

**Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental 2.
Generation**
und
Agglomerationsprogramm Burgdorf 3. Generation

Massnahmen

Beschlussfassung

Bern, November 2016

1426_RGSK_AP_Massnahmen_Nov16_Gen.docx

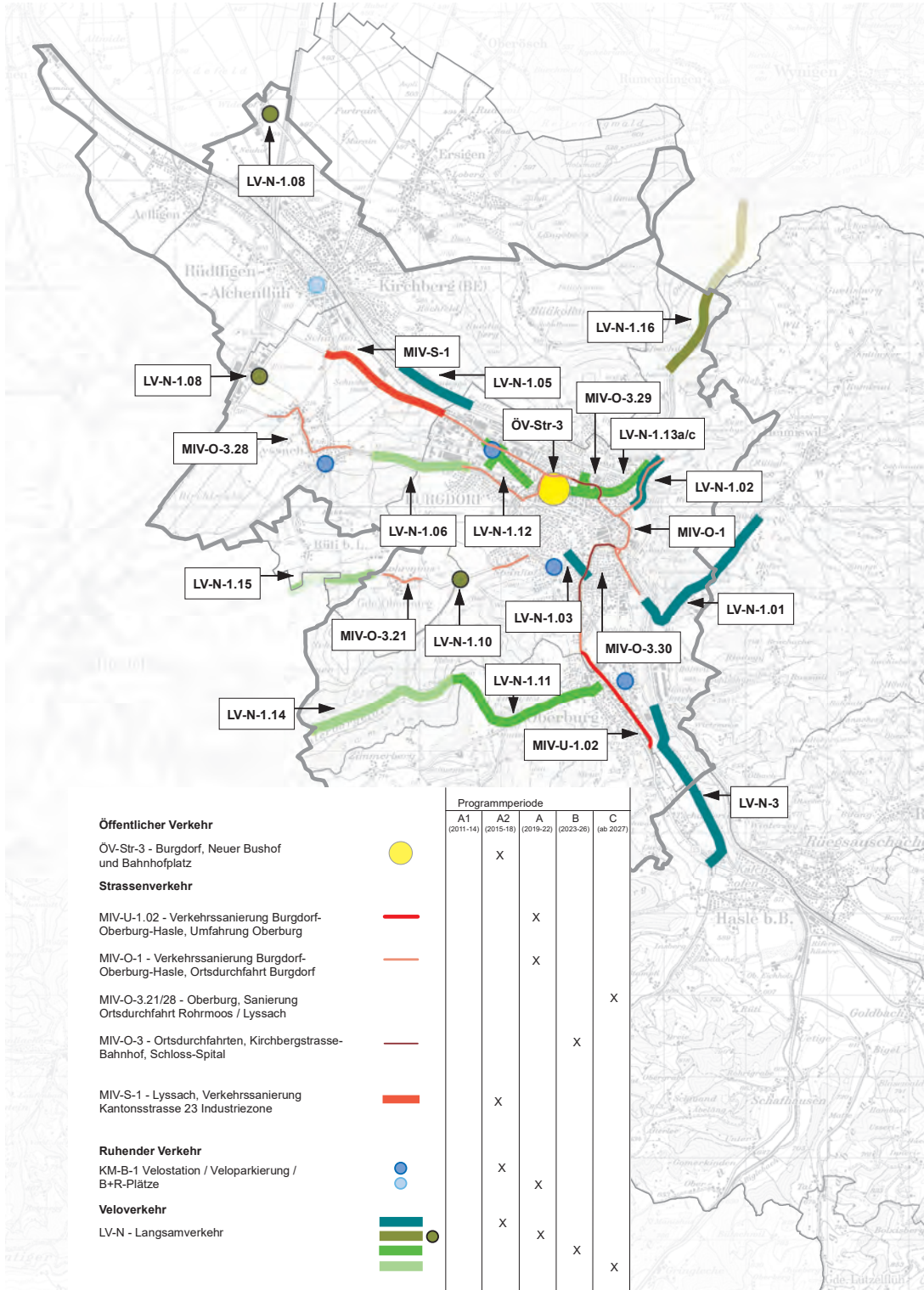
Projektorganisation

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

Inhaltsverzeichnis

Übersicht über die Massnahmen mit Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds	5
Definition der Koordinationsstände	7
S1 – Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete.....	9
S2 – Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	15
S3 – Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten	21
S4 – Zentren 4. Stufe	27
O1 – Regionale Zusammenarbeit	29
L1 – Landschaftsschutz und Siedlungsbegrenzung	33
L2 – Hotelzone	39
ÖV-Reg-1 – Bahnverkehr mittel-/langfristig.....	41
ÖV-Reg-2 – Perronverlängerungen und Doppelspurausbauten	43
ÖV-Str-1 – Busverkehr mittel-/langfristig.....	45
ÖV-Str-2 – Förderung von Buslinien als Bahnzubringer	47
ÖV-Str-3 – Burgdorf, neuer Bushof und Bahnhofplatz	49
MIV-U-1 Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg – Hasle, Umfahrung Oberburg 1.02	51
MIV-U-1 Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg – Hasle, Umfahrung Hasle 1.03	57
MIV-O-1 Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg – Hasle Sanierung Abschnitt Burgdorf 1.01	63
MIV-O-2 – Burgdorf, Umbau Ortsdurchfahrt	67
MIV-O-3 – Region Emmental, Ortsdurchfahrten	71
MIV-S-1 – Lyssach, Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone	77
LV-N-1 – Agglomeration – Langsamverkehrsmassnahmen	81
LV-N-2 – Region – Langsamverkehrsmassnahmen	87
LV-N-3 – Oberburg - Hasle – Kantonaler Radweg entlang der Bahn	97
KM-P-1 – Erhöhung der Anzahl P+R Plätze	101
KM-B-1 – Velostation / Veloparking / B+R Plätze	105
KM-W-1 – Alternative Erschliessungsformen und -arten	109
Übersicht Anpassung Bezeichnung und Nummerierung der Massnahmenblätter.....	111

Übersicht über die Massnahmen mit Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds



