012	Differenz 2000 - 2012	
			abs.	%
Burgdorf	14'416	15'659	1'243	8.6
Agglo-Gürtelgemeinden	12'529	13'455	926	7.4
Erw. Agglo-Gemeinden	13'122	13'717	595	4.5
Übrige Gemeinden	51'185	51'694	509	1.0
Region Emmental	91'252	94'252	3'273	3.6

	2012	2017	Differenz 2012 - 2017	
			abs.	%
Burgdorf	15'659	16'280	621	4.0
Agglo-Gürtelgemeinden	13'455	13'768	313	2.3
Erw. Agglo-Gemeinden	13'717	14'626	909	6.6
Übrige Gemeinden	51'694	52'383	689	1.0
Region Emmental	94'252	97'057	2'805	3.0

Tabelle 1 Bevölkerungsentwicklung nach Gemeindetypen (Quelle: STATPOP BFS)

Im Zeitraum von 2012-2017 konnte das jährliche Bevölkerungswachstum intensiviert werden. In der Zeitspanne dieser 5 Jahre nahm in der Region die Bevölkerung um weitere rund 3% zu. Ein stärkeres Wachstum ist in allen

Teilräumen feststellbar. Besonders auch in den übrigen (ländlichen) Gemeinden der Region, die in diesen 5 Jahren gleich viel gewachsen sind wie vorher in 12 Jahren.

2.2.2 Arbeitsplätze

Arbeitsplatzentwicklung

Statistisch gesehen handelt es sich um die in der jeweiligen Gemeinde beschäftigten Personen. Dabei wird im Allgemeinen nach Voll- und Teilzeitbeschäftigten unterschieden. Da der Anstellungsgrad recht unterschiedlich sein kann, werden im Folgenden die sogenannten "Vollzeitäquivalente" wiedergegeben. Die Zahlen geben demnach Auskunft über die vorhandenen Vollzeitarbeitsplätze in einer Gemeinde.

	2001	2012	Differenz 2001-2012	
			abs.	%
Burgdorf	9'679	10'228	549	5.7
Agglo-Gürtelgemeinden	4'388	5'511	1'123	25.6
Erw. Agglo-Gemeinden	3'675	3'640	-35	-1.0
Übrige Gemeinden	18'613	17'852	-761	-4.1
Region Emmental	36'355	37'231	876	2.4

	2012	2017	Differenz 2012 - 2017	
			abs.	%
Burgdorf	10'228	10'731	503	4.9
Agglo-Gürtelgemeinden	5'511	5'531	20	0.4
Erw. Agglo-Gemeinden	3'640	3'753	113	3.1
Übrige Gemeinden	17'852	15'742	-2'110	-11.0
Region Emmental	37'231	35'758	-1'473	-3.9

Tabelle 2 Entwicklung der Vollzeitäquivalente nach Sektoren (Quelle: STATENT BFS)

Im Zeitraum zwischen 2001 und 2012 war ein Zuwachs an Vollzeitäquivalenten von 2.4% zu beobachten. Am stärksten sind in diesem Zeitraum die Agglo-Gürtelgemeinden gewachsen (25.6%). Ausschlaggebend hierfür war der Standort der Shopping-Meile, welcher den Agglogemeinden Kirchberg, Lyssach und Rütligen-Alchenflüh einen hohen Zuwachs bescherte. In den Gemeinden der erweiterten Agglomeration und den übrigen ländlichen Gemeinden ging die Beschäftigung zurück.

Seit 2012 verteilt sich die Entwicklung der Arbeitsplätze nach Vollzeitäquivalenten im Perimeter der erweiterten Agglomeration gleichmässiger. Hingegen hat sich der Trend der Abnahme der Arbeitsplätze im ländlichen Raum weiter verstärkt. Dies so stark, dass für diese Fünfjahresperiode in der Re-

gion insgesamt ein Rückgang der Arbeitsplätze nach Vollzeitäquivalenten resultiert. Die Anzahl Arbeitsplätze nach Beschäftigten (Definition nach STATENT) hat hingegen auch in der Periode 2012-2017 in der Region insgesamt noch leicht zugenommen (vgl. Kap. 2.3.2). Die Abnahme der Arbeitsplätze nach Vollzeitäquivalenten bei gleichzeitiger Zunahme der Arbeitsplätze nach Beschäftigten deutet auf eine Zunahme der Teilzeitarbeit hin.

	2012	2017	Differenz 2017 - 2012	
			abs.	%
Burgdorf	13'010	13'846	836	+6.4
Agglo-Gürtelgemeinden	6'859	7'075	216	+3.1
Erw. Agglo-Gemeinden	3'843	5'230	1'387	+36.0
Übrige Gemeinden	23'189	22'067	-1'122	-4.8
Region Emmental	46'901	48'218	1'317	+2.8

Tabelle 3 Arbeitsplatzentwicklung (Beschäftigte) 2012 - 2017 (Quelle STATENT)

2.2.3 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP

Aktuell präsentiert sich der Stand der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) in der Region Emmental folgendermassen:

- Burgdorf Bahnhof; ESP von kantonalem Interesse (Nr. 6 in Abbildung 2)
- Burgdorf Buechmatt (Nr. 27); Das Gebiet wurde 2004 als weitgehend realisiert aus dem kantonalen ESP-Programm entlassen. Verschiedene Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass das Areal ein grosses Verdichtungspotenzial aufweist und von entsprechender strategischer Bedeutung für die Agglomeration, die Region und den Kanton ist. Die Stadt Burgdorf wird die Reaktivierung des Standortes beantragen, sobald die erforderlichen Grundlagen bereitgestellt sind.
- Lyssach / Rütligen-Alchenflüh; weitgehend realisiert / nicht mehr aktiv bewirtschaftet (Nr. 36)
- Der ESP Lyssachsachen ist zurzeit sistiert (Nr. 10). Er wird als langfristige Reserve in der RGSK-Karte aufgeführt. In der Teilstrategie Siedlung und Landschaft der Agglomeration Burgdorf wird er jedoch nicht erwähnt, weil eine Realisierung des ESP innerhalb des Zeithorizonts der Teilstrategie wenig realistisch ist.

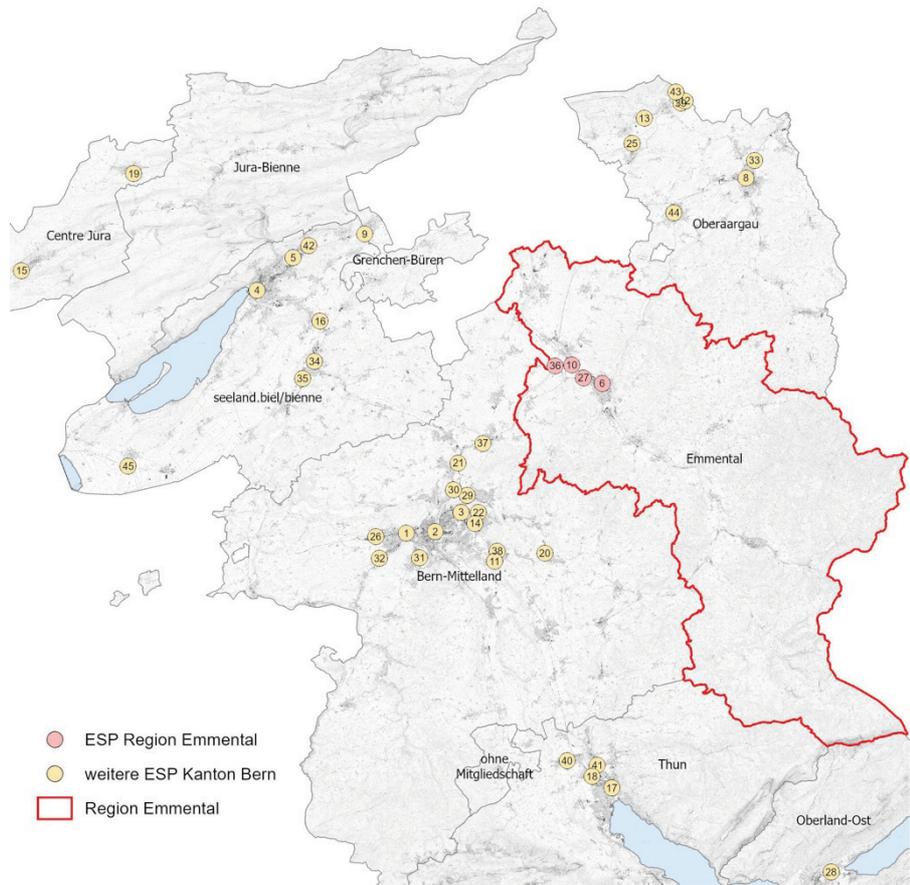


Abbildung 2 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte
(Quelle: Kartendaten: PK500, (c) 1999 swisstopo)

2.2.4 Baulandreserven

Die aktuellen Baulandreserven werden jährlich durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung erhoben. Die Ergebnisse Stand 1. Mai 2019 sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

	Wohn- und Mischzonen	Arbeitszonen
Agglo-Kerngemeinde Burgdorf	12	7
Agglo-Gürtelgemeinden	17	11
Erweiterte Agglo-Gemeinden	16	5
Übrige Gemeinden	76	30
Total Region Emmental	121	53

Tabelle 4 Baulandreserven (in ha) nach Bauzonentyp und Gemeindetyp (2006)

Somit befinden sich 45 ha bzw. 37% der Reserven in Wohn- und Mischzonen und 23 ha bzw. 43% der Reserven in Arbeitszonen in der erweiterten Agglomeration Burgdorf.

2.2.5 Umnutzungs- und Verdichtungspotenzial

Da die Nachfrage nach neuen Wohnflächen weiter zunimmt, steigt die Bedeutung, bestehende Bauvolumen umzunutzen und schlecht ausgenutzte Areale zu verdichten, weiter an. Auch in der Region Emmental sind die Möglichkeiten für solche bodenschonenden Massnahmen hoch und es gilt diese Potenziale im Rahmen des RGSK zu benennen und deren Nutzung in die Wege zu leiten. Dies geschieht mit der Festlegung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten (Massnahme S-UV) und von Regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkten (Massnahme S-SW, S-SA). Abgesehen von der Umnutzung und Verdichtung bereits bebauter Areale können Verdichtungen in Ortskernen auch durch veränderte Vorschriften betreffend der Ausnutzung erreicht werden. Dabei sind jedoch allfällige Vorbehalte der Denkmalpflege bzw. die Anliegen des Ortsbildschutzes zu berücksichtigen.

Der kantonale Richtplan schreibt im Massnahmenblatt A_01 «Ermittlung des 15-jährigen Baulandbedarfs Wohnen» vor, dass im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen die Verdichtungspotenziale (innere Reserven) für Wohn- und Mischzonen zu berücksichtigen sind. In Gemeinden, deren aktuelle Dichte unter dem Richtwert des jeweiligen Raumtyps liegt, werden bei der Berechnung des Wohnbaulandbedarfs die vorhandenen Nutzungsreserven in den bereits überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen zu einem Drittel abgezogen. Per 1. Mai 2019 trifft dies auf insgesamt 18 Gemeinden in der Region zu. Diese weisen innere Nutzungsreserven von insgesamt 168 Hektaren auf. Da sie bei der Berechnung des tatsächlichen Baulandbedarfs ein Drittel ihres Innenverdichtungspotenzials (insgesamt 56 Hektaren) abziehen müssen, können diese Gemeinden keinen Wohnbaulandbedarf geltend machen.

Das Innenentwicklungspotenzial in der Region ist insgesamt noch gross. Die vom Amt für Gemeinden und Raumordnung per 1. Mai 2019 ermittelten Nutzungsreserven in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen belaufen sich in der gesamten Region auf 354 Hektaren. Wenn davon auch nur ein Fünftel (20%) mobilisiert würde, könnten 70 Hektaren bzw. der gesamte Wohnbaulandbedarf der Region (vgl. Kap. 2.3.4) abgedeckt werden. Diese Werte sind allerdings stark zu relativieren, da es sich um theoretische Nutzungsreserven handelt, die effektiv oftmals durch die Grundeigentümer blockiert sind und nicht innert nützlicher Frist durch die Gemeinde aktiviert werden können. Es ist hervorzuheben, dass insbesondere in der Kerngemeinde Burgdorf, aber auch in anderen Agglomerationsgemeinden seit Jahrzehnten eine intensive Innenentwicklung betrieben wird und viele Innenentwicklungspotenziale bereits ausgeschöpft wurden.

2.2.6 Verkehrsinfrastruktur Strasse

Strassennetz mit relevanten National- und Kantonsstrassen, Gemeindestrassen mit überkommunaler Erschliessungsfunktion.



Abbildung 3 Strasseninfrastruktur Region Emmental

2.2.7 Verkehrsbelastung der Strassen

Datengrundlage

Daten der Schweizerischen automatischen Strassenverkehrszählung (SASVZ) des Bundesamtes für Strassen ASTRA sowie des kantonalen Tiefbauamts.

Entwicklung der Verkehrsbelastung

In folgender Tabelle sind die durchschnittlichen, täglichen Verkehrsbelastungen (in Motorfahrzeugen) an den für das Emmental relevanten Querschnitten zusammengestellt (Standorte siehe Abbildung 5).

Name	DTV 2005	DTV 2017	Differenz 2005 - 2017		
			abs.	%	% p.a.
Kirchberg N (AB)	64'232	71'100	6'868	11 %	0.9 %
Kirchberg S, Schachenguët	16'172	16'629	457	3 %	0.2 %
Hasle-Rüegsau W	15'321	15'896	575	4 %	0.3 %
Bowil, Bori	10'065	11'064	99	10 %	0.8 %
Lauperswil, Mungnau	7'869	9'739*	1'870	24 %	2.0 %
Hindelbank S	7'277	7'764	487	7 %	0.6 %
Seeberg N	6'663	7'343	680	10 %	0.9 %
Bätterkinden	5'018	5'465	447	9 %	0.7 %
Sumiswald, Gammenthal	4'964	5'365	401	8 %	0.7 %
Walkringen, Bigenthal	4'825	5'470*	645	13 %	1.1 %
Durchschnitt				3 %	0.3 %

Tabelle 5 Verkehrsbelastungen der Strassen 2005 und 2017

* Wert von 2018

Bei allen Querschnitten hat der Verkehr seit 2005 zugenommen. Der höchstbelastete Querschnitt befindet sich auf der Autobahn A1. Der DTV ist bis ins Jahr 2017 auf 71'100 Fahrzeuge pro Tag angestiegen. Darauf hat die Agglomeration Burgdorf jedoch nur einen beschränkten Einfluss.

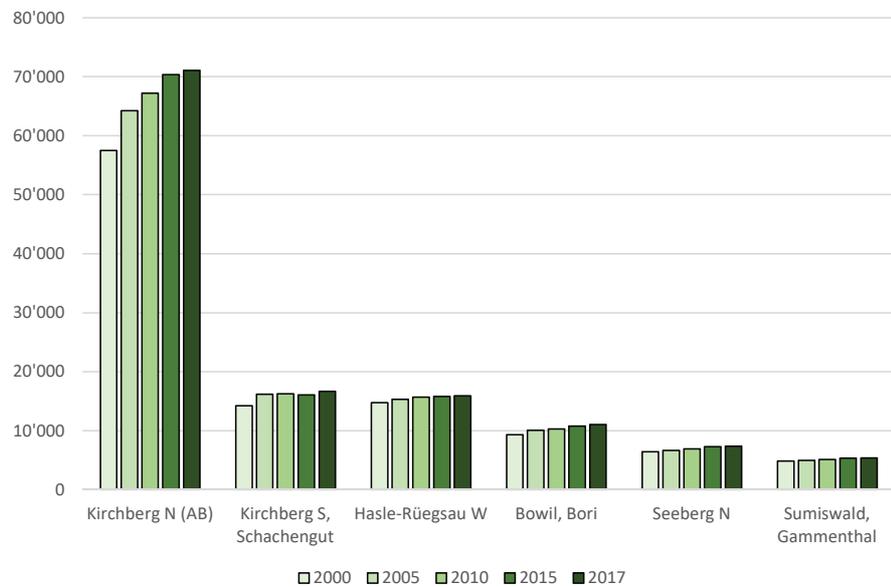


Abbildung 4 Entwicklung Verkehrsbelastung 2000 - 2017 auf ausgewählten Querschnitten (Datenquelle: ASTRA)

Bei der Betrachtung bis zurück ins Jahr 2000 fällt auf, dass das Wachstum zwischen 2000 und 2005 auf den meisten betrachteten Querschnitten grösser war als in den folgenden 5-Jahres-Perioden. Besonders deutlich wird dies auf der Zufahrt zur Autobahn im Schachengut in Lyssach, wo das Wachstum zwischen 2000 und 2005 rund 1'950 Fahrten betrug, zwischen 2010 und 2015 hingegen sogar um rund 200 Fahrten abgenommen hat. In Hasle-Rüegsau betrug die Zunahme zwischen 2000 und 2005 noch rund 580 Fahrten, zwischen 2010 und 2015 aber nur noch rund 120 Fahrten. Dies zeigt, dass das Netz auf den Zufahrtsachsen zur Autobahn gesättigt ist.

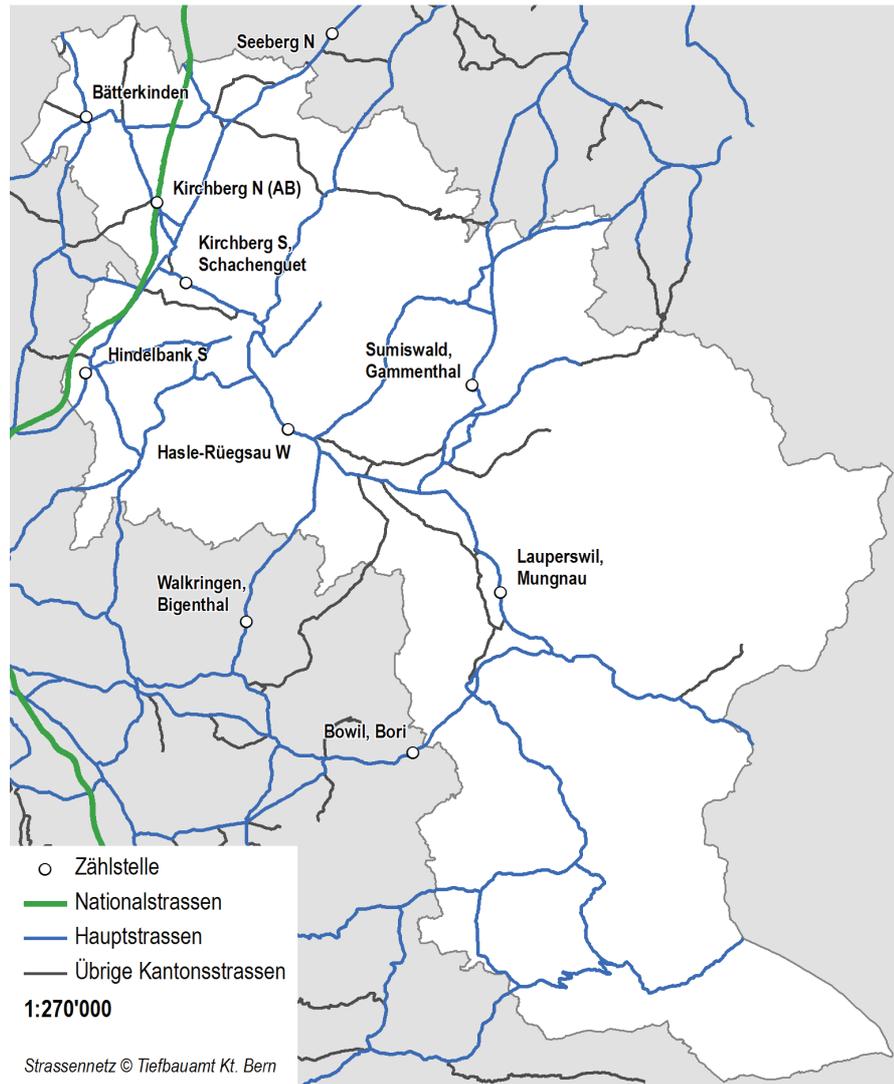


Abbildung 5 Übersichtskarte der Zählstellen

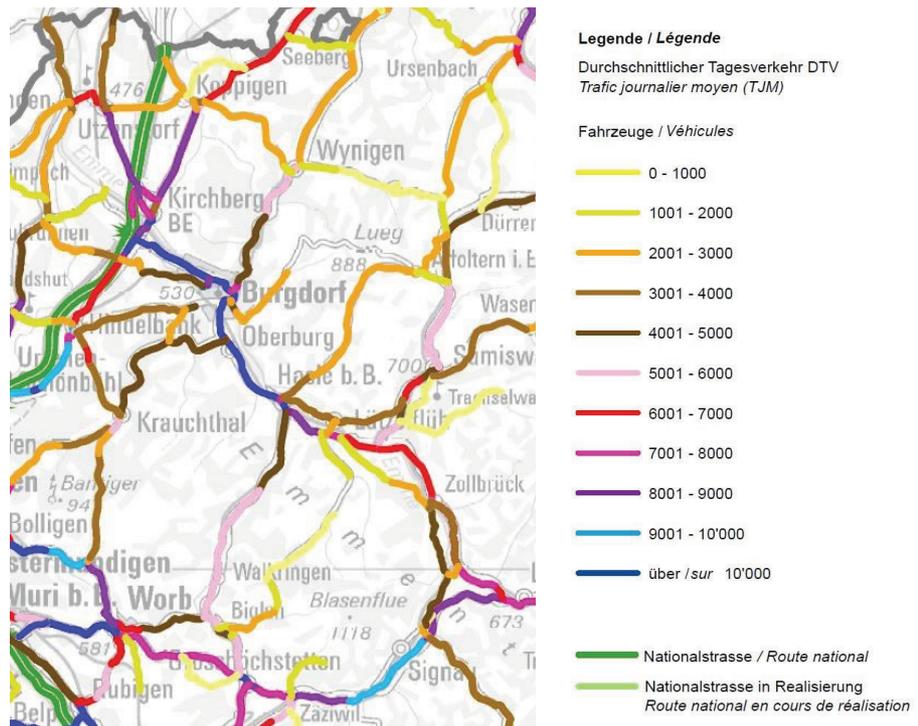


Abbildung 6 Verkehrsbelastung über das gesamte Kantonsstrassennetz per 2018 (Ausgabe Oktober 2019; TBA Kanton Bern)

Die obige Darstellung zeigt, dass die Verkehrsbelastung abseits der Hauptachsen moderat ist (< 6'000 Fahrzeuge pro Tag).

Schwachstellenanalyse und Untersuchung Unfälle

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

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 sich in Betrieb befindenden 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.

