

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2025 Agglomerationsprogramm Burgdorf, 5. Generation



Workshop

Zollbrück,
11. Mai 2023

Emmental

Begrüßung

Stefan Berger, Präsident Ausschuss Agglomeration Burgdorf, Mitglied GL RKE

Begrüssung

Ziele der Veranstaltung

- Handlungsbedarf in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr erfahren
- Gemeinsame Entwicklungsperspektive erarbeiten
- Akzeptanz für unterschiedliche Anliegen fördern

Ablauf des Workshops

- | | |
|---|-----|
| 1. Begrüssung | 5' |
| 2. Einführung | 10' |
| 3. Situations- und Trendanalyse | 20' |
| 4. Vorstellung Entwurf Entwicklungsleitbild (ELB) | 10' |
| 5. Gruppenarbeit | 60' |
| <i>Pause</i> | 30' |
| 6. Ergebnissicherung und Diskussion im Plenum | 30' |
| 7. Einführung Gemeindeumfrage | 10' |
| 8. Ausblick auf das weitere Vorgehen, Schluss | 5' |

Einführung

Thomas Frei, Geschäftsführer RKE

Programme RGSK und AP

RGSK

- Strategisches Raum- und Verkehrsplanungsinstrument der RKE
- Ziel: Verkehrs- und Siedlungsentwicklung abstimmen
- Charakter eines Richtplans
- Fokus auf regionale Ebene
- 4-Jahres Rhythmus

AP

- Detaillierter «Zoom», als Bestandteil des RGSK
- Finanzielle Unterstützung Infrastrukturmassnahmen des Agglomerationsverkehrs

Programme RGSK und AP

Wesentliche Unterschiede RGSK/AP

	AP 5. Generation	RGSK 2025
Perimeter	9 beitragsberechtigte AP-Gemeinden	39 Gemeinden
Schwerpunkt	Abstimmung Verkehrs- und Siedlungsentwicklung	Siedlung, Verkehr, weitere Themen
Finanzierung Umsetzung	Kostenbeteiligung bei Verkehrsmassnahmen von Bund und Kanton	Finanzierung Verkehrsmassnahmen nach Grundeigentümer
Beurteilung	durch Bund	durch Kanton Bern
Überarbeitung	fortführend	ablösend
Massnahmen ab	2028	2025

Rückblick

Rückblick / Stand RGSK 2021 und AP 4. Generation

- Einreichung Sommer 2021
- RGSK 2021 in Kraft seit Dezember 2021
- Entscheid Bundesrat bzgl. AP 4. Generation am 22.02.2023
 - Umsetzungsabzug von 5%
 - Politische Intervention

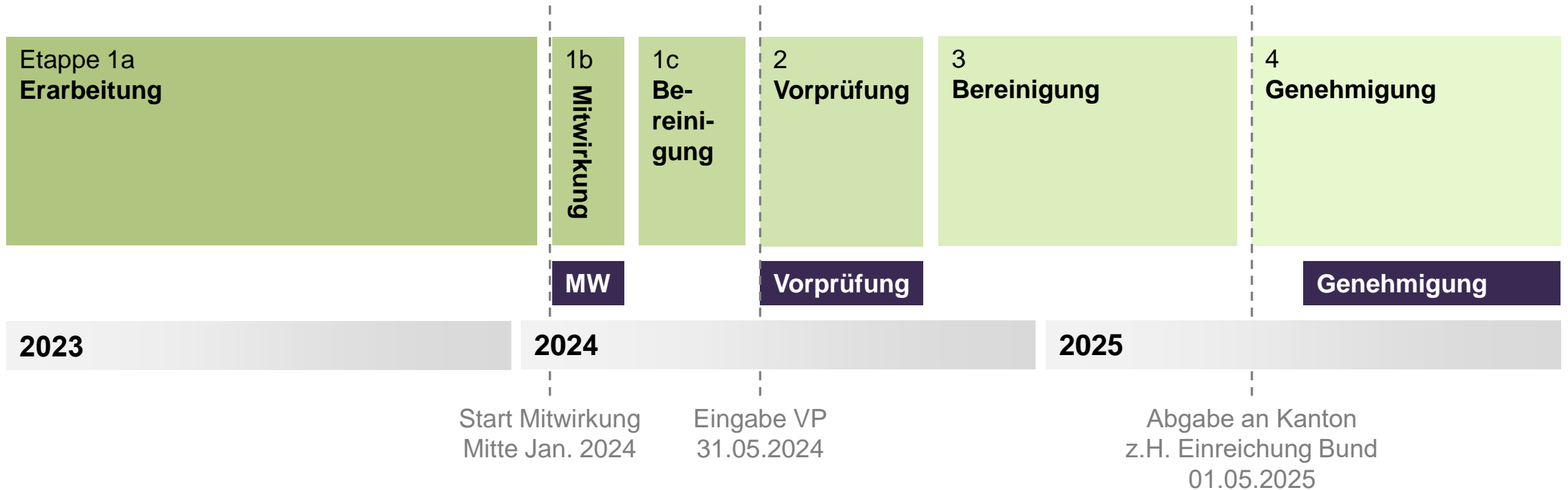
Rückblick

Vorgaben von Kanton und Bund für die neue Generation (Pflichtenheft)

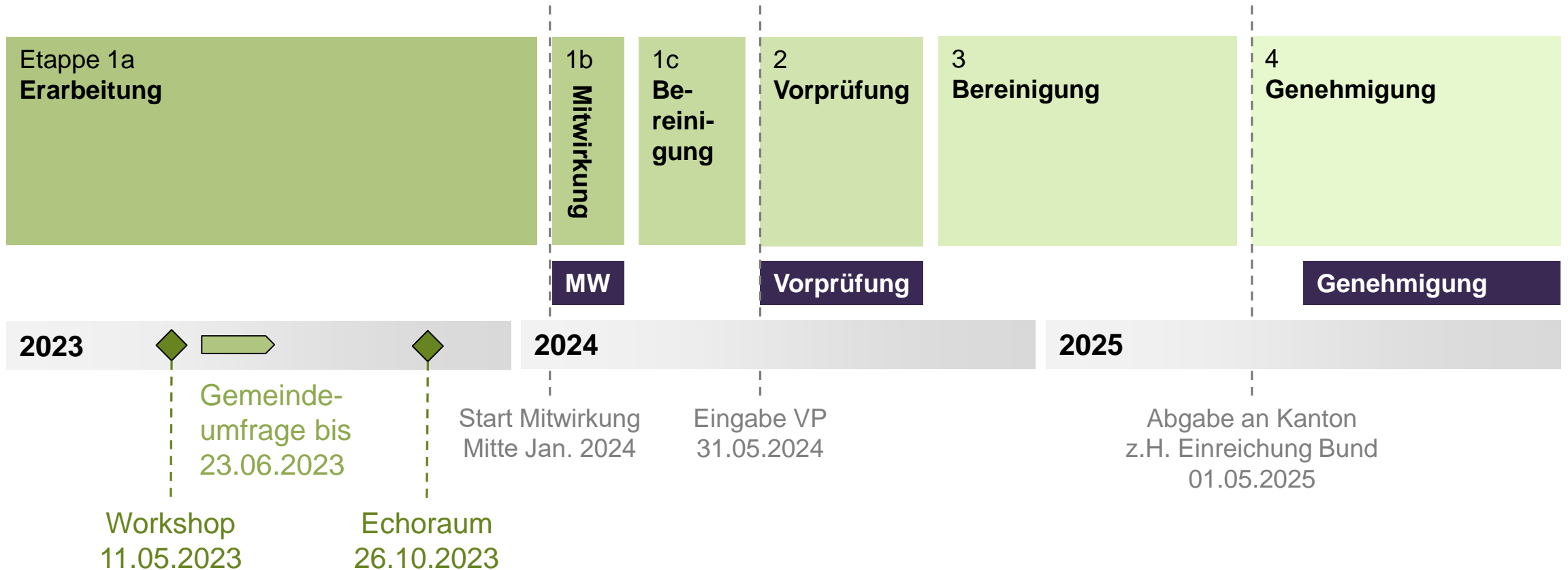
- Optimierbares für das AP 5 Burgdorf (aus dem Prüfbericht AP 4)
 - Massnahmen: Abbildungen einsetzen und besser beschreiben
 - Verkehrliche Auswirkungen der Siedlungsmassnahmen quantifizieren
 - Stand Umsetzung: quantitativ und qualitativ gut begründen

- Umgang mit RGSK-Siedlungsmassnahmen im AP 5
 - Selektive Auswahl für AP → nur weit fortgeschrittene Massnahmen

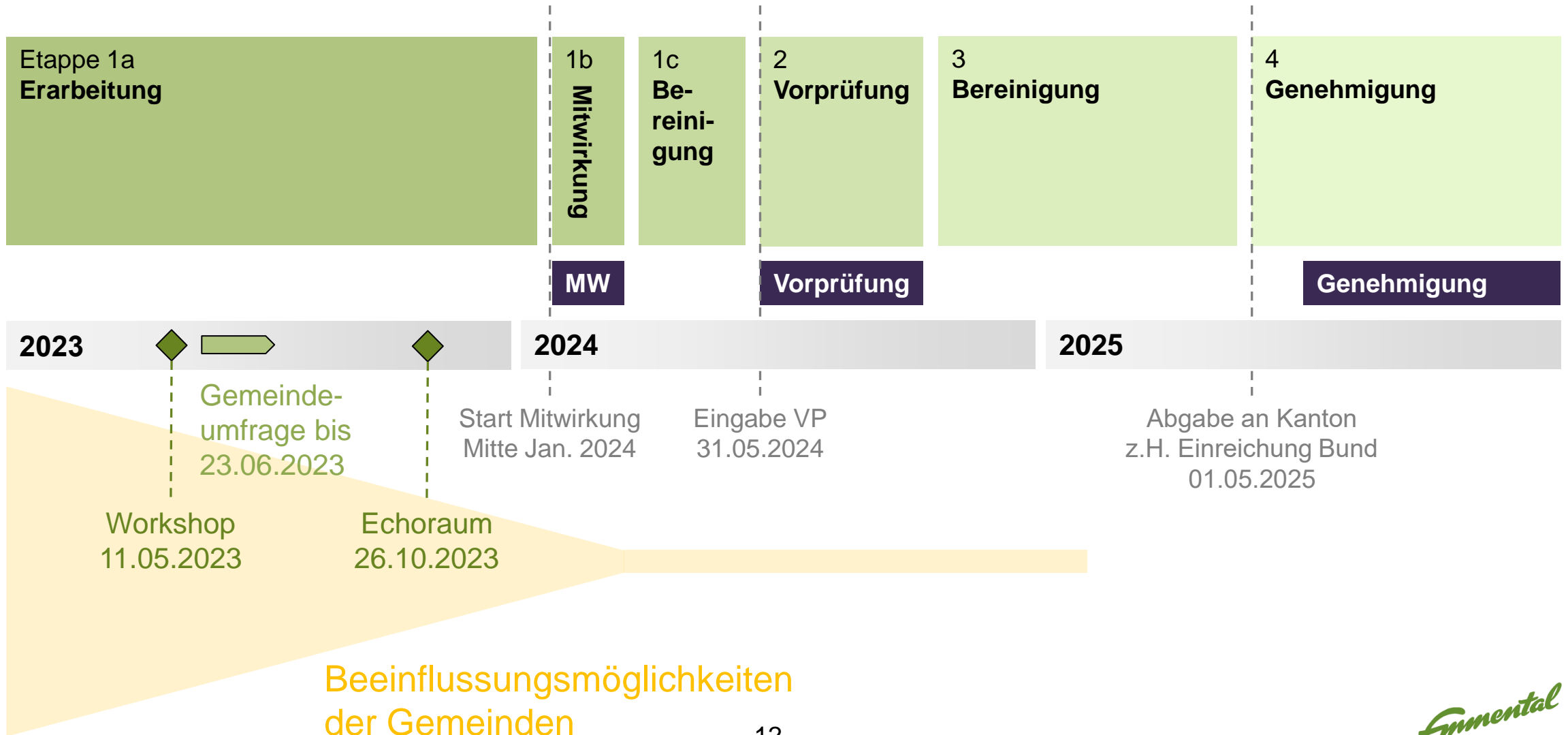
Prozess



Prozess



Prozess



Situations- und Trendanalyse

Arthur Stierli, ecoptima ag
Antje Neumann, Metron AG

Rückblick Siedlungs- und Verkehrsanlässe

Gesamtregionaler Handlungsbedarf

- Herausforderung Vorgaben für Einzoning
- Akzeptanz der Innenentwicklung in der Bevölkerung
- Eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten Arbeitszonen (wenn, dann überkommunal/regional vorhanden)
- ÖV – Siedlungsentwicklung (Huhn-Ei-Problem)

