

## Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental RGSK EM 2. Generation

---

### Bericht

#### Beschlussfassung



Bern, November 2016

1426\_RGSK\_2\_Bericht\_Nov16\_Gen.docx

## Projektorganisation

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

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>7</b>
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	Verhältnis zum kantonalen Richtplan und zum Projekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle	9
1.8	Mitwirkung	9
<b>2</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>11</b>
2.1	Planungsperimeter	11
2.2	Ist-Zustand und bisherige Entwicklung	12
2.2.1	Einwohner	12
2.2.2	Arbeitsplätze	12
2.2.3	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP	13
2.2.4	Baulandreserven	14
2.2.5	Umnutzungs- und Verdichtungspotenzial	14
2.2.6	Verkehrsinfrastruktur Strasse	15
2.2.7	Verkehrsbelastung der Strassen	15
2.2.8	Öffentlicher Verkehr (öV)	21
2.2.9	Veloverkehr	27
2.2.10	Fussverkehr	28
2.2.11	Verkehrsmittel im Vergleich	28
2.2.12	Güterverkehr	28
2.2.13	Verträglichkeit	28
2.3	Zukünftiger Zustand Siedlung	29
2.3.1	Bevölkerungsentwicklung	29
2.3.2	Arbeitsplatzentwicklung	29
2.3.3	Entwicklung von publikumsintensiven Einrichtungen und verkehrsintensive Vorhaben ViV	30
2.3.4	Entwicklung der Baulandreserven und der Potenziale für eine Siedlungsverdichtung	31
2.4	Zukünftiger Zustand Verkehr	32
2.4.1	Strasseninfrastruktur	32
2.4.2	Künftiges Verkehrsaufkommen	33
2.4.3	Angebot des öffentlichen Verkehrs	34
2.4.4	Veloverkehr	35
2.5	Fazit	35

<b>3</b>	<b>Stärken und Schwächen</b>	<b>37</b>
3.1	Methodik	37
3.2	Siedlung	38
	3.2.1 Bevölkerung und Wohnen	38
	3.2.2 Arbeitsplätze	39
	3.2.3 Siedlung ausserhalb des Baugebiets	41
3.3	Verkehr	42
	3.3.1 Überregionale Verkehrserschliessung	42
	3.3.2 Regionale und lokale Verkehrserschliessung	42
	3.3.3 Schwachstellen im Strassennetz	43
3.4	Fazit	44
<b>4</b>	<b>Entwicklungsleitbild</b>	<b>45</b>
4.1	Vorgaben des kantonalen Richtplans	45
4.2	Regionale Entwicklungsziele	46
4.3	Entwicklungsleitbild Region Emmental	47
<b>5</b>	<b>Teilstrategien</b>	<b>49</b>
5.1	Siedlung	49
	5.1.1 Zentralitätsstruktur	49
	5.1.2 Bevölkerungsentwicklung / Wohnstandorte	50
	5.1.3 Arbeitsplatzentwicklung	51
	5.1.4 Streusiedlungen	52
5.2	Verkehr	52
	5.2.1 Strasseninfrastruktur (neu)	52
	5.2.2 Öffentlicher Verkehr	58
	5.2.3 Langsamverkehr	59
5.3	Landschaft und Tourismus	59
	5.3.1 Landschaft und Landwirtschaft	59
	5.3.2 Tourismus	59
<b>6</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>61</b>
6.1	Einleitung	61
6.2	Übersicht über die Massnahmenblätter Siedlung	61
6.3	Massnahmenblatt Landschaft	62
6.4	Übersicht über die Massnahmenblätter Verkehr	62
6.5	Bewertung und Priorisierung der Massnahmen	67
<b>7</b>	<b>RGSK-Karte</b>	<b>69</b>
<b>8</b>	<b>Genehmigungsvermerke</b>	<b>71</b>

## 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 Agglomerationsprogramm Burgdorf beschränkt sich in seiner Analyse auf die erweiterte Agglomeration Burgdorf, die entsprechenden Massnahmen haben aber immer einen direkten Bezug zum Agglomerationsperimeter gemäss Definition des BFS. Das AP V+S der 2. Generation wurde, um den Anforderungen des Bundes zu genügen, als separates Dokument erstellt. Dieses System soll für das AP 3. Generation beibehalten werden. Im RGSK werden die relevanten Folgerungen daraus aufgenommen und auf die verbindlichen Teile des Erläuterungsberichtes Agglomerationsprogramms hingewiesen. Die Massnahmen sind für das RGSK und das AP identisch.

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.

### **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 (Kapitel 4) behördenverbindlichen Charakter.

### **Zentrales Projekt Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle**

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

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

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

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

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

# **1 Einleitung**

## **1.1 Ausgangslage**

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. Solange eine SARZ-Region noch keine Regionalkonferenz eingesetzt hat, werden die RGSK unter Federführung des Kantons mit Einbezug der RVK sowie der Planungs- und Bergregionen erarbeitet.

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 Richtplanes 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 1. Generation 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 2. Generation / AP Burgdorf 3. Generation erfolgt in den folgenden Schritten:

Bis Mitte 2014	Vorarbeiten, Vorgehensplan RGSK Emmental, kantonale Vorgaben und Handbuch RGSK Emmental
Mitte 2014 – Februar 2015	Erarbeitung Entwurf für die Mitwirkung
April – November 2015	Öffentliche Mitwirkung, Überarbeitung RGSK, Einreichung beim Kanton zur Vorprüfung
Dezember 2015 – März 2016	Vorprüfungsverfahren beim Kanton inklusive Priorisierung und Synthese der RGSK; Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung zur Verkehrssanierung BOH
Bis September 2016	Anpassungen auf Grund der Vorprüfung
November 2016	Beschlussfassung durch die Regionalversammlung der RK Emmental. Anschliessend Genehmigung durch den Kanton. Bis 30. Dezember 2016 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. Ein genehmigtes RGSK entfaltet dieselbe Wirkung wie ein regionaler Teilrichtplan.

Aussagen mit Richtplancharakter, also behördenverbindliche Festlegungen, befinden sich primär in den Massnahmenblättern und in der RGSK-Karte. Im vorliegenden Erläuterungsbericht sind die behördenverbindlichen Teile grau hinterlegt. Diese Teile befinden sich im Kapitel 4. Das Zukunftsbild und die Strategie im Erläuterungsbericht zum Agglomerationsprogramm sind ebenfalls behördenverbindlich.

### 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, den regionalen Teilrichtplan für die Abstimmung von Verkehr und Siedlung, erreicht. Aufgrund dieser Abhängigkeiten wird in den Tabellen im vorliegenden RGSK-Bericht konsequent zwischen den Agglo-Gürtelgemeinden (im BFS-Perimeter) und den erweiterten Agglogemeinden 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 wurde im 2014 der Teilrichtplan Landschaft erarbeitet, welcher im 2015 beschlossen wurde. Diese beiden Instrumente, sowie der Sachplan Veloverkehr (2014) des Kantons dienen als Grundlagen für das RGSK 2. Generation, d.h. die wesentlichen Inhalte werden ins RGSK übernommen.

Als weitere regionale Planung sind die Angebotskonzepte 2014-17 und 2018-22 zu erwähnen, welche ebenfalls als Grundlage für das RGSK dienen und den Referenzzustand im öffentlichen Verkehr definieren.

## **1.7 Verhältnis zum kantonalen Richtplan und zum Projekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle**

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

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

## **1.8 Mitwirkung**

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





Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Burgdorf befasst sich mit der erweiterten Agglomeration, die 6 weitere Gemeinden, nämlich Ersigen, Hasle b.B., Heimiswil, Lützelflüh, Rüegsau und Rüti b.L. umfasst. Seit kurzem gehören Ober- und Niederösch infolge einer Gemeindefusion zur Gemeinde Ersigen (in den folgenden Zahlen noch nicht berücksichtigt).

## 2.2 Ist-Zustand und bisherige Entwicklung

### 2.2.1 Einwohner

#### Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Region Emmental im Zeitraum 2000 – 2012 zeigt 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 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

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung nach Gemeindetypen (Quelle: STATPOP BFS)

### 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 so genannten "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

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

Insgesamt ist im Zeitraum zwischen 2001 und 2012 ein Zuwachs an Vollzeitäquivalenten zu beobachten (2.4%). Am Stärksten sind die Agglo-Gürtelgemeinden gewachsen (25.6%). Ausschlaggebend hierfür ist der Standort der Shoppingmeile, 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.

### 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. 7 in Abbildung 2)
- Lyssach / Rütligen-Alchenflüh; weitgehend realisiert / wenig kantonaler Koordinationsbedarf (aus ESP-Programm entlassen) (Nr. 13)
- Burgdorf Buechmatt; weitgehend realisiert/wenig kantonaler Koordinationsbedarf (2004 aus ESP-Programm entlassen, soll reaktiviert werden, Reaktivierung noch nicht offiziell beantragt) (Nr. 33)
- Die Planung ESP Lyssachsachen - Buechmatt ist zur Zeit sistiert



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

### 2.2.4 Baulandreserven

Die Baulandreserven wurden im Jahr 2015 durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung erhoben. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

	Wohn- und Mischzonen	Arbeitszonen
Agglo-Kerngemeinde Burgdorf	7	7
Agglo-Gürtelgemeinden nach BfS	19	13
Erweiterte Agglo-Gemeinden	25	7
Übrige Gemeinden unteres Emmental	48	22
Gemeinden oberes Emmental	30	10
Total Region Emmental	129	59

Tabelle 3: Baulandreserven (in ha) nach Baureifetyp und Gemeindetyp (2006)

Somit befinden sich 40% der Reserven in Wohn- und Mischzonen und 46% 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 Umsetzung vorzubereiten. Dies geschieht mit der Festlegung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (Massnahme S1) und von Regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkten (Massnahme S2). Abgesehen von der Umnutzung und Verdichtung bereits bebauter Areale können Verdichtungen in Ortskernen auch durch veränderte Vorschriften betreffend die 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 vor, dass im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen die Verdichtungspotenziale für Wohn- und Mischzonen zu berücksichtigen sind. Diese werden Stand Ende 2015 für die gesamte Region mit 68 Hektaren beziffert, was ca. der Hälfte der Bauzonenreserven entspricht.

## 2.2.6 Verkehrsinfrastruktur Strasse

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



Abbildung 3: Strasseninfrastruktur Region Emental

## 2.2.7 Verkehrsbelastung der Strassen

### Datengrundlage

Daten der Schweizerische Strassenverkehrszählung 2005 (SSVZ 2005) und der automatischen Strassenverkehrszählung (AVZ) des Bundesamtes für Strassen ASTRA.

### Entwicklung der Verkehrsbelastung

In folgender Tabelle sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen (in Motorfahrzeugen) an den für das Emmental relevanten Querschnitten aus der Schweizerischen Strassenverkehrszählung, die regelmässig alle 5 Jahre durchgeführt wird, zusammengestellt (Standorte siehe Abbildung 4).

Name	DTV 2000	DTV 2005	Differenz 2000 - 2005		
			abs.	%	% p.a.
Kirchberg N (AB)	57'464	64'232	6'768	12 %	2.3 %
Kirchberg S, Schachenguet	14'219	16'172	1'953	14 %	2.6 %
Hasle-Rüegsau W	14'745	15'321	576	4 %	0.8 %
Bowil, Bori	9'317	10'065	748	8 %	1.6 %
Lauperswil, Mungnau	7'382	7'869	487	7 %	1.3 %
Hindelbank S	7'922	7'277*	-645	-8 %	-1.7 %
Seeberg N	6'425	6'663	238	4 %	0.7 %
Bätterkinder	5'066	5'018	-48	-1 %	-0.2 %
Sumiswald, Gammenthal	4'812	4'964	152	3 %	0.6 %
Walkringen, Bigenthal	4'558	4'825	267	6 %	1.1 %
Wiggen W	3'680	3'537	-143	-4 %	-0.8 %
Durchschnitt				8 %	1.5 %

Tabelle 4: Verkehrsbelastungen der Strassen 2000 und 2005

\* Aktualisierter Wert 2012: DTV = 9'200 Mfz/Tag

An vier der in Tabelle 4 aufgeführten Querschnitten (zwei innerhalb der Region, zwei daran angrenzend) werden auch automatische Verkehrszählungen durchgeführt.