In der Auswertung der Unfallschwerpunkte 2011-2013 gemäss RGSK 2016 waren noch zehn Unfallschwerpunkte in der Region Emmental vorhanden. Dank der Umsetzung von Sofortmassnahmen durch das Tiefbauamt des Kantons Bern (z. B. Aufhebung von gefährlichen Fussgängerstreifen) konnten die meisten dieser Unfallschwerpunkte beseitigt werden. In der Auswertung 2016-2018 verbleiben mit der Nr. 1127 in Utzenstorf und 1129 in Burgdorf noch zwei dieser damaligen Unfallschwerpunkte. Mit den Unfallschwerpunkten Nr. 1218 in Burgdorf und 1238 in Hasle sind jedoch auch zwei neue Unfallschwerpunkte hinzugekommen, wodurch in der Region Emmental gemäss Statistik 2016-2018 vier Unfallschwerpunkte – davon sämtliche auf Kantonsstrassen – bestehen. Sie sind auf dem folgenden Übersichtsplan verortet:

Unfallschwerpunkte Region Emmental

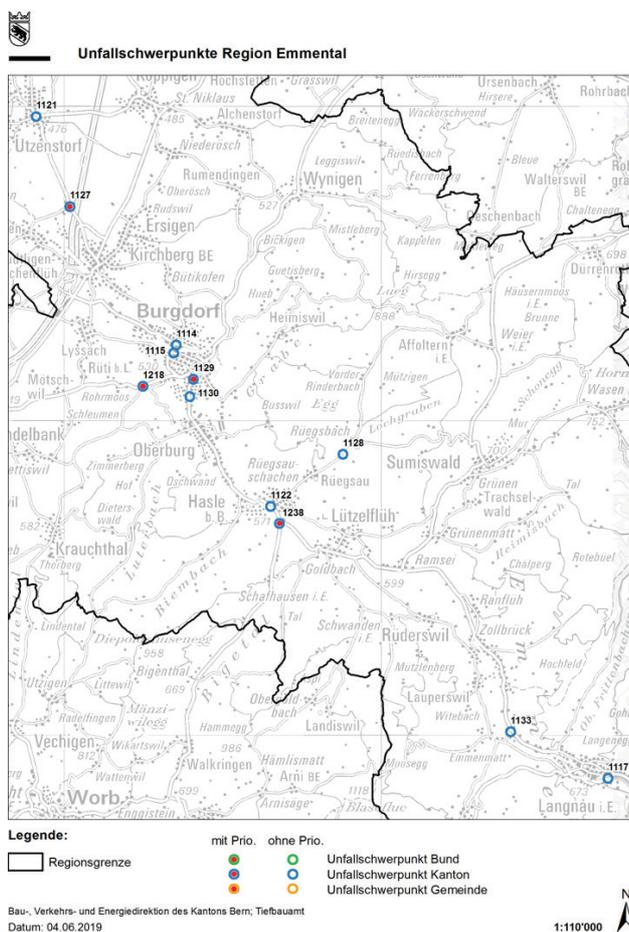


Abbildung 7 Auswertung der Unfallschwerpunkte in der Region Emmental 2018

Für sämtliche noch vorhandenen Unfallschwerpunkte werden im Rahmen des RGSK 2016 und des Agglomerationsprogramms der 3. Generation Massnahmen zur Beseitigung umgesetzt.

Zusätzlich wird im Kanton Bern das Kantonsstrassennetz periodisch auf Schwachstellen hin überprüft. In der aktuell vorliegenden und flächendeckend

ckenden Schwachstellenanalyse wurde die Notwendigkeit und Priorität betrieblicher, baulicher und verkehrlicher Massnahmen ermittelt. Die Beurteilung erfolgte anhand einheitlicher, kantonaler 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 (Revision 2017) 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.

Aus der umfassenden Schwachstellenanalyse, die der Kanton 2014 durchgeführt hat, geht hervor, dass der grösste Handlungsbedarf für den Veloverkehr in Längsrichtung und in Ortsdurchfahrten besteht. Nach einer prioritären Einstufung wurden Massnahmen entwickelt. Diejenigen, die in enger Abstimmung von Siedlung und Verkehr stehen, sind in das RGSK 2016 eingeflossen.

2.2.8 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

In Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan wird die ÖV-Erschliessungsqualität folgendermassen bestimmt: Zuerst wird für die entsprechende Verkehrsmittelgruppe in Abhängigkeit vom Kursintervall die Haltestellenkategorie bestimmt. Verkehren Verkehrsmittel verschiedener Gruppen, ist die Haltestellenkategorie einzeln zu bestimmen und die beste massgebend.

Kursintervall	Bahn / Fernverkehr ¹	S-Bahn / Regionalzüge	Tram ² / Bus / Seilbahn
bis 10 Min.	I	I	II
11 - 20 Min.	I	II	III
21 - 30 Min.	II	III	IV
31 - 60 Min.	III	IV	V
min. 10 Kurspaare pro Tag	-	V	VI

Tabelle 6 Bestimmung der Haltestellenkategorie

Für die festgelegte Haltestellenkategorie ist anschliessend mit dem entsprechenden Abstand (Luftliniendistanz)² zur Haltestelle die ÖV-Güteklasse abzuleiten.

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

Tabelle 7 Bestimmung der Güteklasse

Das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs lässt sich am besten mit der Karte der Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr illustrieren (siehe auch RGSK-Karte). Die beste ÖV-Erschliessungsqualität (Güteklasse A) wird nur innerhalb von max. 400 m um den Bahnhof Burgdorf herum erreicht. Die Güteklasse B wird im Umkreis von max. 400 m um die Bahnhöfe Burgdorf Steinhof, Oberburg, Hasle-Rüegsau und Langnau sowie im Abstand von 400 bis max. 750 m vom Bahnhof Burgdorf erreicht. Alle weiteren Güteklassen können der Abbildung 8 und der RGSK-Karte entnommen werden.

² Die Luftliniendistanz nach der Tabelle schliesst einen mittleren Umwegfaktor mit ein. Bei Umwegen und Hindernissen oder grossen Steigungen werden die Luftliniendistanzen entsprechend verkleinert.

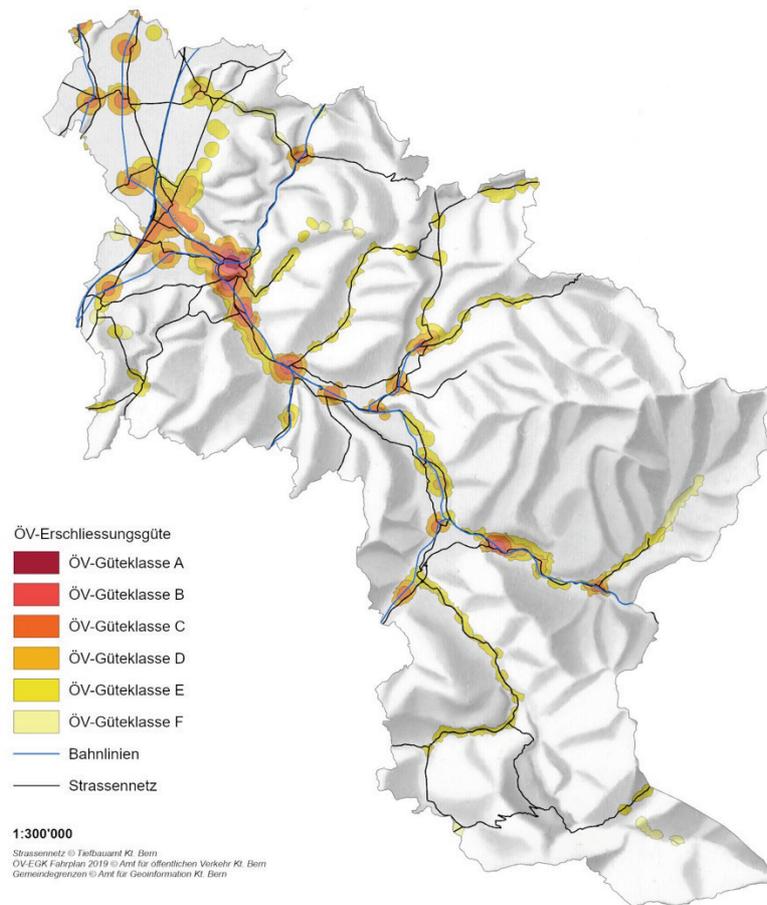


Abbildung 8 ÖV-Erschliessungsqualität in der Region Emmental (Stand 2019, Abbildung anhand neuer Grundlagen zu aktualisieren)

In Tabelle 8 ist unter Einbezug des Angebots im ÖV (Fahrplan 2017) und den Einwohnerzahlen (Volkszählung 2016, Stichtag 31.12.2016) der Erschliessungsgrad aufgezeigt. Dieser Erschliessungsgrad gibt Auskunft darüber, ob die Siedlungsstruktur „ÖV-freundlich“ ist. Als erschlossen gelten Einwohnerinnen und Einwohner, die innerhalb eines Radius von max. 750 m um eine Bahnstation oder max. 400 m um eine Busstation wohnen.

Tabelle 8 zeigt eine Abnahme des Erschliessungsgrades von der Agglomerationskerngemeinde (98 %) zu den Agglo-Gürtelgemeinden (84 %) sowie eine sehr starke Abnahme zu den Gemeinden der erweiterten Agglomeration und den übrigen Gemeinden (je 65 %). Die Gemeinden der erweiterten Agglomeration weisen einen vergleichbaren Erschliessungsgrad wie die übrigen Gemeinden auf. Über die ganze Region Emmental gesehen sind 74 % der Einwohner mit öffentlichem Verkehr erschlossen.

	Einwohner	erschlossene Einwohner	Erschliessungsgrad
Agglo-Kerngemeinde Burgdorf	16'295	16'015	98.3 %
Agglo-Gürtelgemeinden	13'791	11'621	84.3 %
Erw. Agglo-Gemeinden	16'843	11'007	65.4 %
Übrige Gemeinden	49'728	32'729	65.8 %
Region Emmental	96'657	71'372	73.8 %

Tabelle 8 ÖV-Erschliessungsgrad Region Emmental

Der Erschliessungsgrad von knapp 74 % für das Emmental zeigt den tiefsten Wert im Kanton Bern (Angebot/Fahrplan 2017 und Einwohnerzahl aus Volkszählung 2016; Quelle AÖV).

Dies hat im Emmental weniger mit dem ÖV-Netz zu tun, als mit der unterschiedlichen Siedlungsstruktur (Streusiedlungsgebiete) im Gegensatz zu anderen Regionen im Kanton Bern.

Die Nähe zur Haltestelle berücksichtigt nicht, wie gut das Angebot an der Haltestelle ist. Die ÖV-Erschliessungsgüte in der gesamten Region (RK EM) zeigt, dass ein Drittel der Bevölkerung eine sehr gute ÖV-Erschliessung hat (Güteklasse A - C) und mit D insgesamt 53.2 % der Bevölkerung eine sehr gute bis gute ÖV-Erschliessung hat.

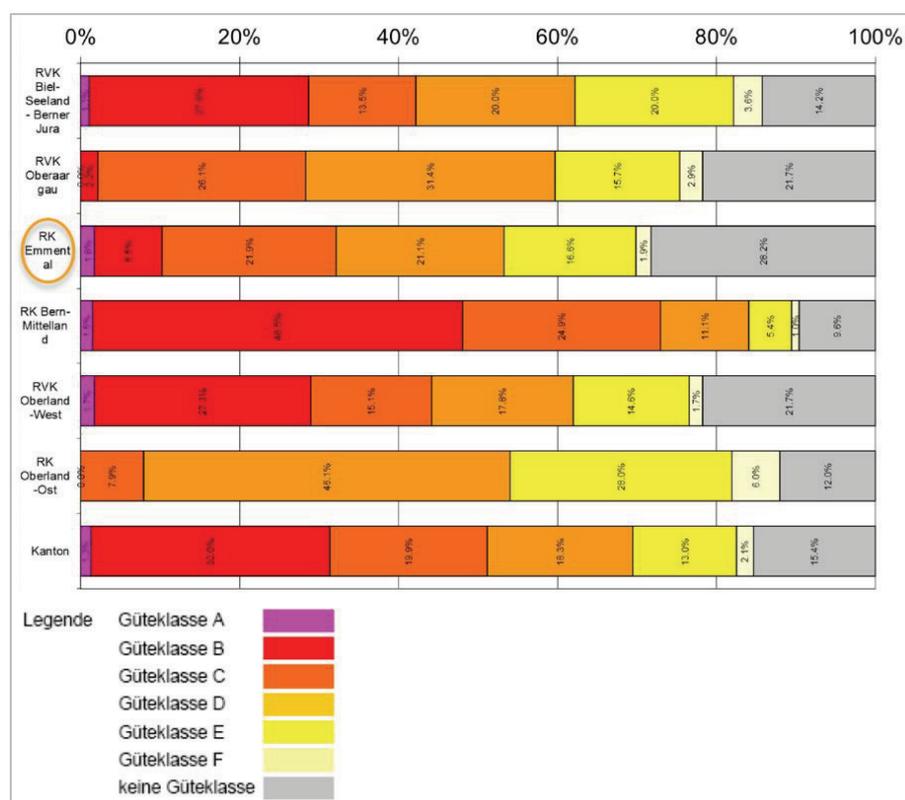


Abbildung 9 Einwohner in den Regionen nach ÖV-Güteklassen, prozentuale Aufteilung (Quelle AÖV; Fahrplan 2017, Einwohnerzahlen aus Volkszählung 2016)

Im regionalen Angebotskonzept 2018 – 2021 der Region Emmental wurde untersucht, ob die bestehenden ÖV-Linien die Zielvorgaben und Minimalanforderungen der Angebotsverordnung (AGV) in Bezug auf Nachfrage und Kostendeckung erfüllen. Tabelle 9 zeigt, dass im Schienenverkehr bei der Nachfrage 5 von 7 Linien und beim Kostendeckungsgrad 3 von 7 Linien die Zielvorgabe erreichen. Von allen übrigen Bahnlinien wird die Minimalvorgabe erfüllt. Beim Busverkehr konnten bei der Nachfrage 20 von 27 Linien, beim Kostendeckungsgrad 22 von 27 Linien mindestens ihre Minimalvorgaben erfüllen. Als positiv hervorzuheben ist, dass hinsichtlich Nachfrage 18 Buslinien die Zielvorgaben erreicht haben. Dies stellt eine wesentliche Verbesserung im Vergleich zur Auswertung im Angebotskonzept 2014 – 2017 dar. Die Minimalvorgaben nicht erreicht haben 7 Linien bei der Nachfrage und 5 beim Kostendeckungsgrad.

	Nachfrage			Kostendeckungsgrad		
	Minimalvorgabe		Zielvorgabe erreicht	Minimalvorgabe		Zielvorgabe erreicht
	nicht erreicht	erreicht		nicht erreicht	erreicht	
Schienenverkehr						
S-Bahn-Linien	0	1	3	0	3	1
Regio-Linien	0	1	0	0	1	0
RegioExpress-Linien	0	0	2	0	0	2
Busverkehr						
Buslinien	7	2	18	5	14	8

Tabelle 9 Auswertung der Linien des öV-Angebotskonzeptes 2018 – 2021

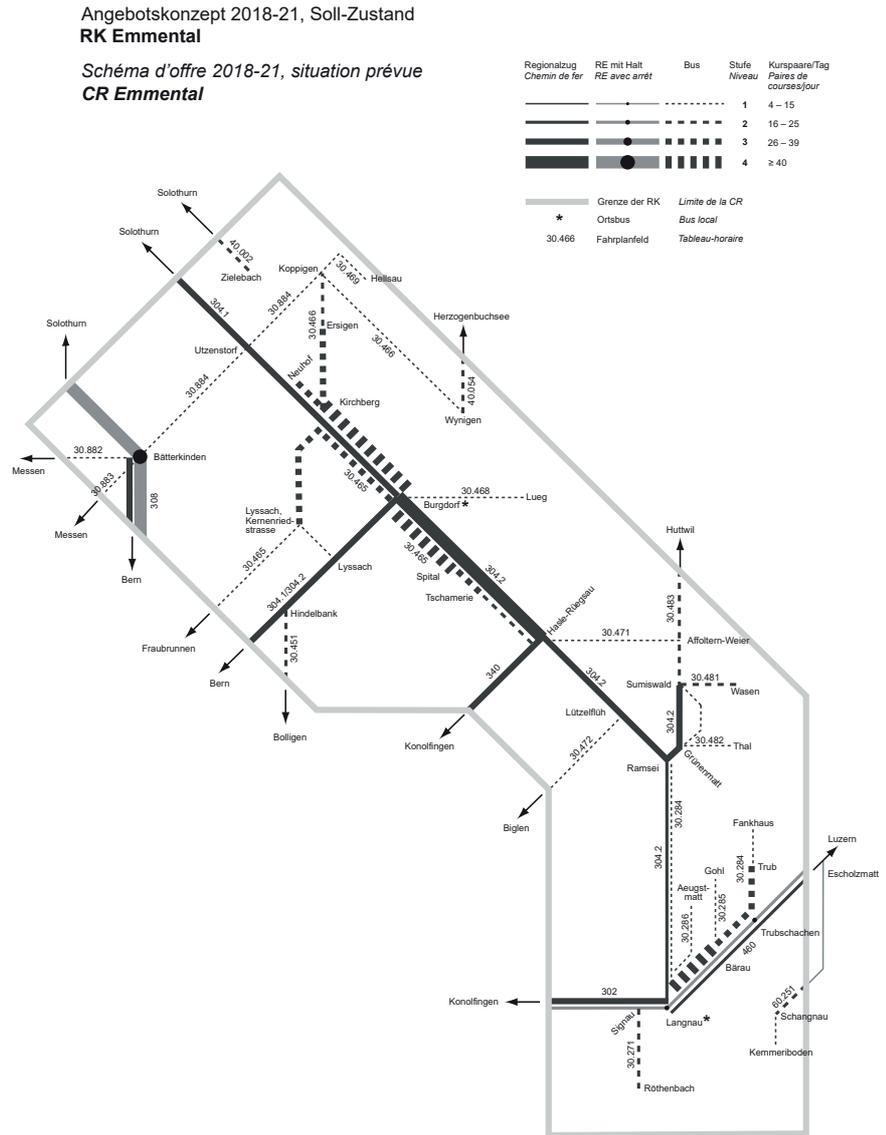


Abbildung 10 Netzgrafik des ÖV in der Region Emmental gemäss Angebotskonzept 2018-2021 (dargestellt sind der Orts- und Regionalverkehr ohne Fernverkehr)

Abbildung 10 zeigt das schematisch dargestellte Liniennetz bzw. Grundangebot für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr (Fernverkehr nicht dargestellt) mit der Zuordnung der einzelnen Linien zu den Angebotsstufen gemäss Angebotskonzept des Kantons Bern (2018 – 2021). Der Sollzustand entspricht nach dem entsprechenden Beschluss des Grosses Rates im Jahr 2017 auch dem Ist-Zustand ab 2018.

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 von da an von einem fast lückenlosen 15-Minuten-Takt im Agglomerationsperimeter.

Seither blieb das Angebot grösstenteils unverändert. Per Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurde die zuvor nur zwischen Burgdorf und Industrie Neuhof (Kirchberg) verkehrende Linie 467 vorerst im Rahmen eines dreijährigen Versuchsbetriebs bis zum Bahnhof Aefligen verlängert. Damit wird die Industrie Neuhof besser erschlossen und es besteht am Bahnhof Aefligen die Möglichkeit, zwischen Bus und Bahn umzusteigen. Zudem verkehrt die Linie 467 neu den ganzen Tag ohne vor- und nachmittägliche Betriebspausen im Halbstundentakt. Damit besteht mit Überlagerung der Buslinie 466 nach Koppigen und Wynigen zwischen Burgdorf und Kirchberg Post neu ganztags ein Viertelstundentakt.

Das Busangebot in den übrigen Teilen des Emmentals blieb in den letzten Jahren unverändert. In Erarbeitung sind jedoch Projekte zu alternativen ÖV-Erschliessungsformen (Rufbusse, Taxito-System), um die Zugänglichkeit und zeitliche Verfügbarkeit der ÖV-Angebote weiter zu verbessern.

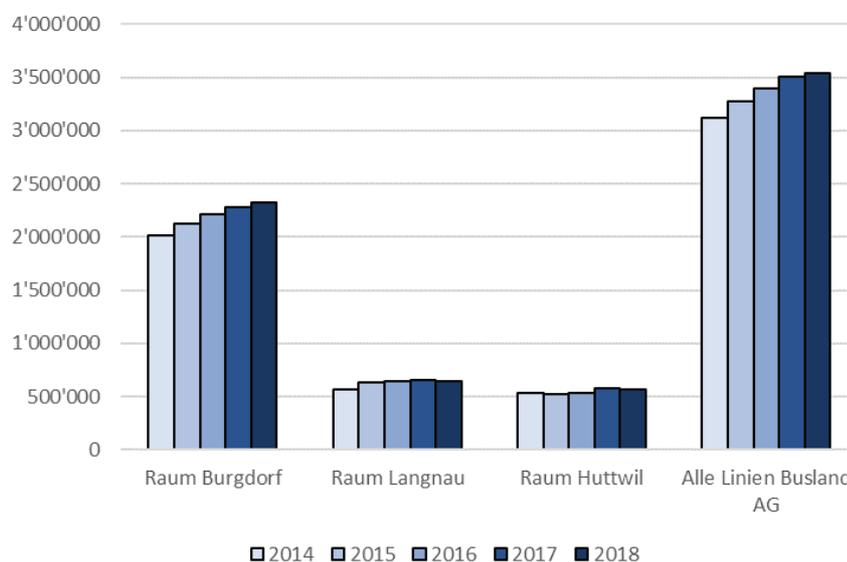


Abbildung 11 Beförderte Personen (Vergleich 2014 - 2018) Linien der Busland AG (Quelle BLS, Busland AG 2019)

Die Linie 465 (Fraubrunnen/Lyssach – Shopping-Meile – Kirchberg-Alchenflüh – Burgdorf – Spital – Oberburg – Hasle-Rüegsau) ist mit über 900'000 Fahrgästen pro Jahr die mit Abstand am stärksten nachgefragte Buslinie im betrachteten Gebiet.

Im Raum Burgdorf haben die Fahrgastzahlen seit 2014 stetig zugenommen. In den Räumen Langnau und Huttwil konnte in den vergangenen Jahren ebenfalls ein Wachstum festgestellt werden, wobei die Fahrgastzahlen 2018 stagnierten. Die Frequenzentwicklung der Nachfragerwerte bildet eine wichtige Grundlage in Bezug auf die Verkehrsleistungen. Die Statistik zeigt auf, dass das ÖV-Linienbus-Angebot insbesondere im Raum Burgdorf rege genutzt wird und das Angebot der Busland AG bedarfsgerecht gestaltet ist.