Teilregionaler Handlungsbedarf

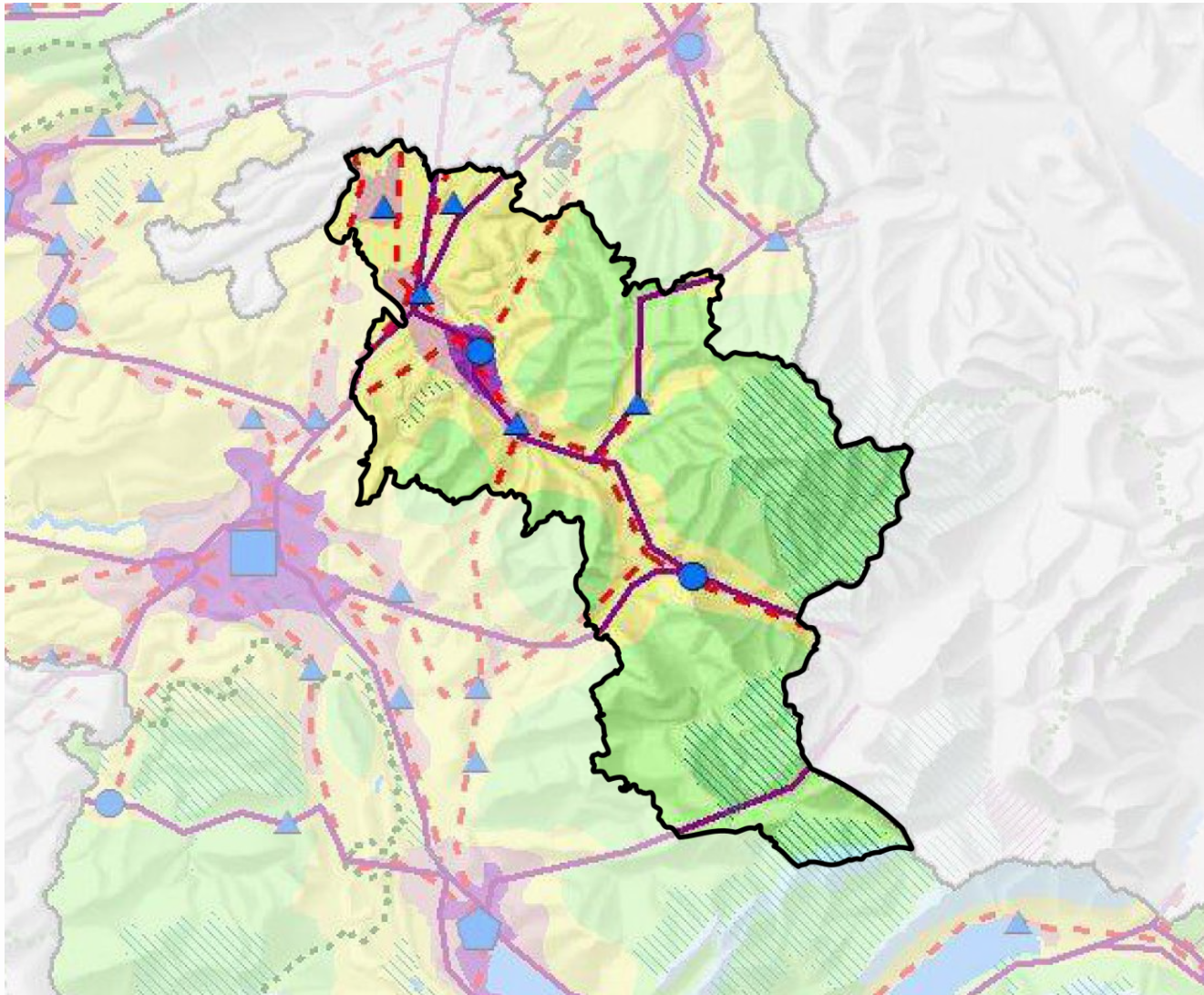
- Neue Mobilitätsformen in «Mobilitätsketten» einbeziehen
- ÖV-Angebot/-Qualität
- Fortführung Projekt «Emmentalwärts» bis Autobahn
- Thema Energie

Rückblick Siedlungs- und Verkehrsanlässe

Potenziale und Chancen der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit

- Generell: Überkommunale Zusammenarbeit, beispielsweise mit gemeinsamen Projekten
- Überkommunale/(teil -)regionale Arbeitszonen sichern (einheimisches Gewerbe mit Potenzial ist vorhanden!)
- Kommunikation Innenentwicklung
- Freizeit/Tourismus: Förderung gegenseitiger Akzeptanz
- Sportstättenplanung: Dezentrale Konzentration, Synergien nutzen

Entwicklungsleitbild Richtplan Kanton Bern



Entwicklungsräume

- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen: Als Entwicklungsmotoren stärken
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: Fokussiert verdichten
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete: Siedlung konzentrieren
- Hügel- und Berggebiete: Als Lebens- und Wirtschaftsraum erhalten
- Hochgebirgslandschaften: Schützen und sanft nutzen

Überlagernde Raumtypen

- Intensiv touristisch genutzte Gebiete: Infrastrukturen konzentrieren
- National bzw. kantonale geschützte Gebiete beachten
- Naturparks und Weltkulturerbe nachhaltig in Wert setzen

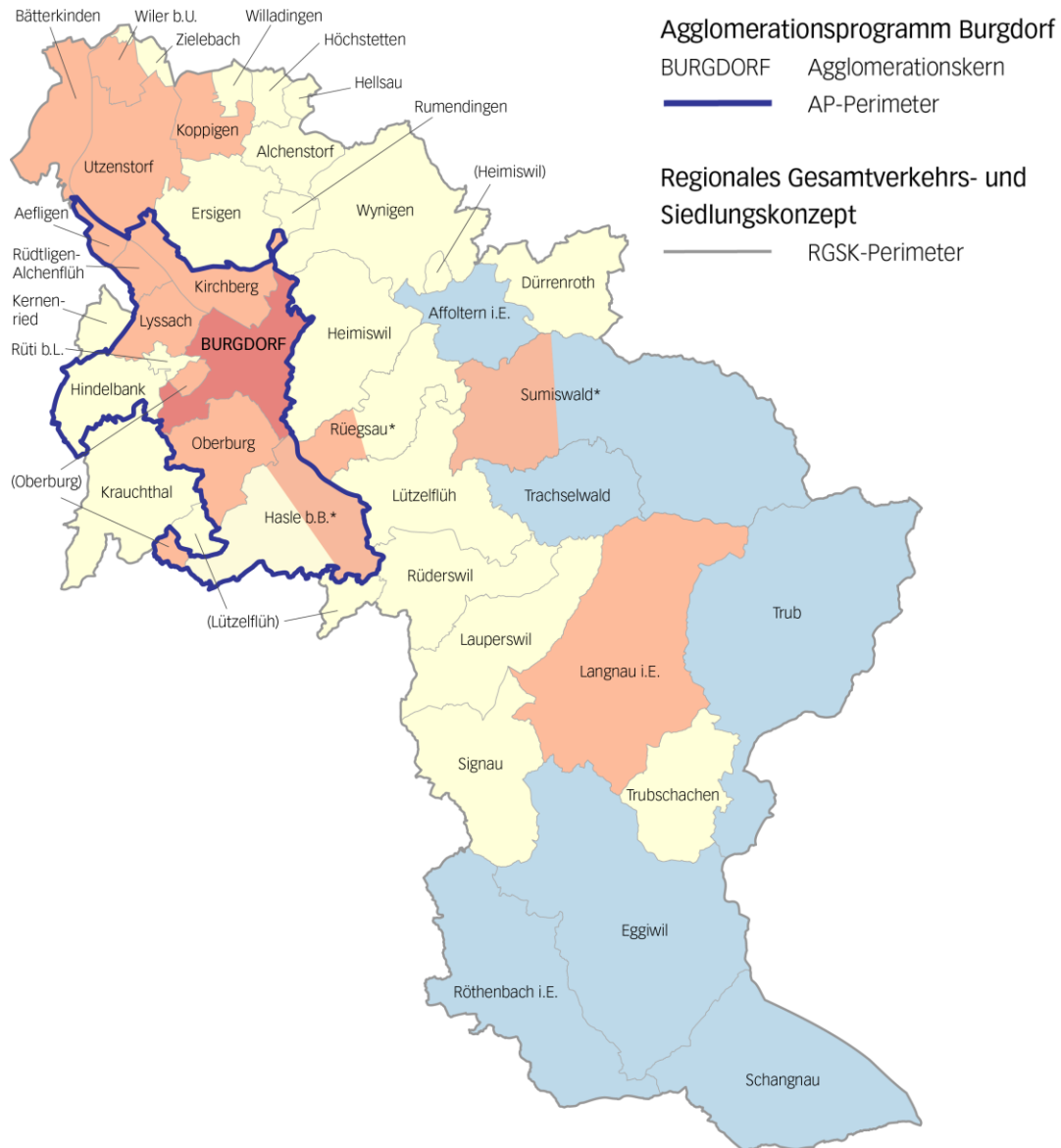
Zentralitätsstruktur

- Zentrum 1. Stufe
- Zentrum 2. Stufe
- Zentrum 3. Stufe
- Zentrum 4. Stufe
- Zentrum 4. Stufe, touristisch geprägt

Ausgangslage

- Bahnlinien
- Übergeordnete Strassen

Zielwerte Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung bis 2030



Agglomerationsprogramm Burgdorf

BURGDORF Agglomerationskern

AP-Perimeter

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept

RGSK-Perimeter

- Urbane Kerngebiete der Agglomeration
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen
- zentrumsnahe ländliche Gebiete
- Hügel- und Berggebiete

Massgebende Bevölkerungsentwicklung (über 15 Jahre)	Minimale Geschossflächenziffer oberirdisch GFZo	Richtwert Raumnutzerdichte
+ 10–11%	0.80	85 RN/ha
+ 8–10%	0.55–0.60	53–57 RN/ha
+ 4%	0.45	39 RN/ha
+ 2%	0.40	34 RN/ha

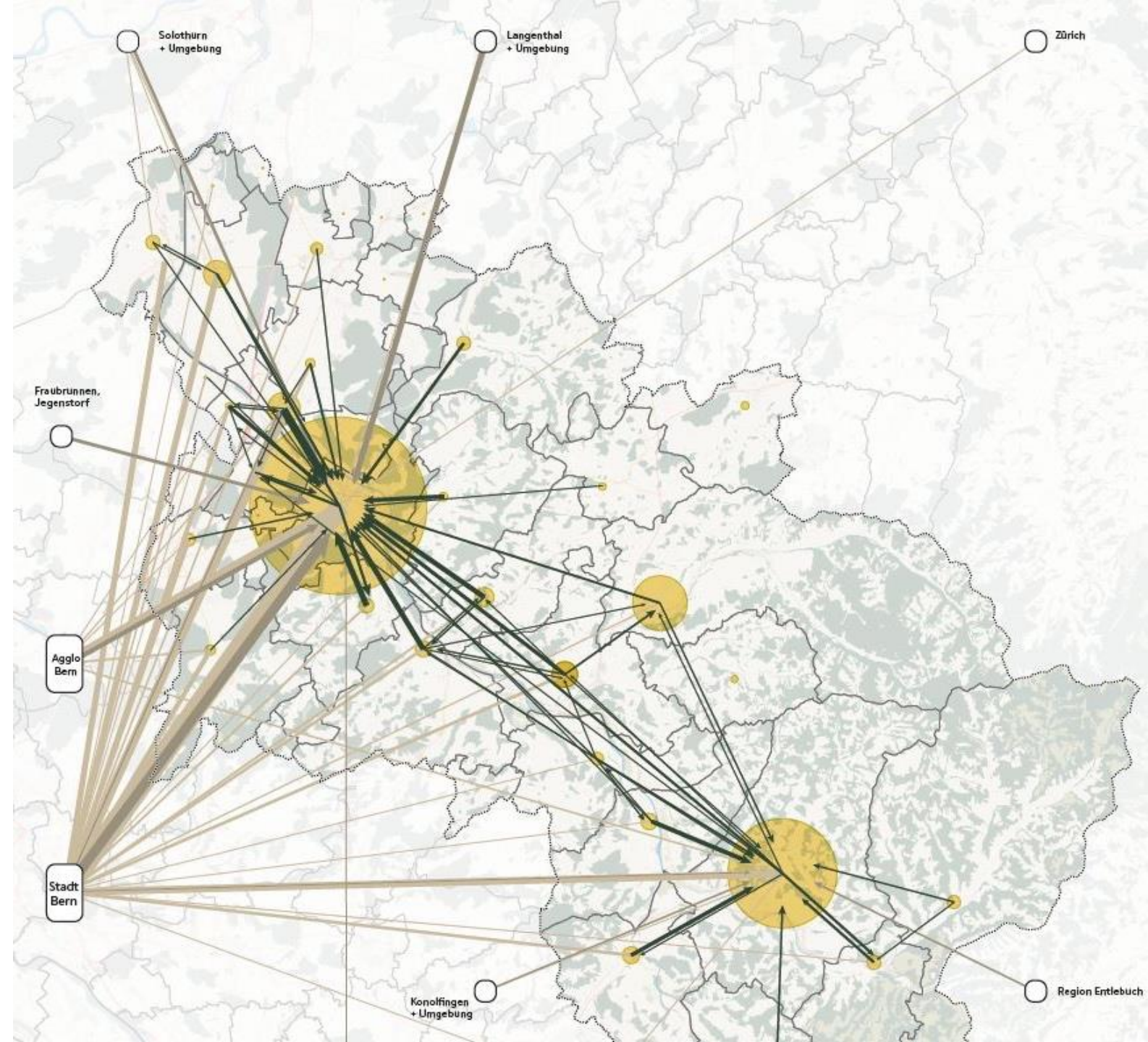
* Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen inklusive Zentren 4. Stufe: Hasle b.B. nur Dorf und Goldbach; Rüegsau nur Rüeggsauschachen; Sumiswald ohne Wasen.

Verkehr

Pendler:innen (2018)

- Burgdorf + Langnau als starke Zentren mit Binnen- und Einpendler:innen
- Sumiswald als Sub-Zentrum
- Eher schwache intraregionale und tangentielle Ströme
- Insgesamt hohe Bedeutung Region Bern für Ziel- und Quellort (eher gering: LU, ZH, SO)

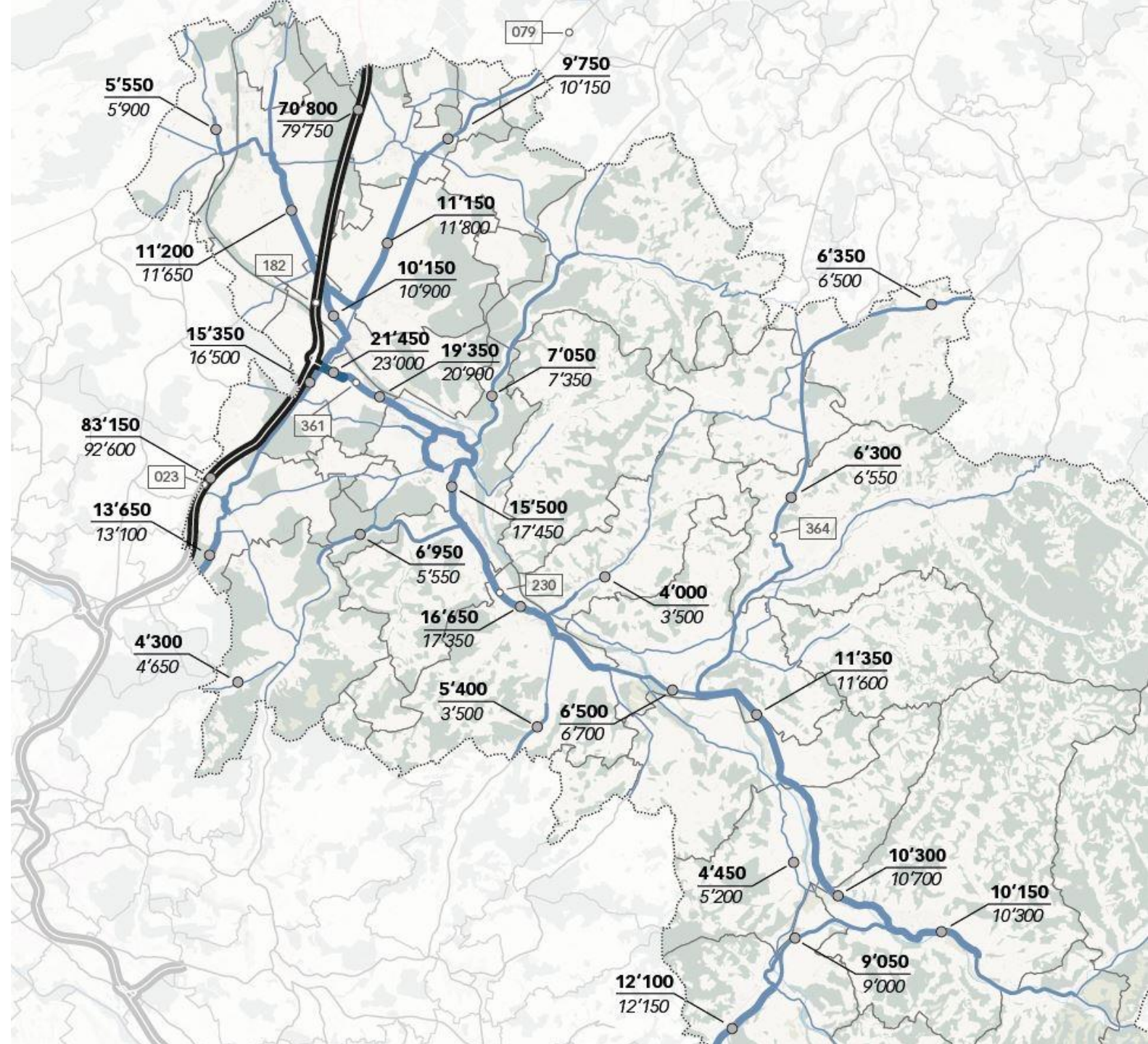
Dargestellt: ab 50 Personen je Gemeinde



Verkehr

MIV (GVM 2019/2040)