Name	DTV 2000	DTV 2014	Differenz 2000 – 2014		
			abs.	%	% p.a.
Kirchberg N (AB)	57'464	69'426	11'962	21 %	1.5 %
Hasle-Rüegsau W	14'745	15'703	958	6 %	0.5 %
Bowil, Bori	9'317	10'713	1'396	15 %	1.0 %
Seeberg N	6'425	7'392	967	15 %	1.1 %
Durchschnitt				14 %	1.0 %

Tabelle 5: Verkehrsbelastungen an Querschnitten mit Zählautomaten (Ergebnisse 2008)



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

Tabelle 6: Entwicklung Verkehrsbelastung 2000 bis 2010 (Quelle: ASTRA)

Bei allen Querschnitten hat der Verkehr seit 2000 zugenommen. Die Zunahme war zwischen 2000 und 2005 deutlich grösser als zwischen 2005 und 2010. Der höchst belastete Querschnitt befindet sich auf der Autobahn A1. Der DTV ist bis ins Jahr 2013 auf 68'453 Fahrzeuge pro Tag angestiegen. Darauf hat die Agglomeration Burgdorf jedoch nur einen beschränkten Einfluss. Auf der Zufahrt zur Autobahn im Schachengut in Lyssach hat der Verkehr vor allem im Zeitraum zwischen 2000 und 2005 stark zugenommen (+14%). Im Jahr 2010 ist er praktisch auf dem Stand von 2005 (siehe Tabelle 6). 2013 weist der Querschnitt mit 16'294 Fahrzeugen am Tag sozusagen den gleichen Stand auf. Im Querschnitt Hasle-Rüegsau ist der DTV im Jahr 2013 mit 15'671 auf hohem Niveau auch gleich geblieben. Dies zeigt ein gesättigtes Netz auf den Zufahrtsachsen zur Autobahn.

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

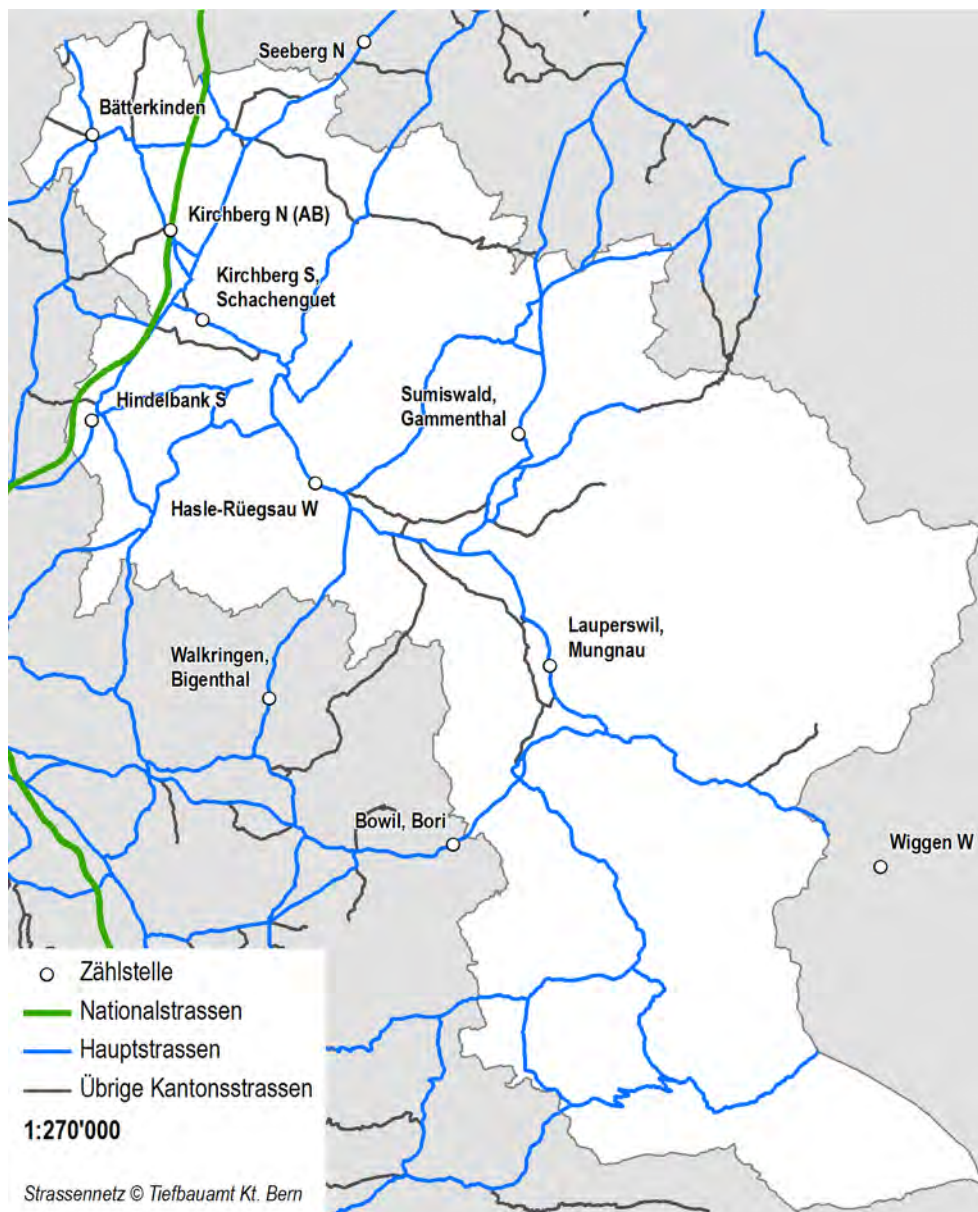


Abbildung 4: Übersichtskarte der Zählstellen

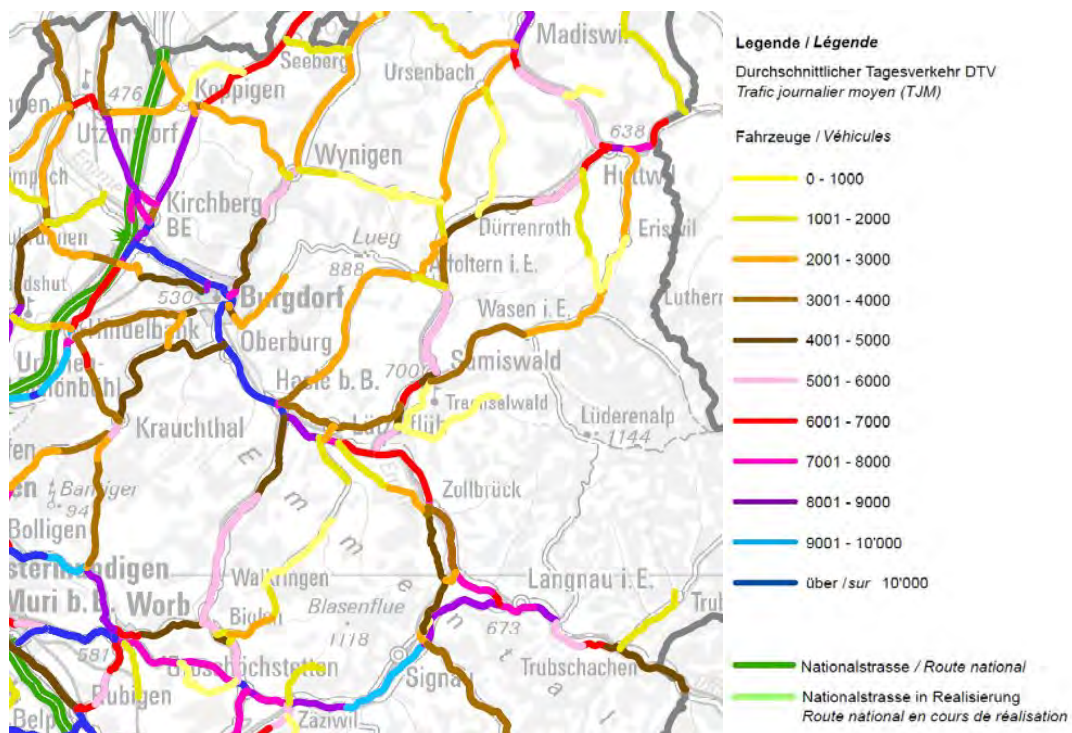


Abbildung 5: Verkehrsbelastung über das gesamte Kantonsstrassennetz per 2012 (Ausgabe Febr. 2013; TBA Kanton Bern)

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

### Schwachstellenanalyse und Untersuchung Unfälle

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

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

Zusätzlich wird im Kanton Bern das Kantonsstrassennetz periodisch auf Schwachstellen hin überprüft. In der aktuell vorliegenden und flächendeckenden Schwachstellenanalyse wurde die Notwendigkeit und Priorität betrieblicher, baulicher und verkehrlicher Massnahmen ermittelt. Die Beurteilung erfolgte anhand einheitlicher 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 Verbesserungs-

massnahmen zeitgerecht einleiten zu können. Das einheitliche Vorgehen der Schwachstellenanalyse wurde durch das Tiefbauamt des Kantons Bern in der Arbeitshilfe „Standards Kantonstrasse“ festgehalten und im Jahr 2011 publiziert. Die Arbeitshilfe wird mittlerweile vermehrt auch auf kommunaler Eben in angepasster Form erfolgreich angewendet.

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

### Unfallschwerpunkte Region Emmental

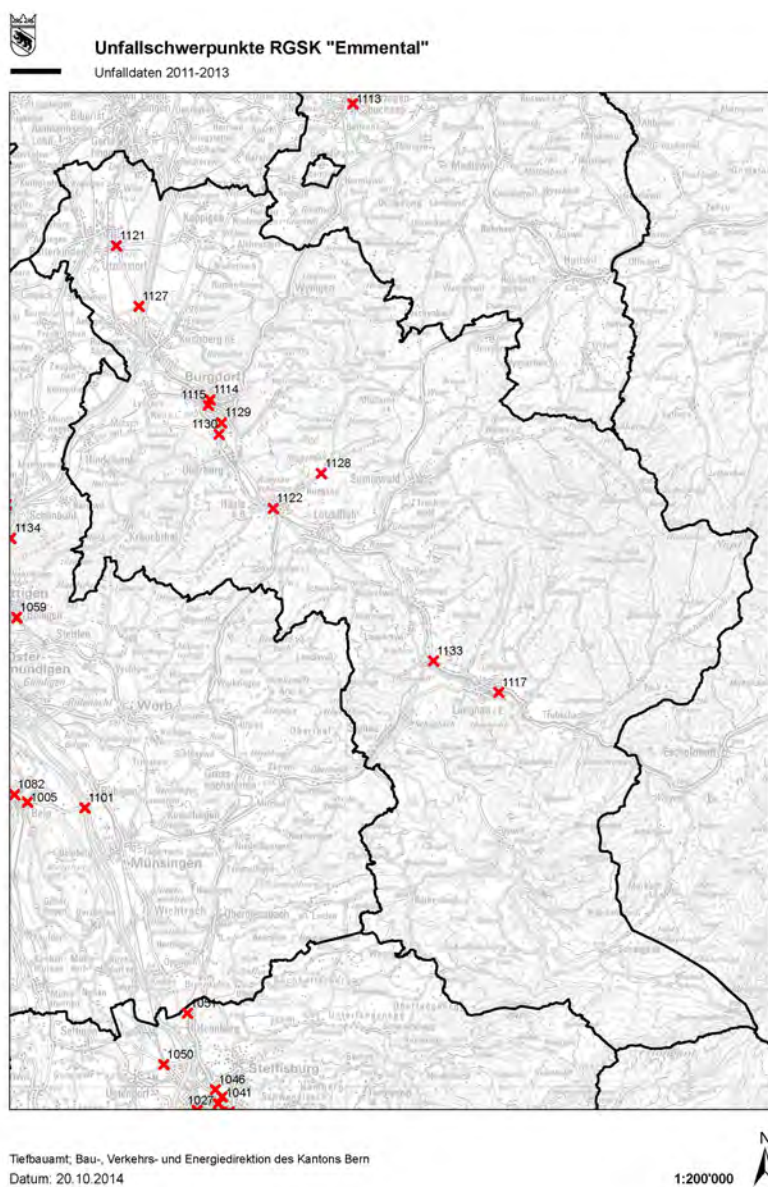


Abbildung 6: Auswertung der Unfallschwerpunkte in der Region Emmental 2011 - 2013

Für die Unfallschwerpunkte werden nach Vergleich mit der Schwachstellenanalyse entsprechende Massnahmen entwickelt.