Auch im Bahnverkehr war eine beträchtliche Steigerung der Verkehrsnachfrage festzustellen: Zwischen 2008 und 2018 nahm das Fahrgastaufkommen zwischen Burgdorf und Lyssach um 27 % zu, zwischen Burgdorf Steinhof und Oberburg um 15 %, zwischen Oberburg und Hasle-Rüegsau um 12 % und zwischen Burgdorf Buchmatt und Kirchberg-Alchenflüh um 6 %. Gesamthaft waren 2018 pro Tag (Durchschnitt Montag – Freitag) rund 16'500 Fahrgäste mit den S-Bahn- und Regio-Zügen von und nach Burgdorf unterwegs (gemessen an der Stadtgrenze). 2008 waren es noch rund 14'000 Personen.

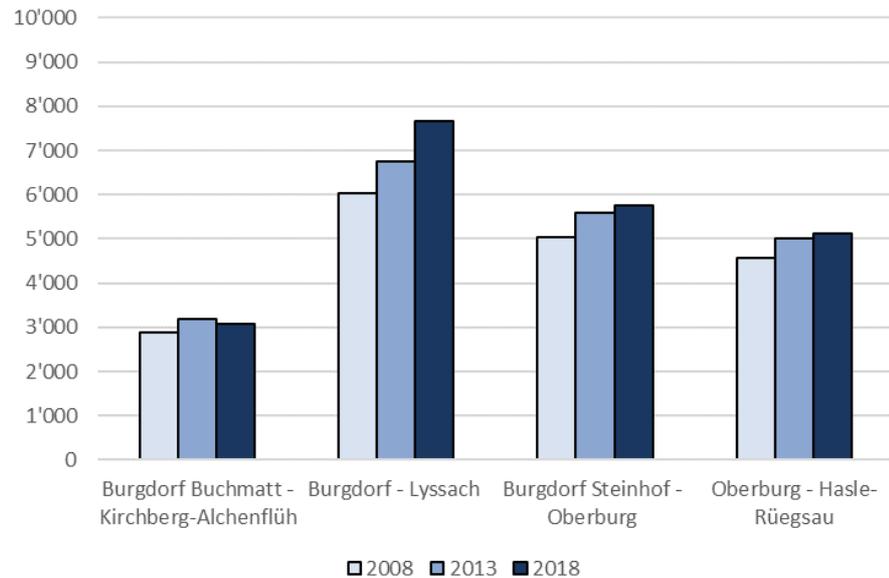


Abbildung 12 Beförderte Fahrgäste pro Tag (Vergleich 2008, 2013 und 2018; Durchschnitt Montag – Freitag) auf ausgewählten Querschnitten der BLS-Bahnlinien (Quelle BLS 2019)

Auf dem Abschnitt Burgdorf Buchmatt – Kirchberg-Alchenflüh nahm das Fahrgastaufkommen zwischen 2013 und 2018 ab. Dies ist auf die Einführung eines neuen Konzepts beim Bahnangebot ab 2016 zurückzuführen, was eine Verlagerung von der Bahn auf den Bus zur Folge hatte. Dadurch sind die Werte auf diesem Streckenabschnitt in den verschiedenen Jahren nicht abschliessend vergleichbar.

Anhand des ÖV-Angebots werden die sogenannten ÖV-Punkte abgeleitet. Massgebend sind dabei die nach Verkehrsmitteln gewichteten Haltestellen-Abfahrten je Werktag. Die ÖV-Punkte dienen der Ermittlung der finanziellen Beteiligung der Gemeinden ans ÖV-Angebot.

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 218 Punkte. Auch in den Gemeinden der erweiterten Agglomeration stieg das Angebot deutlich an: von 99 Punkten im Jahr 2009 auf 120 Punkte im Jahr 2018. In der übrigen Region werden 115 ÖV-Punkte pro 1'000 Einwohner erreicht.

Bei nachfolgenden Entwicklungsgebieten wird die ÖV-Güteklasse D nicht oder nur auf einem Teil der Fläche erreicht. Bei den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten sowie den Wohn- und Arbeitsschwerpunkten soll die ÖV-Erschliessungsgüte nach Möglichkeit mit geeigneten Massnahmen im nächsten Angebotskonzept verbessert werden.

Bei den Vorranggebieten für Siedlungserweiterungen ist die ÖV-Güteklasse D zwingende Voraussetzung, um die Gebiete einzonen und nutzen zu können. Es besteht daher ebenfalls Handlungsbedarf. Im Rahmen von ÖV-Erschliessungsstudien ist aufzuzeigen, mit welcher Angebotsverbesserung die erforderliche ÖV-Güteklasse D erreicht werden kann.

Gemeinde	Name	ÖV-Güteklasse
S-UV- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete		
Burgdorf	AMP Areal	D/keine
Ersigen	Rössler-Areal	E
Koppigen	Stöck	E
Krauchthal	Hub	E
Langnau	Hübeli	E
Rüderswil	Zentrum Zollbrück	D/E
S-SW / S-SA – Wohn- und Arbeitsschwerpunkte		
Rüegsau	Wintersey	D/keine
Bätterkinden	Im Grund	D/F
Utzenstorf	Mühle Landshut	D/F
Eggwil	Holzmatt	E
Sumiswald	Eystrasse West	E
Lauperswil	Bomatt	E
Utzenstorf	Papierfabrik	Keine
S-VA / S-VW – Vorranggebiete Siedlungserweiterung		
Kirchberg	Neuhof-Ischlag	D/E/keine
Bätterkinden	Kräiligenfeld	Keine
Langnau	Leen	D/E
Langnau	Schärischachen	E/keine
Sumiswald	Fürtenmatte Süd	D/E/keine

2.2.9 Veloverkehr

Beim Veloverkehr ist zwischen Alltags- und Freizeitverkehr zu unterscheiden.

Der **Alltagsverkehr** spielt sich schwergewichtig innerhalb der Agglomeration Burgdorf und innerhalb der Gemeinden ab. Insbesondere die Stadt Burgdorf sieht beim Veloverkehr ein grosses Förderungspotenzial und versucht dieses mit verschiedenen Massnahmen zu aktivieren (z.B. Fussgänger-Velo-Modellstadt). Weitere Potenziale des Veloverkehrs liegen bei den Verbindungen zwischen mittelgrossen Gemeinden in der Agglomeration Burgdorf, insbesondere durch die starke Zunahme von E-Bikes. Das Zusammenspiel zwischen öffentlichem und Veloverkehr kann auch durch Bike + Ride-Plätze an den Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs gefördert werden. Der 2014 verabschiedete kant. Sachplan Veloverkehr (in Revision bis 2020) unterteilt

das Velonetz in die Kategorien Vorrangrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz. Die neu im Rahmen der Überarbeitung 2019/2020 aufgenommenen Vorrangrouten stellen die höchste Netzebene des Veloroutennetzes dar. Mit ihrer hochwertigen Gestaltung schöpfen sie das gesamte Velopotenzial aus. Sie verknüpfen wichtige Ziele im Alltagsverkehr mit attraktiven, sicheren und schnellen Verbindungen. In der Region Emmental liegen die Vorrangrouten auf dem Korridor Kirchberg – Burgdorf – Oberburg – Hasle – Lützelflüh sowie Burgdorf – Lyssach – Hindelbank.

Für den **Freizeitverkehr** stehen nationale, regionale und lokale Velorouten zur Verfügung. Auch die insbesondere für E-Bikes konzipierte sogenannte nationale "Herzroute" verfügt über Abschnitte in der Region Emmental.

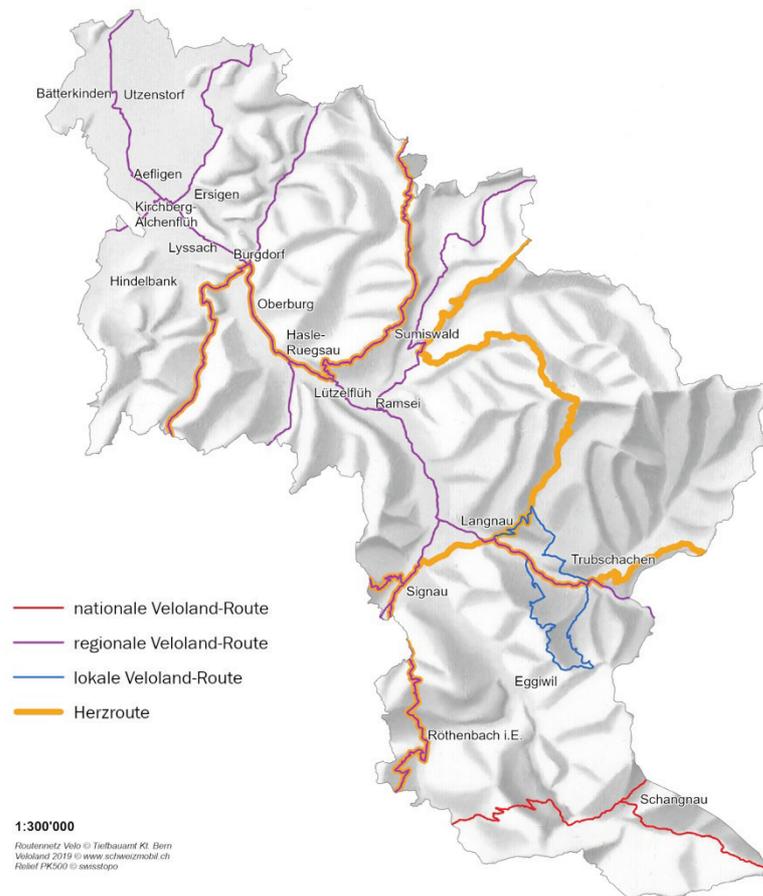


Abbildung 13 Touristische Velorouten, Stand 2019

2.2.10 Fussverkehr

Die im Fussverkehr zurückgelegten Distanzen sind – zumindest im Alltagsverkehr – geringer als im Veloverkehr. Darum liegt seine Bedeutung noch ausgeprägter innerhalb der Agglomeration und innerhalb der Gemeinden in dichter besiedelten Gebieten. Auch hier ist in erster Linie auf die Stadt Burgdorf und die Funktion des Fussverkehrs als Zubringer zum öffentlichen Verkehr hinzuweisen.

Für den Freizeitfussverkehr steht ein attraktives Wanderwegnetz zur Verfügung. Dieses wurde im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans Wanderwegnetz (neu: Sachplan Wanderroutennetz) überprüft und nur punktuell angepasst.

2.2.11 Verkehrsmittel im Vergleich

Modal Split

Unter Modal Split wird die Aufteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsmittel verstanden.

Der Modal Split wurde im Rahmen des Mikrozensus Verkehr 2015 erhoben und auch für die Region Emmental bestimmt. Unterschieden wird nach den Verkehrsmitteln Fussverkehr, Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) sowie anderen nicht genauer spezifizierten Verkehrsmitteln (z. B. fahrzeugähnliche Geräte). Rund 44 % der Wegetappen in der Region Emmental werden mit dem MIV zurückgelegt, womit der MIV den grössten Modal-Split-Anteil hat. Rund 33 % der Etappen werden zu Fuss zurückgelegt und noch je rund 11 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Velo. Andere Verkehrsmittel, wie fahrzeugähnliche Geräte, machen nur einen unbedeutenden Anteil aus. Der Modal Split nach Tagesdistanz zeigt, da mit dem MIV und dem ÖV meist deutlich längere Strecken zurückgelegt werden als zu Fuss oder mit dem Velo, ein verändertes Bild. 71 % der Tagesdistanz wird mit dem MIV zurückgelegt, 22 % mit dem ÖV, 4 % zu Fuss und 3 % mit dem Velo.

Modal Split nach Etappen Modal Split nach Tagesdistanz

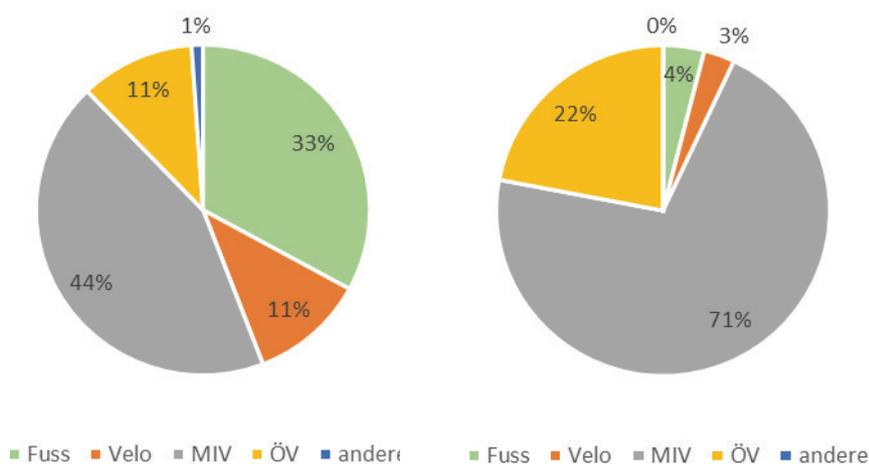


Abbildung 14 Modal-Split-Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel in der Region Emmental, gemessen an der Anzahl der zurückgelegten Etappen (links) und der Tagesdistanz (rechts; Datenquelle: Mikrozensus 2015)

2.2.12 Güterverkehr

Die mengenmässig bedeutendsten Güterverkehrsströme spielen sich zwischen der Autobahn A1 und Shopping-Meile bzw. Burgdorf/Buchmatt ab, wo sich einige Transportdienstleister angesiedelt haben.

2.3 Zukünftiger Zustand Siedlung

2.3.1 Bevölkerungsentwicklung

Der kantonale Richtplan 2030 geht vom «BFS Szenario hoch» von 2014 und einer gesamtkantonalen Bevölkerungszunahme von 9% in den 15 Jahren von 2015-2030 aus. Diese Zunahme wurde auf die einzelnen Raumtypen aufgeteilt und jedem Raumtyp ein prozentuales Wachstum zugeordnet (Richtplan Massnahme A_01). Jede Gemeinde ist einem Raumtyp zugeordnet.

Gemäss Vorgaben des Kantons wurde die zukünftige Bevölkerungsentwicklung der Region im RGSK 2016 in Anlehnung an den revidierten kantonalen Richtplan definiert. Dies ergab für die einzelnen Teilgebiete der Region folgende Werte:

	2012	2017	2030	Differenz 2030 - 2012	
				abs.	%
Burgdorf	15'659	16'280	17'381	1'722	11
Agglo-Gürtelgemeinden	13'455	13'768	14'692	1'237	9
Erw. Agglo-Gemeinden	13'717	14'626	14'642	925	6
Übrige Gemeinden	51'694	52'306	54'999	3'305	6
Region Emmental	94'524	96'980	101'714	7'190	8

Tabelle 10 Bevölkerungsentwicklung 2012 – 2030 gemäss kantonalem Richtplan

Die Werte im kantonalen Richtplan (Massnahme A_01) wurden seit dem RGSK 2016 nicht angepasst, weshalb sie auch für das RGSK 2021 übernommen werden.

2.3.2 Arbeitsplatzentwicklung

Auf eine differenzierte Arbeitsplatzprognose wurde im RGSK 2016 verzichtet. Grundsätzlich sollen die Arbeitsplätze in ähnlichem Masse wachsen wie die Bevölkerung, damit auch bei einem weiteren Bevölkerungswachstum genügend Arbeitsplätze innerhalb der Region zur Verfügung stehen. In Anlehnung an den kantonalen Richtplan werden deshalb der Entwicklung der Beschäftigten dieselben Faktoren wie bei der Bevölkerung zugrunde gelegt. Dies führt zu folgenden Zahlen (Beschäftigte gemäss Definition STATENT):

	2012	2017	2030	Differenz 2030 - 2012	
				abs.	%
Burgdorf	13'010	13'846	14'441	1'431	11
Agglo-Gürtelgemeinden	6'859	7'075	7'473	617	9
Erw. Agglo-Gemeinden	3'843	5'230	4'073	230	6
Übrige Gemeinden	23'189	22'067	24'580	1'391	6
Region Emmental	46'901	48'218	50'237	3'669	8

Tabelle 11 Arbeitsplatzentwicklung (Beschäftigte) 2012 – 2030 gemäss kantonalem Richtplan

2017 wird im Perimeter der Regionalkonferenz ein Wert von 48'218 Arbeitsplätzen nach Beschäftigten (STATENT) erreicht. Damit ist die Arbeitsplatzentwicklung in der Gesamtregion bezüglich des Zielwerts von 50'000 Beschäftigten im Jahr 2030 auf Kurs.

Die bereits in den Jahren 2000-2012 rückläufige Arbeitsplatzentwicklung im ländlichen Raum ist jedoch weiter vorangeschritten. Wird zusätzlich eine Betrachtung nach Vollzeitäquivalenten (siehe Kap. 2.2.2) gemacht, wird deutlich, dass im ländlichen Raum die Arbeitsplätze stark abgenommen haben. Die Abfederung der fortschreitenden Abnahme der Beschäftigten im landwirtschaftlichen Sektor bleibt eine Herausforderung. Um die regionalen Zielwerte für 2030 zu erreichen, müssen in den nächsten 10 Jahren 2'000 neue Arbeitsplätze ausserhalb der Agglomeration geschaffen werden.

Vor diesem Hintergrund wurde 2012 in einer breit angelegten Studie die Schaffung neuer Arbeitsgebiete auch ausserhalb von Zentren im ländlichen Raum geprüft. Es zeigte sich jedoch, dass es schwierig ist, in der Region Emmental neue Arbeitsstandorte von einer gewissen Grösse zu schaffen. Haupthindernisse sind die fehlende Verfügbarkeit von grundsätzlich geeigneten Standorten oder deren ungenügende Erschliessung mit dem ÖV. Dies bestätigte sich auch bei der erneuten Prüfung von Standorten im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2021. Die Region bleibt daher gefordert, für die gewünschte Arbeitsplatzentwicklung in den ländlichen Gebieten Flächen verfügbar zu machen. Sie setzt dafür in erster Linie auf die Innenentwicklung.

2.3.3 Entwicklung von publikumsintensiven Einrichtungen und verkehr-intensive Vorhaben ViV

Publikumsintensive Einrichtungen befinden sich einerseits in der sogenannten "Shopping-Meile" im Raum Lyssach - Rüdtligen-Alchenflüh. Es handelt sich zugleich um einen kantonalen Standort für verkehr-intensive Vorhaben ViV. Weitere verkehr-intensive Einrichtungen (Anlagen, welche mehr als 2'000 Motorfahrzeugfahrten pro Tag DTV erzeugen) befinden sich in Burgdorf (Mega Center) und Langnau (Ifiscenter).

In der – zurzeit sistierten – Planung zum Entwicklungsschwerpunkt Lyssach Schachen Buchmatt sind publikumsintensive Nutzungen ausgeschlossen,

und auch sonst sind nirgends in der Region Ansiedlungen von publikumsintensiven Einrichtungen im Bereich Einkauf oder Freizeit vorgesehen. Aus diesem Grund wird auf eine aktive Planung von ViV-Standorten in der Region Emmental verzichtet. Sollten sich in Zukunft konkrete Vorhaben abzeichnen, müsste das RGSK gemäss kantonalem Richtplan (Massnahme B_01) entsprechend ergänzt werden.

2.3.4 Baulandbedarf Wohnen

Der kantonale Richtplan schreibt im Massnahmenblatt A_01 «Ermittlung des 15-jährigen Baulandbedarfs Wohnen» vor, dass im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen die Baulandreserven und die Verdichtungspotenziale in den bereits überbauten Wohn- und Mischzonen (innere Reserven) zu berücksichtigen sind.

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung stellt jährlich Daten zur Entwicklung der Baulandreserven und zur Ermittlung des 15-jährigen Baulandbedarfs Wohnen zur Verfügung.

In Gemeinden, deren Dichte unter dem Richtwert der Raumnutzerdichte des jeweiligen Raumtyps liegt, werden bei der Berechnung des Wohnbaulandbedarfs die Nutzungsreserven in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen zu einem Drittel abgezogen.

Per Datenstand 1. Mai 2019 erreichen 18 Gemeinden in der Region ihren Dichtezielwert nach kantonalem Richtplan noch nicht und haben aufgrund ihres noch erheblichen Innenentwicklungspotenzials (innere Reserven) in den nächsten 15 Jahren keinen Bedarf nach Neueinzonung von Wohnbauland.

Weiteren 13 Gemeinden stehen für die Entwicklung der nächsten 15 Jahre noch ausreichend unüberbaute Wohn- und Mischzonen zur Verfügung.

Nach Berücksichtigung der Innenentwicklungspotentiale präsentiert sich der tatsächliche Wohnbaulandbedarf in den Teilgebieten der Region wie folgt:

	Theoretischer Wohnbaulandbedarf (ha) bis 2034	Unüberbaute Wohn- und Mischzonen (ha) Mai 2019	Tatsächlicher Wohnbaulandbedarf (ha) bis 2034
Burgdorf	30	12	18.0
Agglo-Gürtelgemeinden	26	17	8.3
Erw. Agglo-Gemeinden	16	16	0.1
Übrige Gemeinden	86	76	18.4
Region Emmental	158	121	44.8

Tabelle 12 Theoretischer Wohnbaulandbedarf bis 2034, Reserven Wohn- und Mischzonen, Stand Mai 2019 und Tatsächlicher Wohnbaulandbedarf bis 2034 nach Berücksichtigung des Innenverdichtungspotenzials gemäss kantonalem Richtplan (Massnahme A_01)

Der regionale Wohnbaulandbedarf (WBB) in den nächsten 15 Jahren verteilt sich im Wesentlichen auf die folgenden sechs Gemeinden:

Gemeinde	Tatsächl. WBB (ha)
Burgdorf	18.0
Hindelbank	1.9
Kirchberg	4.7
Oberburg	0.8
Rüdtligen-Alchenflüh	2.8
Langnau	16.0

Der Wohnbaulandbedarf kann nicht ohne Weiteres von einer Gemeinde auf eine andere übertragen werden. Dazu müsste zuerst ein Modell eines inter-regionalen Ausgleichmechanismus erarbeitet werden. Dies ist für den RGSK Horizont 2021 nicht geplant, wird jedoch von der Regionalkonferenz Emmental im Hinblick auf den nächsten RGSK-Horizont 2025 geprüft.