Definition der Koordinationsstände

Die in den Massnahmenblättern aufgeführten Koordinationsstände haben die folgende Bedeutung:

Festsetzung (FS):

Hier konnte die Koordination erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.

Zwischenergebnis (ZE):

Diese Kategorie zeigt an, dass der Koordinationsprozess angelaufen ist und bereits Ergebnisse vorliegen. Ein Zwischenergebnis liegt dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte transparent offengelegt werden kann. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung.

Vororientierung (VO):

Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Sie lässt die Aufnahme einzelner Ideen oder Ziele zu. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind weder abschätzbar noch lassen sie sich aufzeigen. Um den Koordinationsprozess einzuleiten sind Anstrengungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern.

S1 – Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

ARE-Code: 0404.2.019

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

- Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist der Bodenverbrauch zu stabilisieren. Areale mit Umstrukturierungs- oder Verdichtungspotential werden unter Berücksichtigung baulicher und ökologischer Qualitäten in Bezug auf eine Umnutzung und Verdichtung geprüft.
- Bevor neue Gebiete am Siedlungsrand eingezont werden, sind durch die jeweiligen Standortgemeinden Areale mit Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzial prioritär zu berücksichtigen.

Massnahme

- Die einzelnen Gemeinden entwickeln die im RGSK bezeichneten Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in den nächsten vier Jahren weiter und berücksichtigen sie im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevision.
- Ehemals militärisch genutzte Gebiete werden auf ihre Eignung für alternative Nutzungen hin überprüft und nach Möglichkeit für Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungszonen zur Verfügung gestellt.
- Bei der Umsetzung sind die Vorgaben der Störfallvorsorge und der Naturgefahren zu berücksichtigen.