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 eingeflossen.

### 2.2.8 Öffentlicher Verkehr (öV)

Vorbemerkung: Die folgenden Angaben wurden aus dem RGSK 1. Generation übernommen; auf eine Aktualisierung wurde verzichtet, da seither keine grundsätzlichen Änderungen eingetreten sind.

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 <sup>1</sup>	S-Bahn / Regionalzüge	Tram <sup>2</sup> / 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 7: Bestimmung der Haltestellenkategorie

Für die festgelegte Haltestellenkategorie ist anschliessend mit dem entsprechenden Abstand 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 8: 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 400 m um den Bahnhof Burgdorf herum erreicht. Die Güteklasse B wird im Umkreis von 400 m um die Bahnhöfe Burgdorf Steinhof, Oberburg, Hasle-Rüegsau und Langnau sowie im Abstand von 400 bis 750 m vom Bahnhof Burgdorf erreicht. Alle weiteren Güteklassen können der Abbildung 7 und der RGSK-Karte entnommen werden.

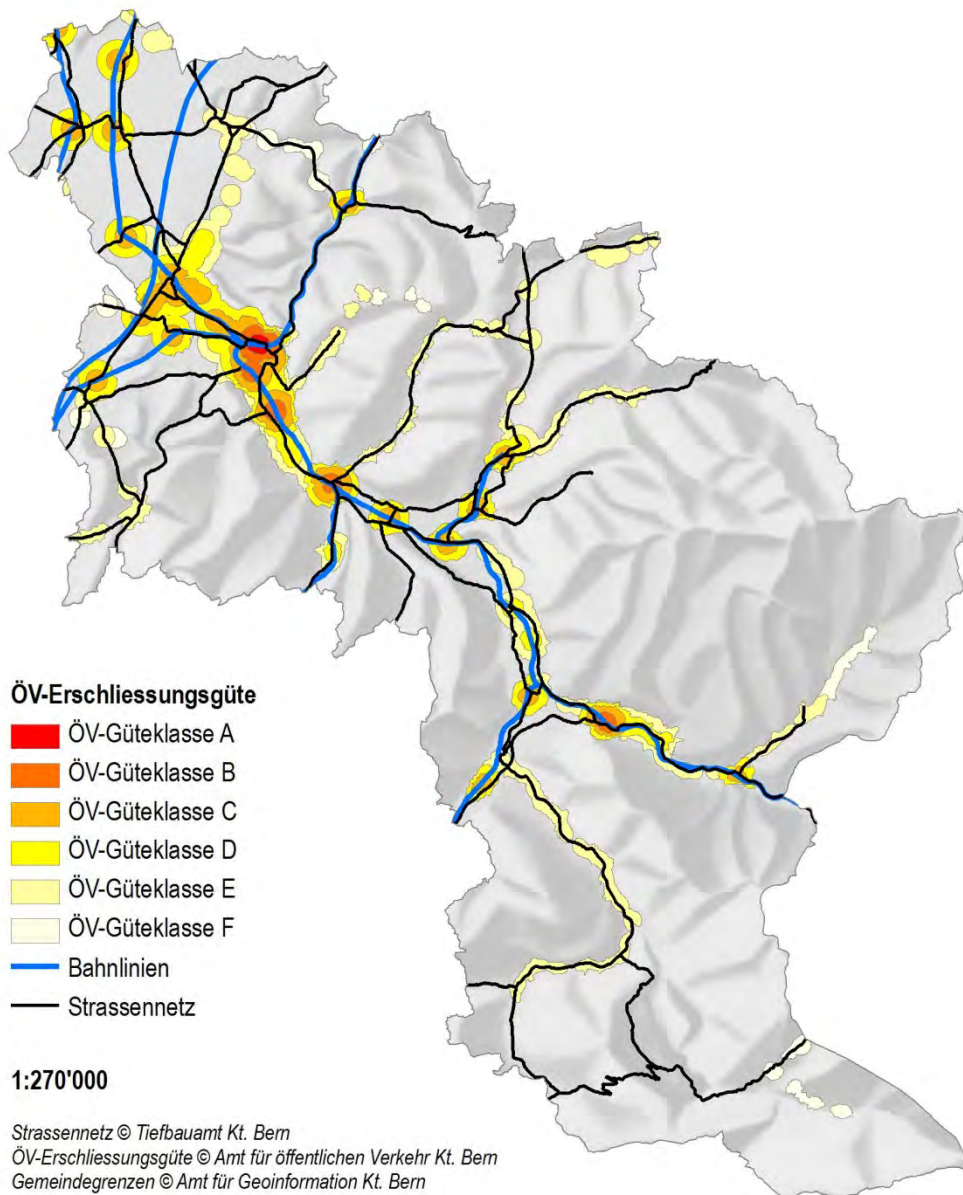


Abbildung 7: öV-Erschliessungsqualität in der Region Emmental

In Tabelle 9 ist unter Einbezug des Angebotes im öV (Fahrplan 2014) und den Einwohnerzahlen (2012) der Erschliessungsgrad aufgezeigt. Dieser Erschliessungsgrad gibt Auskunft darüber, ob die Siedlungsstruktur „öV-freundlich“ ist. Als erschlossen gelten Einwohner, die innerhalb eines Radius von 750 m um eine Bahnstation oder 400 m um eine Busstation wohnen.

Tabelle 9 zeigt eine Abnahme des Erschliessungsgrades von der Agglomerationskerngemeinde (98 %) zu den Agglo-Gürtelgemeinden (87 %) sowie eine sehr starke Abnahme zu den Gemeinden der erweiterten Agglomeration (50 %) und den übrigen Gemeinden (64 %). Dabei überrascht, dass die Gemeinden der erweiterten Agglomeration (Ersigen, Heimiswil, Rüegsau, Lützelflüh, Hasle b. Burgdorf, Rüti bei Lyssach) einen geringeren Erschliessungsgrad aufweisen als die übrigen Gemeinden. Über die ganze Region Emmental gesehen sind 75 % der Einwohner mit öffentlichen Verkehr erschlossen.

	Einwohner	erschlossene Einwohner	Erschliessungsgrad
Agglo-Kerngemeinde Burgdorf	15'659	15'410	98.4 %
Agglo-Gürtelgemeinden	13'455	11'646	86.6 %
Erw. Agglo-Gemeinden	13'717	8'333	49.5 %
Übrige Gemeinden	51'694	35'216	63.6 %
Region Emmental	94'525	70'605	74.7 %

Tabelle 9: ÖV-Erschliessungsgrad Region Emmental

Der Erschliessungsgrad von knapp 75% für das Emmental zeigt den tiefsten Wert im Kanton Bern (Angebot/Fahrplan 2014 und Einwohnerzahl 2012; 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 haben (Güteklasse A - C) und mit D insgesamt 53.7% der Bevölkerung eine sehr gute bis gute ÖV-Erschliessung haben.

RVK/RK	A	B	C	D	E	F	Keine Güteklasse
RVK 1	1.3%	28.2%	14.8%	21.1%	18.9%	2.1%	13.6%
RVK 2		3.1%	28.2%	30.4%	15.5%	2.5%	20.3%
RK EM	1.8%	9.1%	22.2%	20.6%	16.3%	1.8%	28.2%
RK BM	2.0%	46.9%	24.5%	11.2%	5.1%	1.1%	9.2%
RVK 5	1.7%	24.4%	18.5%	17.9%	14.6%	1.8%	21.2%
RK OO			9.1%	39.3%	32.3%	7.3%	12.0%
Kanton	1.5%	29.8%	20.8%	18.2%	12.8%	1.9%	14.9%

Tabelle 10: Einwohner in den Regionen nach ÖV-Güteklassen, prozentuale Aufteilung (Quelle AÖV Angebotskonzept 2014 - 2017)

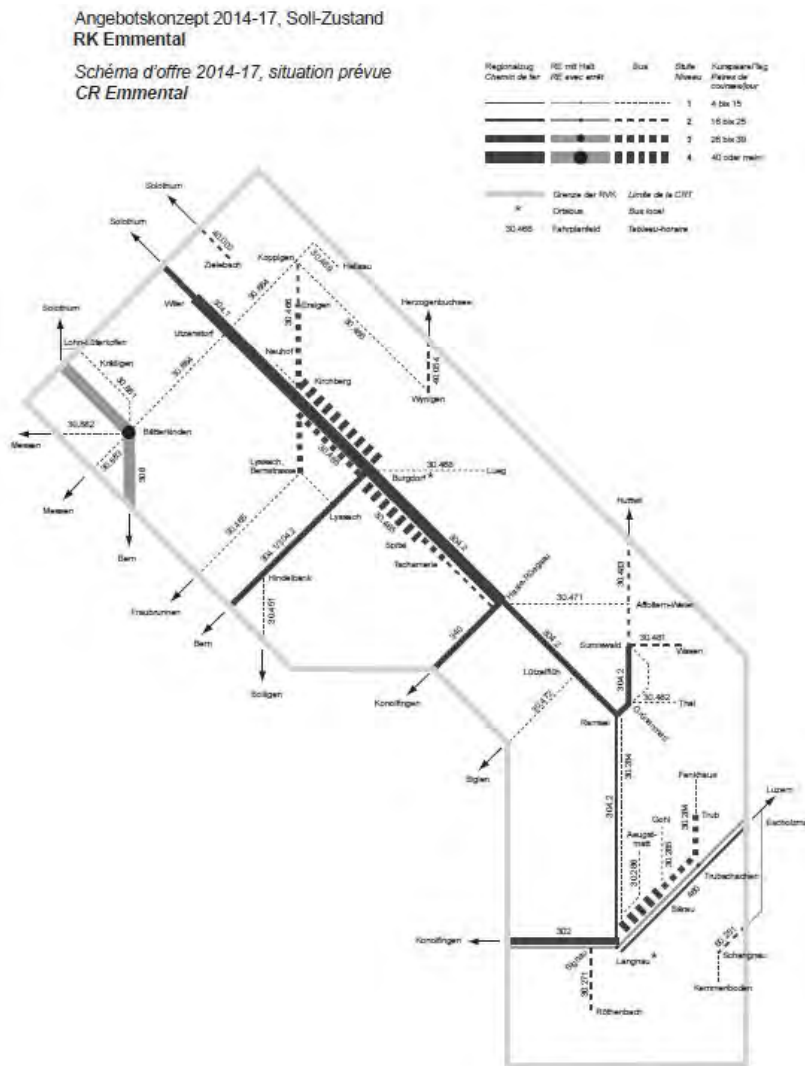
Im regionalen Angebotskonzept 2014 – 2017 der Region Emmental wurde untersucht, ob die bestehenden öV-Linien die Zielvorgaben und Minimalanforderungen der Angebotsverordnung (AGV) in Bezug auf Nachfrage und Kostendeckung erfüllen. Die Tabelle 11 zeigt, dass im Schienenverkehr bei der Nachfrage und im Kos-

tendeckungsgrad 3 von 7 Linien die Zielvorgabe erreichen. Zwei Linien haben die Minimalvorgaben für beide Kriterien nicht erfüllt. Beim Busverkehr konnten bei der Nachfrage 21 von 27 Linien, im Kostendeckungsgrad 22 von 27 Linien mindestens ihre Minimalvorgaben erfüllen. Die Minimalvorgaben nicht erreicht haben 6 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	1	1	2	1	1	2
Regio-Linien	1	1	1	1	1	1
Busverkehr						
Buslinien	6	12	9	5	18	4

Tabelle 11: Auswertung der Linien des öV-Angebotskonzeptes 2014 – 2017





23.11.2012

Abbildung 8: Netzgrafik des öV in der Region Emmental

Abbildung 8 zeigt aus dem Angebotskonzept des Kantons Bern (2014 bis 2017) für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr das Liniennetz und die Zuordnung zu den Angebotsstufen im Sollzustand, welches den heutigen Istzustand darstellt. Das neu erarbeitete Angebotskonzept 2018-21 weist nur eine Änderung gegenüber dem AK 2014-17 auf (Burgdorf-Solothurn).