2.3.5 Baulandbedarf Arbeiten

Grundlage zur Herleitung des Baulandbedarfes auf regionaler Ebene ist die 2016 eingeführte Arbeitszonenbewirtschaftung des Kantons Bern. Arbeitszonen werden grundsätzlich nach ihrer Bedeutung (kantonal/regional/lokal) unterschieden.

Neueinzonungen von Arbeitszonen sind nur möglich, wenn der entsprechende Bedarf im Rahmen der Arbeitszonenbewirtschaftung nachgewiesen werden kann. Je nach Bedeutung der Arbeitszone sind die Anforderungen an Einzonungen unterschiedlich (vgl. Merkblatt zur Arbeitszonenbewirtschaftung vom Dezember 2016).

Gemäss der aktuellen Erhebung des Amtes für Gemeinden und Raumordnung vom Mai 2019 befinden sich in der Region Emmental Baulandreserven von 53 ha unüberbauten Arbeitszonen. Gemäss den im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2021 durchgeführten Umfragen bei den Gemeinden zeigt sich jedoch, dass davon nur rund 16 ha tatsächlich für die Neuansiedlung von Betrieben zur Verfügung stehen. Die übrigen Flächen sind entweder für die Erweiterung bereits ansässiger, lokaler Betriebe reserviert oder aus verschiedenen Gründen nicht verfügbar oder noch nicht baureif.

Im Jahr 2017 beläuft sich die Zahl der Beschäftigten im Perimeter der Regionalkonferenz Emmental auf 48'218 (STATENT). Um den angestrebten Zustand von 50'237 Arbeitsplätzen (Beschäftigte, nicht Vollzeitäquivalente) bis 2030 zu erreichen, müssten bis 2030 noch rund 2'000 neue Arbeitsplätze in der Region geschaffen werden. Dies entspricht einem Wachstum von ca. 170 zusätzlichen Arbeitsplätzen pro Jahr.

Je nachdem in welchem Sektor (Produktion oder Dienstleistung) neue Arbeitsplätze geschaffen werden, ist der Flächenbedarf sehr unterschiedlich. Produktionsbetriebe der Industrie erreichen Werte von 30-100 Arbeitsplätzen pro Hektare. Für Dienstleistungsbetriebe kann ohne Weiteres mit 200 Arbeitsplätzen pro Hektare und mehr gerechnet werden. Der Flächenbedarf für die Arbeitsplatzentwicklung ist also stark abhängig von der Art der Betriebe, die angesiedelt werden.

Aufgrund der vielen reservierten und blockierten Flächen besteht im oberen und mittleren Emmental ein Bedarf nach zusätzlichen Flächen für die Ansiedlung und Weiterentwicklung von Produktions- und Fertigungsbetrieben.

Die Gemeinden im Unteren Emmental setzen in den nächsten Jahren den Schwerpunkt auf die Mobilisierung und Entwicklung ihrer inneren Reserven und priorisieren die Ansiedlung von Unternehmen im Dienstleistungssektor.

2.4 Zukünftiger Zustand Verkehr

2.4.1 Strasseninfrastruktur

Bereits weitgehend umgesetzt ist das Projekt „Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf“. Weitere Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz wurden im Rahmen der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle geprüft.

Mit der Verkehrssanierung BOH (Herleitung siehe Kap. 5) sollen die Erreichbarkeit des Emmentals verbessert und die heute stark belasteten Ortschaften Burgdorf, Oberburg und Hasle vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Zudem werden im Rahmen des Projekts die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV verbessert.

2.4.2 Künftiges Verkehrsaufkommen

Ein Vergleich der Verkehrszahlen im Referenzzustand 2019 und 2040 ist aus der Abbildung 15 ersichtlich. Grundsätzlich wird die prognostizierte Verkehrszunahme zwischen 2019 und 2040 eher zurückhaltend prognostiziert (zwischen +5% und +10%). 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 auf eine weiträumige Umfahrung von Burgdorf aus, zum Beispiel via Krauchthal (dies ist bereits heute teilweise der Fall). Die Verkehrsmenge durch Burgdorf hängt also auch von der Entwicklung auf der Autobahn und auf dem Anschluss ab. Die Verkehrssanierung BOH führt zu einer markanten Reduktion des Verkehrsaufkommens auf den Ortsdurchfahrten Oberburg und Hasle.

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.

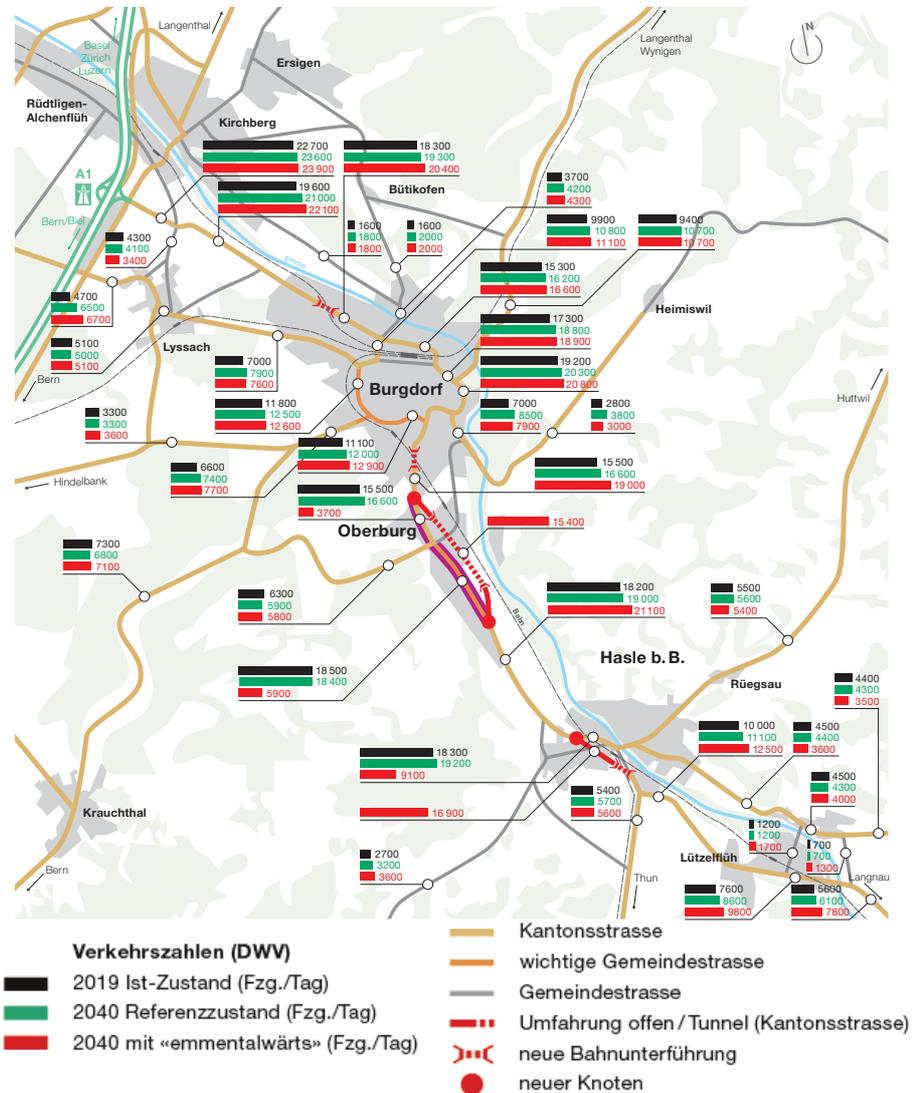


Abbildung 15 Basisnetz mit Verkehrszahlen Referenzzustand 2019, 2040 und Projektzustand 2040 gemäss Verkehrsanierung BOH (Quelle OIK IV)

2.4.3 Angebot des öffentlichen Verkehrs

Das ÖV-Angebot in der Region hat sich seit 2003 stark verbessert. Es hat seit einigen Jahren für die Gegebenheiten und Siedlungsstrukturen der Region Emmental ein gutes Niveau erreicht. Deshalb sind in der nächsten Zeit keine grossen Ausbauschritte geplant. Im Vordergrund steht eine Konsolidierung des heutigen Angebots sowie eine Anbindung von bisher nicht erschlossenen Gebieten, welche stark entwickelt werden.

Im Rahmen der Angebotsplanung setzt sich die Agglomeration auch für eine Optimierung in der Tarifgestaltung ein.

2.4.4 Veloverkehr

Bis 2020 erfolgt eine Revision des kantonalen Sachplans Veloverkehr. Die bisherigen Erkenntnisse sind ins RGSK eingeflossen. Neu im revidierten Sachplan Veloverkehr ist die Definition von Vorrangrouten. Bei diesen handelt es sich um die höchste Netzebene des Veloroutennetzes. Mit ihrer hochwertigen Gestaltung schöpfen sie das gesamte Velopotenzial aus. Sie verknüpfen wichtige Ziele im Alltagsverkehr mit attraktiven, sicheren und schnellen Verbindungen. In der Region Emmental liegen die Vorrangrouten auf dem Korridor Kirchberg – Burgdorf – Oberburg – Hasle – Lützelflüh sowie Burgdorf – Lyssach – Hindelbank.

2.4.5 Fussverkehr

Die Fusswegnetzplanung ist meist eine kommunale Aufgabe. Werden jedoch die Wegketten betrachtet, wird sie zur regionalen Aufgabe.

Zum Fussverkehr besteht als Grundlage auf kantonaler Ebene der Sachplan Wanderroutennetz. Der Sachplan Wanderroutennetz wurde 2012 verabschiedet und 2019 aktualisiert.

2.5 Fazit

Der Zuwachs der Einwohnerzahl war in den letzten Jahren grösser als prognostiziert. Für die zukünftige Entwicklung wird, auch in Anlehnung an den revidierten kantonalen Richtplan, weiterhin von einem stärkeren Wachstum ausgegangen. Auch bei den Arbeitsplatzzahlen wird von einem zukünftigen Wachstum ausgegangen, wobei sich dieses in der Agglomeration Burgdorf und den grösseren Zentren konzentrieren wird.

Sofern sich die Arbeitsplätze nicht ähnlich dynamisch wie die Bevölkerung entwickeln, hat dies zur Folge, dass in Zukunft pro Einwohner weniger Arbeitsplätze in der Region selber zur Verfügung stehen als heute. Dies heisst, dass wahrscheinlich mehr Bewohnerinnen und Bewohner der Region einer Arbeit ausserhalb der Region nachgehen werden. Diesem Trend soll durch vermehrte Ansiedlung von Arbeitsplätzen entgegengewirkt werden.

Die heute zur Verfügung stehenden Bauzonenreserven entsprechen gesamthaft dem prognostizierten Bedarf bis 2030 nicht vollständig – ein Manko ist insbesondere in der Agglomeration Burgdorf und in Langnau absehbar. Ein grosser Teil des Baulandbedarfs soll jedoch insbesondere im Unteren Emmental durch die Siedlungsentwicklung nach innen abgedeckt werden. Die Verkehrsbelastung auf den Strassen der Region Emmental liegt – mit Ausnahme der Strassenzüge im Agglomerationsbereich – unter 10'000 Fahrzeugen pro Tag.

Die geplante Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle zwischen Autobahnanschluss und Hasle ist für die Entwicklung der Agglomeration, den Verkehr innerhalb der Agglomeration sowie für die Anbindung des oberen Em-

mentals an die Autobahn von entscheidender Bedeutung. Dank der Verkehrssanierung kann auch die Fahrplanstabilität für den strassengebundenen ÖV verbessert werden.

Die Siedlungsgebiete in den Tälern sind insbesondere durch die S-Bahn gut erschlossen. Wo die Erschliessung durch den Bus erfolgt, ist die Qualität – aber auch die Nachfrage – geringer. Die Kapazitätsprobleme beschränken sich auf das Agglomerationsgebiet und auf die Strecke nach Bern. Insbesondere für den gemeinde- und regionsinternen Verkehr bestehen im Langsamverkehr Potenziale, die durch eine Entlastung der Hauptstrassen sowie durch ein Angebot attraktiver Alternativrouten abseits der stark befahrenen Strassen mobilisiert werden müssen.

3. Stärken und Schwächen

Da sich die Situation nicht grundlegend verändert hat, wird das Kapitel 3 aus dem RGSK 1. Generation (2012) unverändert übernommen

3.1 Methodik

Die der folgenden Analyse zu Grunde liegende Methode ist die so genannte SWOT-Analyse. Die vier Buchstaben stehen für:

- S = Strengths (Stärken)
- W = Weaknesses (Schwächen)
- O = Opportunities (Chancen)
- T = Threats (Gefahren oder Risiken)

Stärken und Schwächen

Stärken und Schwächen sind Faktoren, die ihre Ursache in der Region selber haben. Interne Faktoren wie geografische Voraussetzungen, Zusammensetzung der Bevölkerung, finanzielle Situation und Besonderheiten der Region sind für diesen Teil der Analyse entscheidend. Wenn beispielsweise die Lebensqualität aufgrund von günstigen Umweltbedingungen besonders hoch ist, so wird dieser Faktor als Stärke bezeichnet, wenn aber eine hohe Abwanderung zu verzeichnen wäre, müsste dies als Schwäche bezeichnet werden. Eine Beurteilung der Stärken und Schwächen liefern ein gutes Bild davon, wo sich die Region zurzeit gerade befindet. Die Liste der erkannten Stärken und Schwächen sollen dabei helfen, die Stärken optimal zu nutzen und die Schwächen auszugleichen.

Chancen und Risiken

Chancen und Risiken sind Faktoren, die von der Region kaum beeinflusst werden können, jedoch spürbare Auswirkungen auf diese haben. Unter diese Kategorie fallen z.B. Wirtschaftstrends, die Stärken und Schwächen der Nachbarregionen, spezielle Ausprägungen und Projekte des Kantons, der Schweiz, bestehende oder neu entstehende Vorschriften, technologische Fortschritte, Lebensstil und demografische Trends.

3.2 Siedlung

3.2.1 Bevölkerung und Wohnen

Die Region Emmental wird zunehmend als attraktiver Standort für die Wohnnutzung erkannt. Wohnen auf dem Lande und Arbeiten in der Agglomeration wird somit zu einem Angebot, das im Vergleich zu anderen Regionen als Stärke gehandelt werden kann. Mit der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs dürfte die Bedeutung dieses Standortvorteils noch zunehmen und verfügbarer Wohnraum an gut ÖV-erschlossenen Lagen soll als Stärke der Region gefördert werden. Die SWOT-Analyse hat im Bereich Bevölkerung und Wohnen folgende Resultate ergeben:

Stärken

Die ansässige Bevölkerung identifiziert sich stark mit der Region Emmental. Wenn ausreichende Arbeitsplatzangebote vorhanden sind, bleiben Familien gerne hier oder kehren sogar zurück.

Die Bauzonen sind heute in den einzelnen Gemeinden weder zu gross, noch besteht ein Unterangebot. Der Umgang mit den Reserven kann als haushälterisch bezeichnet werden, Neueinzonungen befinden sich an gut erschlossenen Standorten.

Wie in Kapitel 2.2.5 ausgeführt, sind auch in der Region Emmental verschiedene Areale vorhanden, welche sich zur Umnutzung und/oder Verdichtung eignen. Entsprechende Objekte sind namentlich in den regionalen Zentren Burgdorf und Langnau sowie in den Agglomerationsgürtelgemeinden vorhanden, also in jenen Gebieten, wo Bauland tendenziell eher knapp vorhanden ist.

Die Nachfrage im Wohnbausektor konzentriert sich in ländlichen Räumen vorwiegend auf Einfamilienhäuser. Die Gemeinden gehen in ihren Ortsplanungen auf diese Nachfrage ein und stellen entsprechende Flächen zur Verfügung. Dies wird aber aufgrund des revidierten Raumplanungsgesetzes resp. des revidierten kantonalen Richtplans nur noch in bereits bestehenden Bauzonen möglich sein.

Die Bauzonen sind für die Wohnnutzung sehr attraktiv, vor allem was das Umfeld und Sicherheitsaspekte betrifft. Sie ermöglichen eine hohe Lebensqualität und verhindern eine soziale Durchmischung keinesfalls. Der grösste Teil der Wohnzonen ist keinen störenden Luft- und Lärmemissionen ausgesetzt.

Eine weitere Stärke besteht in der unmittelbaren Verflechtung zwischen Neubaugebieten und historischen Stadt- und Dorfkernen. Dasselbe gilt für die Möglichkeit eines unmittelbaren Erlebens der Landwirtschaft – nur selten führen diese unterschiedlichen Nutzungsformen zu Konflikten (Geruchsimmissionen).

Als aktuelle Stärke der walddreichen Region soll die Möglichkeit zur Nutzung der erneuerbaren Energieressource Holz nicht unerwähnt sein.

Schwächen

Das Netz des öffentlichen Verkehrs verläuft in den Tälern und Ebenen. Werden nun Wohnzonen an gut erschlossenen Standorten ausgeschieden, entsteht vielerorts ein Konflikt mit der produzierenden Landwirtschaft. Zum einen stehen die gut erschlossenen Flächen für eine Einzonung nicht zur Verfügung, zum anderen werden wertvolle Fruchtfolgeflächen beansprucht. Weicht man an Randlagen aus, sind entweder die Anforderungen der ÖV-Güteklassen nicht erfüllt, oder die Erschliessungskosten der Hanggebiete werden unverhältnismässig hoch.

Der Trend zu grossen Einkaufszentren in Autobahnnähe kann dazu führen, dass Alltagsgüter nicht mehr lokal vorhanden sind. Dies kann vor allem für die ältere Bevölkerung mit Nachteilen verbunden sein.

Chancen

Die Chancen für den Bereich Bevölkerung und Wohnen lassen sich einerseits von aktuellen Trends ableiten, bauen andererseits auf den vorhandenen Stärken auf. Diesbezüglich sind namentlich folgende Aspekte zu erwähnen:

Vermehrtes Bewusstsein in der Bevölkerung (auch in Stadt und Agglomeration) für die Lebensqualität auf dem Lande und das damit verbundene Suchen nach einem Lebensmodell „Arbeiten in der Agglomeration, Wohnen auf dem Lande“. Zur Vermeidung von langen Pendlerwegen müssten in den Zentren der Region genügend Arbeitsplätze bereitgestellt werden.

Förderung von attraktiven ÖV-Angeboten, welche den erwähnten Trend unterstützen helfen.

Entwicklungen im Energiesektor und die Nachfrage nach erneuerbaren Ressourcen wie Holz und Sonne (Langnau als Ort mit hoher Sonnenscheindauer!).

Risiken

Wie überall dürfte die Überalterung der Bevölkerung auch in der Region Emmental zu gewissen Herausforderungen führen. Die Entwicklungen führen unweigerlich dazu, dass Dienstleistungen nicht mehr flächendeckend garantiert werden können. Dies wiederum wird dazu führen, dass gewisse Einbusen in der Attraktivität in Kauf genommen werden müssen.

Mit der wachsenden Intensität der Niederschläge nehmen auch die Hochwasserereignisse und deren Mengen zu. Diese Entwicklung kann zu Konflikten zwischen Fliessgewässern und Nutzungszonen führen.

3.2.2 Arbeitsplätze

Obwohl sich das Hauptangebot an Arbeitsplätzen auf wenige Standorte in und um Burgdorf konzentriert, findet man überall in der Region einige hochqualifizierte, traditionsreiche Unternehmen. Diese „Perlen“ nehmen die Nachteile ihrer Standorte in Kauf und bauen auf den offenbar dennoch bedeutenden Vorteilen auf. Sie werden damit zu Zeugen für das regional vorhandene Unternehmertum und den Willen, sich auch in einem schwierigen Umfeld durchzusetzen. Diese Firmen sind für die Identität der Region und die Arbeitsplatzsituation von grosser Bedeutung und müssen entsprechend gepflegt werden.

Stärken

Wo Arbeitszonen vorhanden sind, können sie als erschlossen oder zumindest gut erschliessbar bezeichnet werden.

Erhebliche Potenziale zur Ansiedlung von Arbeitsplätzen stehen in Umnutzungsobjekten und Verdichtungsarealen vor allem in den regionalen Zentren sowie im Agglomerationsgürtel zur Verfügung.

Die arbeitende Bevölkerung der Region Emmental gilt als sehr zuverlässig und firmentreu. Dieser positive Standortfaktor wird auch immer wieder von Vertretenden der erwähnten „Perlen“ ins Feld geführt.

Die Arbeitszonen befinden sich insbesondere an attraktiven Lagen, als sie für die Arbeitenden gut erreichbar sind und eine hohe Umgebungsqualität aufweisen.

Schwächen

Im Gebiet des Autobahnanschlusses Kirchberg (Gemeinde Rüttligen-Alchenflüh) besteht eine hohe Nachfrage nach Arbeitsplätzen. Die Region nutzt dieses Potenzial noch ungenügend.

Arbeitsplatzgebiete sind wohl gut erschlossen, für den Langsamverkehr jedoch nicht sehr vorteilhaft erreichbar.

Teilweise sind in der Region Standortkonflikte zwischen traditionellen Arbeitszonen und Wohnnutzungen feststellbar.

Die Firmen sind zum Teil derart spezialisiert, dass nur eine untergeordnete Nachfrage nach lokalen Arbeitskräften vorhanden ist. Dies ist vor allem in einer ländlichen Region mit ausgeprägtem Strukturwandel in der Landwirtschaft von Nachteil. Die Landwirte finden in der Region nur selten ein Nebeneinkommen.

Chancen

Die Region Emmental verfügt als Ganzes betrachtet über bedeutende und attraktive Reserven an gut geeigneten Standorten (Autobahnnähe im Bereich Burgdorf, Lyssach, Rüttligen-Alchenflüh, Kirchberg)

Das ÖV-Angebot kann insgesamt auch für die Arbeitsplatzentwicklung als ausreichend bis gut bezeichnet werden.

Dass sich immer wieder Persönlichkeiten dazu entschliessen, trotz der offensichtlichen „Nachteile“ auf den Standort Emmental zu setzen, ist als grosse Chance zu werten und wahrzunehmen.

Risiken

Die ungenügende Nutzung des Potenzials um den Autobahnanschluss bei Kirchberg könnte sich mittelfristig als Risiko auswirken, indem Nachbarregionen diesbezüglich rascher und wirksamer reagieren.

Ein weiteres Risiko, das sich auf die Wohn- und Lebensqualität der Bewohnenden auswirken könnte, liegt in der unmittelbaren Nachbarschaft zwischen emissionsstarken bzw. verkehrsintensiven Arbeitsnutzungen und Wohngebieten.

Ein Risikofaktor könnte die Spezialisierung einzelner Firmen darstellen, indem diese in der Region nicht genügend qualifiziertes Personal rekrutieren können.