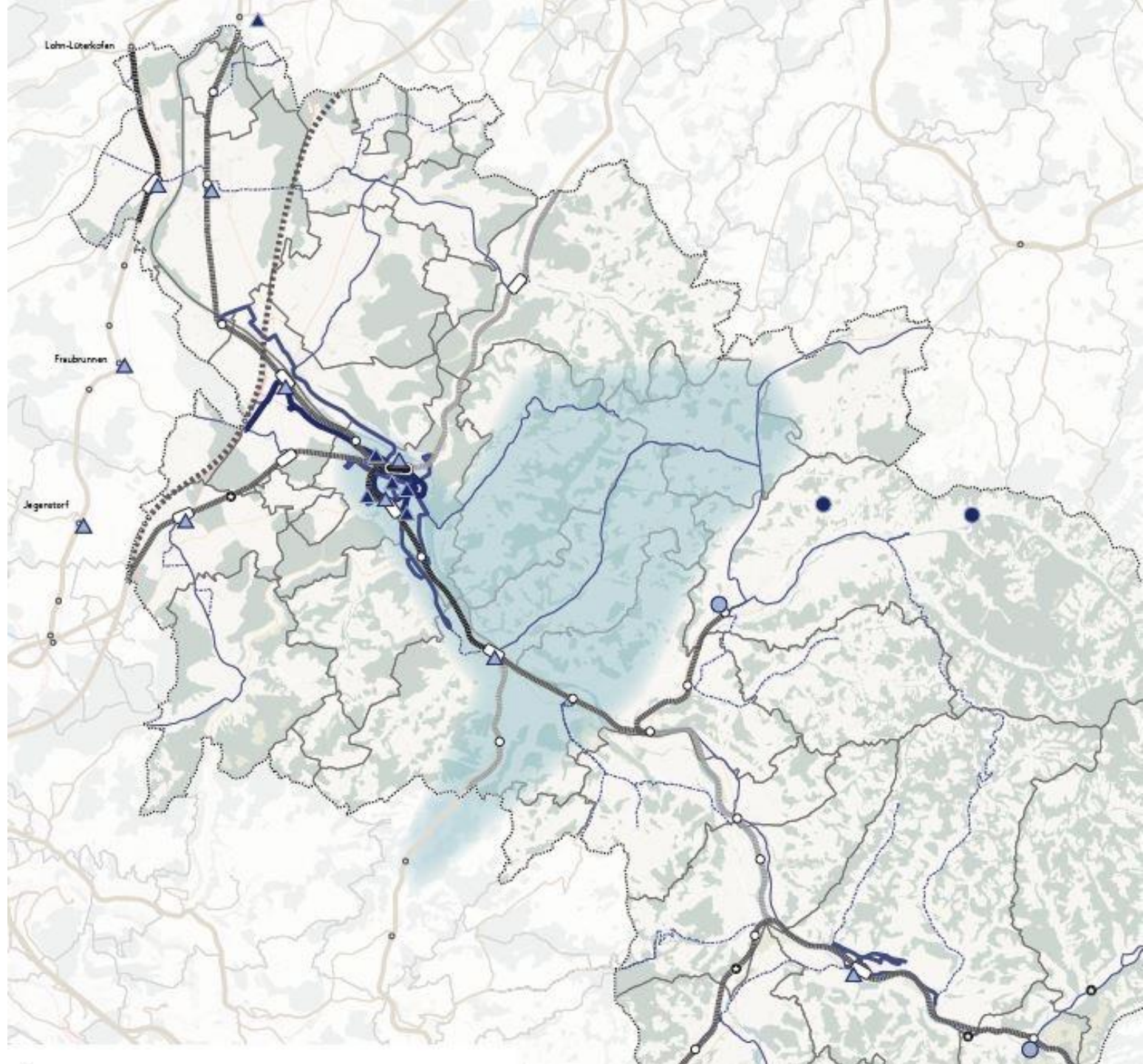
- Netz mit klarer Hauptachse und querenden Nebenachsen
- Kaum „Umfahrungen“ + Tangentialen
- = stark belastete Hauptachse + neuralgische Knoten
- Trend 2040:
 - Weitere Zunahme A1 + Agglomeration
 - Nur leichte Zunahme in übriger Region



Verkehr

ÖV-Takt + KM-Angebot

- Dichter ÖV-Takt im Kerngebiet Agglo Burgdorf, Langnau und nach Bern
- Sehr geringe intraregionale Taktdichte und ins
- Regions-Netz mit mehreren Drehscheiben
- Kaum Sharing- und Pooling-Angebote; mit Mybuxi ein flächiges On Demand-System



SWOT-Analyse

Remo Föhn, ecoptima ag
Antje Neumann, Metron AG

SWOT-Analyse Siedlung

S

- Attraktive unbebaute Wohnzonen
- Gut laufende spezialisierte Firmen
- Zahlreiche gut erhaltene historische Stadt- und Ortskerne
- Starke regionale Identifikation

O

- Erneuerbare Energiequellen Holz und Sonne
- Hohe Wohn- und Lebensqualität (Homeoffice usw.)
- ESP mit Potenzial

W

- Grosse/zentrale Einkaufsmöglichkeiten verdrängen lokale Angebote
- Wenig Interesse an Wohnangeboten mit höherer Dichte
- Streusiedlungsgebiet kaum mit ÖV erschliessbar

T

- Bauzonenbedarf vs. landwirtschaftliche Nutzung (FFF)
- Firmen können sich wegen fehlendem öV nicht / kaum erweitern

SWOT-Analyse Landschaft und Umwelt

S

- Schweizweit einmaliges Landschaftsbild
- Streusiedlungslandschaft wird touristisch nachgefragt

- Trennwirkung A1 / Bahn unteres Emmental

W

O

- (Zu) wenig ausgeschöpftes Vermarktungspotenzial „Emmental“ für LW- / touristische Produkte
- Nähe von Landwirtschaft, Siedlungsgebieten und Naherholung bietet Potenzial zur Direktvermarktung von Produkten

- Druck auf Kulturlandschaft durch zunehmenden Ausbau von Siedlungen und Infrastrukturen
- Zerfallende Strukturen in der Landschaft wirken sich auf touristische Attraktivität negativ aus

T

SWOT-Analyse Verkehr

S

- (sehr) gute ÖV-Qualität (Burgdorf/Gürtel)
- hohe, differenzierte Erreichbarkeit (HLS, KS, Bahn)
- zunehmend Verkehrsberuhigung
- On Demand-Erfahrung (mybuxi) + Mobilitätszentralen (Burgdorf + Langnau)

O

- hohe Bündelungsmöglichkeit auf Talboden > Umstieg KM
- Ausbau KM + Sharing (Velo, Drehscheiben)
- Profitieren von der überregionalen ÖV-Konnektivität (Bhf Jegenstorf, Fraubrunnen)

W

- ÖV-Erschliessungsgrad stagniert Agglo 79 % (exkl. Rüti 87 %); Region 75 %
- schwacher intraregionaler ÖV + geringe Taktdichten
- hoher MIV-Anteil Region (2023 neuer Mikrozensus)
- Umsetzung Velonetzplanung stagniert

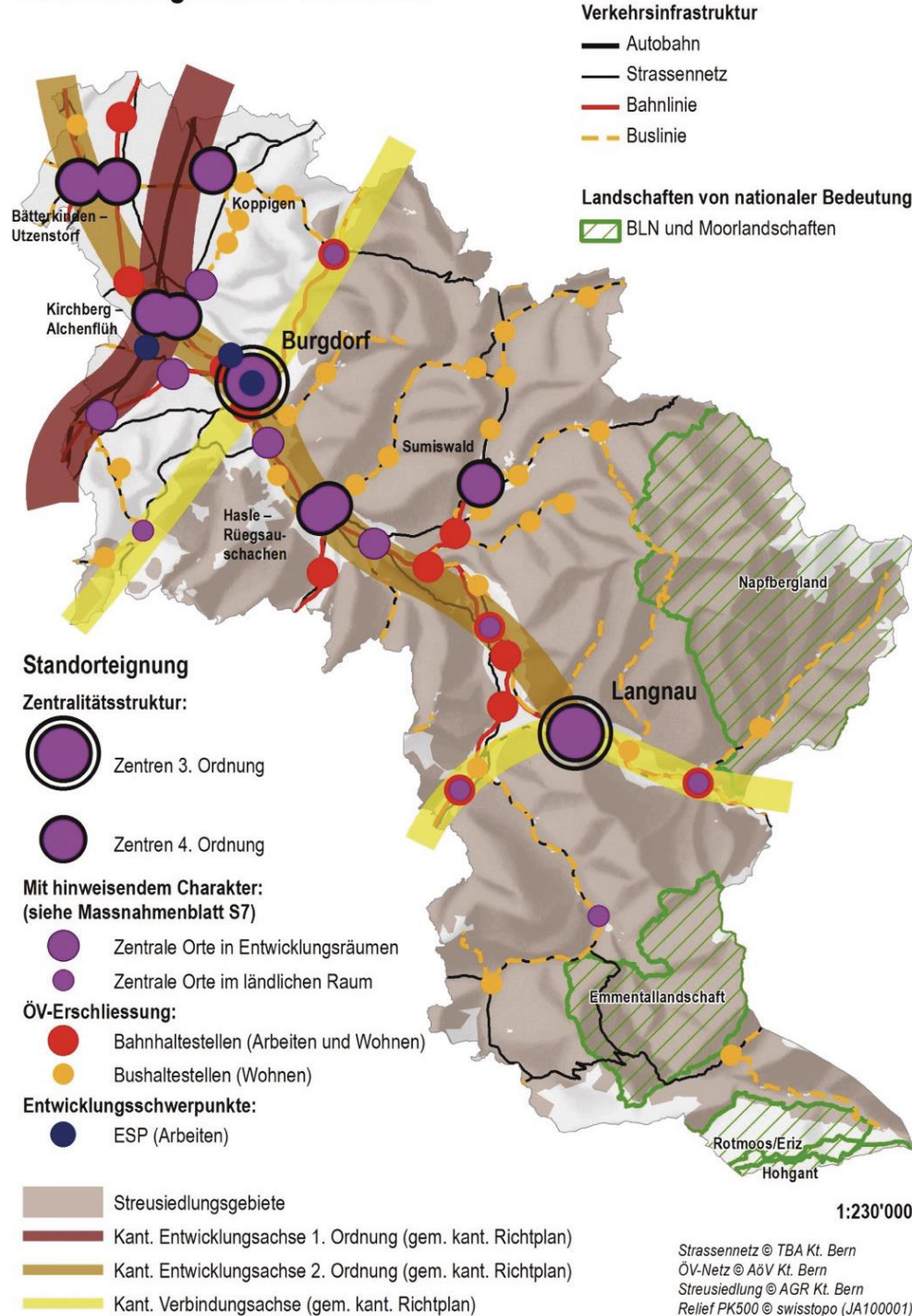
T

- Agglo: 2.09 Unfälle pro 1'000 Personen (Ø kl. Agglo 1.52 / alle Agglos 1.51)
- hohe Verkehrsbelastung BOH + B-A1 > Wohn-, Arbeits-, Aufenthaltsqualität sinkt
- Konflikte bei verkehrsentensiveren Nutzung (Shoppingmeile)