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

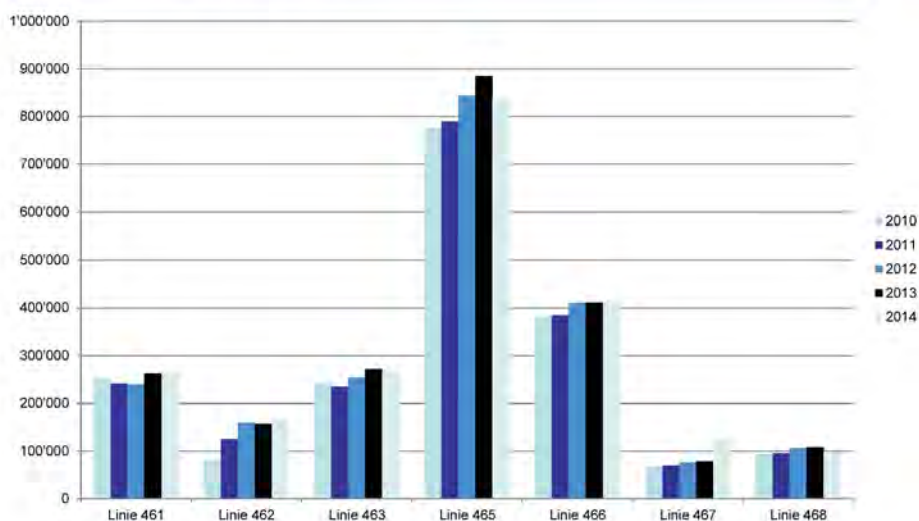


Tabelle 12: Beförderte Personen (vergleich 2010 - 2014) Linien Raum Burgdorf (Quelle bls, Busland AG 2015)

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

Die Frequenzentwicklung der Nachfragewerte über die Jahre 2010 bis 2014 im Raum Burgdorf bildet eine wichtige Grundlage in Bezug auf die Verkehrsleistungen. Die Statistik zeigt auf, dass das öV-Linienbus-Angebot im Raum Burgdorf rege genutzt wird und das Angebot der Busland AG bedarfsgerecht gestaltet ist.

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

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

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

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

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

### 2.2.9 Veloverkehr

Beim Veloverkehr ist zwischen Alltags- und Freizeitverkehr zu unterscheiden.

Der Alltagsverkehr spielt sich schergewichtig 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 (Fussgänger-Velo-Modellstadt etc.). Weitere Potenziale des Veloverkehrs liegen 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. Im Raum Burgdorf-Kirchberg wurde kürzlich ein Bikesharing-Projekt gestartet.

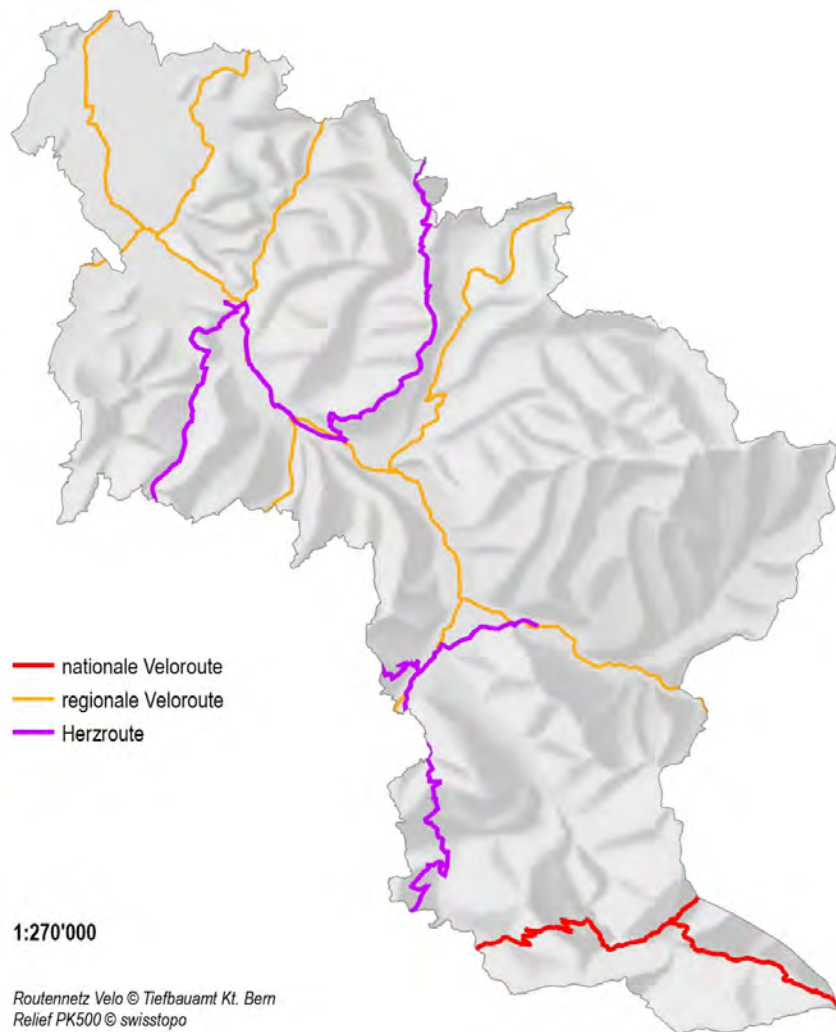


Abbildung 9: Touristische Velorouten

Für den Freizeitverkehr stehen nationale und regionale Velorouten zur Verfügung. Auch die insbesondere für E-Bikes konzipierte so genannte "Herzroute" verfügt über Abschnitte in der Region Emmental. Aktuell soll die Herzroute auf dem Abschnitt Emmental mit einer zusätzlichen „Herzschleife“ ausgebaut werden.

### 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. Im Allgemeinen werden entweder der öffentliche und der private Verkehr miteinander verglichen, heute aber immer mehr die "drei Säulen" Langsamverkehr / öffentlicher Verkehr / motorisierter Individualverkehr. Im Bericht zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation wird er für folgende 3 Korridore ausgewiesen:

- Kirchberg – Burgdorf:            3 % / 24 % / 73 %
- Burgdorf – Oberburg:            10 % / 18 % / 72 %
- Oberburg – Hasle b.B.:           4 % / 19 % / 77 %

### 2.2.12 Güterverkehr

Die mengenmässig bedeutendsten Güterverkehrsströme spielen sich zwischen Autobahn A1 und Shoppingmeile bzw. Burgdorf/Buchmatt – wo sich einige Transportdienstleister angesiedelt haben – ab.

### 2.2.13 Verträglichkeit

Aus der Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental lässt sich entnehmen, dass bei Strassen mit einer Belastung von rund 10'000 bis 15'000 Fahrzeugen pro Tag davon auszugehen ist, dass mindestens einer der Belastbarkeitswerte Lärm, Trennwirkung (für Fussgänger), Zweiradverkehr (Gefährdung) und/oder Busverkehr (Behinderung) überschritten ist. Dies trifft für die Ortsdurchfahrten im Agglomerationsbereich zu, ausserhalb davon werden selten Strassenbelastungen von mehr als 10'000 Fahrzeugen pro Tag erreicht.

## 2.3 Zukünftiger Zustand Siedlung

### 2.3.1 Bevölkerungsentwicklung

Im RGSK 1. Generation wurde eine relativ moderate Bevölkerungsentwicklung 2006 – 2030 zugrunde gelegt (4.5%).

Infolge der starken Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre muss die bisherige Prognose als überholt bezeichnet werden. Die zukünftige Entwicklung ist stark abhängig von wirtschaftlichen und politischen Faktoren.

Gemäss Vorgaben des Kantons wird die zukünftige Bevölkerungsentwicklung in Anlehnung an den revidierten kantonalen Richtplan wie folgt definiert: Die der Ermittlung des Baulandbedarfs zu Grunde liegenden (nach Gemeindetyp differenzierten) Entwicklungsziele werden für die Periode 2012 – 2030 zugrunde gelegt. Dies ergibt für die einzelnen Teilgebiete der Region folgende Werte.

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

Tabelle 13: Bevölkerungsentwicklung 2012 – 2030 gemäss kantonalem Richtplan

### 2.3.2 Arbeitsplatzentwicklung

Obwohl die Statistik mit Ausnahme der Agglomeration Burgdorf eine rückläufige Tendenz bei den regionalen Arbeitsplätzen aufzeigt, sollte im Sinne der gesamtheitlichen Entwicklung der Region Emmental alles daran gesetzt werden, die bestehenden Arbeitsplätze zumindest zu halten. Primär stellt sich dabei die Frage, wie die wohl unweigerlich fortschreitende Abnahme im landwirtschaftlichen Sektor aufgefangen werden kann. Einerseits bestehen Möglichkeiten zur Ansiedlung neuer Arbeitsplätze an den ESP Standorten. Da die Entwicklung dieser Gebiete aber unweigerlich wieder Mehrverkehr nach sich zieht, sind auch Arbeitsplatzzonen an weiteren geeigneten Standorten auszuscheiden. Diesbezüglich bieten sich in erster Linie die Zentren vierter Ordnung an. Zudem sind aber auch Entwicklungsmöglichkeiten für zukunftsfähige lokale Unternehmen zu schaffen, von denen es in der Region nicht wenige gibt. Die Betriebe in den ländlichen Gebieten sind ausserordentlich erfolgreich und innovativ, was eine Umkehr der drohenden Abwärtsspirale bringen könnte.

Weitere positive Entwicklungen liegen ebenfalls in einer intensivierten Zusammenarbeit zwischen regionalen Unternehmen und dem Campus für technische Berufs- und Weiterbildung, welcher in den nächsten Jahren in Burgdorf aufgebaut wird.

Die Frage, ob die Verluste im landwirtschaftlichen Sektor eher durch gewerblich-industrielle Arbeitsplätze oder eher durch Angebote im Dienstleistungsbereich aufgefangen werden, kann mit raumplanerischen Mitteln kaum beeinflusst werden.

Im Rahmen der Erarbeitung des Berichts „Arbeitsstandorte ausserhalb der Zentren“ (2012) hat man die Gemeinde zu potentiellen Arbeitsstandorte befragt. Die Gespräche haben gezeigt, dass es in der Region Emmental schwierig ist geeignete Arbeitsstandorte mit einer gewissen Grösse zu finden (grösser 2 ha). Als kritischer Parameter hat sich v.a. die heutige Zonenzugehörigkeit herausgestellt. Die insgesamt 34 von den Gemeinden vorgeschlagenen Standorte befinden sich heute mehrheitlich in der Landwirtschaftszone. Dies hat einen direkten Einfluss auf die Verfügbarkeit auf der Zeitachse (Einzonungsverfahren notwendig).

Weiter hat sich gezeigt, dass die Grundeigentümer oftmals nicht gewillt sind ihr Land einzuzonen. Sei dies weil sie weiterhin darauf Landwirtschaft betreiben wollen oder aus anderen Gründen (z.B. familiären oder finanziellen Gründen). Fakt ist, dass Standorte, die heute in der Landwirtschaftszone sind, nur mit Zustimmung der Grundeigentümer entwickelt werden können.

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

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

Tabelle 14: Arbeitsplatzentwicklung 2012 – 2030 gemäss kantonalem Richtplan

### 2.3.3 Entwicklung von publikumsintensiven Einrichtungen und verkehrsin-tensive Vorhaben ViV

Publikumsintensive Einrichtungen befinden sich einerseits in der so genannten "Shoppingmeile" im Raum Lyssach - Rütligen-Alchenflüh. Es handelt sich zugleich um einen kantonalen Standort für verkehrsin-tensive Vorhaben ViV. Weitere verkehrsin-tensive Einrichtungen (Anlagen, welche mehr als 2'000 Motorfahrzeug-fahrten pro Tag DTV erzeugen) befinden sich in Burgdorf (Mega Center) und Langnau (Ifiscenter).