3.2.3 Siedlung ausserhalb des Baugebiets

Die Region Emmental ist vor allem in ihren höheren Lagen ein typisches Streusiedlungsgebiet. Obwohl landschaftlich sehr reizvoll und touristisch nachgefragt, ist die Streusiedlung als eine der Hauptschwächen und gleichzeitig als Risiko zu nennen. Der Aufwand zur Erschliessung dieser Gebiete ist sehr hoch. Zudem führt der Strukturwandel in den Bauten ausserhalb der Bauzonen zu einem Raumangebot, das aufgrund der rechtlichen Voraussetzungen schlecht (um)genutzt werden kann.

Stärken

Die attraktive und intakte Kulturlandschaft sowie die Vielfalt an unterschiedlichen Räumen sind Aspekte, die als Stärken der Region Emmental unübertroffen sind.

Aufgrund der Streusiedlung und der damit verbundenen ganzjährigen Nutzung werden die teilweise schwierig zugänglichen Gebiete nach wie vor gepflegt und damit vor der Vergandung bewahrt.

Schwächen

Die vom Streusiedlungsgebiet stark betroffenen Gemeinden sind in Bezug auf die Erschliessung der entlegenen Höfe gefordert und mittelfristig finanziell vermutlich sogar überfordert. Unterhalt und Neubau von Erschliessungsanlagen sind teuer und belasten die Gemeindehaushalte zunehmend.

Chancen

Die Streusiedlung ist als Kulturlandschaft sehr attraktiv und wird touristisch nachgefragt.

Touristische Angebote mit „Wildernesselementen“ werden zunehmend marktfähig und entsprechen einem Bedürfnis. Schwer zugängliche Gebiete könnten in dieser Hinsicht plötzlich an Attraktivität gewinnen.

Obwohl das Projekt zum Aufbau eines Regionalen Naturparks durch die negativen Abstimmungsresultate gestoppt worden ist, stellt der Raum Hohgant für gewisse touristische Sparten eine grosse Chance dar. Gerade für den Bereich Outdoor-Aktivitäten eignet sich dieser unberührte Teil des Emmentals hervorragend.

Risiken

Zerfallende Strukturen in der Landschaft könnten sich gerade auf den Tourismus negativ auswirken, indem ehemals gepflegte Objekte und Landschaften entweder brachliegen oder unzugänglich werden.

Als grosses Risiko ist die zunehmende finanzielle Belastung der Gemeinden zu beachten.

3.3 Verkehr

3.3.1 Überregionale Verkehrserschliessung

Stärken

- Die überregionale Verkehrsinfrastruktur im Unteren Emmental und in der Agglomeration von Burgdorf ausserhalb der Spitzenzeiten
- Die überregionale Erschliessung mit dem ÖV im Rahmen der topographischen Möglichkeiten (Umbaumasnahmen, Abendangebote)
- Ein genügendes Sitzplatzangebot im ÖV ausserhalb der Spitzenzeiten
- Ausreichende überregionale Veloverbindungen für den Freizeitverkehr zwischen Gemeinden am Rand der Region Emmental und Gemeinden ausserhalb der Region
- Das P+R-Angebot ist an allen Bahnhöfen ausser in Wynigen ausreichend

Schwächen

- Die überregionale Verkehrsinfrastruktur in den Spitzenstunden, besonders für das obere Emmental
- Begrenztes Sitzplatzangebot im ÖV in den Spitzenzeiten

Chancen

- Mit einer Verlagerung vom MIV zum ÖV / LV kann eine Entlastung der Strassen und damit eine Erhöhung der Sicherheit erreicht werden

3.3.2 Regionale und lokale Verkehrserschliessung

Stärken

- Die regionale Strassenerschliessung der Region Emmental
- Die regionale ÖV-Erschliessung (mit Ausnahme der wenig dicht besiedelten Streusiedlungsgebiete)
- Der Zugang zu den Haltestellen und deren Ausbaustandard im Unteren Emmental
- Die lokalen Veloverbindungen in den Ortszentren
- Die vorhandenen regionalen Veloverbindungen für den Freizeitverkehr
- Die regionalen Wanderwege und lokalen Fusswegverbindungen

Schwächen

- Die Strassenbelastungen und die fehlenden Kapazitätsreserven in der gesamten Region, insbesondere entlang der Hauptachsen in den Spitzenstunden und in den Räumen Lyssach - Rüdtiligen-Alchenflüh sowie Burgdorf – Oberburg - Hasle
- Die fehlenden direkten Verbindungen für den Langsamverkehr zwischen Gemeinden im Unteren Emmental
- Der Zugang zu den Haltestellen und deren Ausbaustandard im Oberen Emmental
- Die Lücken im Velonetz und teilweise der Belag der vorhandenen Veloverbindungen

Chancen

- Die Verkehrssanierung Burgdorf eröffnet im Raum Lyssach – Rütligen-Alchenflüh – Kirchberg – Burgdorf eine grosse Chance zur Behebung der Kapazitätsengpässe und der Schwachstellen

3.3.3 Schwachstellen im Strassennetz

Die wichtigste Schwachstelle im Strassennetz ist die hohe Verkehrsbelastung der Achse Autobahn A1 – Burgdorf – Hasle, die durch das Projekt Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle behoben werden soll. Sie ist nicht nur für den motorisierten, sondern auch für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse von Bedeutung, da der heutige Zustand zu Verzögerungen im Betriebsablauf und Fahrplanstörungen führt.

Daneben wird die gesamte Strasseninfrastruktur in der Region Emmental periodisch vom Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis IV, auf Schwachstellen überprüft, um damit die Basis für das Strassenbauprogramm zu haben. 2014 wurden die Schwachstellen gemäss den Standards auf Kantonsstrassen erhoben. Damit findet eine ganzheitliche Beurteilung der Kantonsstrassen und ihres Umfeldes statt. Kriterien dafür sind: Strategie und Richtpläne, Betriebsqualität, Verkehrsanlagen, Umwelt, Strassenraum, Städtebau und Landschaft.

Mittels einer Beurteilungsgrafik (Rose) werden die Strassenstücke bewertet (blau), und es wird festgestellt, ob ein Handlungsbedarf vorhanden ist und ein Projekt ausgelöst werden muss.

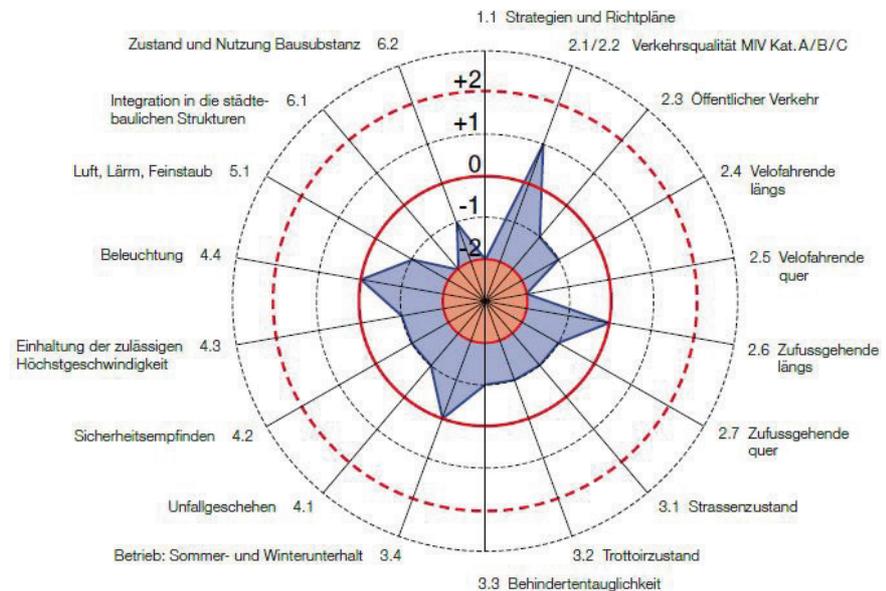


Abbildung 16 Standards Kantonsstrassen; Kriterien zur Beurteilung (Quelle: BVE)

Die Schwachstellenanalyse diente zur Festlegung der erforderlichen Massnahmen zur Strasseninfrastruktur. vgl. auch Kapitel 6.4.

Als weitere Quelle zur Überprüfung des Handlungsbedarfs bei einzelnen Teilstrecken diente die vom Obergerienieurkreis erstellte Auswertung der Unfallstatistik vgl. Kapitel 2.2.7.

Eine weitere Grundlage für die Identifizierung des Handlungsbedarfs im Strassennetz stellte der ehemalige kantonale Richtplan Velo dar, der verschiedene Typen von Schwachstellen definiert. Diese bereits im ersten RGSK definierten Schwachstellen wurden mit der neuen Schwachstellenanalyse und dem neuen Sachplan Veloverkehr verglichen und wo weiterhin Handlungsbedarf besteht, in die Massnahmenvorschläge aufgenommen.

3.4 Fazit

Das Emmental ist für die Wohnnutzung sehr attraktiv. Die vorhandenen Reserveflächen können den Baulandbedarf der nächsten 15 Jahre nicht vollständig abdecken. Zudem befinden sie sich nicht immer am richtigen Ort. Im ländlichen Raum ist die Verfügbarkeit von eingezonten Grundstücken oft eingeschränkt. Die Versorgungsbasis der lokalen Bevölkerung muss genau beobachtet und allenfalls unterstützt werden, um die Attraktivität als Wohnstandort langfristig zu gewährleisten. Wohnnutzungen in Streusiedlungsbereichen können zwar sehr attraktiv sein, führen jedoch bei grossen Distanzen zwischen Standort und ÖV-Linien zu einem Zwang der Automobilität.

Eine Stärke der regionalen Wirtschaft sind die traditionellen, über die ganze Region verteilten Firmen – primär im Produktionssektor – die ein gewisses Wachstumspotenzial aufweisen. Insbesondere an gut mit dem ÖV erreichbaren Standorten besteht jedoch ein gewisses Manko an Reserveflächen für die Arbeitsnutzung.

Die Schwachpunkte im Strassenverkehrssystem konzentrieren sich weitgehend auf den Agglomerationsperimeter. Damit betreffen sie aber im Raum Burgdorf auch die Anbindung des oberen Emmentals an die Autobahn. Die Schwachstellen wurden systematisch erfasst und bilden die Grundlage für die Massnahmenplanung des Kantons. Viele Schwachstellen betreffen den Veloverkehr längs. Der Regionale Teilrichtplan Veloverkehr wurde mit den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse verglichen. Die Massnahmen wurden aktualisiert, ergänzt und neu priorisiert.

4. Entwicklungsleitbild

4.1 Vorgaben des kantonalen Richtplans

Das Entwicklungsleitbild des kantonalen Richtplans auf kantonaler Ebene strebt an: die Wirtschaftskraft zu bündeln, Entwicklungen zu ermöglichen und Landschaftsräume zu schonen. Konkret bedeutet das:

- Effizienter Mitteleinsatz bei regionaler Vielfalt anstreben
- Die Kräfte auf Zentren und Achsen lenken
- Zentren und Räume miteinander vernetzen
- Den ländlichen Raum stärken
- Ökologische Entwicklung anstreben

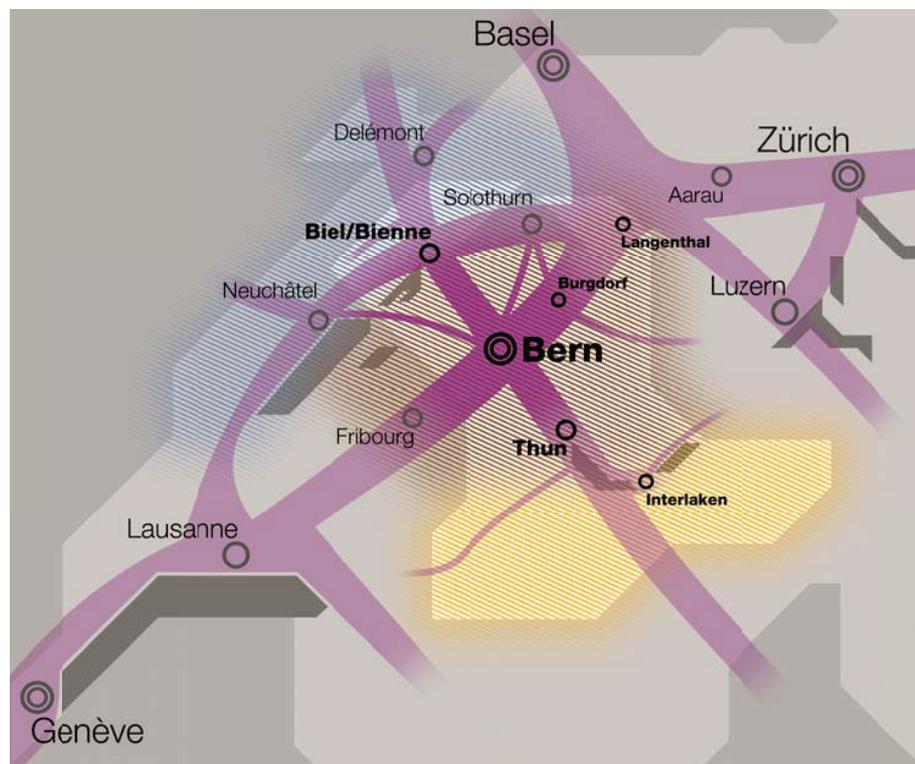


Abbildung 17 : Entwicklungsleitbild auf kantonaler Ebene aus dem kantonalen Richtplan

Die Region Emmental hat im überregionalen Verkehr zwei Berührungspunkte mit der kantonalen Entwicklungsachse erster Ordnung. Wichtig sind die Strecken Thun – Bern und Bern – Olten (Zürich / Basel). Entlang der Nationalstrasse A1 ist der Anschluss Kirchberg (Gemeinde Rütligen-Alchenflüh) sehr relevant, der Verkehr vom Oberemmental nutzt auch die Verbindung via Signau und Grosshöchstetten zur Nationalstrasse A6.

Als wichtige kantonale Entwicklungsachse zweiter Ordnung ist die Achse Burgdorf – Langnau, aber auch die Achse Burgdorf – Solothurn zu nennen. Verbindungsachsen mit Relevanz für die Region Emmental bestehen zwischen Bern und Burgdorf sowie zwischen Burgdorf und Langenthal.

Das Leitbild auf kantonaler Ebene sieht Burgdorf als regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung (wirtschaftliche Steuerung) und Langnau als regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung (regionalpolitische Steuerung).

Im Entwicklungsbild des dem im Entwurf vorliegenden revidierten kantonalen Richtplans 2030 sind keine wesentlichen Abweichungen zum bestehenden Richtplan festzustellen. Burgdorf ist innerhalb der Entwicklungsachse 1. Ordnung situiert und nicht mehr am Rand.

4.2 Regionale Entwicklungsziele

Die Region Emmental zeichnet sich durch eine grosse Vielfalt aus, die vorwiegend auf die topographischen Voraussetzungen zurückzuführen sind. Die Unterschiede zwischen den Ebenen des Mittellandes und den Hügeln des Napfgebirges sind augenfällig. Es ist auch offensichtlich, dass die Gemeinden des Oberen Emmentals ganz andere Voraussetzungen und auch Bedürfnisse haben als jene um Burgdorf oder die Orte im Unteren Emmental. Das Entwicklungsleitbild sieht deshalb vor, dass für gleiche oder ähnlich geartete Probleme nicht überall dieselbe Strategie verfolgt werden soll. In gewissen Fällen kann dies zu konkreten Vorteilen für die Einen und Nachteilen für die Anderen führen. Aus diesem Grunde ist eine gute regionale Zusammenarbeit unabdingbar. Das Verständnis für die Anliegen einzelner Gemeinden sowie für eine noch stärkere regionale Sichtweise ist in diesem Zusammenhang zu fördern. Zusätzlich sollen im Rahmen der Massnahmen auch regionale Modelle für eine Art Lastenausgleich bzw. den regionalen Austausch geprüft werden.

Die Oberziele für die angestrebte Entwicklung der Region Emmental sind folgende (grau hinterlegte Texte sind behördenverbindlich):

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

Für die räumliche Entwicklung gelten die folgenden Oberziele:

- Qualität der Verkehrssysteme verbessern
- Öffentlichen Verkehr fördern: Taktverdichtungen, Tarifmassnahmen und Einzelmassnahmen Infrastruktur
- Siedlungsentwicklung nach innen fördern und an gut erschlossenen Standorten konzentrieren: Schwerpunkte bilden, Verfügbarkeiten des

Baulandes erhöhen, insbesondere in den Orten mit Zentrumsfunktionen

- Verkehrssicherheit erhöhen: Einzelmassnahmen, Querungen an geeigneten Stellen
- Physische und qualitative Netzlücken im Veloverkehr schliessen
- Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern: Flächenverbrauch bei der Wohn- und Arbeitsplatznutzung optimieren und kurze Wege für den MIV anstreben, Fördern des ÖV und Langsamverkehrs

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

4.3 Entwicklungsleitbild Region Emmental

Das in Abbildung 18 dargestellte, im RGSK 1. Generation beschlossene behördenverbindliche Entwicklungsleitbild wird im RGSK 2021 noch unverändert beibehalten. Die Region ist sich allerdings bewusst, dass es aufgrund der Revision des kantonalen Richtplans nicht mehr ganz aktuell ist und wird für den RGSK-Horizont 2025 das Entwicklungsleitbild überarbeiten. Das regionale Entwicklungsleitbild wurde im RGSK 2012 folgendermassen charakterisiert:

Das Rückgrat der Region wird durch die vom Kanton im Rahmen der Vorgaben zum RGSK 1. Generation definierte Entwicklungsachse 2. Ordnung gebildet, an der die beiden Zentren 3. Ordnung und fast alle Zentren 4. Ordnung aufgereiht sind. Sie ist gut mit dem öffentlichen Verkehr und durch die Strasse erschlossen, und die Wohn- und Arbeitsgebiete sind gut erreichbar. Die vorhandenen und in begrenztem Masse neu zu schaffenden Potenziale für Wohn- und Arbeitsnutzungen ermöglichen eine "verkehrssparende" Siedlungsstruktur. In einem grossen Teil der Gebiete abseits der Hauptverkehrsachsen und insbesondere in den Streusiedlungsgebieten muss sich die Entwicklung auf die mit dem Bus erschlossenen Achsen konzentrieren oder sich auf speziell geeignete Standorte beschränken. Dies schafft die Voraussetzungen, um dem Ziel einer ressourcenschonenden und die Umwelt so wenig wie möglich belastenden Region näher zu kommen.

In der Agglomeration Burgdorf wird das Entwicklungsleitbild in Form des Zukunftsbildes konkretisiert (vgl. Kap. 4.4). Das Zukunftsbild der Agglomeration ist ebenfalls behördenverbindlich.

Entwicklungsleitbild Emmental

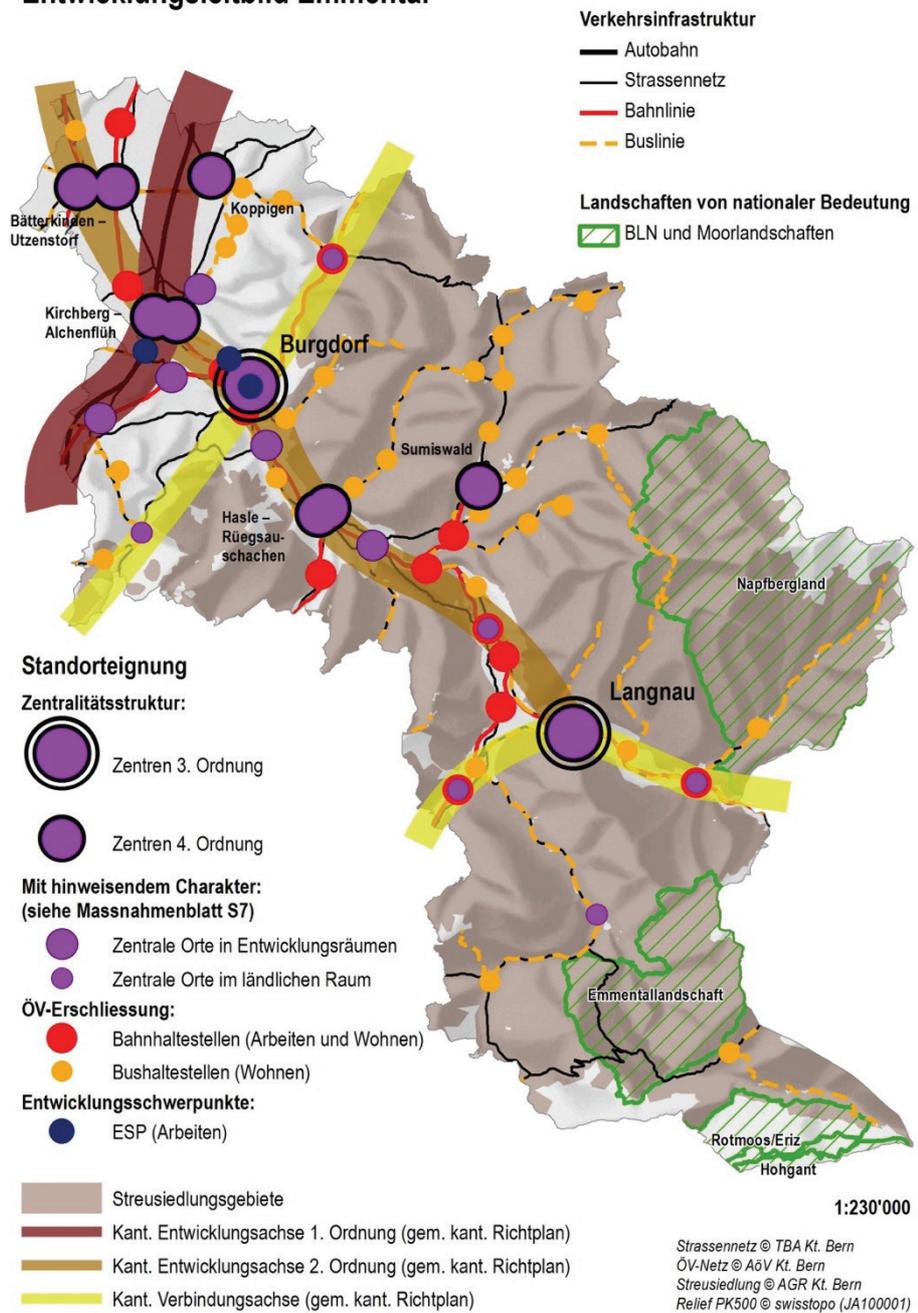


Abbildung 18 : Entwicklungsleitbild der Region Emmental (unverändert gemäss RGSK 1. Generation)

4.4 Entwicklungsziele der Agglomeration Burgdorf

Allgemeine Leitziele

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

Siedlung

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

Landschaft

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

Mobilität

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

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

4.5 Zukunftsbild der Agglomeration Burgdorf

Karte Anhang 1

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

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

Die Kernstadt ist verdichtet und als Zentrum gestärkt

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

Die Entwicklungsachsen sind dank Innenentwicklung aufgewertet

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

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



Die Qualität der Ortsbilder im Streusiedlungsgebiet ist hoch

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



Die kombinierte Mobilität ist gestärkt

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



Die ÖV-Drehscheiben sind ausgebaut

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



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

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



Der Flussraum ist als Lebensraum und Naherholungsgebiet aufgewertet

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



Die offene Talebene der Emme ist bewahrt

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



Das bewaldete Hügelland ist als wertvolle Emmentaler Kulturlandschaft erhalten

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



Die Siedlungstrenngürtel sind gesichert

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

5. Teilstrategien

In den folgenden Teilstrategien wird das Entwicklungsleitbild konkretisiert. In Kap. 5.1 werden die regionalen Teilstrategien erläutert. Die Teilstrategien der Agglomeration Burgdorf werden im Kap. 5.2 konkretisiert.