Entwicklungsleitbild RGSK 2025

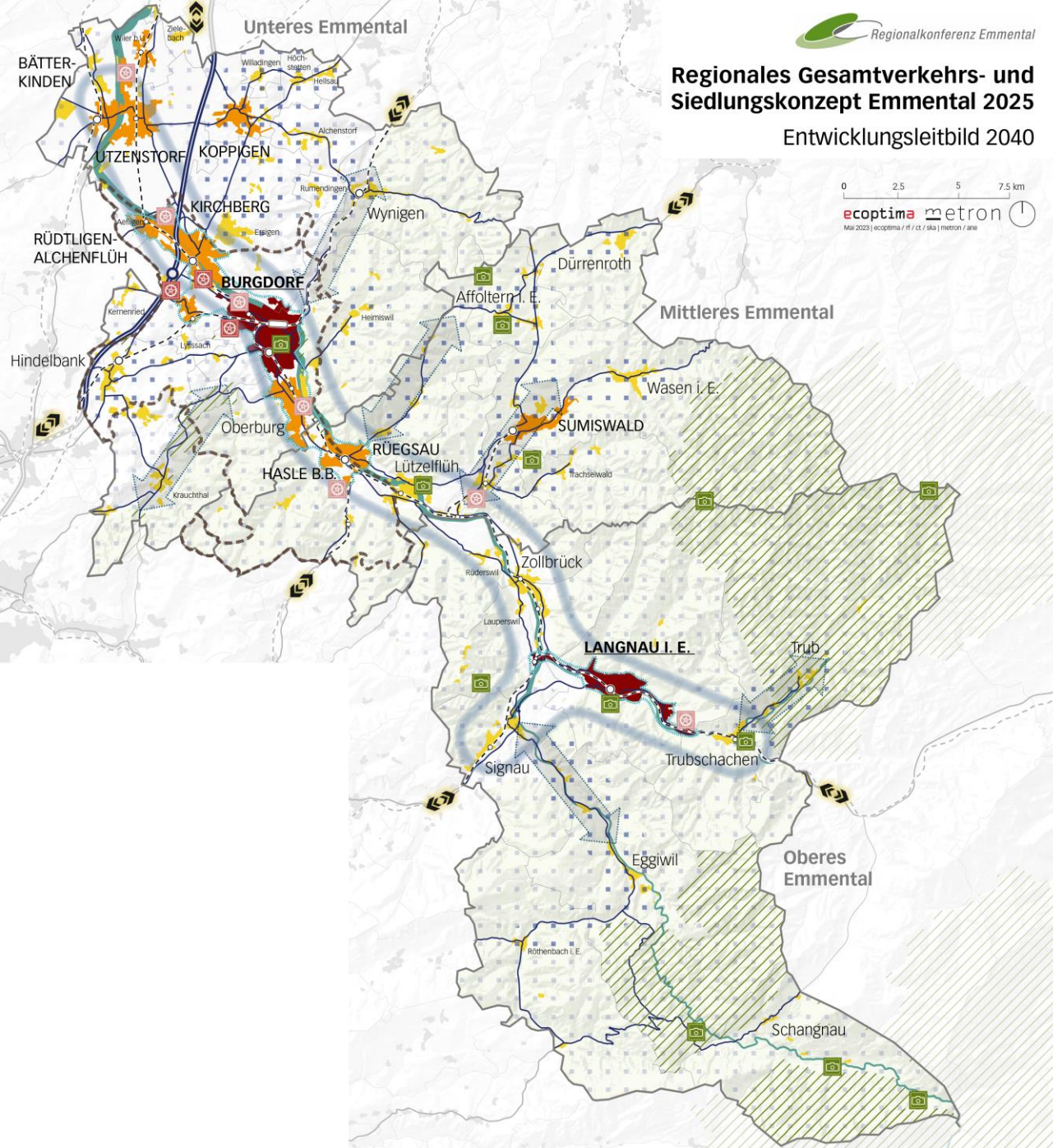
Remo Föhn, ecoptima ag
Antje Neumann, Metron AG

Entwicklungsleit- bild Stand 2012



Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental 2025

Entwicklungsleitbild 2040



Siedlung

Kompakte, klar differenzierte Siedlungsräume als lebenswerte Wohn- und Arbeitsorte

- Agglomerationskern Burgdorf und Zentrum Langnau
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachse
- Ländlicher Raum

Zentrumsstruktur als Rückgrat einer räumlich differenzierten Regionalentwicklung

ZENTRUM 3. STUFE

ZENTRUM 4. STUFE

Dorfzentrum

Für die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Emmentals grundlegende Arbeitsgebiete

- Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt
- Regional bedeutendes Arbeitsgebiet

Verkehr

Attraktive Intermodalität und Multimodalität für siedlungs- und klimaverträgliche Mobilität

- Bahnlinie
- Nationalstrasse
- Kantonsstrassen A+B, wichtige Gemeindestrasse
- Verkehrsdrehscheiben
 - Zentrale Drehscheibe Agglomeration
 - Regionaler Knoten
 - Weitere Haltestellen
- Multimodaler Talboden
- Gebündelter Verkehr auf Zubringerachsen
- Nachhaltige und siedlungsverträgliche Mobilität in und zwischen den Zentren
- Nachfragegerechte Naherschliessung
 - Bereich mit Fokus Linienangebot

Landschaft

Neben- und Miteinander der unterschiedlichen Nutzungs- und Schutzbedürfnisse in den Natur- und Kulturräumen

- Identitätsstiftende Emmentaler Kultur- und Hügellandschaft
- Geschützter Naturraum

Attraktive Naherholungsgebiete in Einklang mit den weiteren Nutzungs- und Schutzinteressen

- Ausflugsziel von regionaler Bedeutung
- Flusslandschaft als Erholungs- und Naturraum

Koordination

Überregionale Abstimmung

- Wichtigste Anknüpfungspunkte zu benachbarten Räumen

Orientierung

- Perimeter- und Gemeindegrenzen
 - AP-Perimeter
 - RGSK-Perimeter / Grenzen Teilregionen
 - Gemeindegrenzen

Gruppenarbeit – Einführung

Einleitung: Arthur Stierli, ecoptima ag

Mitarbeit: Alle

Einführung Gruppenarbeit

Gruppeneinteilung

- Agglomeration
 - Wahlkreis unteres Emmental
 - Wahlkreis mittleres und oberes Emmental
- ▷ Raum hinter Leinwand
 - ▷ Raum ausserhalb
 - ▷ Hauptsaal

Einführung Gruppenarbeit

Aufgaben

1. Stärken- und Schwächen-Analyse rund 10‘
 - Erkenntnisse ergänzen und präzisieren

 2. Entwicklungsleitbild rund 10‘
 - Zu den Stossrichtungen Stellung nehmen

 3. Handlungsbedarf und Stossrichtungen rund 30‘
 - Handlungsbedarf/Probleme benennen und auf der Karte verorten
- Ergebnisse werden durch Gruppenleitende im Plenum vorgestellt. Anschliessend stehen die Ergebnisse/Haltungen/Anliegen zur Diskussion.

Gruppenarbeit – Diskussion der Erkenntnisse

Einleitung: Arthur Stierli, ecoptima ag

Mitarbeit: Alle

Agglomeration Burgdorf

Einschätzung Ausgangslage (SWOT)

RGSK Emmental 2025 / AP5 Burgdorf, Workshop, 11. Mai 2023

Regionalkonferenz Emmental
Gruppe Asslo

<p>Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> Attraktive unbebaute Wohnzonen Gut laufende spezialisierte Firmen Zahlreiche gut erhaltene historische Stadt- und Ortskerne Starke regionale Identifikation 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> Grosse/zentrale Einkaufsmöglichkeiten verdrängen lokale Angebote Wenig Interesse an Wohnangeboten mit höherer Dichte Streusiedlungsgebiet kaum mit ÖV erschliessbar
<p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> On Demand-Erfahrung (mybux) + Mobilitätszentralen (Burgdorf + Langnau) (Sehr) gute ÖV-Qualität (Burgdorf/Gurlet) Hohe, differenzierte Erreichbarkeit (HLS, KS, Bahn) Zunehmend Verkehrsberuhigung 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ÖV-Erschliessungsgrad stagniert (Agglo 79% (exkl. Rütli 87%); Region 75%) Hoher MIV-Anteil Region (2023 neuer Mikrozensus) Schwacher intraregionaler ÖV + geringe Takt-dichten Umsetzung Velonetzung stagniert
<p>Landschaft und Umwelt</p> <ul style="list-style-type: none"> Schweizweit einmaliges Landschaftsbild Streusiedlungslandschaft wird touristisch nachgefragt 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> Trennwirkung A1 / Bahn unteres Emmental

STÄRKEN SCHWÄCHEN

CHANCEN RISIKEN

<p>Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> Erneuerbare Energiequellen Holz und Sonne Hohe Wohn- und Lebensqualität (Homeoffice usw.) ESP mit Potenzial 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> Bauzonenbedarf vs. landwirtschaftliche Nutzung (FFF) Firmen können sich wegen fehlendem ÖV nicht / kaum erweitern
<p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> Hohe Bündelungsmöglichkeit auf Talboden > Umstieg KM Ausbau KM + Sharing (velo, Drehscheiben) Profitieren von der überregionalen ÖV-Konnektivität (mit Jeggensdorf, Frauenbunnen) 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> Agglo: 2.09 Unfälle pro 1'000 Personen (0 kl. Agglo 1.52 / alle Agglos 1.51) Hohe Verkehrsbelastung BOH + B-A1 > Wohn-, Arbeits-, Aufenthaltsqualität sinkt Konflikte bei verkehrintensiveren Nutzung (Shoppingmeile)
<p>Landschaft und Umwelt</p> <ul style="list-style-type: none"> Nähe von Landwirtschaft, Siedlungsgebieten und Naherholung bietet Potenzial zur Direktvermarktung von Produkten (Zu) wenig ausgeschöpftes Vermarktungspotenzial «Emmental» für LW- / touristische Produkte 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> Druck auf Kulturlandschaft durch zunehmenden Ausbau von Siedlungen und Infrastrukturen Zerfallende Strukturen in der Landschaft wirken sich auf touristische Attraktivität negativ aus

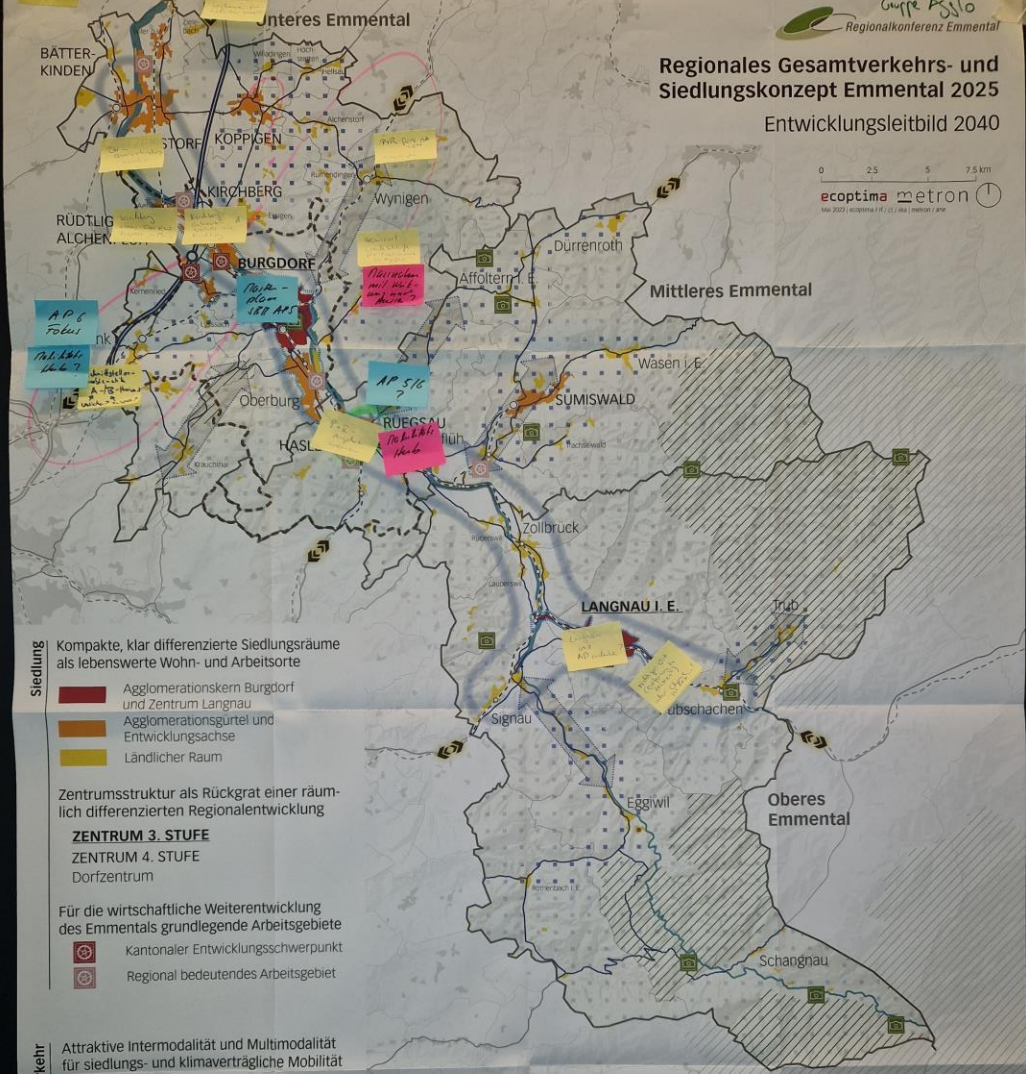
ecoptima metron

ecoptima metron

Regionalkonferenz Emmental
Gruppe Asslo

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental 2025 Entwicklungsleitbild 2040

0 2.5 5 7.5 km
ecoptima metron



Siedlung
Kompakte, klar differenzierte Siedlungsräume als lebenswerte Wohn- und Arbeitsorte

- Agglomerationskern Burgdorf und Zentrum Langnau
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachse
- Ländlicher Raum

Zentrumsstruktur als Rückgrat einer räumlich differenzierten Regionalentwicklung
ZENTRUM 3. STUFE
ZENTRUM 4. STUFE
Dorfzentrum

Für die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Emmentals grundlegende Arbeitsgebiete
 Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt
 Regional bedeutendes Arbeitsgebiet

Verkehr
Attraktive Intermodalität und Multimodalität für siedlungs- und klimaverträgliche Mobilität

- Bahnlinie
- Nationalstrasse
- Kantonsstrassen A+B, wichtige Gemeindestrasse
- Verkehrsdrehscheiben
 - Zentrale Drehscheibe Agglomeration
 - Regionaler Knoten
 - Weitere Haltestellen
- Multimodaler Talboden
- Gebündelter Verkehr auf Zubringerachsen
- Nachhaltige und siedlungsverträgliche Mobilität in und zwischen den Zentren
- Nachfragegerechte Naherschliessung
 - Bereich mit Fokus Linienangebot

- Landschaft**
- Neben- und miteinander der unterschiedlichen Nutzungs- und Schutzbedürfnisse in den Natur- und Kulturräumen
 - Identitätsstiftende Emmentaler Kultur- und Hügelandschaft
 - Geschützter Naturraum

- Attraktive Naherholungsgebiete in Einklang mit den weiteren Nutzungs- und Schutzinteressen
- Ausflugsziel von regionaler Bedeutung
 - Flusslandschaft als Erholungs- und Naturraum

Koordination
Überregionale Abstimmung
 Wichtigste Anknüpfungspunkte zu benachbarten Räumen