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in der erweiterten Agglomeration Burgdorf

Gemeinde	Gebiet	Stand Planung	Stand Realisierung	Nächste Schritte
Burgdorf	S1-01 Bahnhof Burgdorf ¹	Richtplan	Suttergut-Süd realisiert	ÜO Suttergut-Nord
Burgdorf	S1-02 Buchmatt ²	Potentialstudie	Noch offen	Masterplan
Burgdorf	S1-03 Altstadt u. Umgebung	Mehrere ZPP/ ÜO Vorschriften, Vorstudien	angelaufen	Weitere Vorstudien / ÜO für Verdichtungsprojekte in ZPP
Burgdorf	S1-04 AMP Areal ³	Vorstudie	Grundstücke noch nicht verfügbar	Verbindliche Absichtserklärung Grundeigentümer
Burgdorf	S1-05 Steinhof	Mehrere ZPP, Vorprojekte und Projekte	Kurz vor ersten Realisierungen	Realisierung der Areale Heubach, Thunstrasse und allenfalls weitere
Burgdorf	S1-06 Gyrischachen	Überbauungen in Planung	Noch offen	Ausarbeitung Überbauungsordnungen

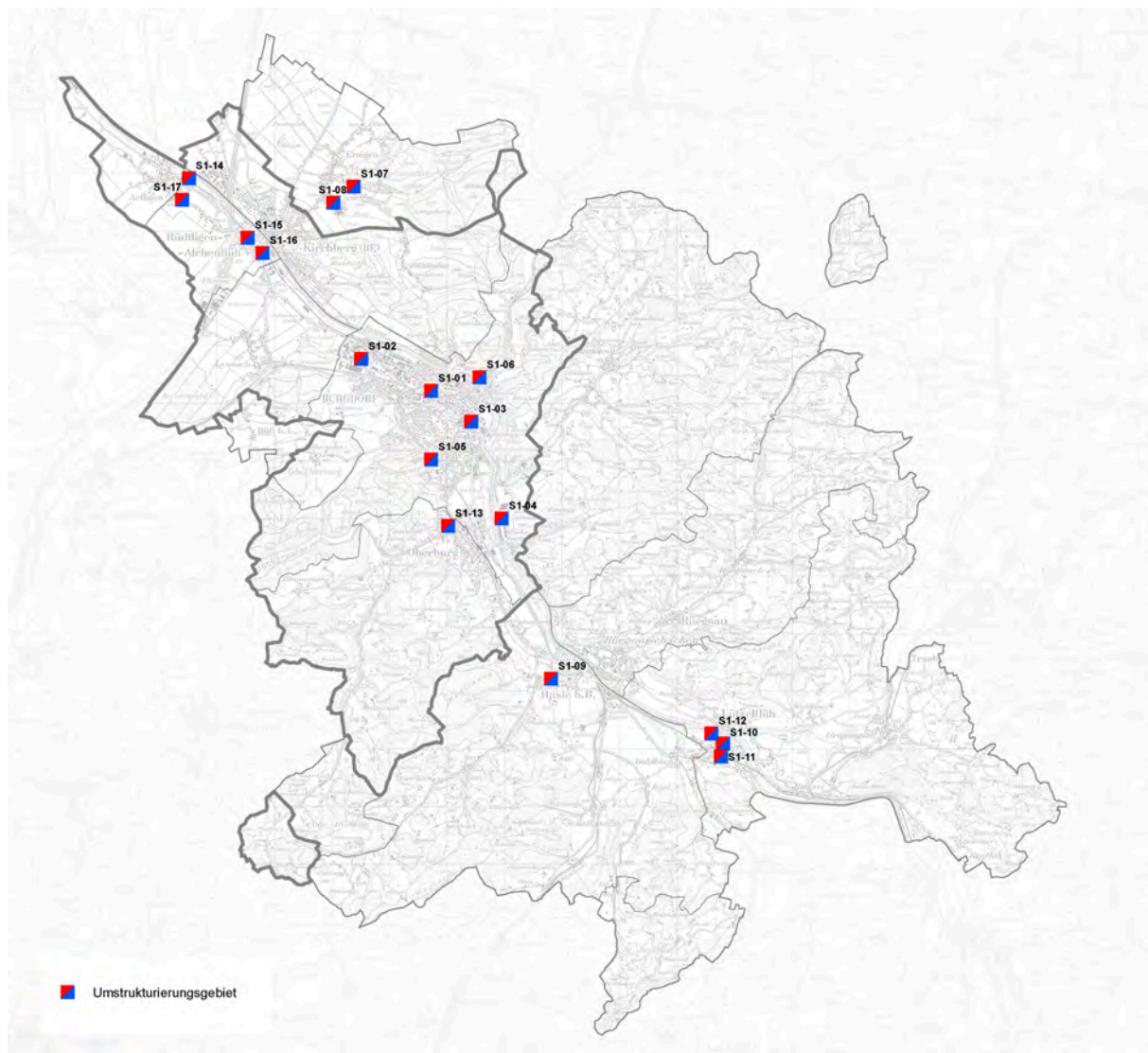
¹ Entwicklungsschwerpunkt gemäss kantonalem Richtplan (Massnahme C_04): ESP-D