5.1 Regionale Teilstrategien

5.1.1 Siedlung und Landschaft

Zentralitätsstruktur

Der Kanton Bern definiert in seinem Richtplan eine einheitliche Zentralitätsstruktur und nennt vier Zentralitätsstufen. Die ersten drei bilden den Kern des strategischen Steuerungsinstruments und werden im Richtplan namentlich erwähnt.

Orte der dritten Zentralitätsstufe:

Gemäss Richtplan des Kantons gelten die Orte **Burgdorf** und **Langnau** als regionale Zentren von kantonaler Bedeutung. Sie werden daher der dritten Stufe der Zentralitätsstruktur zugeordnet.

Orte der vierten Zentralitätsstufe:

Die Zentren 4. Stufe wurden im RGSK 1. Generation festgelegt und in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Es handelt sich um:

- Bätterkinden - Utzenstorf
- Hasle - Rüegsau
- Kirchberg - Alchenflüh
- Koppigen
- Sumiswald (ohne Wasen)

Anforderungen an Zentren der 4. Stufe:

- Ausübung einer Zentrumsfunktion u.a. als Identifikationspunkt für die Bevölkerung oder als Imageträger für den Standortwettbewerb oder den Tourismus.
- Bereitstellung von Dienstleistungen und Infrastrukturen
- Bereitschaft zur Umsetzung von Strategien und Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen und auf die gut vom ÖV erschlossenen Lagen. Dazu gehören beispielsweise Umnutzungen und Verdichtungen im Zentrumsbereich und das Bereitstellen guter Bedingungen für die Realisierung regionaler Wohnschwerpunkte.

Auswirkungen für Zentren der 4. Stufe:

- Vorrang bei Standortfragen für übergeordnete, gemeindeübergreifende Nutzungen
- Teilweise erhöhte Leistungserbringung durch den Kanton, zum Beispiel grösserer Handlungsspielraum bei der Bestimmung von Lage und Grösse spezifischer Zonen (Wohnen und Arbeiten). Der Entwicklungsfaktor für die Bestimmung des Baulandbedarfes wird erhöht. Parallel dazu ist jedoch eine angemessene Dichte der Bebauung auszuweisen.
- Vorrang bei der Ausscheidung regionaler Wohnschwerpunkte.

In der Region Emmental übernehmen verschiedene weitere Ortschaften namentlich für die ländlicheren Gebiete wichtige zentrale Funktionen und fördern den Erhalt der dezentralen Konzentration. Im RGSK 1. Generation wurden folgende zentrale Orte bezeichnet:

Zentrale Orte in Entwicklungsräumen:

Ersigen, Hindelbank, Lützelflüh, Lyssach, Oberburg

Zentrale Orte im ländlichen Raum:

Eggiwil, Krauchthal, Signau, Trubschachen, Zollbrück, Wynigen

An diesen Standorten sollen insbesondere Versorgungseinrichtungen von überörtlicher Bedeutung angesiedelt werden.

Bevölkerungsentwicklung / Wohnstandorte

Die Entwicklung der Bevölkerung soll an den geeigneten Standorten gemäss kantonalem Richtplan (Raumkonzept) und regionalem Entwicklungsleitbild stattfinden. Eine stärkere Entwicklung ist demnach längs den Entwicklungsachsen und mit dem ÖV gut erschlossenen Gebieten vorgesehen. In den peripheren Gebieten gilt das Ziel „halten der Bevölkerung“.

Die bauliche Entwicklung soll sich auch in der Region Emmental zunehmend nach „innen“ abspielen. Wie in allen Regionen soll sich die Siedlungsentwicklung im Emmental primär auf die bestehende Bauzonenfläche konzentrieren. Neueinzonungen sollen im Rahmen des kantonalen Kontingents in Betracht gezogen werden, wenn die Bauzonenreserven erschöpft, keine unzunutzenden Siedlungsbrachen und auch keine Möglichkeiten zur Innenverdichtung mehr vorhanden sind.

Gemeinden mit einem hohen Verdichtungs- und Umstrukturierungspotential setzen bewusst auf die Verdichtung und optimierte Ausnutzung bestehender Baugebiete. Im RGSK sind einerseits die gut gelegenen und grösseren Baulandreserven als Wohnstandorte ausgeschieden. Andererseits sind Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bezeichnet, für welche ein Entwicklungspotenzial besteht. Ein Wohnschwerpunkt oder ein Verdichtungsgebiet sollen durch die Gemeinde prioritär behandelt werden. Allerdings sind damit auch gewisse Pflichten verbunden: Die Gemeinde muss für solche Gebiete die verdichtete Bauweise fördern. Zudem muss sie auf den bezeichneten Flächen eine hohe Siedlungsqualität gewährleisten und unter Umständen baulandpolitische Massnahmen aufzeigen. Die Wohnschwerpunkte liegen in der Regel in Gebieten der Zentrenstufen 3 und 4 oder an weiteren gut mit ÖV erschlossenen Standorten.

Der Baulandbedarf für die Entwicklung im Wohnbereich ergibt sich einerseits aus dem prognostizierten Bevölkerungswachstum, andererseits aus der Wohnflächenzunahme pro Person bzw. der Abnahme der Wohnungsbelegungsdichte. Im RGSK 2012 wurde ein Einzonungsbedarf für die Region von ca. 80 Hektaren ausgewiesen. Dieser Bedarf hat sich mit dem revidierten kantonalen Richtplan stark reduziert (siehe Kap. 2.3.4) und beschränkt sich auf die grösseren Zentren (insbesondere Burgdorf und Langnau) und einzelne Gemeinden der Agglomeration. Im RGSK werden mit der Ausscheidung von Vorranggebieten für die Siedlungserweiterung Wohnen, die Standorte

für grössere Einzonungen von regionalem Interesse bezeichnet. Diese Vorranggebiete müssen verschiedene Grundvoraussetzungen hinsichtlich ÖV-Erschliessung, Zentralität, Überbauungsdichte usw. erfüllen. Wenn sie Fruchtfolgeflächen betreffen, muss zudem eine sorgfältige Interessenabwägung vorgenommen werden. Im RGSK 2021 werden in zwei Agglomerationsgemeinden Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» bezeichnet:

- Gemeinde Kirchberg, Juraweg
- Gemeinde Hindelbank, Neufeld

Im Streusiedlungsgebiet soll das Potenzial zur Umnutzung landwirtschaftlicher Ökonomie-Gebäude im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden.

Arbeitsplatzentwicklung

Wie beim Wohnen soll auch die Arbeitsplatzentwicklung primär in den zentralen Orten gemäss kantonalem Richtplan und regionalem Entwicklungsleitbild stattfinden. Aufgrund des Strukturwandels und dem Rückgang der Beschäftigung im primären Sektor ist es jedoch wichtig, dass sich Betriebe auch in den ländlicheren Teilen der Region weiterentwickeln und neuansiedeln können (vgl. Kap. 2.3.5).

Der Schwerpunkt der Arbeitsplatzentwicklung befindet sich primär in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten in und um Burgdorf in Nähe des Autobahnanschlusses, sekundär in Langnau und längs den Entwicklungsachsen. Dabei sollen die vorhandenen Bauzonen möglichst effizient genutzt und innere Reserven mobilisiert werden.

Die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte ESP und die im RGSK zusätzlich bezeichneten Arbeitsschwerpunkte sowie die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bezeichnen geeignete Standorte für die Arbeitsplatzentwicklung.

Die Entwicklung der kantonalen ESP kommt nur langsam voran. Der kantonale ESP Lyssachsachen ist derzeit sistiert. Die Mobilisierung des Innenentwicklungspotenzials in den beiden ESP Buchmatt und Bahnhof Burgdorf ist anspruchsvoll, aber auf Kurs. Daneben sind verschiedene regionale Arbeitsschwerpunkte aufgrund noch ungelöster Erschliessungsprobleme blockiert. Es zeichnet sich daher ab, dass zur Erreichung der Zielsetzungen in der Arbeitsplatzentwicklung bis 2030 zusätzliche Einzonungen grösserer zusammenhängender Arbeitsgebiete notwendig wären (vgl. Kap. 2.3.5). Sowohl im Oberen, Mittleren und Unteren Emmental bemühen sich Gemeinden und die Regionalkonferenz intensiv um die Ausscheidung neuer Vorranggebiete Siedlungsentwicklung Arbeiten. Die Kriterien für eine Festsetzung erreichen derzeit nur folgende 4 Gebiete im Mittleren Emmental:

- Gemeinde Lützelflüh, Emmentalstrasse
- Gemeinde Sumiswald, Dorfgasse
- Gemeinde Sumiswald, Fürtenmatte West
- Gemeinde Sumiswald, Fürtenmatte Süd

Die bestehenden, innovativen „Perlen“ sollen mit allen Mitteln unterstützt und gefördert werden. Insbesondere sind Betriebe in der Teilregion Sumiswald / Wasen zu berücksichtigen, die teilweise auch nicht die Haupttransportroute entlang der Emme wählen und benutzen. Im Umgang mit solchen Firmen besitzen die Gemeinden verschiedene Möglichkeiten, die nur teilweise planerischer Natur sind (steuerliche Sonderregelungen, Förderung und Unterstützung innovativer Absichten und Produkte, Erschliessungsleistungen, Ersatzmassnahmen im Zusammenhang mit Erschliessungen, bei ausgewiesenem Bedarf unkompliziert Reservegebiete ausscheiden, rasche Verfahrensabwicklung, Grundeigentümergegespräche, Vermittlung von Fachpersonen). Beim Vorhandensein einer guten Strassenerschliessung und mit dem Nachweis eines regionalen Bezugs (Nutzung regionaler Ressourcen, Angebot an Arbeitskräften, Bezug zur regionalen Wirtschaft etc.) sollen in diesem Zusammenhang auch kleinere KMU gefördert werden.

Im Zusammenhang mit der skizzierten Arbeitsplatzentwicklung ist die Verbesserung der Erschliessung (Verkehrssanierung BOH, ÖV) von grosser Bedeutung.

Die ländlich orientierte Region Emmental ist durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft besonders stark betroffen. Bauern sind zunehmend auf Nebeneinkommen angewiesen. Teilzeitstellen sind in den lokal vorhandenen, oft aber spezialisierten Betrieben der ländlichen Region eher rar. Im Zusammenhang mit dem Strukturwandel soll die Suche nach Nischenarbeitsplätzen in landwirtschaftsnahen Wirtschaftszweigen unterstützt werden. Hierzu gehört auch die Möglichkeit der Umnutzung leerstehender Bauten in der Landwirtschaftszone im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten (siehe auch zum Thema Streusiedlung).

Streusiedlungen

In der Schweiz existieren nur wenige Regionen mit einem derart verstreuten Siedlungs- und einem ebenso verästelten Erschliessungssystem wie im Emmental. Kulturlandschaftlich sehr wertvoll und als Landschaft von hoher Qualität, erfordert die Erhaltung der Streusiedlung aber einen hohen Mitteleinsatz, der die wirtschaftlich eher schwach gestellten Gemeinden zu überfordern droht. Bedingt durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft stehen in abgelegenen Räumen immer mehr unter- oder ungenutzte Gebäudevolumen, die unterhalten werden müssen. Wo Mittel zum Unterhalt oder zur Erschliessung fehlen, kann es in Einzelfällen dazu kommen, dass Gebäude verlassen und aufgegeben werden. Im schlimmsten Fall entstehen dabei zerfallende Strukturen und sogar Ruinen, welche in der an sich sehr wertvollen Kulturlandschaft als Störobjekte wirken können. Dies wiederum stellt einen Konflikt mit der touristischen Nutzung der Region dar.

Das Raumplanungsgesetz erlaubt in der Landwirtschaftszone nur standortgebundene Anlagen und Nutzungen, Bauen ist nur mit Ausnahmegenehmigungen möglich. Unter Umständen könnte aus der regionalen Betroffenheit eine Chance für kreative Lösungen im Streusiedlungsgebiet entstehen, die sowohl den regionalen Besonderheiten wie den rechtlichen Anforderungen entsprechen. Die Region unterstützt die Suche nach solchen Lösungen.

Landschaft und Landwirtschaft

Die natürlichen Lebensgrundlagen und die landschaftlichen Werte sind zu erhalten und weiter zu entwickeln. Zu diesem Zweck hat die Region den Teilrichtplan Landschaft erarbeitet, welcher das Thema umfassend behandelt. Im RGSK werden diejenigen Elemente berücksichtigt, welche einen Zusammenhang zur Siedlungsentwicklung und zum Verkehr aufweisen (Schutzgebiete, Siedlungsbegrenzung). Seit der Revision des Baugesetzes von 2016 hat der Kulturlandschutz ein stärkeres Gewicht erhalten. Einzonungen von Kulturland sind insbesondere sehr eng an eine gute ÖV-Erschliessung, an Zentralität und dichte Bebaubarkeit gebunden.

Tourismus

Der Tourismus spielt eine nicht vernachlässigbare Rolle bei der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. In der Region Emmental beeinflusst der Tourismus folgende Aspekte:

- Die Kulturlandschaft des Emmentals wird insbesondere in den oberen Lagen aufgrund seines Streusiedlungscharakters und der attraktiven Formenvielfalt touristisch nachgefragt.
- Diese Nachfrage erzeugt Mobilität, welche sich einerseits auf den öffentlichen Verkehr auswirkt, andererseits eine strassenseitige Erschliessung nach sich zieht. Dies wiederum hat Einflüsse auf die Wohn- und Lebensqualität der Region.
- Die Region Emmental wird touristisch primär an den Wochenenden und teilweise in den Herbstferien bereist. Dies macht die Überprüfung von Verbindungen des ÖV (Bus, Bahn) notwendig. Es geht darum, ein angepasstes Angebot auf den vorhandenen Linien zu erhalten und die Möglichkeiten des Reisens mit ÖV weiter zu propagieren.

Im RGSK 2021 wird ein neues Massnahmenblatt Tourismus (T-S.1) eingeführt. Ziel ist es, gastgewerblichen Betrieben (Gasthöfen und Hotels) ausserhalb des Siedlungsgebiets, die für den Tourismus in der Region von grosser Bedeutung sind, gute Bedingungen für den wirtschaftlichen Betrieb und moderate Weiterentwicklungen zu ermöglichen. An diesen Standorten sollen mittels Ausscheidung von Zonen für gastgewerbliche Nutzung ausserhalb des Siedlungsgebiets, massvolle Aus- und Umbauten ermöglicht werden. Damit werden diese Standorte als wichtige touristische Ausgangspunkte gestärkt.

- Landgasthof und Seminarhotel Lueg, Heimiswil
- Hotel Moosegg und Gasthof Waldhäusern, Lauperswil
- Gasthof Rosegg, Schangnau
- Hotel Kemmeribodenbad, Schangnau
- Lüderenalp, Summiswald
- Restaurant Jägerhaus, Campingplatz Mettlen, Langnau

Auch wenn die Wanderwege nicht explizit im Rahmen des RGSK behandelt werden, ist darauf hinzuweisen, dass das bestehende und weiter zu attraktivierende Wanderwegnetz zusammen mit einer angemessenen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr eine wichtige Grundlage für den Tourismus in der Region darstellt.

5.1.2 Verkehr

Öffentlicher Verkehr

In den Gemeindezentren und in Nahdistanz zu diesen ist das Angebot im ÖV gut. Es gibt teilweise Buslinien zu den Stationen der S-Bahnen und Regionalzügen mit Verbindungen nach Burgdorf, Bern, Solothurn oder Thun. Die Erschliessung mit dem ÖV ist allerdings nicht bis in jeden kleinen Winkel gegeben. Rund ein Viertel der Regionsbevölkerung ist nicht an das ÖV-Netz angeschlossen, d.h. sie muss einen Weg von mehr als 750 m bis zu einer Bahnstation oder mehr als 400 m bis zu einer Bushaltestelle zurücklegen.

Im öffentlichen Verkehr soll die folgende Strategie verfolgt werden:

- Konzentration des Angebotsausbaus auf städtische Buslinien
- Auf den regionalen Buslinien das Grundangebot erhalten und allfällige Taktlücken schliessen
- Laufende Überprüfung des Bedarfs an zusätzlichen Bike+Ride-Abstellplätzen an Bahnhaltstellen
- Förderung von Buslinien als Bahnzubringer,
- Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Gebieten mit Siedlungsentwicklung
- Umsetzung von alternativen Angebots- und Erschliessungsformen (Rufbus, Mitnahmesystem «Taxito») zur Verbesserung der zeitlichen und örtlichen Verfügbarkeit des ÖV

Als Zubringersystem kann der Bus auch für die Bahn eine grössere Nachfrage im ÖV generieren.

Strasseninfrastruktur

Die Verkehrserschliessung des Emmentals und insbesondere die Verkehrssituation im Raum Burgdorf und im Unteren Emmental sind seit langem unbefriedigend. Aus diesem Grund wurde in den Agglomerationsprogrammen 1. bis 3. Generation die die Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle (VS BOH) als Kernelement einer Gesamtverkehrsstrategie erarbeitet.

Mit den zugesicherten Bundesbeiträgen aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation kann die Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle als zentrale Massnahme der Gesamtverkehrsstrategie der Region nun umgesetzt werden. Die Realisierung der Verkehrssanierung BOH bleibt für das RGSK 2021 und AP der 4. Generation weiterhin zentraler Bestandteil der Verkehrsstrategie und auch Bestandteil des Zukunftsbildes der Agglomeration Burgdorf, da die geplante Umsetzung der VS BOH ab 2023 weiterhin viele Ressourcen in der Region bindet. Das RGSK 2021 und das Agglomerationsprogramm 4. Generation sehen deshalb auch nur wenig neue Massnahmen vor. Diese haben das Ziel, die Verkehrssanierung BOH zu ergänzen und deren Wirkung zu verstärken.

Für den motorisierten Individualverkehr liegt der Fokus dabei vor allem auf der Sanierung von Ortsdurchfahrten in verschiedenen Ortschaften. Damit werden die Siedlungsverträglichkeit sowie die Qualität und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert.

Langsamverkehr

Es wurde bereits verschiedentlich festgestellt, dass die regionalen Verbindungen für den Veloverkehr zu wenig attraktiv sind, um die Benutzung dieses Verkehrsmittels in nennenswertem Umfang zu fördern. Dabei geht es immer um zwei Aspekte: Die direktesten und für den Veloverkehr von der Linieneinführung her geeignetsten Verbindungen sind fast immer die Kantonsstrassen. Allerdings sind viele Teilstücke von der Verkehrsbelastung her für VelofahrerInnen unattraktiv. Parallele Alternativrouten dürfen gewisse Umwege aufweisen, sie müssen aber über längere Strecken durchgehend sein und dürfen keine Lücken aufweisen, die nur über vielbefahrene Strassen überwunden werden können. Für den Veloverkehr wird wo immer möglich die Sicherheit für Velofahrende auf Kantonsstrassen verbessert, oder es sind abseits von den stark befahrenen Strassen Alternativrouten anzubieten. Eine Schlüsselmassnahme stellt dabei die geplante neue Verbindung Oberburg–Hasle dar. Die Schwachstellen auf dem Velonetz werden detailliert im kantonalen Sachplan Veloverkehr abgehandelt.

Beim Fussverkehr stellt sich das Problem etwas anders: Da sich Wege zu Fuss im Alltagsverkehr in erster Linie innerhalb der Gemeinde abspielen, ist die Dichte des Netzes von allergrösster Wichtigkeit. Dies ist auf der Ebene der Ortsplanung sicherzustellen. Eigentliche Massnahmen sind primär Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten von stark befahrenen Strassen.

5.2 Teilstrategien der Agglomeration Burgdorf

5.2.1 Siedlung und Landschaft

Karte Anhang 2

Siedlungsausdehnung begrenzen

Burgdorf als kompakte Stadt entwickeln

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

Innenentwicklung priorisieren

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

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

Entwicklung auf Ortskerne konzentrieren

Im übrigen Siedlungsgebiet und im Streusiedlungsgebiet wird die Entwicklung auf die bestehenden Ortskerne konzentriert. Eine bauliche Entwicklung

und Umnutzung sollen innerhalb des gesetzlichen Rahmens ermöglicht werden.

Entwicklungsgebiete vorantreiben

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte umsetzen

- **Umsetzung ESP Burgdorf Bahnhof beschleunigen:** Der Richtplan zum kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Burgdorf Bahnhof wird konsequent umgesetzt. Im Vordergrund stehen Dienstleistungsnutzungen.
- **Weiterentwicklung des ESP Buchmatt vorantreiben:** Das Verdichtungspotenzial des Standortes wird genutzt, wobei der Schwerpunkt auf Industrie und Gewerbenutzung gelegt wird. Das Profil wird auf die Gesundheitswirtschaft ausgerichtet.
- **ESP Lyssachsachen als langfristige Reserve sichern:** Der grundsätzlich gut erschlossene Standort soll entwickelt werden, sobald dies grundeigentümerseitig möglich ist.

Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen sichern:

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

Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete vorantreiben:

- **Aktive Rolle der Gemeinden stärken:** Die qualitätsvolle Entwicklung an diesen Standorten wird mit höchster Priorität vorangetrieben.
- **Regionale Unterstützung organisieren:** Die Region unterstützt die Gemeinden bei der Entwicklung dieser Gebiete mit Vernetzungsanlässen und Know-How-Transfer.
- **Gestaffelt realisieren:** Die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete werden gestaffelt realisiert³.

Wohn- und Arbeitsschwerpunkte entwickeln

- **Qualitätsvolle Entwicklung mit hoher Dichte sicherstellen:** Die gut erschlossenen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte werden mit möglichst hoher Dichte und hoher städtebaulicher Qualität entwickelt.
- **Gestaffelt realisieren:** Die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte werden gestaffelt realisiert⁴.