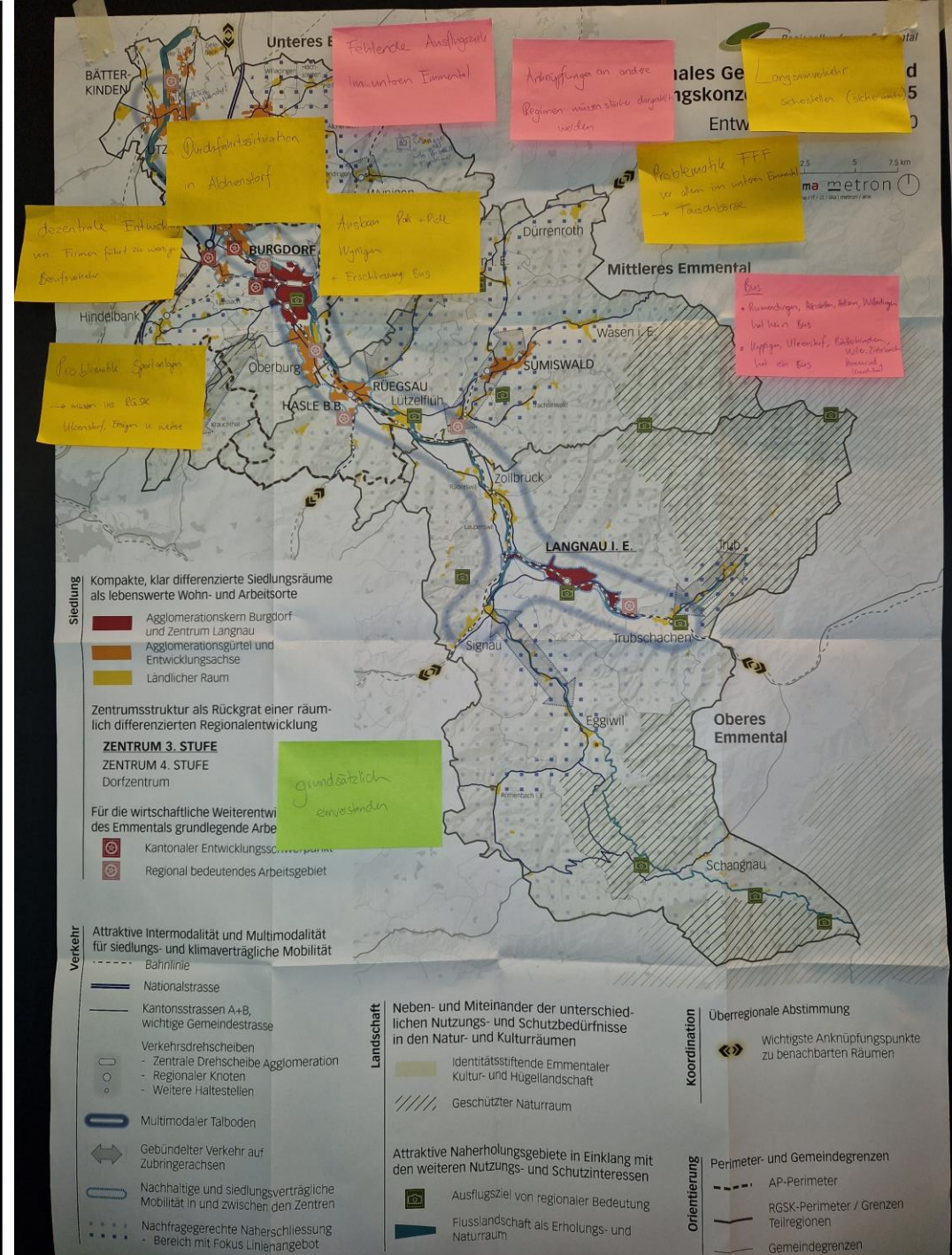
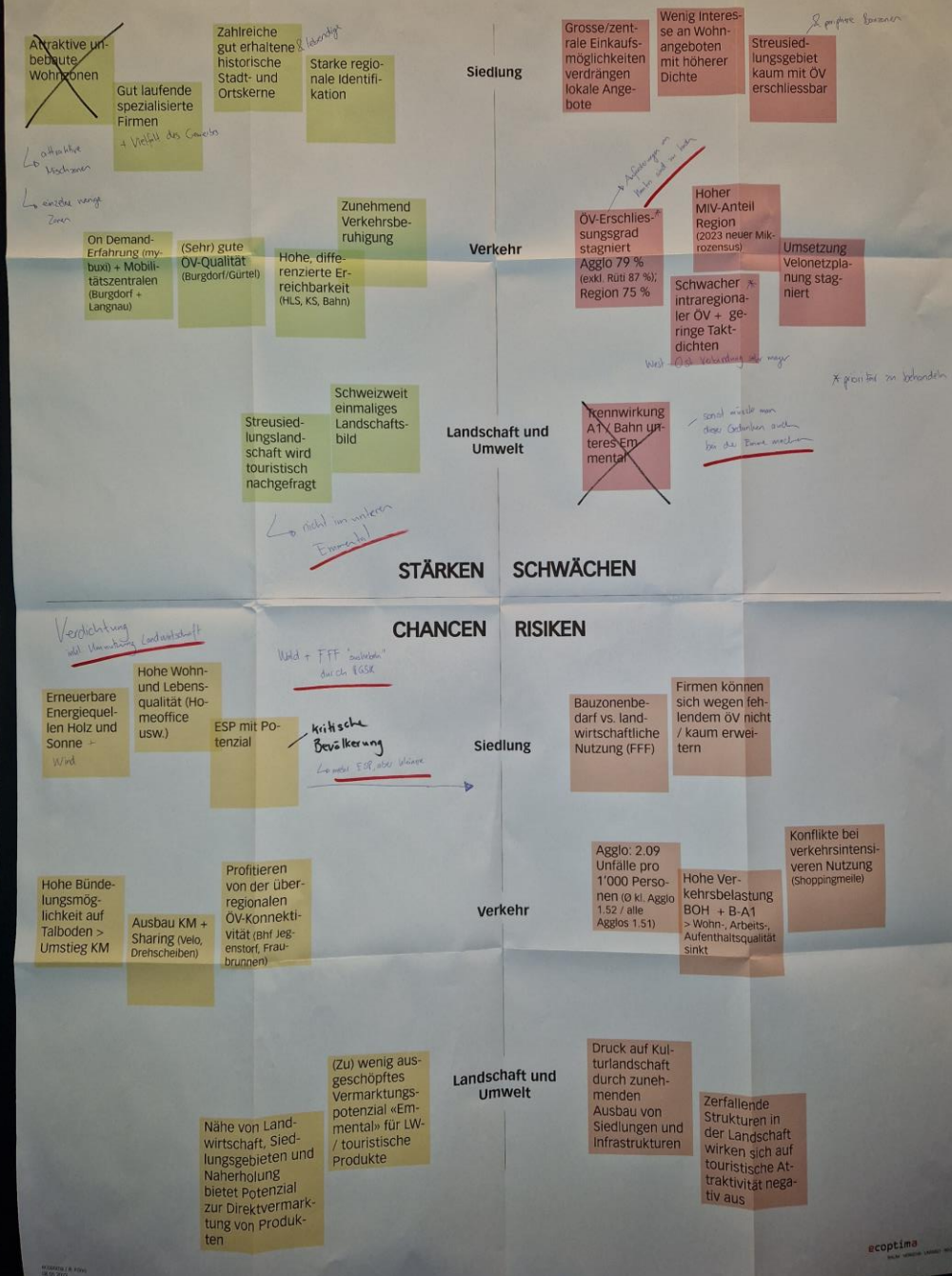
Orientierung

- Perimeter- und Gemeindegrenzen
- AP-Perimeter
- RGSK-Perimeter / Grenzen Teilregionen
- Gemeindegrenzen

Unteres Emmental

Einstufige Ausgangslage (SWOT)

RGSK Emmental 2025 / AP5 Burgdorf, Workshop, 11. Mai 2023



Mittleres + Oberes Emmental

Einschätzung Ausgangslage (SWOT)

RGSK Emmental 2025 / AP5 Burgdorf, Workshop, 11. Mai 2023

Siedlung

- Attraktive umbebaute Wohnzonen
- Gut laufende spezialisierte Firmen
- Zahlreiche gut erhaltene historische Stadt- und Ortskerne
- Starke regionale Identifikation
- Grosse/zentrale Einkaufsmöglichkeiten verdrängen lokale Angebote
- Wenig Interesse an Wohnangeboten mit höherer Dichte
- Streusiedlungsgebiet kaum mit ÖV erschliessbar
- EGK verhindert Entwicklung

Verkehr

- On Demand-Erfahrung (my taxi) + Mobilitätszentralen (Burgdorf + Langnau)
- (Sehr) gute ÖV-Qualität (Burgdorf/Gurteil)
- Hohe, differenzierte Erreichbarkeit (HLS, KS, Bahn)
- Zunehmend Verkehrsberuhigung
- Stungsgrad stagniert Agglo 79% (inkl. Ruti 87%), Region 75%
- Hoher MIV-Anteil Region (2023 neuer Mikrozensus)
- Umsetzvelonutzung stagniert
- Schwacher intraregionaler ÖV + geringe Takt-dichten
- SA Halbstunden-takt nicht vorhanden → Langnau - Bern → Anschluss Osten
- Abendangebot ÖV → hängt mit Hotellerie zusammen
- Hotellerie → Nachfrage kann nicht abgedeckt werden
- Alltagsverkehr ÖV aufgrund kurzer Wege schwierig

Landschaft und Umwelt

- Hohe Zufriedenheit mit ÖV-Angebot (z.B. Sumiswald, Fribourg, Langnau)
- Schweizweit einmaliges Landschaftsbild
- Streu-siedlungslandschaft wird touristisch nachgefragt
- Wirkung A1 / Bahn unteres Emmental

STÄRKEN **SCHWÄCHEN**

CHANCEN **RISIKEN**

Siedlung

- Erneuerbare Energiequellen Holz und Sonne
- Hohe Wohn- und Lebensqualität (Homeoffice usw.)
- ESP mit Potenzial
- Zusammenarbeit EM-LU
- Firmen können sich wegen fehlendem ÖV nicht / kaum erweitern
- Bauzonenbedarf vs. landwirtschaftliche Nutzung (FFF)
- Große Wasserräume ⇒ Entwicklung Wald
- Grunderschliessung ÖV fehlt

Verkehr

- Hohe Bündelungsmöglichkeit auf Talboden > Umstieg KM
- Ausbau KM + Sharing (Velo, Drescheiben)
- Profitieren von der überregionalen ÖV-Konnektivität (inkl. Jeggendorf, Frauentramen)
- ÖV: zwei Themen 1. Einwohner → ok! 2. Auswärtige/Touristen → schwierig!
- DOH umsetzen!
- Hohe Verkehrsbelastung BOH + B-A1 > Wohn-, Arbeits-, Aufenthaltsqualität sinkt
- Konfliktverkehr (Shopping)
- geringe Nachfrage MyDaxi / Taxi-to (Sumiswald) → Bedarf? → Vermarktung?

Landschaft und Umwelt

- Nähe von Landwirtschaft, Siedlungsgebieten und Naherholung bietet Potenzial zur Direktvermarktung von Produkten
- (zu) wenig ausgeschöpftes Vermarktungspotenzial «Emmentaler» für LW- und touristische Produkte
- Druck auf Kulturlandschaft durch zunehmenden Ausbau von Siedlungen und Infrastrukturen
- Zerfallende Strukturen in der Landschaft wirken sich auf touristische Attraktivität negativ aus
- Camping-Stellplätze
- Lüderental → Zeltcamping

regionaler Schleichverkehr
→ insb. Hoste - Wädchli - Sumiswald

Regionales Ges. Siedlungskonzept

ÖV kein Thema für Zuzüger
→ Bewusstsein

Oberwald

Hinteralm-Alp-Chuderhüsi Witzbrunn

Langnau, Schwärendöle
→ Entwicklungsmöglichkeit eingeschränkt

touristischer Langnau-Sumiswald

Unterschied Eggwil - Schangnau

Velobahn im Talboden

Agglomerationskern Burgdorf und Zentrum Langnau

Agglomerationsgürtel und Entwicklungssache

Ländlicher Raum

Zentrumsstruktur als Rückgrat einer räumlich differenzierten Regionalentwicklung

ZENTRUM 3. STUFE
ZENTRUM 4. STUFE
Dorfzentrum

Für die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Emmentals grundlegende Arbeitsgebiete

- Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt
- Regional bedeutendes Arbeitsgebiet

Attraktive Intermodalität und Multimodalität für siedlungs- und klimaverträgliche Mobilität

Verkehr

- Bahnlinie
- Nationalstrasse
- Kantonsstrassen A+B, wichtige Gemeindestrasse
- Verkehrsdrehscheiben - Zentrale Drehscheibe Agglomeration - Regionaler Knoten - Weitere Haltestellen
- Multimodaler Talboden
- Gebündelter Verkehr auf Zubringerachsen
- Nachhaltige und siedlungsverträgliche Mobilität in und zwischen den Zentren
- Nachfragegerechte Naherschliessung - Bereich mit Fokus Linienangebot

Landschaft

- Neben- und Miteinander der unterschiedlichen Nutzungs- und Schutzbedürfnisse in den Natur- und Kulturräumen
- Identitätsstiftende Emmentaler Kultur- und Hügelandschaft
- Geschützter Naturraum
- Attraktive Naherholungsgebiete in Einklang mit den weiteren Nutzungs- und Schutzinteressen
- Ausflugziel von regionaler Bedeutung
- Flusslandschaft als Erholungs- und Naturraum