² Entwicklungsschwerpunkt gemäss kantonalem Richtplan (Massnahme C_04): ESP-A

³ Prioritäres Entwicklungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan (Massnahme A_08)

Gemeinde	Gebiet	Stand Planung	Stand Realisierung	Nächste Schritte
Ersigen	S1-07 Grabne	noch keine Ergebnisse	noch offen	Potentialstudie
Ersigen	S1-08 Töpfereistrasse	noch keine Ergebnisse	noch offen	Potentialstudie
Hasle	S1-09 Dorfstrasse/Haslestutz	noch keine Ergebnisse	noch offen	Potentialstudie
Lützelflüh	S1-10 Zollhausmatte	ÜO	noch offen	Potentialstudie, Anpassung ÜO
Lützelflüh	S1-11 Parkettstrasse	noch keine Ergebnisse	noch offen	Potentialstudie, Kontaktaufnahme Eigentümer
Lützelflüh	S1-12 Alpenstrasse	noch keine Ergebnisse	noch offen	Potentialstudie, Kontaktaufnahme Eigentümer
Oberburg	S1-13 Oberburgpark	ÜO-Entwurf liegt vor	Noch offen	Erlass ÜO, Erarbeitung Bauprojekt
Rüdtligen-Alchenflüh	S1-14 Industriestrasse Rüdtligen / EXRO (siehe auch S2-09)	noch keine Ergebnisse	Grundstücke noch nicht verfügbar	Vorstudie (z.B. Machbarkeits-, Potentialstudie), verbindliche Absichtserklärung Grundeigentümer
Rüdtligen-Alchenflüh	S1-15 Jurastrasse, Alchenflüh / KAB	noch keine Ergebnisse	noch offen	Potentialstudie, Festsetzung in ZPP
Rüdtligen-Alchenflüh	S1-16 Bernstrasse Alchenflüh	Vorprojekt in Bearbeitung	noch offen	Potentialstudie, Festsetzung in ZPP
Rüdtligen-Alchenflüh	S1-17 Dorfstrasse Rüdtligen	Bauprojekt in Prüfung	noch offen	Potentialstudie

Kartografische Darstellung der Gebiete in der erweiterten Agglomeration Burgdorf



Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in der übrigen Region

Gemeinde	Gebiet	Stand Planung	Stand Realisierung	Nächste Schritte
Bätterkinden	S1-19 Landi-Areal	noch keine Ergebnisse	noch offen	Potentialstudie
Hindelbank	S1-20 Bärmatte	Aufzoning vorgesehen	noch offen	Aufzoning der W1 im Rahmen der Ortsplanungsrevision
Koppigen	S1-21 Stöck	Vorprojekt in Erarbeitung	noch offen	Erlass ZPP/ÜO auf Grundlage Vorprojekt
Koppigen	S1-22 Strako	noch keine Ergebnisse	noch offen	Kontaktaufnahme Grundeigentümer
Langnau	S1-23 Mooseggstrasse	noch keine Ergebnisse	noch offen	Konzept mit Denkmalpflege

Gemeinde	Gebiet	Stand Planung	Stand Realisierung	Nächste Schritte
Langnau	S1-24 Hübeli	Absichtserklärung	noch offen	Kontaktaufnahme Grundeigentümer
Langnau	S1-25 Stämpfli-Areal	Absichtserklärung	noch offen	Erarbeitung ÜO
Langnau	S1-26 Bhf-Süd / Ilfsgärtnerei	Absichtserklärung	noch offen	Konzept
Langnau	S1-27 Bädligässli	noch keine Ergebnisse	noch offen	Potentialstudie
Langnau	S1-28 Kniematte Nord	Absichtserklärung	noch offen	Vorprojekt, ZPP
Signau	S1-29 Zeughaus/Hof	noch keine Ergebnisse	noch offen	Vereinbarung mit Grundeigentümer
Utzenstorf	S1-30 Unterdorf	Absichtserklärung	noch offen	Bebauungskonzept, Umzonung
Utzenstorf	S1-31 Gotthelfstrasse	noch keine Ergebnisse	noch offen	Potentialstudie, Kontaktaufnahme Grundeigentümer
Utzenstorf	S1-32 Blumenweg	noch keine Ergebnisse	noch offen	Erweiterung ZPP / Erarbeitung ÜO
Wiler b. U.	S1-33 Cargo	noch keine Ergebnisse	noch offen	Potentialstudie