In der - zur Zeit 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 Entwicklung der Baulandreserven und der Potenziale für eine Siedlungsverdichtung

Die prognostizierte und im kantonalen Richtplan postulierte Entwicklung der Bevölkerungszahl bis 2030 wirkt sich direkt auf den Bauzonenbedarf aus. Als Folge der nach wie vor zu beobachtenden Abnahme der Belegungsdichte pro Wohnung sowie dem Trend zunehmender Wohnflächen pro Person müssen die Gemeinden auch ohne Bevölkerungsentwicklung genügend Wohnbauland ausscheiden. Allein die Absicht, die aktuellen Einwohnerzahlen zu halten, kann nur mit einer gewissen Bautätigkeit und ausreichenden Baulandreserven erfüllt werden.

Das RGSK 1. Generation rechnete, basierend auf den Berechnungsgrundlagen des aktuellen kantonalen Richtplans, mit einem Baulandbedarf für Wohn- und Mischzonen von ca. 200 Hektaren. Im Vergleich mit den ermittelten Baulandreserven wird ein Defizit von ca. 80 Hektaren ausgewiesen.

Der revidierte kantonale Richtplan strebt vermehrt die Entwicklung nach Innen an und beinhaltet neue Berechnungsgrundlagen für den Baulandbedarf Wohnen. Ohne Berücksichtigung eines Verdichtungspotenzials wird für das Jahr 2028 gegenüber dem RGSK 1. Generation ein wesentlich geringeres Defizit an Bauzonen ausgewiesen. Dabei ist das zu berücksichtigende Verdichtungspotenzial von 68 Hektaren noch nicht berücksichtigt.

	Siedlungsflächenbedarf theoretisch (ha)	Reserven Wohn- und Mischzonen	Bilanz theoretisch
	2028	2015	2028
Burgdorf	28	7	- 21
Agglo-Gürtelgemeinden	26	19	- 7
Erw. Agglo-Gemeinden	21	25	4
Übrige Gemeinden	79	78	- 1
Region Emmental	154	129	- 25

Tabelle 15: Bilanz Siedlungsflächenbedarf – Reserven Wohn- und Mischzonen gemäss revidiertem kantonaalem Richtplan.

Unter Berücksichtigung des Verdichtungspotenzials werden somit Neueinzonungen in grösserem Umfang mit dem Richtplan 2030 nur noch in einzelnen Gemeinden (Kerngemeinden der Agglomeration Burgdorf, Zentren) möglich sein.

Zahlreiche Gemeinden verzichten bereits heute auf eine vollumfängliche Ausschöpfung der ihnen zustehenden Baulandkontingente. Gerade Gemeinden mit erheblichem Umstrukturierungspotenzial wie Burgdorf oder Oberburg setzen bewusst auf die Möglichkeit der Innenverdichtung. Anstatt weiter in die Fläche zu wachsen, werden zentral gelegene Areale umgenutzt oder einer optimaleren Ausnutzung zugeführt (siehe Kapitel 2.2.5 und Massnahmenblatt S1 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete).

Bereits im RGSK 1. Generation wurde festgestellt, dass das Defizit an Wohnbauland vorwiegend in den grösseren Orten und an gut mit öV erschlossenen Lagen vorhanden ist. Diese Aussage trifft vor dem Hintergrund des revidierten kantonalen Richtplans noch in verstärktem Mass zu.

Aus regionaler Sicht sind deshalb vor allem zentrale Standorte zu fördern, was nur mittels einer überkommunalen Diskussion zielführend sein wird. In einzelnen Gemeinden sind an zentralen Lagen Verdichtungsmöglichkeiten vorhanden. Diese können jedoch nur ausgenutzt werden, wenn die entsprechenden kommunalen Reglemente dies einerseits zulassen, Verdichtungsmassnahmen andererseits auch gezielt propagiert werden. Abgesehen von den Vorschriften wird es daher auch notwendig sein, Überzeugungsarbeit zu leisten. Dem planerischen Modell dichter Siedlungen wird gerade in ländlichen Gebieten nach wie vor mit Vorbehalt begegnet und die Gemeinden reagieren noch immer stark auf das Bedürfnis nach individuellen, relativ bodenintensiven Wohnformen. Gemäss dem revidierten kantonalen Richtplan werden Neueinzonungen nur noch möglich sein, wenn eine minimale Bebauungsdichte sichergestellt ist.

Eine weitere Möglichkeit im Umgang mit der Entwicklung der Baulandreserven besteht in der Schaffung eines innerregionalen Ausgleichsmechanismus für Bauland. Der kantonale Richtplan propagiert solche Modelle und hat der Region einen entsprechenden Prüfauftrag erteilt. Mit diesem Mechanismus wäre es möglich, das von der Gemeinde X nicht genutzte Kontingent der Gemeinde Y zu übertragen. Ein entsprechendes Modell wurde im Rahmen des RGSK in der Region seeland.biel/bienne vorgeschlagen. Die Region Emmental verzichtete in der 1. Generation RGSK auf eine entsprechende Regelung. Im vorliegenden RGSK 2. Generation wird das Thema wieder aufgegriffen. Die Einführung eines Ausgleichsmechanismus soll geprüft werden.

## **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 (als flankierende Massnahme zur Variante Umfahrung oder als Bestandteil der Variante Null+, siehe Kap. 5.2).

Mit der Verkehrssanierung B-O-H (Herleitung siehe Kap. 5.2) sollen die Erreichbarkeit des Emmentals verbessert und die heute stark belasteten Ortschaften Burgdorf, Oberburg und Hasle vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Zudem sollen die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und die Qualität für den strassengebundenen ÖV erhöht werden.



#### **2.4.2 Künftiges Verkehrsaufkommen**

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

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



Abbildung 10: Basisnetz mit Verkehrszahlen Referenzzustand 2012, 2030 und Projektzustand 2030 gemäss Verkehrssanierung BOH, siehe Kap. 5.2 (Quelle OIK IV)

### 2.4.3 Angebot des öffentlichen Verkehrs

Das öV-Angebot in der Region hat sich in den letzten Jahren (seit 2003) stark verbessert und damit ein für die Gegebenheiten und Siedlungsstrukturen der Region Emmental ein gutes Niveau erreicht. Deshalb sind in der nächsten Zeit mit Ausnahme von Taktverdichtungen keine grossen Ausbauschritte geplant, sondern eine Konsolidierung des heutigen Angebots.

Auf dem bestehenden S-Bahn-Netz sollen verschiedene Taktverdichtungen erfolgen. So sollen ab 2025 auf der Strecke Burgdorf - Bern pro Stunde 5 (gegenüber heute 4) Verbindungen angeboten werden. Mit stündlich 3 schnellen Verbindungen (1xIR-Zug, 1x RE-Zug, 1xS44-Züge) sowie zwei weiteren (2xS4) wird der ungefähre Viertelstundentakt zwischen Bern und Burgdorf weiter optimiert. Ab 21 Uhr sollen die fehlenden Kurspaare des RE Bern-Burgdorf-Olten (und in Gegenrichtung) wieder eingeführt werden und mittelfristig soll auch der IR Bern - Olten - Zürich den Haltepunkt Wynigen bedienen. Richtung Solothurn sollen halbstündliche Bahnverbindungen über den ganzen Tag und in den Hauptverkehrszeiten sogar alle 15 Minuten angeboten werden. Richtung Hasle-Rüegsau soll das Angebot von 3 auf stündlich 4 Verbindungen steigen. Im oberen Emmental soll das sehr gute Bahnangebot gehalten werden, mit der Verlängerung der S-Bahn Luzern bis Langnau ergeben sich auch ab Langnau in Richtung Luzern halbstündliche Angebote. Die Taktlücken am Abend auf der Strecke Bern – Langnau (S2) sollen geschlossen werden.

Nach den sehr grossen Ausbauten im Busangebot in den vergangenen Jahren werden die zukünftigen Angebotsschritte weniger spektakulär ausfallen. Der Fokus dürfte auf einer Konsolidierung liegen (z.B. Überführung von Versuchsbetrieben und Drittangeboten in das Grundangebot), sowie im Ausbau bestehender Angebote mittels Massnahmen wie der Ausdehnung der Betriebszeiten / Verlängerung von HVZ-Verdichtungen / Schliessen von Taktlücken etc. Ausserdem erhält gerade in der Agglomeration Burgdorf die Vermeidung von Fahrzeitverlusten (konsequente Busbevorzugung) ein erhöhtes Gewicht. Im Rahmen der Angebotsplanung setzt sich die Agglomeration auch für eine Optimierung in der Tarifgestaltung ein.

#### **2.4.4 Veloverkehr**

Für die Agglomeration Burgdorf liegt ein Konzept für den Veloverkehr vor (Stand 2009). Der regionale Richtplan Veloverkehr wurde im Zeitraum 2010/2011 erarbeitet. 2014 wurde der Sachplan Veloverkehr des Kantons verabschiedet und in die vorliegende Planung integriert. Der Handlungsbedarf Veloverkehr aus dem regionalen Richtplan Veloverkehr wurde auf Grund der Schwachstellenanalyse des Kantons und dem Sachplan Veloverkehr neu überprüft. Die bisherigen Massnahmen wurden entsprechend 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.

Die unterschiedlich starke Entwicklung von Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen bedeutet, dass heute pro Einwohner weniger Arbeitsplätze in der Region selber zur

Verfügung stehen als vor 10 Jahren. Dies heisst, dass wahrscheinlich mehr Regionbewohnende einer Arbeit ausserhalb der Region nachgehen. Diesem Trend soll durch vermehrte Ansiedlung von Arbeitsplätzen entgegengewirkt werden.

Die heute zur Verfügung stehenden Bauzonenreserven entsprechen gesamthaft dem prognostizierten Bedarf bis 2030 nicht voll ständig – ein Manko ist insbesondere in der Agglomeration Bergdorf und in den grösseren Zentren absehbar. Ein grosser Teil des Baulandbedarfs dürfte jedoch als Folge von Umstrukturierungen, optimaleren Umnutzungen oder Nutzung aktueller Brachen und Reserven gedeckt sein.

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 nicht nur für den Verkehr innerhalb der Agglomeration und deren zukünftige Entwicklung, sondern auch für die Anbindung des oberen Emmentals an die Autobahn von entscheidender Bedeutung.

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. Mit dem geplanten Ausbau des öV-Angebots (2. Teilergänzung S-Bahn Bern) soll insbesondere die Kapazität für den Verkehr ins Agglomerationszentrum Burgdorf und nach Bern erweitert werden. 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 wie durch das 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 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 liefert ein gutes Bild davon, wo sich die Region zurzeit gerade befindet. Die Liste der erkannten Stärken und Schwächen soll 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 waldreichen 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 wer-

den wertvolle Fruchtfelder 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 Einbussen 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 Rüdltigen-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.

Die Anbindung der Arbeitszonen an das übergeordnete Verkehrsnetz ist desolat.

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, Rüdltigen-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.

##### Schwächen

- Die überregionale Verkehrsinfrastruktur in den Spitzenstunden, besonders für das obere Emmental
- Begrenztes Sitzplatzangebot im öV in den Spitzenzeiten
- Zu wenig P+R Angebote ausserhalb von Burgdorf (und auch im Unteren Emmental)

##### 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 - Rütligen-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.