Koordination

- Überregionale Abstimmung
- Wichtigste Anknüpfungspunkte zu benachbarten Räumen

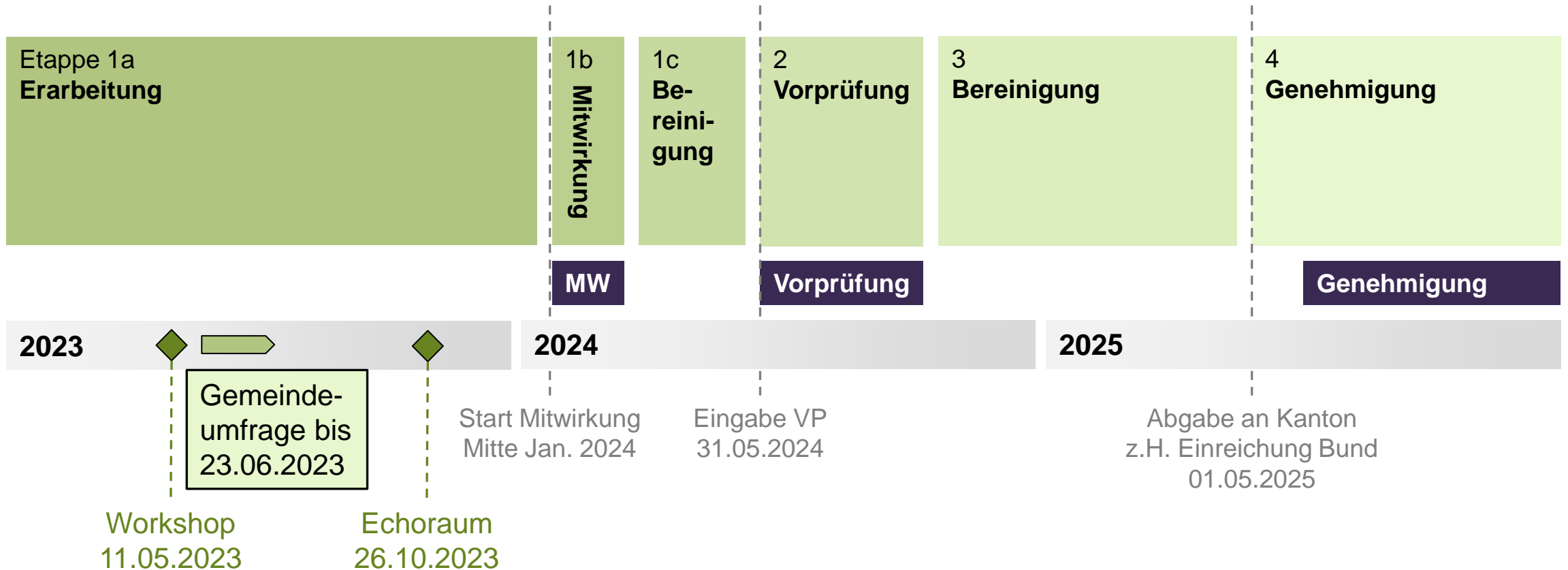
Orientierung

- Perimeter- und Gemeindegrenzen
- AP-Perimeter
- RGSK-Perimeter / Grenzen Teilregionen
- Gemeindegrenzen

Einführung Gemeindeumfrage

Carmen Metzler, Projektleiterin RKE Planung und Verkehr

Einführung Gemeindeumfrage



Einführung Gemeindeumfrage

Absicht

- Bisherige Massnahmen sind zu aktualisieren.
- Neue Massnahmenvorschläge sind mit den nötigen Angaben zur Prüfung durch die Region einzureichen.

Organisatorisches

- Ausgabe Unterlagen: 15.05.2023, per Mail an alle AP- und weiteren Gemeinden
 - Excel für Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen
 - Excel für Verkehrsmassnahmen
 - Begleitbrief
- Antwortfrist: 23.06.2023 (6 Wochen), Antwort per Mail an Carmen Metzler, carmen.metzler@region-emmental.ch, 034 461 80 28

Einführung der Gemeindeumfrage

RGSK-Nr. 2021	Gemeinde	Bezeichnung Gebiet	Fläche total in ha (Stand RGSK 2021)	ÖV-Güteklasse (Stand RGSK 2021)	Koordinationsstand (Stand RGSK 2021)	Zukünftige Nutzungsart	Stand der Planung	Realisierungszeitraum	Realisierungswahrscheinlichkeit	Hindernisse für eine Realisierung	Erladigte Umsetzungsschritte	Nächste Umsetzungsschritte	Bemerkungen	
							<p>Aus Dropdown-Liste auswählen.</p> <p>– Noch nicht begonnen / keine Abklärungen vorhanden</p> <p>– Konzeptphase: z.B. Durchführung qualitätssichernde Verfahren wie Wettbewerb, o.ä.</p> <p>– Planungsrechtliche Sicherstellung: z.B. Erarbeitung ZPP/UeO</p> <p>– Baubewilligungsverfahren</p> <p>– Realisierung läuft</p> <p>– Realisiert / z.T. Realisiert</p>							
<p>VO: Vororientierung ZE: Zwischenergebnis FS: Festsetzung</p>														
<p>EM.S-UV UMSTRUKTURIERUNGS- UND VERDICHTUNGSGEBIETE</p>														
EM.S-UV.1.1	Burgdorf	Bahnhof Burgdorf	27.54	A/B	FS	Freizeit (Museum Franz Gertsch); ?				ISOS national; Störfallvorsorge; Naturgefahren (Hochwasser); Bedingung für Erschliessung: Realisierung Massnahme VS BOH MIV-U-1 / MIV-O-1	Baubeginn Suttergut Nord (Aebiareal) (2021);	Planerlassverfahren UeO Nr. XXXVII Farbweg und UeO Nr. XXXIX Hunyadigässli (2023); Baubeginn UeO Farbweg und Hunyadi (2025); Entwicklungskonzept ESP Bahnhof Burgdorf Nord (2027)		

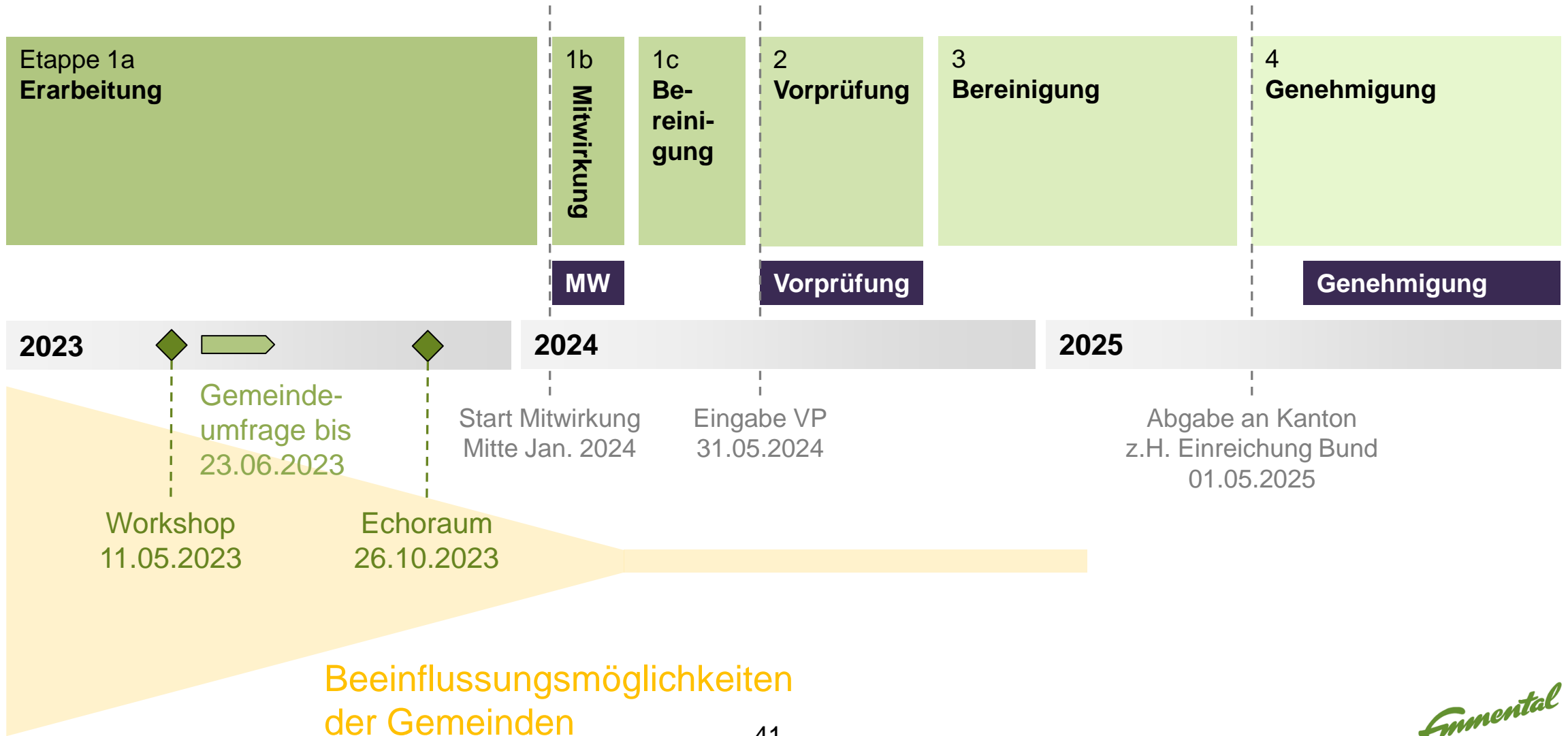
Einführung der Gemeindeumfrage

RGSK-Nr. 2021	Gemeinde	Bezeichnung	Massnahmenbeschreibung (Stand RGSK 2021)	Abschnitt der Massnahme	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	Status per 18.04.2023	Umsetzungshorizont	Baubeginn (TT.MM.JJJJ)	Inbetriebnahme (TT.MM.JJJJ)	aktuellste Kostenschätzung (Mio. CHF, exkl. MwSt.)	Planungsstand
		Massnahmenentitel	Massnahmenbegründung, -inhalt	Strassenname / Platz, Strassenabschnitt von - bis				vor 2028 2028-2031 (A-Horizont) 2032-2035 (B-Horizont) nach 2035 (C-Horizont) Daueraufgabe	sofern bekannt Datum oder bei geplantem Jahr mit 01.01. angeben (Bsp. 01.01.2031)	sofern bekannt Datum oder bei geplantem Jahr mit 01.01. angeben (Bsp. 01.01.2032)	Zahl	- Noch nicht begonnen / keine Abklärungen vorhanden - Konzeptphase: z.B. Durchführung Studie, Variantenstudie, Machbarkeitsbeurteilung - Bauprojekt, Baubewilligungsverfahren - Realisierung läuft - Realisiert / z.T. Realisiert
	Text	Text	Text	Text	Text	Text		Dropdown	Datum/Jahr	Datum/Jahr	Zahl	Dropdown
EM.KM-P.1.1	Signau	Signau, Park+Ride Bahnhof	Zielsetzung:		Gemeinde		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.KM-P.1.2	Wynigen	Wynigen, Park+Ride Bahnhof	Zielsetzung:		Gemeinde		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.LV-Ü.4.10	Trubschachen	Trubschachen, Velomassnahmen Steinbach - Grauenstein (KS 10)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	2028-2031 (A-Horizont)				
EM.LV-Ü.4.11	Utzenstorf	Utzenstorf, Sanierung Aeffligenstrasse (KS 1303)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	2028-2031 (A-Horizont)				
EM.LV-Ü.4.12	Utzenstorf	Utzenstorf, Sanierung Oberdorfstrasse (Unfallschwerpunkt 1121) (KS 242)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.LV-Ü.4.13	Wiler bei Utzenstorf	Wiler bei Utzenstorf, Netzlücke Wiler - Utzenstorf	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.LV-Ü.4.2	Koppigen	Koppigen, Sanierung Solothumstrasse (KS 270)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	2028-2031 (A-Horizont)				
EM.LV-Ü.4.3	Krauchthal	Krauchthal, Sanierung Lindentalstrasse (KS 234.4)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	2028-2031 (A-Horizont)				
EM.LV-Ü.4.4	Langnau im Emmental	Langnau, Sanierung Ortsdurchfahrt Hüsilmatte - Ilfis (KS 243)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.LV-Ü.4.5	Lauperswil	Lauperswil, Neubau Radweg Zollbrück - Obermatt (KS 243)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.LV-Ü.4.6	Sumiswald	Sumiswald, Teilstück von 800m teeren, Anschluss an Bernstrasse: Warteraum	Zielsetzung:		Gemeinde		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.LV-Ü.4.7	Sumiswald	Sumiswald, Erweiterung der Verkehrsfläche, Steighilfe	Zielsetzung:		Gemeinde		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.LV-Ü.4.8	Sumiswald	Sumiswald, Fuss- und Velobrücke über die Grüene zur Erschliessung des Areals	Zielsetzung:		Gemeinde		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.MIV-Auf.3.1	Affoltern im Emmental	Affoltern i.E., Sanierung Ortsdurchfahrt Weier i. E. (KS 23)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.MIV-Auf.3.10	Lauperswil	Lauperswil, Sanierung Ortsdurchfahrt Zollbrück (KS 243)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.MIV-Auf.3.11	Lauperswil	Lauperswil, Sanierung Ortsdurchfahrt Lauperswil (KS 1409)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.MIV-Auf.3.12	Signau	Signau, Sanierung Ortsdurchfahrt Schüpbach (KS 229.3)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.MIV-Auf.3.13	Sumiswald	Sumiswald, Sanierung Ortsdurchfahrt (KS 23)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	2028-2031 (A-Horizont)				
EM.MIV-Auf.3.14	Utzenstorf	Utzenstorf, Sanierung Poststrasse inkl. Knoten Hauptstrasse/Poststrasse (KS 242)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.MIV-Auf.3.15	Wiler bei Utzenstorf	Wiler bei Utzenstorf, Sanierung Ortsdurchfahrt Wiler (KS 1447)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	2028-2031 (A-Horizont)				
EM.MIV-Auf.3.16	Wiler bei Utzenstorf	Wiler bei Utzenstorf, Verbreiterung Wilerfeld - Wiler (KS 1447)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	2028-2031 (A-Horizont)				
EM.MIV-Auf.3.17	Wiler bei Utzenstorf	Wiler bei Utzenstorf, Verbreiterung Wilerwald (KS 1447)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	2028-2031 (A-Horizont)				
EM.MIV-Auf.3.4	Höchstetten	Höchstetten, Sanierung Ortsdurchfahrt (KS 1)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	2028-2031 (A-Horizont)				
EM.MIV-Auf.3.5	Koppigen	Koppigen, Sanierung Ortsdurchfahrt (KS 251)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.MIV-Auf.3.6	Krauchthal	Krauchthal, Sanierung Ortsdurchfahrt Hueb (KS 234.3)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	2028-2031 (A-Horizont)				
EM.MIV-Auf.3.7	Krauchthal	Krauchthal, Sanierung Ortsdurchfahrt (KS 234.4)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	2028-2031 (A-Horizont)				
EM.MIV-Auf.3.8	Langnau im Emmental	Langnau, Sanierung Ortsdurchfahrt, Sägestrasse (KS 10)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.MIV-Auf.3.9	Langnau im Emmental	Langnau, Sanierung Ortsdurchfahrt, Gerbeplatz - Bärau (Unfallschwerpunkt 1117)	Zielsetzung:		TBA_OIK		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.MIV-E.1.1	Trubschachen	Trubschachen, Erschliessung Gebiet südlich Bahnhof - Neue Anbindung	Zielsetzung:		Gemeinde		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.MIV-E.1.2	Utzenstorf	Utzenstorf, Erschliessung Areal Papierfabrik (bestehende Zufahrt)	Zielsetzung:		Gemeinde		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.MIV-E.1.3	Utzenstorf	Utzenstorf, Erschliessung Areal Papierfabrik (neuer Anschluss)	Zielsetzung:		Gemeinde		noch nicht begonnen	2028-2031 (A-Horizont)				
EM.MIV-E.1.4	Utzenstorf	Utzenstorf, Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Utzenstorf	Zielsetzung:	Zweckmässigkeitsbeurteilung	TBA_OIK		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.MIV-U.1	Verkehrsanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle - Umfahrung Hasle 1.03	Verkehrsanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle - Umfahrung Hasle 1.03			TBA_OIK		noch nicht begonnen	bis 2027				
EM.OV-Str.2	Verschiedene Gemeinden	Verbesserung ÖV-Erschliessung in der übrigen Region			Region Emmental		noch nicht begonnen	bis 2027				
Neue Massnahmen RGSK 2025												