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
• Die einzelnen Gemeinden	• Kanton, AGR, Grundeigentümer TBA Oberingenieurkreis IV

Beurteilung
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Siedlungsstrategie, welche auf der Entwicklung nach innen und der Erhaltung und Stärkung von identitätsstiftenden Orten beruht, wird unterstützt. • Die kompakten und zentral gelegenen Siedlungseinheiten erleichtern die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr. • Der übermässige Verbrauch an Boden kann vermindert werden, was der Zielsetzung der nachhaltigen Entwicklung entspricht. Schlecht genutzte Gebiete können dichter bebaut und bewirtschaftet werden. • Die Nutzung interkommunaler Synergien kann auch zu finanziellen Einsparungen führen.
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten (S3)

Beurteilung			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
<ul style="list-style-type: none"> • Die Gemeinden setzen die unter „Massnahme“ in der Tabelle aufgeführten „nächsten Schritte“ bis 2018 um. • Die Regionalkonferenz überprüft periodisch den Stand der Umsetzung.

Kosten			
Gesamtkosten: keine direkten Kosten für Regionalkonferenz und Gemeinden Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Burgdorf: Richtplan ESP Bahnhof Burgdorf, Überbauungsstudie AMP, weitere Grundlagen • Oberburg: ÜO Oberburgpark (Stand Vorprüfung)

Stand der Koordination
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

Bemerkungen
•

S2 – Wohn- und Arbeitsschwerpunkte

ARE-Code: 0404.2.020

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

- Für die Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach Innen sollen die vorhandenen Baulandreserven mobilisiert werden.
- Die im RGSK als regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte bezeichneten, mehrheitlich noch unüberbauten Bauzonen, sind prioritär zu entwickeln.
- Sie zeichnen sich durch eine gute öV-Erschliessung, gute Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen für Fussgänger und Velofahrer sowie eine hohe Siedlungsqualität und -dichte aus.
- Sie liegen gemäss Vorgaben des Kantons in der Regel in Gebieten der Zentralitätsstufen 1-4.

Massnahme

- Die Regionalkonferenz und die Gemeinden fördern die Erschliessung und Realisierung der regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte.
- In den regionalen Wohnschwerpunkten erlässt die Standortgemeinde Vorgaben, damit eine überdurchschnittlich hohe Siedlungsqualität und –dichte realisiert wird.
- In den regionalen Arbeitsschwerpunkten wird eine optimale Verkehrserschliessung für alle Verkehrsmittel, insbesondere auch für den Langsamverkehr, sichergestellt.
- Die Standortgemeinden streben deren Verfügbarkeit an, fördern aktiv die Realisierung und stellen die erforderlichen Infrastrukturen zu Verfügung.
- Ist die bauliche Entwicklung der Flächen von deren Verfügbarkeit abhängig, führt die Gemeinde Verhandlungen mit den entsprechenden Grundeigentümern.
- Bei der Umsetzung sind die Vorgaben der Störfallvorsorge und der Naturgefahren zu berücksichtigen.

Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte in der erweiterten Agglomeration Burgdorf

Wohnen					
Gemeinde	Standort	Grösse (ha)	Planungsrechtl. Situation	Stand Realisierung	Nächste Schritte
Burgdorf	S2-01 Ischlag	2.5	ZPP rechtskräftig	noch offen	Vorprojekt mit qualitätssicherndem Verfahren, Erarbeitung ÜO
Burgdorf	S2-02 Neumatt	7	ZPP in Planung	noch offen	Festsetzung ZPP im Rahmen der OP-Revision 2016, Erarbeitung ÜO, Klärung Erschliessungsfragen, Schulraumplanung

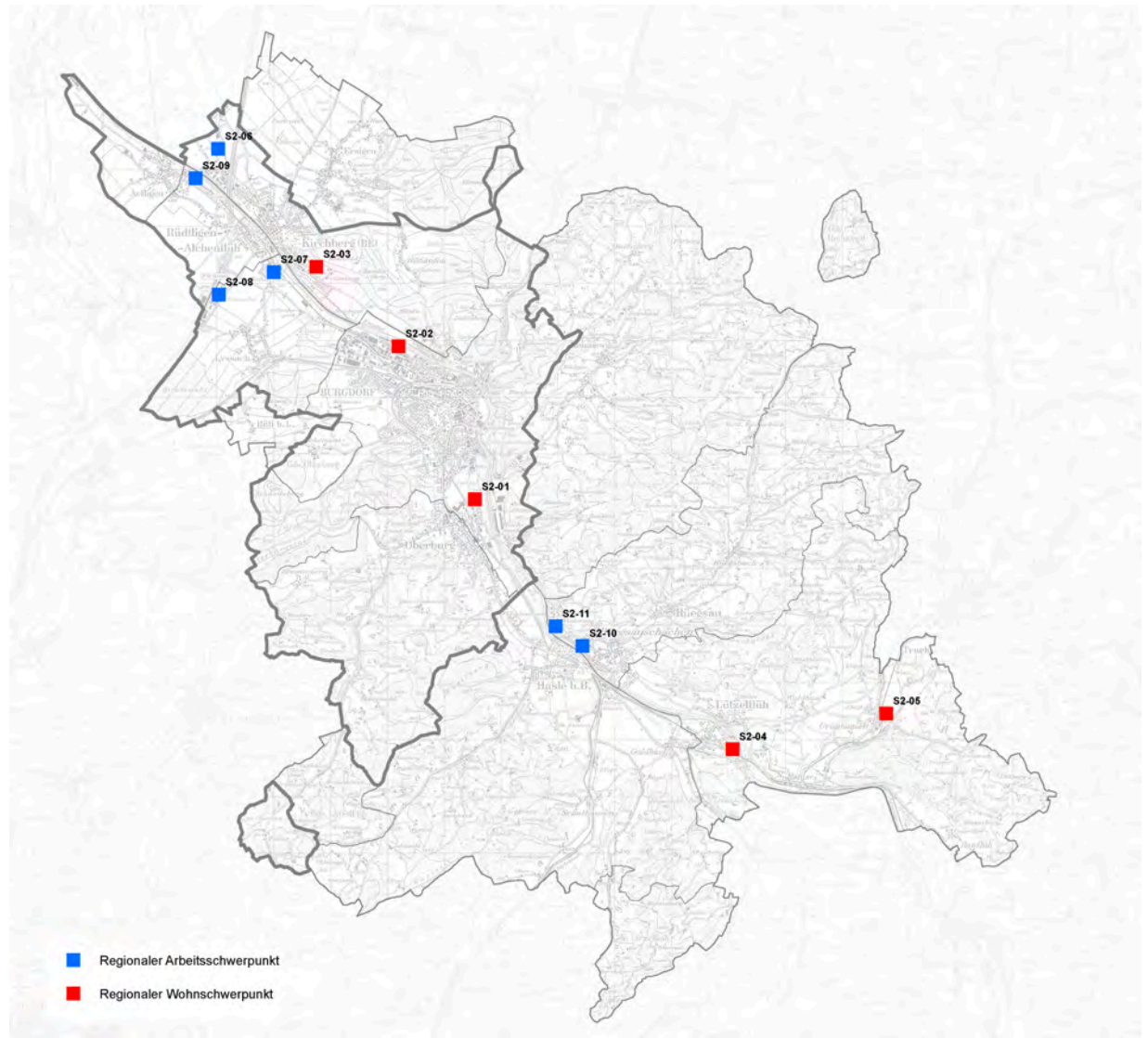
Gemeinde	Standort	Grösse (ha)	Planungsrechtl. Situation	Stand Realisierung	Nächste Schritte
Kirchberg	S2-03 Chosthusweg	1	ZöN	noch offen	Umzonung in W4, Bebauung
Lützelflüh	S2-04 Feldheim	1.6	ZPP, Teil-ÜO-West	Ein Drittel bebaut	Gespräche mit Grundeigentümern, Projektstudie Teil-Ost, Behebung Erschliessungsdefizit, Erarbeitung Teil-ÜO Ost
Lützelflüh	S2-05 Dorf Grünenmatt	1.8	ÜO mit AZ 0.45-0.65	Baulandverkauf ange laufen, ca. zur Hälfte bebaut	Verkauf und Bebauung weiterer Baulandparzellen