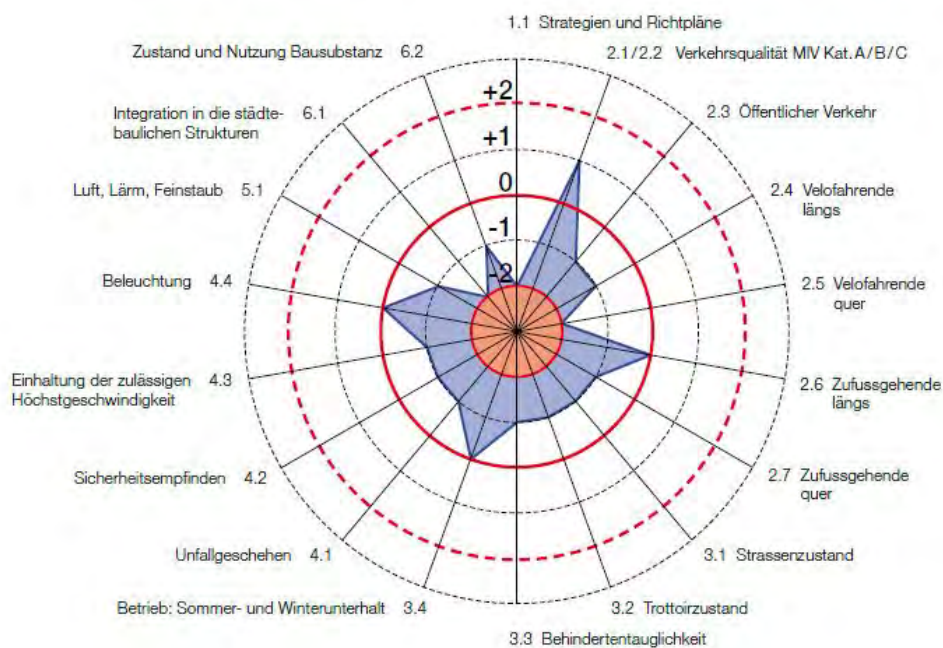


Abbildung 11: Standards Kantonsstrassen; Kriterien zur Beurteilung (Quelle: BVE)

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 Oberingenieurkreis erstellte Auswertung der Unfallstatistik vgl. Kapitel 2.2.7.

Eine weitere Grundlage für die Identifizierung des Handlungsbedarfs im Strassen-netz 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 Entwicklungleitbild

### 4.1 Vorgaben des kantonalen Richtplans

Das Entwicklungleitbild des kantonalen Richtplanes 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

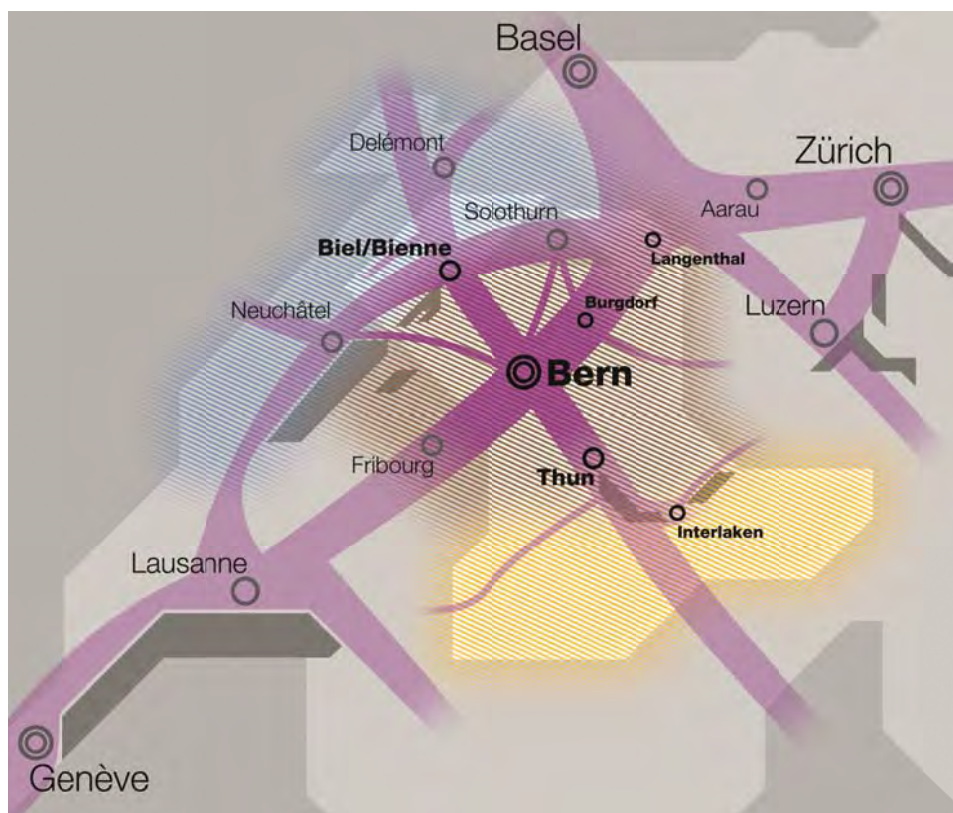


Abbildung 12: Entwicklungleitbild auf kantonaler Ebene aus dem kantonalen Richtplan

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 Rüdtilgen-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. Bugdorf 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 13 dargestellte, im RGSK 1. Generation beschlossene behördenverbindliche Entwicklungsleitbild wird im RGSK 2. Generation beibehalten. Es lässt sich wie folgt kurz charakterisieren:

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 (Kapitel 6.2 und Beilage 8 des Erläuterungsberichts zum Agglomerationsprogramm). Das Zukunftsbild der Agglomeration ist ebenfalls behördenverbindlich.

## Entwicklungsleitbild Emental

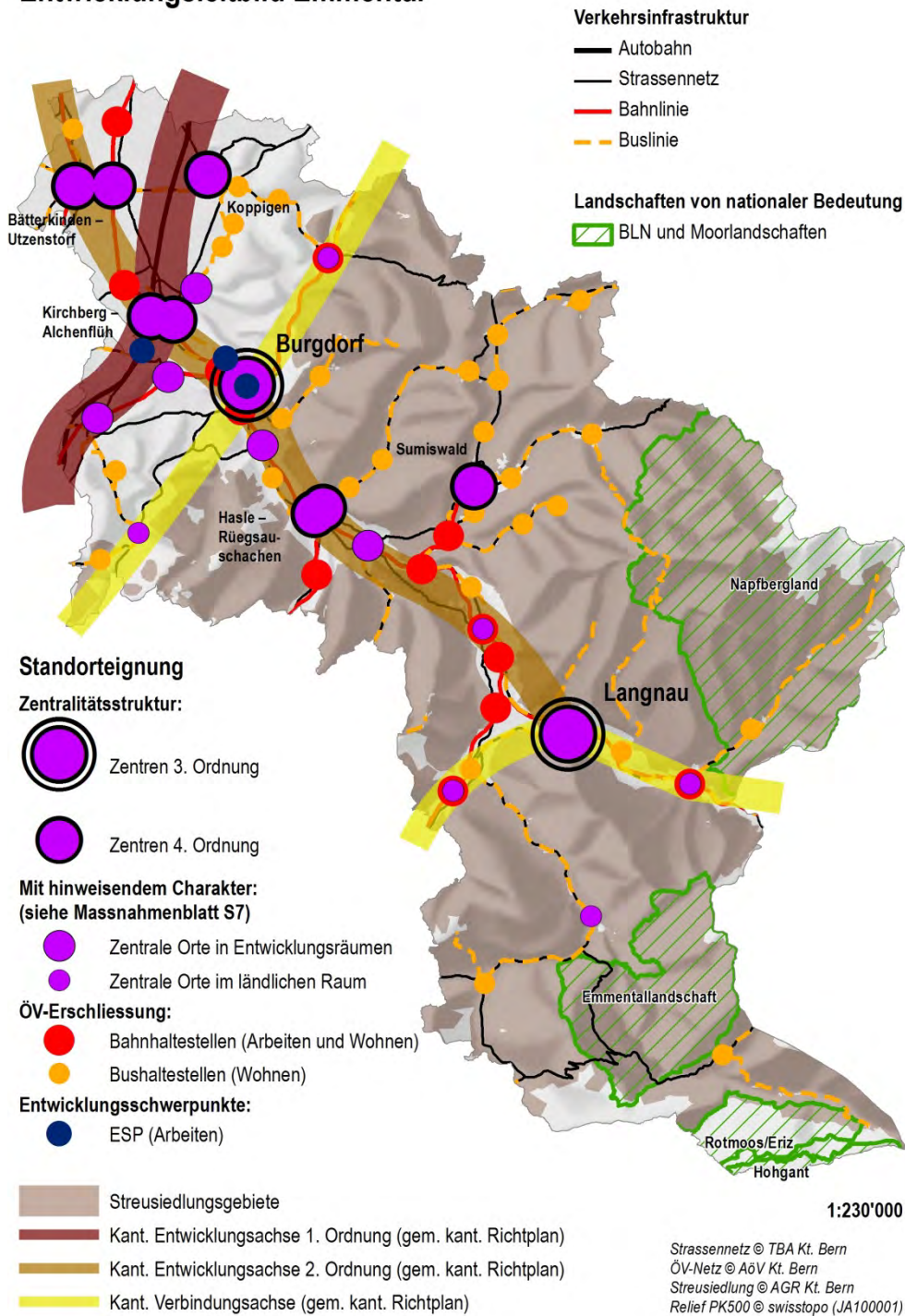


Abbildung 13: Entwicklungsleitbild der Region Emental (unverändert gemäss RGSK 1. Generation)



## 5 Teilstrategien

In den folgenden Teilstrategien wird das Entwicklungsleitbild konkretisiert. Es wird auf dem RGSK 1. Generation aufgebaut. Die Teilstrategien der Agglomeration Burgdorf werden im Erläuterungsbericht zum Agglomerationsprogramm weiter konkretisiert (Kap. 6.2).

### 5.1 Siedlung

#### 5.1.1 Zentralitätsstruktur

Der Kanton Bern definiert in seinem Richtplan eine einheitliche Zentralitätsstruktur und nennt vier Zentralitätsstufen. Die ersten drei bilden den Kern des strategischen Steuerungsinstrumentes 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 sind:

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 etwas abgelegeneren 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.

### 5.1.2 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 umzunutzenden 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 soll durch die Gemeinde prioritär behandelt werden. Allerdings sind damit auch gewisse Pflichten verbunden: Die Gemeinde muss für solche Gebiete verdichteter Bauweisen 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 1. Generation 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 und Ortschaften beschränken. Im RGSK werden mit der Ausscheidung von Vorranggebieten für Siedlungserweiterung Standorte für grössere Einzonungen

bezeichnet. Diese Vorranggebiete müssen minimale Voraussetzungen hinsichtlich öV-Erschliessung, Überbauungsdichte u.s.w. erfüllen. Zudem müssen sie im Rahmen einer Interessenabwägung zu den Fruchtfolgeflächen begründet werden können.

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

### **5.1.3 Arbeitsplatzentwicklung**

Wie beim Wohnen soll auch die Arbeitsplatzentwicklung primär an den geeigneten Standorten gemäss kantonalem Richtplan und regionalem Entwicklungsleitbild stattfinden.

Das Schwergewicht der grossflächigen Arbeitsplatzentwicklung befindet sich primär unterhalb von Burgdorf in der Nähe des Autobahnanschlusses, sekundär in Langnau und längs den Entwicklungsachsen. Dabei sollen die eingezonten Bauzonen möglichst effizient genutzt werden. Die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte ESP und die im RGSK zusätzlich bezeichneten Arbeitsschwerpunkte und Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete legen die geeigneten Standorte fest.

Längerfristig sind zusätzliche Einzonungen von Arbeitszonen notwendig. Mit dem ESP Lyssachsachen und den Vorranggebieten Siedlungsentwicklung sind mögliche Standorte vorgezeichnet.

Weiter sollen die bestehenden, innovativen „Perlen“ 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 Bezuges (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 B-O-H, 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).

#### **5.1.4 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 Ausnahmegewilligungen 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.

## **5.2 Verkehr**

### **5.2.1 Strasseninfrastruktur (neu)**

#### **Ausgangslage**

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

Am 5. September 2012 hat der Grosse Rat für ein Vorprojekt einen Kredit von CHF 3,6 Mio. bewilligt, mit der Auflage, auch Möglichkeiten der Verbesserung des Ist-Zustandes (Variante 'Null+') zu überprüfen. Entsprechend wurden im Rahmen des Vorprojekts zwei grundsätzliche Lösungsansätze unter den Bezeichnungen 'Um-

fahrung' und 'Null+' erarbeitet und in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Die Variante 'Umfahrung' sah die Umfahrung der Ortszentren von Burgdorf, Oberburg und Hasle b. B. mit einer Netzergänzung vor, die Variante 'Null+' eine Optimierung der bestehenden Strasseninfrastruktur ohne Umfahrung.