Vorranggebiete gezielt erschliessen und einzonen

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



Wohnen / Arbeiten



Wohnen / Arbeiten

³ In der Karte dargestellt sind die Gebiete, die voraussichtlich im A- oder B-Horizont realisiert werden.

⁴ Siehe Fussnote 2.

- Hindelbank, Neufeld (W)
- Kirchberg, Juraweg/Balmbergweg (W)
- Lützelflüh, Emmentalstrasse (A)

Versorgungszentren stärken, Detailhandel und ViV konzentrieren

Zentren stärken



- **Burgdorf als Zentrum 3. Stufe⁵ ausbauen:** In Burgdorf werden Versorgungseinrichtungen von regionaler Bedeutung weiterentwickelt. Zudem werden ausgewählte Einrichtungen mit überregionaler Ausstrahlung angesiedelt (Bildungscampus Burgdorf).



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

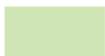


Detailhandel und ViV konzentrieren und konsolidieren

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

Landschaft in Wert setzen

Kulturlandschaft pflegen



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



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



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

⁵ Die Zentralitätsstruktur wird durch den kantonalen Richtplan festgelegt (Massnahmenblatt C_01). Zentren der 3. Stufe: Regionale Zentren von kantonomer Bedeutung, Zentren der 4. Stufe: Regionale Zentren



Landschaftswerte schützen, Grünzäsuren erhalten

- **Landschaft offenhalten** (Landschaftsschongebiete): Das wertvolle Kulturland in der Talebene, das unter hohem Siedlungsdruck steht, wird mit den Schutzgebieten « Offenhaltung Landschaft » erhalten.
- **Landschaft schützen** (Regionale Landschaftsschutzgebiete): Mit den regionalen Landschaftsschutzgebieten werden die Siedlungen klar begrenzt, die Kulturlandschaft erhalten, Erholungsräume gesichert und der Wildwechsel ermöglicht.

Naherholungsgebiete aufwerten und erschliessen

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

5.2.2 Verkehr

Gesamtverkehr

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

Verkehr vermeiden und reduzieren

- Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen: Erste Priorität hat die Entwicklung der gut erschlossenen Standorte. Sämtliche wichtigen Entwicklungsgebiete (S-UV, S-SW/S-SA, S-VW/S-VA) sind mindestens mit der ÖV-Erschliessungsgüte D erschlossen und werden für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv angebunden.⁶
- Kurze Wege ermöglichen: Dank guter Durchmischung insbesondere in den Zentren 3. und 4. Ordnung werden kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Versorgung ermöglicht.

Verkehr verlagern

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

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

⁶ Siehe Tabelle Kap. 2.2.8

- Mobilitätsmanagement ausbauen: Das Mobilitätsmanagement wird gefördert.

Verkehr verträglich abwickeln

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

Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Karte Anhang 5

ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, prioritäre Gebiete bezeichnen

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



Entwicklungsgebiete erschliessen

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

Busbeschleunigungsmassnahmen realisieren

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



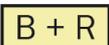
ÖV-Drehscheiben stärken

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



Bike + Ride an Bahnhöfen zur Verfügung stellen

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



Mobilitätskonzepte erarbeiten

Für grössere Entwicklungsgebiete werden Mobilitätskonzepte erarbeitet.

Alternative Erschliessungsformen realisieren

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

Fahrzeugverleihangebote fördern

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

Fuss- und Veloverkehr

Karte Anhang 4

Vorrangrouten Veloverkehr: durchgängige Verbindungen mit hohem Ausbaustandard

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

Sichere und durchgängige Veloverbindungen entlang den Hauptsiedlungsachsen realisieren

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

Sichere und attraktive Verbindungen abseits der Kantonsstrasse bereitstellen

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

Wichtige Zielorte gut für den Fuss- und Veloverkehr erschliessen

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

Aufenthaltsqualität entlang von Strassen erhöhen

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

Bike + Ride an Bahnhöfen zur Verfügung stellen

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

Motorisierter Individualverkehr

Karte Anhang 3

Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten



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



Ortskerne vom Durchgangsverkehr entlasten

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



Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit verbessern, Trennwirkung reduzieren

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



Verkehrssicherheit verbessern

- Schwachstellen hinsichtlich der Verkehrsunfälle werden behoben.



Verkehr steuern

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

Verkehr in Quartieren sicher gestalten



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

Ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum bewirtschaften



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

Dank Verkehrsverlagerung Kapazitätsreserven schaffen

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

6. Massnahmen

6.1 Einleitung

Die Umsetzung des Entwicklungsleitbildes der Region, des Zukunftbildes der Agglomeration und der Strategien erfolgt mit Hilfe von Massnahmenblättern, welche behördenverbindlich sind. Die Massnahmen des RGSK 2021 bauen auf denjenigen des RGSK 2016 auf, wobei einige Anpassungen vorgenommen wurden. Die Massnahmenblätter entsprechen den Anforderungen des Kantons. 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.

Die Massnahmenblätter weisen einen unterschiedlichen Detaillierungsgrad auf. Gewisse Massnahmen sind schon so weit konkretisiert, dass nur noch wenige planerische Schritte nötig sind, um sie realisieren zu können. Bei anderen Massnahmen ist die Abstimmung noch nicht so weit vorangeschritten, um konkrete, örtlich fixierbare Aktionen auslösen zu können. Hier besteht die vorgeschlagene Tätigkeit oft in der Erarbeitung eines Konzeptes, für das im Massnahmenblatt die Rahmenbedingungen vorgegeben werden.

6.2 Massnahmen Siedlung

S-UV - Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

Dieses Massnahmenpaket bezeichnet zentral gelegene und gut erschlossene Gebiete, welche sich für die Erneuerung des Gebäudebestands, die Nachverdichtung und/oder Umnutzung eignen. Im RGSK 2016 wurden in der ganzen Region solche Gebiete evaluiert. Die Gemeinden der Region sind seither intensiv dabei, diese Potenziale zu aktivieren. Die Bilanz der 2019 durchgeführten Gemeindeumfrage zeigt, dass dies vielerorts bereits gelungen ist. Im RGSK 2021 werden 9 Gebiete gelöscht, da sie bereits realisiert wurden. Dafür haben die Gemeinden in der ganzen Region weitere Potenzialgebiete identifiziert und bezeichnen insgesamt 8 neue Gebiete.

Folgende 9 Gebiete wurden bereits realisiert:

- Ersigen, Grabne
- Ersigen Töpfereistrasse
- Hindelbank, Bärmatte
- Rüdtligen-Alchenflüh, Bernstrasse Alchenflüh
- Rüdtligen-Alchenflüh, Dorfstrasse Rüdtligen
- Koppigen, Strako
- Utzenstorf, Gotthelfstrasse
- Utzenstorf, Underdorf
- Wiler b.U., Cargo

Folgende acht neuen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete werden im RGSK 2021 bezeichnet:

Umstrukturierungsgebiete:

- Oberburg, Vögelgut (Wohnen)
- Kirchberg, Choschthusweg (Wohnen)
- Ersigen, Rössler-Areal (Wohnen)

Verdichtungsgebiete:

- Hasle, Bahnhof Hasle-Rüegsau (Zentrumsentwicklung, Mischnutzung)
- Rüderswil, Zentrum Zollbrück (Zentrumsentwicklung, Mischnutzung)
- Signau, Dorfkern und Bahnhof (Zentrumsentwicklung, Mischnutzung)
- Burgdorf, Regionalspital Emmental (Arbeiten)
- Krauchthal, Hub (Arbeiten)

In Oberburg wird zudem das Gebiet «Oberburgpark» deutlich vergrössert und neu als «Oberburg Zentrum» bezeichnet. Das Gebiet ist interkommunal (Oberburg und Burgdorf) und umfasst zentrale Teile des Dorfkerns in Bahnhofsnähe. Dieses Gebiet wird massgeblich von der Umfahrung Oberburg profitieren und erhält durch die Verkehrssanierung Potenziale für Aufwertung, Erneuerung und Verdichtung.

S-SW / S-SA - Schwerpunkte Wohnen und Arbeiten

Dieses Massnahmenpaket bezeichnet grössere, gut erschlossene Bauzonenreserven Wohnen und Arbeiten von regionaler Bedeutung. Diese sollen zur Deckung des Baulandbedarfs neben den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten prioritär entwickelt werden. Die 2019 durchgeführte Gemeindeumfrage zeigt, dass einige Gebiete bereits realisiert sind, andere sind kurz davor. Neu werden auch Gebiete explizit bezeichnet, wo für die Realisierung zuerst noch die Erschliessung verbessert werden muss. Gerade bei den Arbeitszonen zeigt sich, dass viele Reserven blockiert sind, weil die Grundeigentümer in absehbarer Zeit keine Überbauung wünschen.

Folgende Gebiete werden gelöscht, da sie weitgehend realisiert sind:

Wohnen

- Burgdorf, Neumatt
- Kirchberg, Choschthusweg (wird neu als S-UV geführt, da Umzonung notwendig)
- Lützelflüh, Dorf Grünenmatt
- Koppigen, Dorf
- Lauperswil, Kalchmatt

Arbeiten

- Kirchberg, Neuhof
- Rüdtiligen-Alchenflüh, Industriestrasse

Folgendes Gebiet wird als neuer regionaler Arbeitsschwerpunkt aufgenommen:

- Lauperswil, Bomatt

Bei den folgenden bisherigen Gebieten wird eine Erschliessungsproblematik festgestellt:

Wohnschwerpunkt:

- Bätterkinden, Im Grund (die ÖV-EGK muss verbessert werden)
- Utzenstorf, Mühle Landshut (die ÖV-EGK muss verbessert werden)

Arbeitsschwerpunkte:

- Eggwil, Holzmatt (die ÖV-EGK muss verbessert werden)
- Lauperswil, Bomatt (neue MIV-Basiserschliessung)
- Lyssach, Shopping-Meile (Fahrtenkontingent limitiert Entwicklung)
- Rüeßsau, Wintersey (die ÖV-EGK muss verbessert werden)
- Sumiswald, Eystrasse West (die ÖV-EGK muss verbessert werden)
- Sumiswald, Fürtenmatte Ost (neue LV- und MIV-Erschliessung über die Grüne erstellen)
- Trubschachen, Untere Säge (Verbesserung MIV-Erschliessung beim Bahnübergang)
- Utzenstorf, Papierfabrik (ÖV-EGK und MIV-Basiserschliessung verbessern)

S-VW / S-VA - Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten

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, indem in Zukunft Einzonungen > 1 Hektaren nur noch in im RGSK festgesetzten Vorranggebieten möglich sind.

Ein expliziter Wohnbaulandbedarf für die nächsten 15 Jahre besteht aktuell (Datengrundlage 2019) nur in Burgdorf, Langnau und einigen Gemeinden im Agglomerationsgürtel (vgl. Kap. 2.3.4). Längerfristig wird in der Region daher 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.

Im Rahmen des RGSK 2021 sollen folgende Vorranggebiete festgesetzt werden:

Wohnen

- Hindelbank, Neufeld
- Kirchberg, Juraweg

Arbeiten

- Lützelflüh, Emmentalstrasse
- Sumiswald, Dorfgasse
- Sumiswald, Fürtenmatte West
- Sumiswald, Fürtenmatte Süd

Sämtliche Gebiete betreffen Kulturland und Fruchfolgeflächen. Die entsprechenden erforderlichen Nachweise werden in einem separaten Bericht erbracht (Siehe Beilage 1 «Nachweise zur Festsetzung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung»).

Die Hürden für die Einzonung von Kulturland wurden mit der Baugesetzrevision von 2016 stark erhöht. Gebiete, bei denen nach erneuter Prüfung festgestellt werden musste, dass wenig Chancen bestehen, den Koordinationsstand Festsetzung aufgrund der neuen gesetzlichen Grundlagen noch zu erreichen, werden aus dem RGSK gestrichen. Dies betrifft insgesamt 19 bisherige Vorranggebiete der Region. In vielen Fällen handelt es sich um Kulturland mit ungenügender ÖV-Erschliessungsgüte, ohne Aussichten auf Verbesserungen. Gestrichen wurden auch Gebiete, die zu klein sind sowie teilweise auch Gebiete, die durch die Grundeigentümer nicht zur Verfügung gestellt werden. Faktisch stehen diese selbst bei guter Eignung für eine Einzonung ebenfalls nicht zur Verfügung.

- Aefligen, Obergass
- Rüegsau, Bifang
- Rüdtiligen-Alchenflüh, Grund
- Hindelbank, Hübeli
- Koppigen, Rötlerer
- Koppigen, Chilchacher
- Langnau, Gibelmoos
- Langnau, Länggelöchli
- Signau, Schüpbach-Zentrum
- Eggwil, Holzmatt
- Koppigen, St. Niklaus
- Koppigen, Bachtelen
- Langnau, Hüselmatte
- Rüderswil, Oberey
- Signau, Schachen-Eggiwilstr.
- Signau, Steinen
- Signau, ZöN Dorf/Hof
- Sumiswald, Burghof
- Utzenstorf, Widehof

S4 – Zentren vierter Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)

Dieses Massnahmenblatt wird aufgehoben, da die Zentren 4. Stufe im kantonalen Richtplan verankert sind.

S-Ü.1 - Regionale Zusammenarbeit

Überkommunale Betrachtungen und regionale Strategien entsprechen den Anliegen der Raumplanung nach einer konzentrierten und nachhaltigen Entwicklung. Ziel ist die Sensibilisierung für regionale Zusammenarbeit in den

Bereichen Siedlung und Verkehr und die Schaffung einer Basis für breit abgestützte regionale Strategien. Siedlung und Verkehr sollen unter Berücksichtigung der regionalen Interessen und Strategien gemeinsam und aufeinander abgestimmt weiterentwickelt werden. Im Fokus stehen Wissensaustausch, Aus- und Weiterbildung sowie die Erarbeitung von Ausgleichsinstrumenten.

6.3 Massnahmen Landschaft

L-Tg.1 – 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. Die Siedlungstrenngürtel aus dem regionalen Teilrichtplan Landschaft werden in die RGSK-Karte aufgenommen. Die Schutzgebiete unterstützen tendenziell die Siedlungsentwicklung nach innen und schützen wichtige Grünbereiche oder ökologisch wertvolle Bereiche in Siedlungsnähe vor einer Überbauung

6.4 Massnahmen Tourismus

T-S.1 – Gastgewerbliche Nutzungen ausserhalb des Siedlungsgebiets

Im RGSK 2021 wird eine neues Massnahmenblatt Tourismus T-S.1 aufgenommen. Dieses bezeichnet gastgewerbliche Betriebe von regionaler Bedeutung, für welche die Ausscheidung einer Zone für gastgewerbliche Nutzungen ausserhalb des Siedlungsgebiets geprüft werden soll. Die Ausscheidung solcher Zonen ermöglicht den Betrieben landschaftsverträgliche und massvolle Aus- und Umbauten. Die Massnahme dient der Stärkung und Sicherung der für die Region wichtigen touristischen Standorte und der Abstimmung mit den Interessen des Landschaftsschutzes.

6.5 Massnahmen Verkehr

Öffentlicher Verkehr

ÖV-Str.1 - Verbesserung ÖV-Erschliessung im Agglomerationsperimeter /

ÖV-Str.2 - Verbesserung ÖV-Erschliessung in der übrigen Region

Die Siedlungsentwicklungen finden teils in Gebieten statt, welche heute noch nicht ausreichend an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden sind. Im Rahmen dieser beiden Massnahmen sind Verbesserungen der Buserschliessung von Gebieten im bestehenden Siedlungsgebiet und bei Siedlungserweiterungen zu prüfen. Ziel in all diesen Gebieten ist das Erreichen der ÖV-Güteklasse D.

Strassenverkehr

Zentrale Massnahmen sind die Realisierung der Umfahrung Hasle im Zusammenhang mit dem Projekt Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle (BOH) sowie die Sanierung von zahlreichen Ortsdurchfahrten.

MIV-U.1 - Umfahrung Hasle

Das Massnahmenblatt MIV-U.1 Umfahrung Hasle umfasst den Abschnitt «Umfahrung Hasle» des Projekts Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (VS BOH), der ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegt und ohne Unterstützung durch den Bund finanziert werden muss. Die anderen beiden Abschnitte der VS BOH «Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf» und die «Umfahrung Oberburg» sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms Burgdorf 3. Generation und werden aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert. Das Verkehrssanierungsprojekt VS BOH wird über alle drei Abschnitte als Gesamtprojekt entwickelt. Das Projekt ist zentraler Bestandteil der regionalen Gesamtverkehrsstrategie und dient allen Verkehrsträgern.

MIV-Auf - Sanierung Ortsdurchfahrten

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.

MIV-E - Verbesserung MIV-Erschliessung

Bei bisher nicht optimal ans Strassennetz angebundenen Gebieten soll punktuell die Erschliessung für den MIV verbessert werden, um eine Grundlage für geplante Arealentwicklungen zu schaffen. Konkret geht es um die bessere Erschliessung des «Areal Papierfabrik Plus» in Utzenstorf sowie des Gebiets südlich des Bahnhofs in Trubschachen.

Langsamverkehr

LV-Ü – Langsamverkehr

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

Die Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs wurden nachfolgenden Kriterien zu Massnahmenblättern zusammengefasst:

- Zuständigkeit (Kanton oder Gemeinde)
- Perimeter (Agglomeration oder übrige Region Emmental)
- Bei agglomerationsbezogenen Massnahmen wird zusätzlich nach dem Realisierungszeitraum differenziert

Die Massnahmen beinhalten hauptsächlich Erweiterungen der Verkehrsfläche für den Veloverkehr und für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Veloroute Bätterkinden – Lohn als Fortsetzung der Alltagsveloroute Jegenstorf – Fraubrunnen – Bätterkinden befindet sich zwar im Perimeter des RGSK Emmental, ist aber bereits Bestandteil des Agglomerationsprogramms Bern.

Die Finanzierung und Umsetzung werden über dieses geregelt, weshalb diese Veloroute im RGSK Emmental nicht als zusätzliche Massnahme aufgenommen wird. Die Umsetzung ist im Zeitraum 2024-2027 vorgesehen.

Für den Fussverkehr wird kein separates Massnahmenblatt erstellt. Die Velomassnahmen und die Massnahmen zum MIV (Sanierung Ortsdurchfahrten) tragen ebenfalls zur Verbesserung des Fussverkehrs bei.

Kombinierte Mobilität

KM-P.1 Park+Ride

Dieser Bereich befasst sich ausschliesslich mit Abstellanlagen (P+R) an den Schnittstellen vom öffentlichen zum privaten Verkehr. Einzig am Bahnhof Wynigen besteht der Bedarf, das Angebot auszubauen. Am Bahnhof Signau werden die Parkfelder nicht explizit als Park+Ride bezeichnet. Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsumfelds sind die P+R-Plätze in Signau baulich besser zu gestalten und zu bezeichnen.

7. RGSK-Karte

In der Richtplan-Karte sind die räumlich verortbaren Massnahmen dargestellt. Die Systematik für die Karte ist vom Kanton vorgegeben. Die Karte ist mit einem Datenmodell hinterlegt, welches für sämtliche Inhalte spezifische Informationen enthält (diese sind zum Teil in den Massnahmenblättern aufgeführt).

Die Karte besteht einerseits aus Grundinformationen wie den rechtskräftigen Bauzonen, den Wäldern oder dem bestehenden Bahn- und Strassen-netz. Diese Inhalte sind nicht verbindlich. Verbindlich sind hingegen die Festlegung der Region, beispielsweise die Vorranggebiete für Siedlungserweiterung oder die Langsamverkehrsprojekte. Der Koordinationsstand der Festlegung ist im entsprechenden Massnahmenblatt vermerkt.