Arbeiten

Gemeinde	Standort	Grösse (ha)	Planungsrechtl. Situation	Stand Realisierung	Nächste Schritte
Kirchberg	S2-06 Neuhof (siehe auch S3-08)	11	Arbeitszone	offen	Verbesserung Erschliessung
Lyssach	S2-07 Schachenstrasse	1.7	Industriezone	offen	Kontaktierung Grundeigentümer
Lyssach / Rüdtligen-Alchenflüh	S2-08 Shopping-Meile ⁴		Arbeitszone / mehrere ÜO	weitgehend realisiert	letzte Realisierungen
Rüdtligen-Alchenflüh	S2-09 Industriestrasse (siehe auch S1-14)	1.2	Gewerbezone	Vorprojekt	Abgabe im Baurecht, Realisierung
Rüegsau	S2-10 Blaser	6	Industriezone	70% bebaut	Kontaktaufnahme Grundeigentümer
Rüegsau	S2-11 Wintersey	4	ZPP	offen	Vorprojekt, Erarbeitung ÜO

⁴ Entwicklungsschwerpunkt gemäss kantonalem Richtplan (Massnahme C_04)

Kartografische Darstellung der Standorte im erweiterten Agglomerationsperimeter Burgdorf



Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte in der übrigen Region

Wohnen					
Gemeinde	Standort	Grösse (ha)	Planungsrechtl. Situation	Stand Realisierung	Nächste Schritte
Bättlerkinden	S2-12 Ahornweg	1.5	ZPP	noch offen	Erlass ÜO
Bättlerkinden	S2-13 Im Grund	1.3	ZPP	noch offen	Neue ÜO, Regelung Erschliessung
Koppigen	S2-14 Dorf	1.3	ZPP	Vorprojekt	Erlass ÜO
Lauperswil	S2-15 Kalchmatt	1.8	ZPP	90% realisiert	Realisierungen

Gemeinde	Standort	Grösse (ha)	Planungsrechtl. Situation	Stand Realisierung	Nächste Schritte
Utzenstorf	S2-16 Mühle Landshut	3 ha	ZPP (Nr. 7)	noch offen	Zonenplanänderung und Erlass ÜO
Arbeiten					
Gemeinde	Standort	Grösse (ha)	Planungsrechtl. Situation	Stand Realisierung	Nächste Schritte
Eggiwil	S2-17 Holzmatt (siehe auch S3-26)	0.75	ZPP Nr. 4	noch offen	Erlass ÜO, Realisierungen
Sumiswald	S2-18 Eystrasse West	1.5	Arbeitszone	noch offen	Landverkauf, Realisierung
Sumiswald	S2-19 Fürtenmattstrasse (siehe auch S3-34)	4.2	ZPP (Karte: 2 Teilflächen)	50% überbaut	Erlass ÜO
Trubschachen	S2-20 Untere Säge	1.67	ZPP	noch offen	Erlass ÜO

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • einzelne Gemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalkonferenz Emmental • Grundeigentümer • Kantonale Fachstellen (AGR, TBA)

Beurteilung			
Auswirkungen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Mit der Realisierung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte wird die Konzentration der Bautätigkeit auf gut erschlossene Standorte und Baulücken gelenkt und somit die Innenverdichtung gefördert. • Mit der Entwicklung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkten wird der öffentliche Verkehr gestärkt. 			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten (S 3) Massnahmen der Erschliessung (öV, Langsamverkehr, MIV)			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
<ul style="list-style-type: none"> • Die Gemeinden fördern die Realisierung der regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, indem sie auf der politischen und planerischen Ebene Einfluss nehmen (Erschliessung, Überbauungsordnungen, Bodenpolitik). • Die Gemeinden setzen die unter „Massnahme“ in der Tabelle aufgeführten „nächsten Schritte“ bis 2018 um.