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

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

Ziel des Vorprojektes war es, die Grundlagen für den Entscheid zu schaffen, wie und gegebenenfalls in welchen Etappen ein Bauprojekt ausgearbeitet werden soll. Dieser Entscheid wurde auf Antrag der Bau-, Verkehrs-, und Energiedirektion vom Regierungsrat gefällt, der beim Grosse Rat einen Verpflichtungskredit für die Projektierung des Bauprojektes mit Strassenplan sowie das Bewilligungsverfahren (Auflageprojekt) beantragt.

### **Vorgehen**

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

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

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

Auf Basis dieser Erkenntnis wurden in der Folge Detail-Variantenstudien innerhalb der beiden Varianten erarbeitet. Gleichzeitig wurde ein auf einem partizipativen Prozess abstützenden Kriterienkatalog erarbeitet, welcher in einem ersten Schritt die Grundlage zur Gegenüberstellung der einzelnen Detailvarianten und später den

übergeordneten Bewertungsraaster zur Beurteilung der Vor- und Nachteile beider Varianten 'Null+' und 'Umfahrung' darstellte. So konnte Ende 2014 entschieden werden, welche Detail-Varianten im Rahmen des Vorprojekts vertieft werden sollten.

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

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

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

Die Mitwirkung zur Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle stiess auf grosses Interesse, vor allem auch bei Privatpersonen. Es gingen insgesamt 3'922 Eingaben ein. Davon entfielen 3'743 auf Private, 104 auf das Gewerbe, 37 auf Gemeinden, 13 auf Parteien und 25 auf Verbände. Gut die Hälfte stammte aus den direkt betroffenen Gemeinden Burgdorf, Oberburg, Hasle b. B. und Lyssach, der Rest aus anderen Gemeinden der Region.

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

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

### **Gewählte Lösung**

Aus den Fachanalysen und der öffentlichen Mitwirkung ging als bevorzugte Lösung übereinstimmend eine etappierte Umsetzung der Variante 'Umfahrung' hervor. Das Verkehrssanierungsprojekt wird daher auf dieser Basis weiterbearbeitet. Dabei wird in einer ersten Etappe nur Oberburg und Hasle b. B. eine 'Umfahrung' erhalten, während in Burgdorf und Lyssach-Schachen vorerst das bestehende Stras-

sennetz optimiert werden soll. Die 'Umfahrung' Burgdorf (inkl. Lyssach-Schachen) soll erst später, und nur dann realisiert werden, wenn die Umfahrungen von Oberburg und Hasle zusammen mit den Optimierungen des bestehenden Strassennetzes nicht ausreichen, um die Verkehrsprobleme zu lösen. Dem Agglomerationsprogramm Burgdorf wird die mittelfristige Lösung ohne die langfristige Option einer zusätzlichen Umfahrung von Burgdorf zugrunde gelegt.

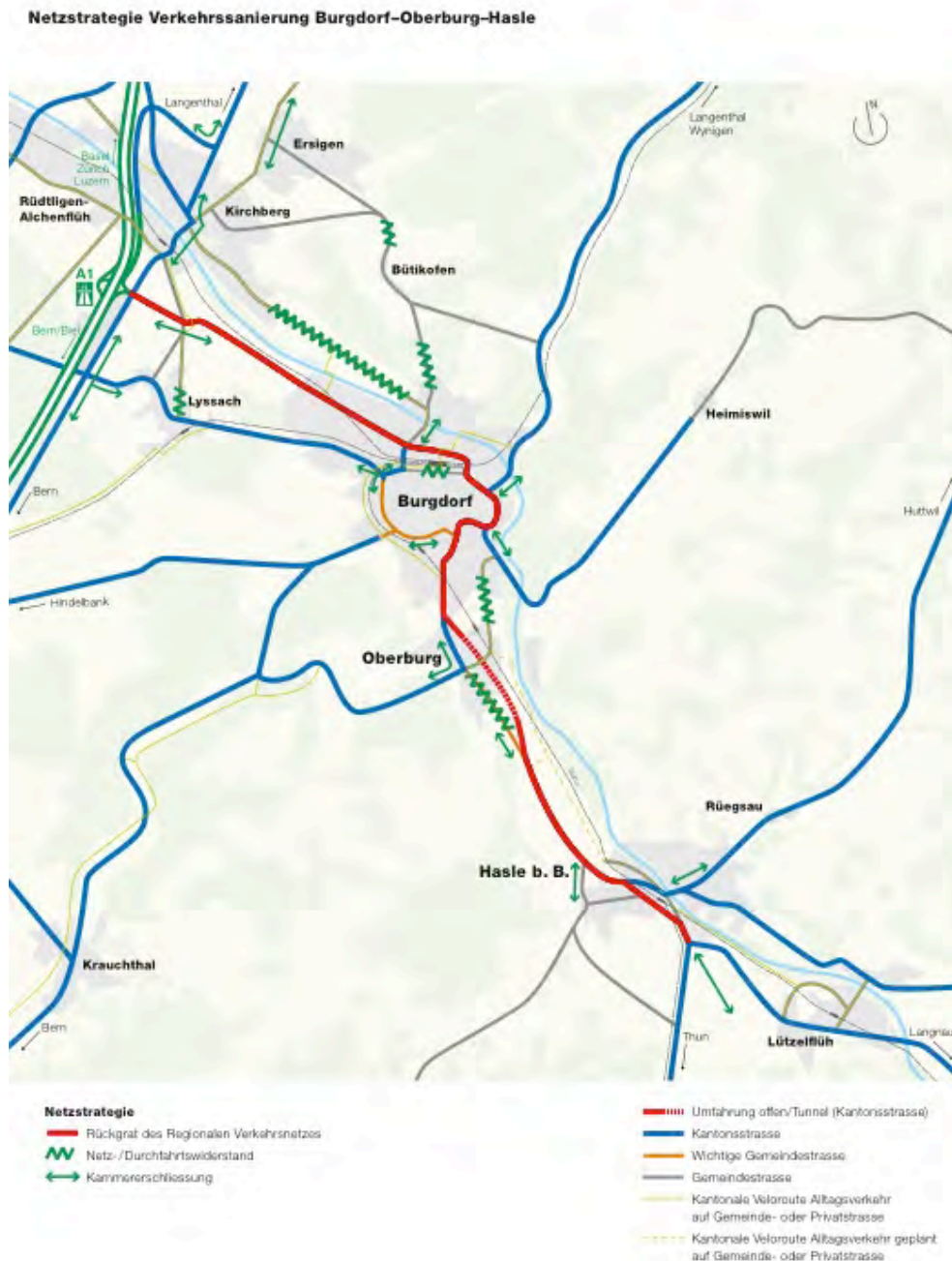


Abbildung 14: Netzstrategie Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle (Quelle OIK IV)

### **Massnahmen in Burgdorf**

(siehe auch Kap. 6)

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

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

Bei geschlossenen Bahnschranken führen die beiden Bahnübergänge Buchmatt und Spital zu langen Staus. Während den Spitzenstunden würden die Bahnübergänge zusätzlich zu Konflikten mit der Verkehrssteuerung führen. Freie Kapazitäten können nicht vollumfänglich genutzt werden. Die Bahnübergänge Buchmatt und Spital werden deshalb durch niveaufreie Unterführungen ersetzt.

Massnahmen am bestehenden Strassennetz in Burgdorf und Lyssach-Schachen:

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

### **Massnahmen in Oberburg und Hasle b.B.**

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



### Weiteres Vorgehen: Kosten, Finanzierung und Termine

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

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

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

Die Grobtermine des Verkehrssanierungsprojekts:

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

### Auswirkungen, falls das Projekt nicht realisiert wird

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

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

- Die angestrebte Entwicklung der Einwohnerzahlen und der Arbeitsplätze ist unter Wahrung einer guten Verkehrsqualität nicht möglich.
- Die Erreichbarkeit und Standortgunst der im RGSK bezeichneten, wichtigsten Entwicklungsgebiete kann nicht verbessert werden.

- Eine Verbesserung der Trennwirkung in Oberburg sowie eine Reduktion der Zerschneidungseffekte in Burgdorf kann nicht stattfinden.
- Potenziale zur Aufwertung des öffentlichen Raums können nicht genutzt werden.

Es ist zu berücksichtigen, dass für das obere und mittlere Emmental die Achse Hasle-Rüegsau-Kirchberg von eminenter Bedeutung ist und die Region auf ein gut funktionierendes Strassennetz angewiesen ist. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist zwar ein wichtiges Ziel, der öffentliche Verkehr kann aber den motorisierten Individualverkehr nur beschränkt ersetzen. Aus diesem Grund hätte ein Verzicht auf die Verkehrssanierung BOH gravierende Folgen für die längerfristige Entwicklung der Region: Infolge steigender Überlastung des Strassennetzes würde die Erreichbarkeit des Emmentals und die Funktionsfähigkeit des Regionalzentrums Burgdorf zunehmend verschlechtert. Damit würde einerseits die wirtschaftliche Entwicklung gehemmt, und es besteht die Gefahr, dass Arbeitsplätze an besser erschlossene Standorte abwandern, verbunden mit der „Ausblutung“ von grossen Teilen des Emmentals. Die Attraktivität der Siedlungen auf der Achse Burgdorf-Oberburg-Hasle würde infolge Umweltbelastung und Trennwirkung der Strasse zunehmend beeinträchtigt, und die angestrebte Entwicklung als Wohnstandort wäre gefährdet. Betroffen wären auch der Busverkehr, welcher sich in den letzten Jahren erfreulich entwickelt hat, und der Langsamverkehr; ohne Massnahmen würden beide Verkehrsmittel zunehmend behindert und die zuge dachte tragende Rolle bei der Verkehrsbewältigung innerhalb der Agglomeration Burgdorf nicht ausüben könnten.

Aus obigen Überlegungen folgt, dass die gemäss übergeordneter Planung definierten Ziele nur erreicht werden können, wenn die empfohlene Realisierung der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle stattfindet. Bei einem Verzicht droht vielmehr eine weitere Verschlechterung der heutigen Situation.

### 5.2.2 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 Bahnlinien sowie städtischen Buslinien
- Auf den regionalen Buslinien das Grundangebot erhalten und allfällige Taktlücken schliessen
- Ergänzung durch P+R-Anlagen an Bahnhaltstellen
- Förderung von Buslinien als Bahnzubringer,
- Prüfung alternativer Erschliessungsformen (Mitnahmesysteme, "Bürgerbus" etc.)

Als Zubringersystem kann der Bus auch für die Bahn eine grössere Nachfrage im öV generieren. Die P+R-Anlagen können dezentral (an Bahnhaltstellen) mit geringerem Aufwand errichtet und mit geringen Tarifen bewirtschaftet werden und das Strassennetz wird nicht zusätzlich belastet. Die alternativen Erschliessungsformen könnten auch im Zusammenhang mit der Änderung der Altersstruktur in Zukunft eine wichtigere Rolle spielen.

### **5.2.3 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 Linienführung her am besten geeigneten 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.

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.

## **5.3 Landschaft und Tourismus**

### **5.3.1 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).

In Zukunft wird dem Schutz des Kulturlandes ein noch grösseres Gewicht beigemessen als bisher. Mit der Revision des Raumplanungsgesetzes und des kantonalen Richtplans werden dazu übergeordnete Vorgaben zu beachten sein.

### **5.3.2 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.

Aufgrund der organisatorischen Strukturen in der Region Emmental wird im Rahmen des RGSK kein spezielles Massnahmenblatt zum Thema Tourismus erstellt. Da aber durchaus Verbindungen zwischen touristischen und raumplanerischen bzw. verkehrlichen Entwicklungen bestehen, sind die Kontakte zwischen den verschiedenen Akteuren aufrecht zu halten bzw. zu intensivieren. Auch wenn die Wanderwege nicht explizit im Rahmen des RGSK behandelt werden, ist darauf hinzuweisen, dass das bestehende und weiterhin zu attraktivierende Wanderwegnetz zusammen mit einer angemessenen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr einen Mehrwert für die Region darstellt.

## 6 Massnahmen

### 6.1 Einleitung

Die Umsetzung des Entwicklungsleitbildes und der Strategie erfolgt mit Hilfe von Massnahmenblättern, welche behördenverbindlich sind. Die Massnahmen des RGSK 2. Generation bauen auf denjenigen der 1. Generation auf, wobei einige Anpassungen vorgenommen wurden (siehe Beilage im Anhang). Die Massnahmen gelten auch für die Agglomeration und sind Bestandteile des Agglomerationsprogramms.