Ausblick

Thomas Frei, Geschäftsführer RKE

Prozess



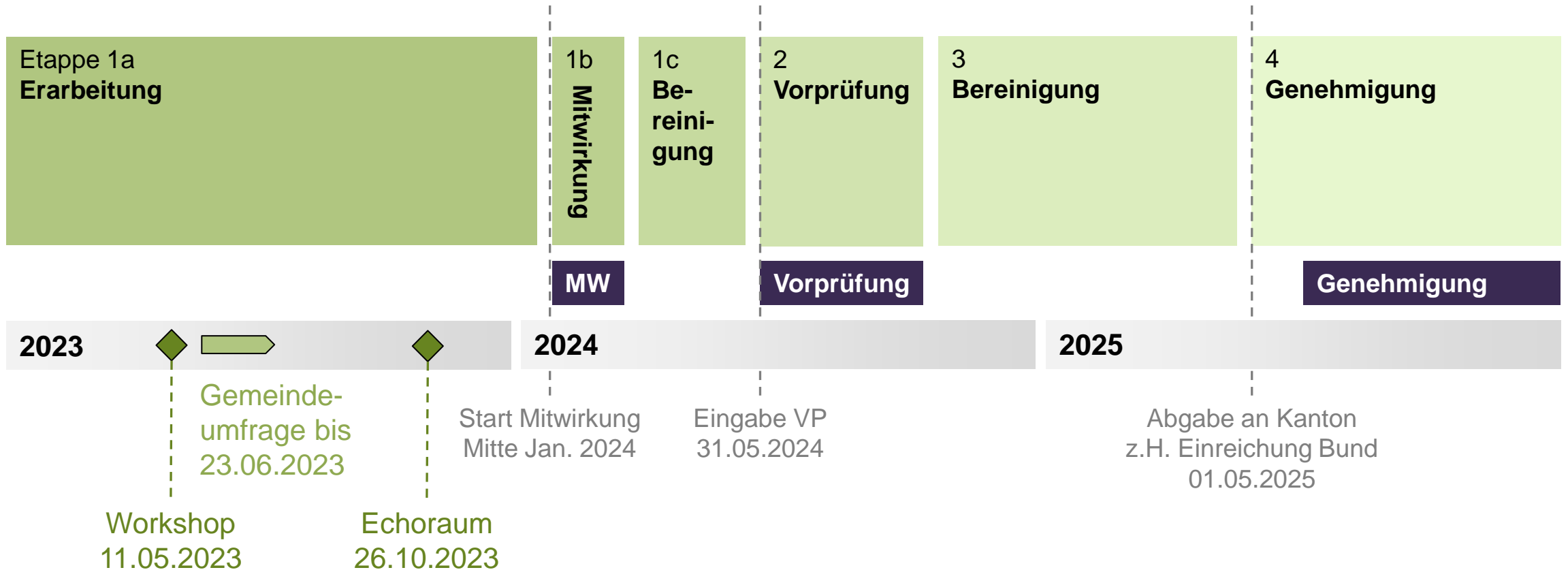
Ausblick



Schluss – Herzlichen Dank für die Mitarbeit!

Anhang

Prozess



Rückblick Siedlungs- und Verkehrsanlässe

Weiteres

- **Entwicklungsleitbild**
 - Regionsübergreifend abstimmen (es wird zu wenig über die Region hinaus geschaut)
 - Mit neuem Bild den Blick nach vorne richten (Zielbild!)
 - Tourismus abbilden
- **Thema Energie**
 - Windenergie und/oder Photovoltaik als Thema fördern. Teilweise viel Widerstand
 - Energieberatung mehr fördern/unterstützen und nutzen
 - Ressource Holz als Energiequelle
- **Standortmarketing**
 - Emmental besser vermarkten
 - Förderung des Tourismus, insb. mit Verbesserungen der Camping-/Wohnmobilstellplätze, Übernachtungsangebote

Situations- und Trendanalyse



Siedlung



Verkehr

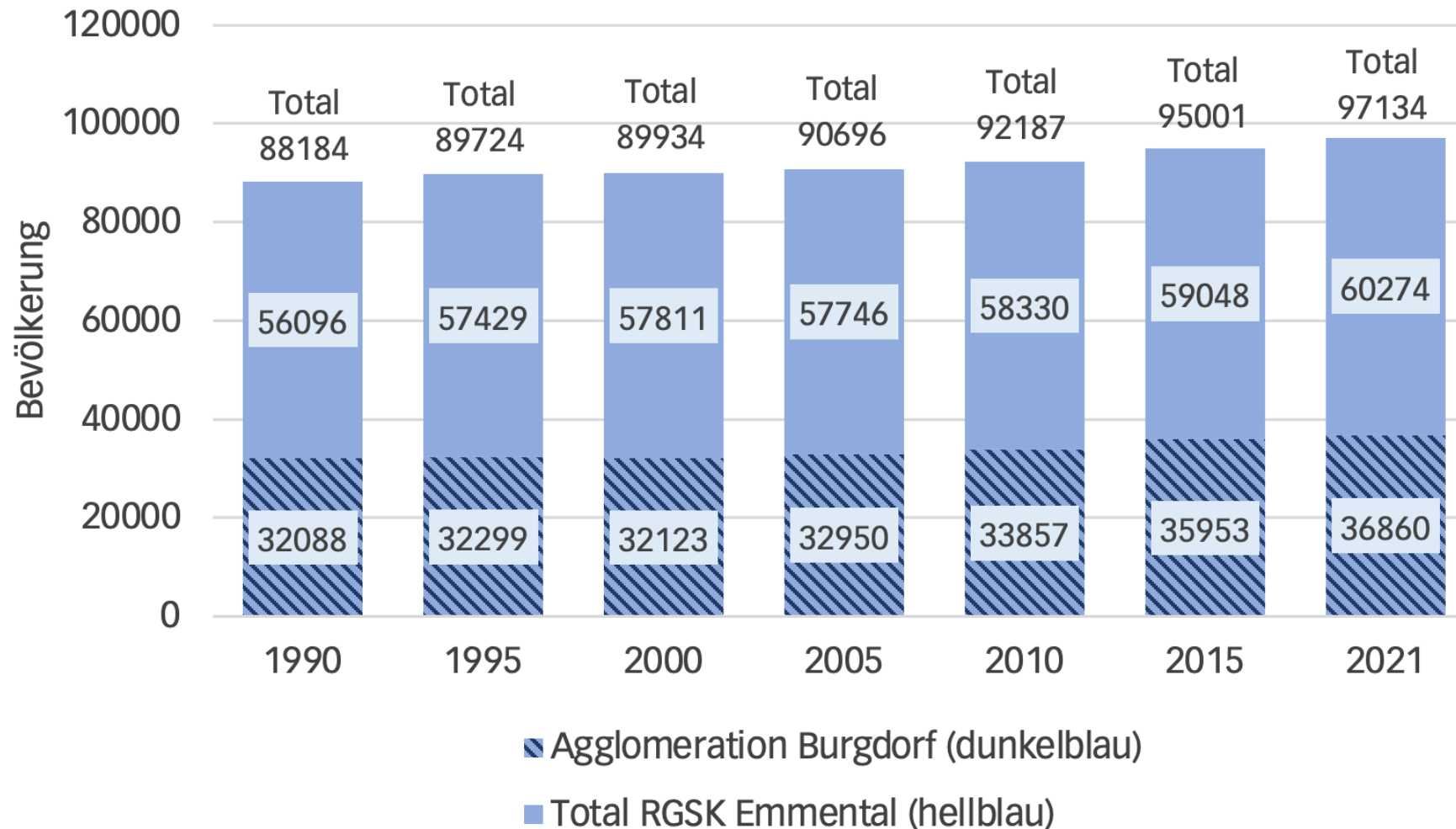


Landschaft und Umwelt

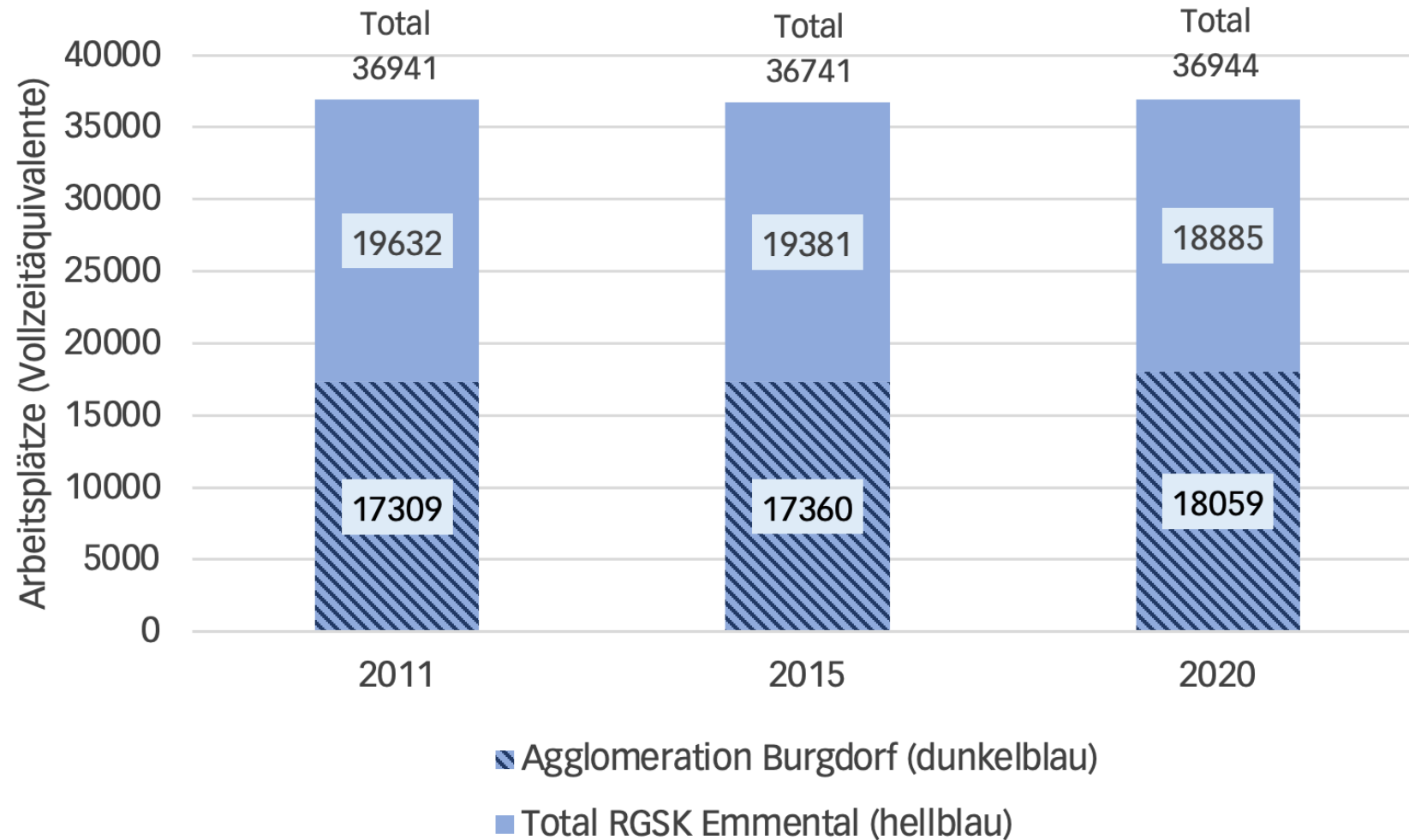


Perimeter Agglomeration

Bevölkerungsentwicklung 1990–2021



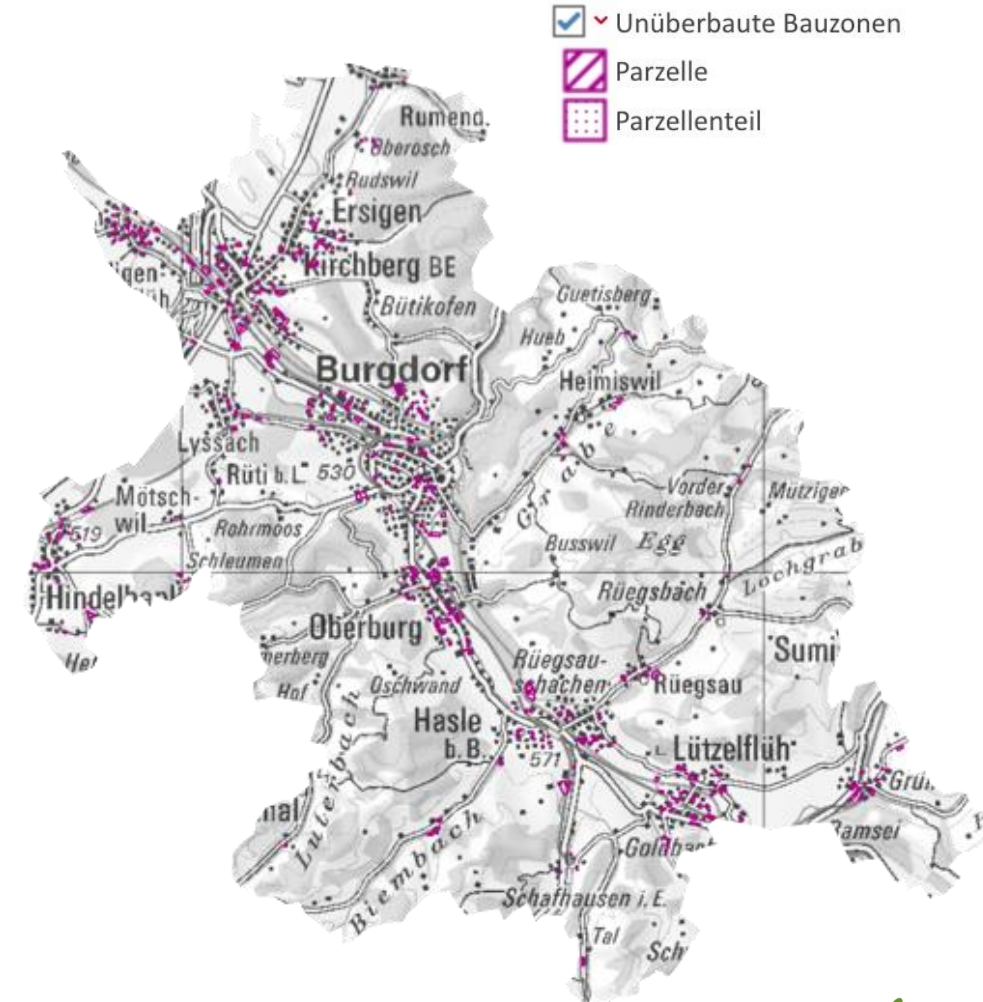
Beschäftigtenentwicklung 2011–2020



Unüberbaute Bauzonen / Innere Nutzungsreserven

	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)