8. Genehmigungsvermerke

Genehmigung Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK
Emmental:

Mitwirkung vom 10. Januar bis 28. Februar 2020

Vorprüfung vom 28. Oktober 2020

Beschlossen durch die Regionalversammlung der Regionalkonferenz Emmental

Am 3. Juni 2021

Der Präsident Jürg Rothenbühler

Die Geschäftsführerin Karen Wiedmer

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Burgdorf, den 3. Juni 2021

Die Geschäftsführerin Karen Wiedmer

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

am

9. Beilagenverzeichnis

Zum RGSK 2021 gehören folgende separate Berichtbeilagen:

- Beilage 1: Nachweise zur Festesetzung der Vorranggebiete Siedlungsentwicklung, Bericht mit Kartenanhang
- Beilage 2: Gastgewerbliche Nutzungen ausserhalb des Siedlungsgebiets, Bericht und Standortblätter
- Beilage 3: Zooms Perimeter Siedlungsmassnahmen, Kartenband
- Beilage 4: Mitwirkungsbericht

10. Anhangkarten

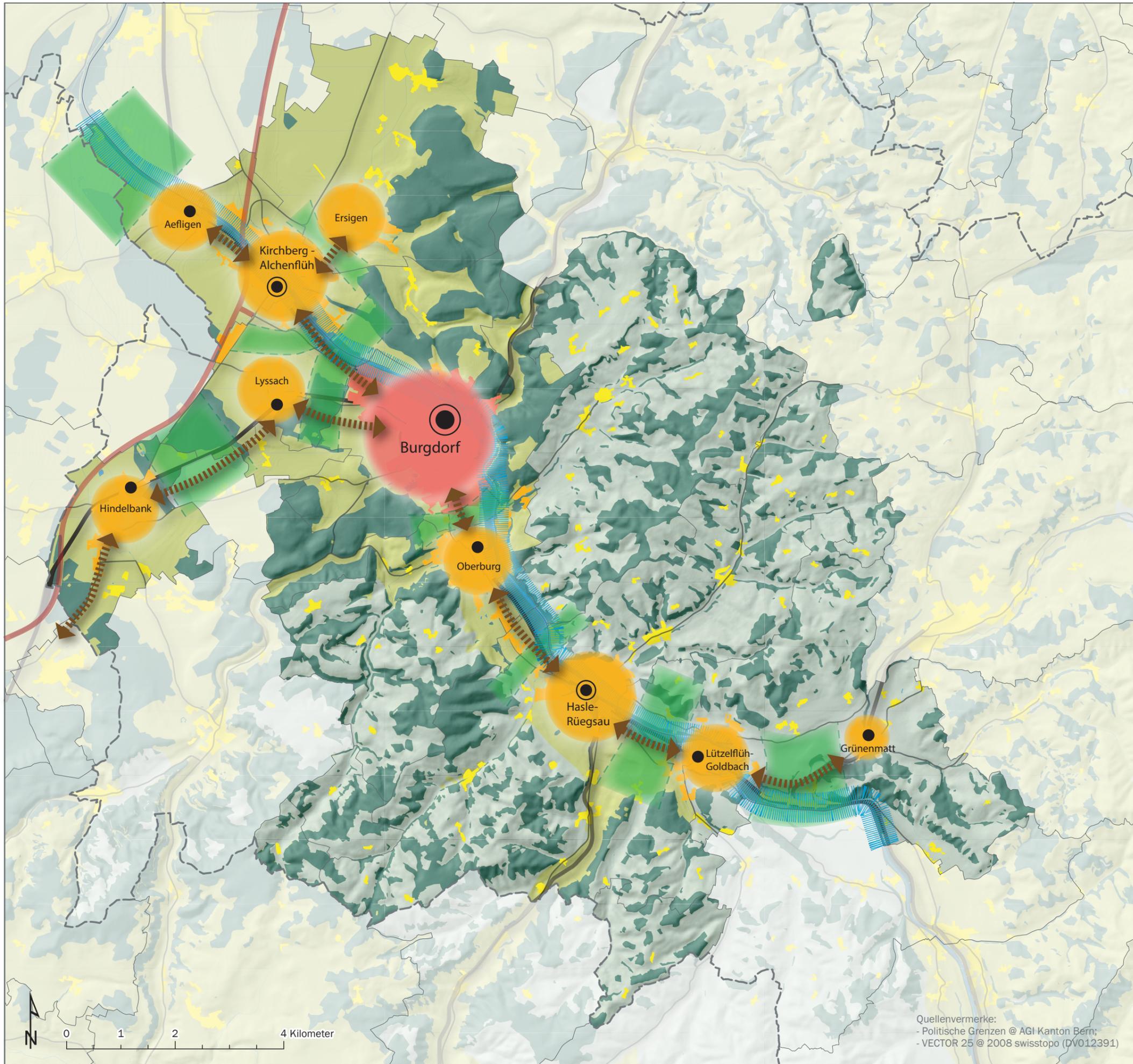
- Anhang 1 Zukunftsbild**
- Anhang 2 Teilstrategie Siedlung und Landschaft**
- Anhang 3 Teilstrategie motorisierter Verkehr**
- Anhang 4 Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr**
- Anhang 5 Teilstrategie Öffentlicher Verkehr und kombinierte
Mobilität**

Agglomerationsprogramm Burgdorf

Zukunftsbild

Legende

-  Die Kernstadt ist verdichtet und als Zentrum gestärkt
 -  Die Entwicklungsachsen sind dank Innenentwicklung aufgewertet
 -  Die Qualität der Ortsbilder im Streusiedlungsgebiet ist hoch
 -  Die kombinierte Mobilität ist gestärkt
 -  Die ÖV-Drehscheiben sind ausgebaut
 -  Der Gesamtverkehr ist optimiert, der Anteil des ÖV und LV erhöht
 -  Der Flussraum ist als Lebensraum und Naherholungsgebiet aufgewertet
 -  Die offene Talebene der Emme ist bewahrt
 -  Das bewaldete Hügelland ist als wertvolle Emmentaler Kulturlandschaft erhalten
 -  Die Siedlungstrenngürtel sind gesichert
-
-  Nationalstrasse
 -  Kantonsstrasse
 -  Bahnlinie
 -  Regionsgrenze
 -  Gemeindegrenze



Quellenvermerke:
 - Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
 - VECTOR 25 @ 2008 swisstopo (DV012391)

Masstab 1:70'000

Bern, 25. Februar 2021

1832_Agglomerationsprogramm_Burgdorf_AP4 - yu/mo

Agglomerationsprogramm Burgdorf

Teilstrategie Siedlung und Landschaft

Legende

Siedlungsausdehnung begrenzen

- Burgdorf als kompakte Stadt entwickeln
- Innenentwicklung priorisieren
- Entwicklung auf Ortskerne konzentrieren

Entwicklungsgebiete vorantreiben

- Kantonale Entwicklungsschwerpunkte umsetzen
- Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen sichern

Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete vorantreiben:

- Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete A und B-Horizont

Wohn- und Arbeitsschwerpunkte entwickeln

- Wohnschwerpunkte A und B-Horizont
- Arbeitsschwerpunkte A und B-Horizont

Vorranggebiete gezielt erschliessen und einzonen

- Vorranggebiete Wohnen / Arbeiten Koord.-stand Festsetzung

Versorgungszentren stärken, Detailhandel und ViV konzentrieren

- Burgdorf als Zentrum 3. Stufe ausbauen
- Die Zentren 4. Stufe stärken
- D Ortskerne als Detailhandelsorte stärken
- V Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) konzentrieren

Landschaft in Wert setzen

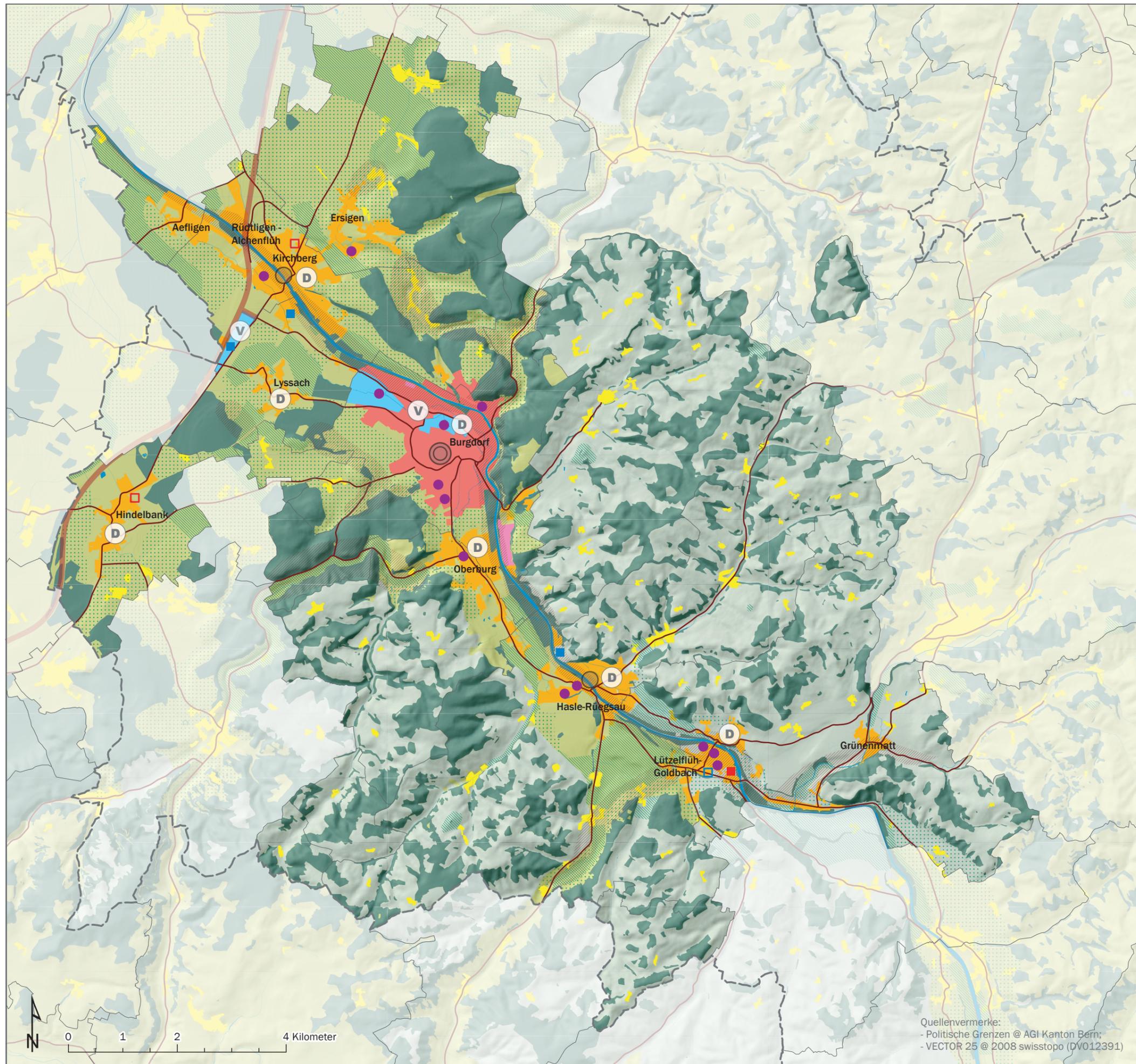
- Hügelland als Kulturlandschaft erhalten und pflegen
- Wälder als Naturräume pflegen und bewirtschaften
- Talebene für die Landwirtschaft sichern
- Landschaft offenhalten
- Landschaft schützen
- Flussläufe aufwerten
- Siedlungsorientierte Naherholungsräume erschliessen

Orientierend

- Nationalstrasse
- Übergeordnetes Strassennetz

Bern, 25. Februar 2021 / Massstab 1:70'000

1832_Agglomerationsprogramm_Burgdorf_AP4 - yu/mo



Quellenvermerke:
- Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
- VECTOR 25 @ 2008 swisstopo (DV012391)

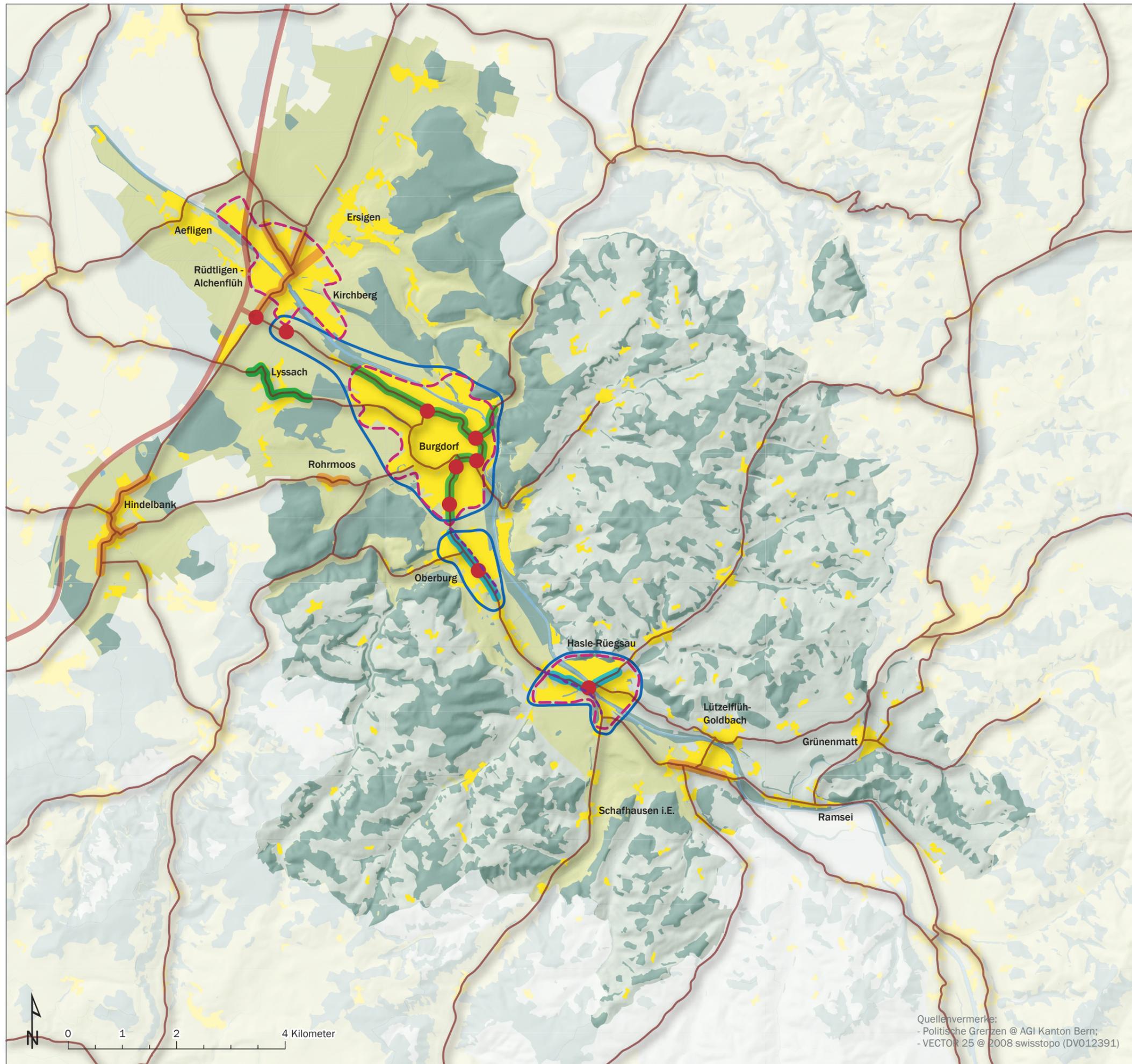
Agglomerationsprogramm Burgdorf

Teilstrategie Motorisierter Verkehr

Legende

-  Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten
-  Ortskerne vom Durchgangsverkehr entlasten
-  Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit verbessern, Trennwirkung reduzieren
-  Verkehrssicherheit verbessern
-  Verkehr steuern
-  Verkehr in Quartieren sicher gestalten
-  Ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum bewirtschaften

-  Nationalstrasse
-  Übergeordnetes Strassennetz
-  Geplante Umfahrung



Masstab 1:70'000

Bern, 25. Februar 2021

1832_Agglomerationsprogramm_Burgdorf_AP4 - yu/mo

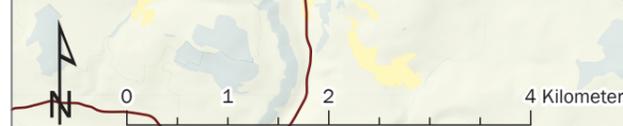
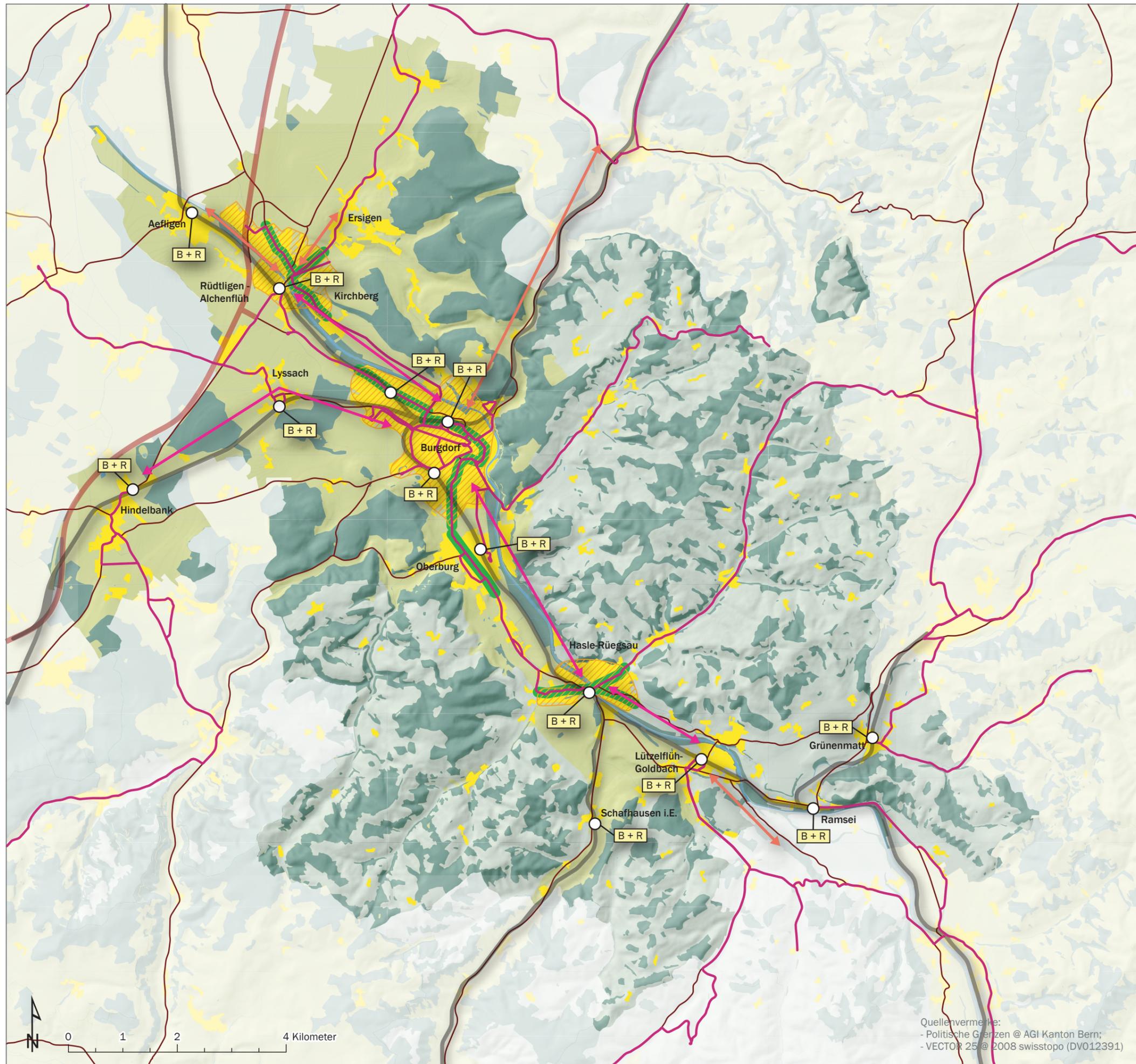
Quellenvermerke:
 - Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
 - VECTOR 25 @ 2008 swisstopo (DV012391)

Agglomerationsprogramm Burgdorf

Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr

Legende

-  Vorrangrouten Veloverkehr: Durchgängige Verbindungen mit hohem Ausbaustandard
-  Sichere und durchgängige Veloverbindungen entlang den Hauptsiedlungsachsen realisieren
-  Sichere und attraktive Verbindungen abseits der Kantonsstrassen bereitstellen
-  Aufenthaltsqualität erhöhen
-  Bike + Ride an Bahnhöfen zur Verfügung stellen
-  Bahnlinien
-  Buslinien
-  Bahnhöfe
-  Nationalstrasse
-  Übergeordnetes Strassennetz



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

Masstab 1:70'000
 Bern, 25. Februar 2021
 1832_Agglomerationsprogramm_Burgdorf_AP4 - yu/mo

Agglomerationsprogramm Burgdorf

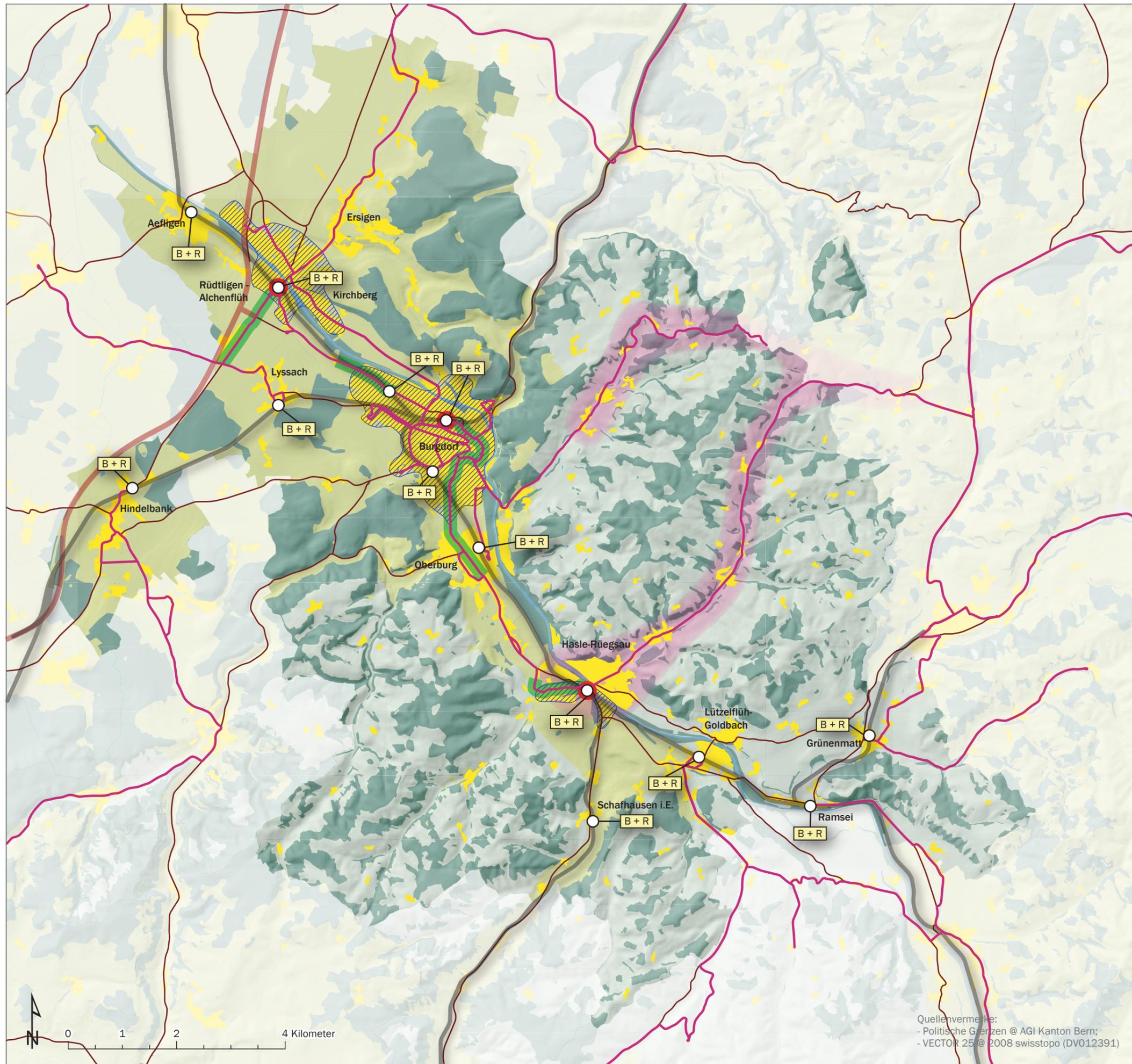
Teilstrategie öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Legende

-  ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen (prioritäre Gebiete)
-  Busbeschleunigungsmassnahmen realisieren
-  ÖV-Drehscheiben stärken
-  Bike + Ride an Bahnhöfen zur Verfügung stellen
-  Alternative Erschliessungsformen realisieren

-  Bahnlinien
-  Buslinien
-  Bahnhöfe

-  Nationalstrasse
-  Übergeordnetes Strassennetz



Masstab 1:70'000

Bern, 25. Februar 2021

1832_Agglomerationsprogramm_Burgdorf_AP4 - yu/mo

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