Die Massnahmenblätter und Massnahmenbeschriebe 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. Dies gilt z.B. für eine Reihe von Vorhaben, die direkt aus dem Agglomerationsprogramm der 1. und 2. Generation übernommen wurden. 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 Übersicht über die Massnahmenblätter Siedlung

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

Diese Massnahmen beziehen sich auf bestehende Bauzonen und bezwecken die Siedlungsverdichtung, die Erhöhung der Siedlungsqualität und die Lenkung der Siedlungsentwicklung an gut geeignete Standorte (Zentralität, öV-Erschliessung). Im RGSK 2. Generation wird das Thema Verdichtung gegenüber der 1. Generation vertieft, indem in der ganzen Region potenzielle Verdichtungsgebiete evaluiert wurden. An diesen Standorten schaffen Gemeinden und Kanton möglichst gute Voraussetzungen für die angestrebte Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze.

#### **S3 – Vorranggebiete Siedlungserweiterung**

Mit der Bezeichnung von Vorranggebieten werden die für die angestrebte Siedlungsentwicklung notwendigen Neueinzonungen auf Standorte gelenkt, welche den Anforderungen der Strategie genügen (insbesondere der Abstimmung Siedlung / Verkehr / Landschaft). Die Vorranggebiete erlangen im Rahmen des revidierten kantonalen Richtplans erhöhte Bedeutung, indem in Zukunft Einzonungen > 2 Hektaren nur noch in im RGSK festgesetzten Vorranggebieten möglich sind. Ein grös-

serer Bedarf für Neueinzonungen zeichnet sich im Bereich der engeren Agglomeration ab. Hier wird ein Transfer von Einzonungskontingenten angestrebt: Ungenutzte Einzonungskontingente von Gemeinden, in welchen Einzonungen nicht möglich sind, sollen in Vorranggebieten Siedlungserweiterung in den übrigen Agglomerationsgemeinden genutzt werden können. Damit soll die Bevölkerungsentwicklung der Agglomeration insgesamt ermöglicht werden. An den Transfer von Einzonungskontingenten werden spezielle Anforderungen gestellt.

#### **S4 – Zentren vierter Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)**

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

#### **O1 Regionale Zusammenarbeit**

Die Verbesserung der Zusammenarbeit wurde bereits im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation thematisiert. Im Verlaufe der Arbeiten am RGSK wurde diese Problematik ebenfalls als wichtig erachtet. Auslöser war die geplante Entwicklung im Raum Burgdorf, die nur mit einer überkommunalen Betrachtung erfolgreich sein wird. Doch auch im Zusammenhang mit regionalen Ausgleichssystemen (siehe S3) soll die regionale Sichtweise gefördert werden.

### **6.3 Massnahmenblatt Landschaft**

#### **L1 – Landschaftsschutz und Siedlungsbegrenzung**

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

### **6.4 Übersicht über die Massnahmenblätter Verkehr**

Die Massnahmenblätter zum Bereich Verkehr sind nach folgenden Kategorien geordnet:

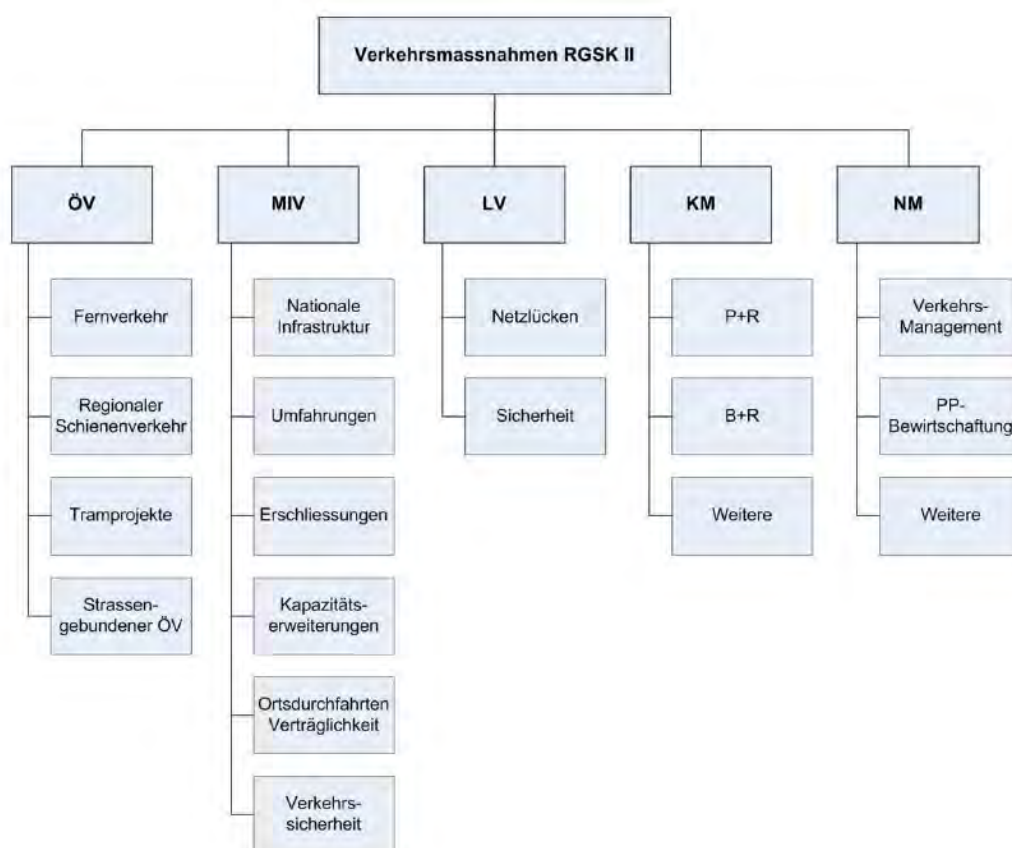


Abbildung 15: Gliederung der Verkehrsmassnahmen gemäss RGSK II Leitfaden Handbuch

Die Nummerierung der Massnahmen wurde entsprechend den Vorgaben im Leitfaden angepasst. Eine Liste mit den neuen und alten Nummern befindet sich im Anhang.

### Strassenverkehr

Als zentrale Massnahme gilt die Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, welche in folgendem Massnahmenkonzept dargestellt ist. Der Bereich Strassenverkehr umfasst zudem Strassenum- und -ausbaumassnahmen, welche zur Hauptsache aus dem Agglomerationsprogramm der 1. und 2. Generation (resp. dem RGSK 1. Generation) und aus der Schwachstellenanalyse des Kantons (Ortsdurchfahrten) übernommen werden konnten.

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



Abbildung 16: Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle (Quelle OIK IV)



Die aus der Evaluation der Verkehrssanierung B-O-H hervorgehende Bestvariante (Herleitung siehe Kap. 5.2) wird in den Massnahmenblättern MIV-U-1.02 Umfahrung Oberburg, MIV-U-1.03 Umfahrung Hasle und MIV-O-1.01 Sanierung Abschnitt Burgdorf festgehalten. Das Massnahmenkonzept ist aus der Abbildung 16 ersichtlich. Mit der angestrebten Lösung werden der Verkehrsablauf in Burgdorf für alle Verkehrsteilnehmende optimiert, die Erreichbarkeit des Emmentals verbessert und die heute stark belasteten Ortschaften Oberburg und Hasle vom Durchgangsverkehr entlastet. Verkehrlich flankierende Massnahmen auf den entlasteten Ortsdurchfahrten tragen dazu bei, die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und die Qualität für den strassengebundenen ÖV zu erhöhen. Für die Massnahmen wird eine Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds beansprucht. Die Sanierung in Burgdorf und die Umfahrung Oberburg werden als A-Massnahmen beantragt. Die Umfahrung Hasle liegt ausserhalb des Agglomerationsperimeters und wird als B-Massnahme durch den Kanton finanziert.

**MIV-O-2 Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf / MIV-O-3 Region Emmental, Ortsdurchfahrten / MIV-S-1 Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone Lyssach**

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

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

**Öffentlicher Verkehr**

**ÖV-Reg-1 – Bahnverkehr mittel-/langfristig / ÖV-Str-1 – Busverkehr mittel-/langfristig / ÖV-Str-2 – Förderung von Buslinien als Bahnzubringer / NM-W-1– Prüfung alternativer Erschliessungsformen**

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

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

## **ÖV-Reg-2 - Perronverlängerungen und Doppelspurausbauten / ÖV-Str-3 – Burgdorf, neuer Bushof und Bahnhofplatz**

Ein weiteres Projekt „aus dem RGSK 1 Ausbau Bahnhof Bätterkinden und Doppelspur Bätterkinden Nord“ (ÖV-Reg 2, ehemals ÖV05) wurde aktualisiert und neu strukturiert. Die Massnahme „Ausbau Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh mit Doppelspurabschnitt in Richtung Burgdorf“ (ehemals ÖV06) wurde rausgenommen, weil der Doppelspurausbau zwischen Burgdorf und Kirchberg nicht ausgeführt wird, da die Kreuzungen gemäss neuem Bahnkonzept zwischen Burgdorf und Solothurn in Wiler, respektiv in Utzenstorf stattfinden werden. Der Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh wird im Rahmen BehiG umgebaut.

Mit dem neuen Bushof und Bahnhofvorplatz in Burgdorf ÖV-Str-3 (ehemals ÖV07) werden die Umsteigebeziehungen verbessert und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs verbessert. Gleichzeitig kann das Bahnhofumfeld städtebaulich aufgewertet und neue zentrale Nutzungen angesiedelt werden.

## **Ruhender Verkehr**

### **KM-P-1 Erhöhung der Anzahl P+R-Plätze**

Dieser Bereich befasst sich ausschliesslich mit Abstellanlagen (P+R und B+R) an den Schnittstellen vom öffentlichen zum privaten Verkehr und kann sich auf bereits zur Verfügung stehende Grundlagen abstützen.

## **Langsamverkehr**

### **LV-N – Langsamverkehr**

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

Neue Massnahmen resultieren aus der Schwachstellenanalyse des Kantons und dem Sachplan Veloverkehr. Eine Schlüsselmassnahme ist die Erstellung eines kantonalen Radweges entlang der Bahn im Korridor Hasle - Oberburg, eine Massnahme, die unabhängig vorgezogen werden kann.

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

- Zuständigkeit (Kanton oder Gemeinde)
- Perimeter (Agglomeration oder übrige Region Emmental)
- Bei agglomerationsbezogenen Massnahmen wurde noch nach dem Realisierungszeitraum differenziert.

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

## **6.5 Bewertung und Priorisierung der Massnahmen**

Die Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr tragen in ihrem Zusammenwirken zur gewünschten Entwicklung in der Region Emmental bei. Die meisten Massnahmen haben deshalb für die Umsetzung generell eine hohe Priorität. Im Fall von vielen Einzelmassnahmen, insbesondere beim Langsamverkehr, werden in den Massnahmenblättern spezifische Prioritäten festgelegt.

Im RGSK 2. Generation respektive Agglomerationsprogramm 3. Generation winkt nun die Chance, mit einer substanziellen Verbesserung der Strassenerschliessung einerseits die wichtigsten Schwachstellen im Verkehrssystem spürbar zu verbessern, andererseits die Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung nicht nur in der Agglomeration Burgdorf, sondern für das gesamte Emmental zu schaffen. Oberste Priorität im vorliegenden RGSK hat deshalb die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle. Dank den Vorarbeiten des Kantons liegt ein Vorprojekt vor, welches eine gute Grundlage für das Agglomerationsprogramm darstellt. Mit der Bereitschaft des Kantons, die verbleibenden Mittel des Investitionsspitzenfonds in dieses Projekt zu investieren, sind die Chancen zur Realisierung dieses Projekts erheblich gestiegen.



## 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 Strassennetz. 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 1. April bis 30. Juni 2015

Vorprüfung vom 31. März 2016

Beschlossen durch die Regionalversammlung der Regionalkonferenz Emmental

am 17. November 2016

Der Präsident Samuel Leuenberger

Die Geschäftsführerin Karen Wiedmer

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Burgdorf, den 17. November 2016

Die Geschäftsführerin Karen Wiedmer

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

am

**31. März 2017**