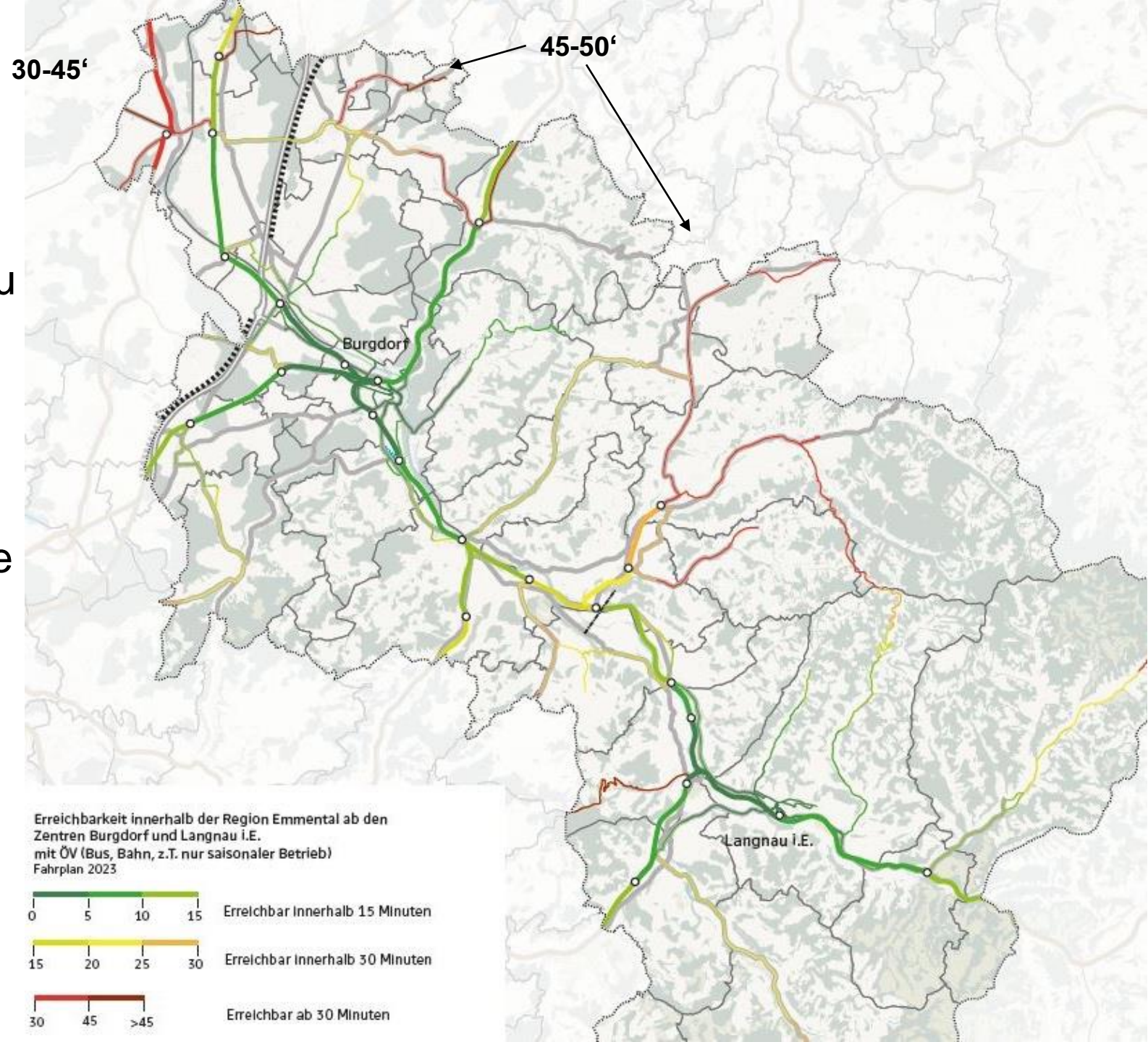


Pendent: Neue Daten

Verkehr

ÖV ab/nach Burgdorf + Langnau

- Überwiegend schnelle Erreichbarkeit der Zentren (< 20')
- Gürtelgemeinden mit eher langen Fahrtzeiten, trotz Nähe zum Agglomerationskern (z.B. Koppigen, Bätterkinden)
- Lange Fahrtzeiten ins Streusiedlungsgebiet (z.B. Sumiswald)



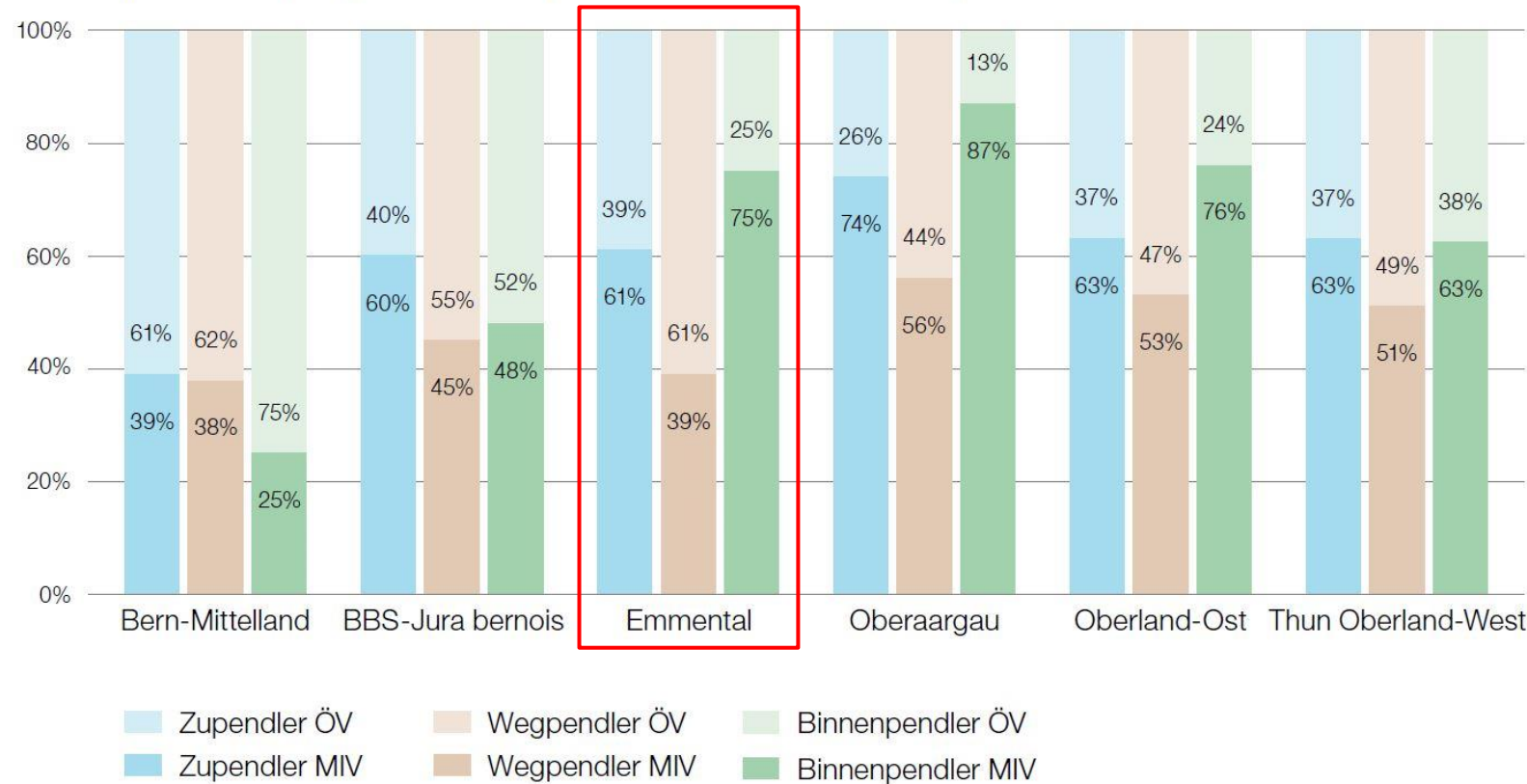
Verkehr

Modal Split (GMS 2022)

Urbanes Kerngebiet =
rund um Burgdorf

- Wegpendler*innen mit hohem ÖV-Anteil (vergleichbar mit BM)
- Zupendler*innen eher MIV-affin
- Binnenpendler*innen mit hohem MIV-Anteil (vergleichbar mit OA + OO)

Modalsplit der Zu-, Weg- und Binnenpendler in die urbanen Kerngebiete des Kantons Bern

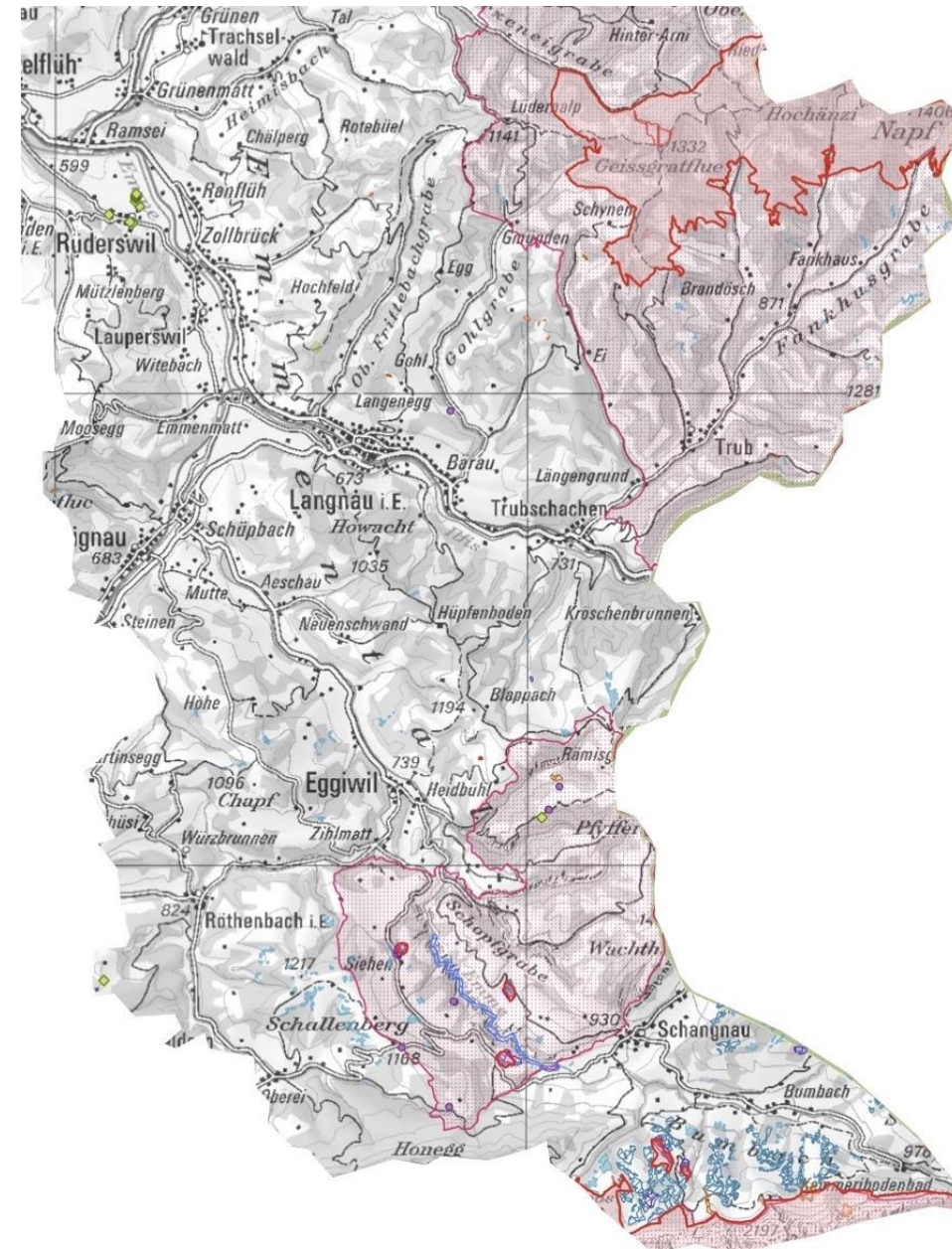


Quelle: Gepoolte Daten Strukturerhebung 2013–2017 des BFS

Landschaft und Umwelt

Landschafts- und Naturschutzgebiete,
zum Beispiel:

-  BLN
-  Moorlandschaft
-  Flachmoor
-  Hochmoor
-  Auen
-  Kant. Naturschutzgebiet



Landschaft und Umwelt

Abstimmung Naturschutz, Naherholung/Tourismus, Land-/Forstwirtschaft sowie Naturgefahren



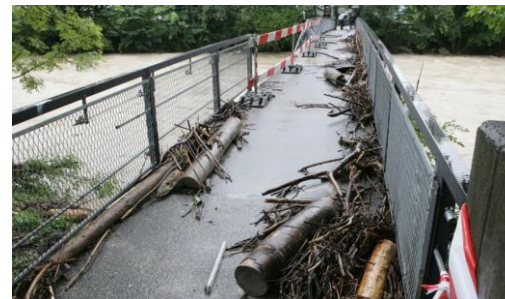
Naturschutzgebiet Oberburg,
Schachen



Lueg, Affoltern i.E.



Holzschlag in Emmental



Hochwasserschaden
Burgdorf