Kosten			
Gesamtkosten: keine direkten Kosten für Regionalkonferenz und Kanton Finanzierung: Gemeinden und Grundeigentümer	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Zonenpläne der Gemeinden • Richtplan Kanton

Stand der Koordination
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> •

S3 – Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten

ARE-Code: 0404.2.021

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

- Die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten soll in erster Linie im bestehenden Siedlungsgebiet erfolgen. Im Vordergrund stehen die Beanspruchung gut erschlossener Verdichtungsgebiete und die Mobilisierung noch unüberbauter Bauzonen (vgl. Massnahmen S1 und S2). Nur wenn das Verdichtungspotential ausgeschöpft ist, sollen Neueinzonungen in Betracht gezogen werden.
- Gebiete für grössere Neueinzonungen werden im RGSK als Vorranggebiete Siedlungserweiterung ausgewiesen. Diese sollen wenn möglich in gut erschlossenen Baulücken liegen oder an kompakte Siedlungsteile anschliessen. Es handelt sich dabei um zentrale Gebiete, welche ähnlich gute Eigenschaften in Bezug auf die Lage, Erschliessung und Grösse aufweisen wie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte. Sie liegen auf der Entwicklungsachse gemäss Zukunftsbild.
- Für die Entwicklung dieser Gebiete ist eine Mindestdichte von einer Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans 2030 von 0.8 in den urbanen Kerngebieten, von 0.6 in den Zentren 3. und 4. Stufe und von 0.55 im Agglomerationsgürtel und auf Entwicklungsachsen anzustreben.

Massnahme

Mit dem kantonalen Richtplan 2030 dürfen Gemeinden Gebiete über 2 ha nur noch einzonen, wenn diese im RGSK als Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung ausgewiesen sind. Grundlage für die Ausscheidung der Vorranggebiete sind die kantonalen Vorgaben zu den RGSK. So müssen die Gebiete eine gute ÖV-Erschliessungsgüte aufweisen und für ihre Realisierung ist entsprechend ihrer Lage durch den kantonalen Richtplan eine Mindestdichte (GFZo) vorgegeben.

Der Koordinationsstand wird für jedes Gebiet gemäss dem Stand der Interessenabwägung festgelegt. Um den Koordinationsstand Festsetzung zu erreichen, muss in allen relevanten Bereichen eine Interessenabwägung erfolgt sein. Relevant sind folgende Kriterien:

- Festlegung des genauen Perimeters
- Konformität mit Baulandbedarf der Gemeinde nach RPG bzw. kantonalem Richtplan 2030 (Massnahmenblatt A_01)
- Situation in Bezug auf Erschliessung durch öV, MIV, Fuss- und Veloverkehr
- Verfügbarkeit der Flächen und allfälliges Vertragswesen (Mehrwerte, Infrastrukturen)
- Situation in Bezug auf Gefahrengebiete (Hochwasser, Hangmuren, Störfallvorsorge)
- Situation in Bezug auf Schutzgebiete, Inventare, Ortsbildschutz
- Interessenabwägung in Bezug auf die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen: Nachweis gemäss Arbeitshilfe AGR Juni 2010, bzw. kantonalem Richtplan 2030 (Massnahmenblatt A_06) Festsetzungen von Vorranggebieten Arbeiten müssen die Vorgaben der Arbeitszonenbewirtschaftung AZB erfüllen (zurzeit noch in Erarbeitung)

Da die Stadt Burgdorf, die in der Region in den nächsten 15 Jahren den grössten Baulandbedarf hat, keine Flächen mehr einzonen will (Voraussetzung ist Realisierbarkeit des AMP, siehe S1-04), soll innerhalb der erweiterten Agglomeration Burgdorf ein Siedlungsflächentransfer ermöglicht werden.

Dieser soll es den Umlandgemeinden ermöglichen, über den Baulandbedarf Wohnen hinausgehende Flächen einzuzonen.

Solche Einzonungen sind nur in Vorranggebieten für Siedlungserweiterung möglich. Die Spielregeln für den Siedlungsflächentransfer sind im Detail festzulegen.

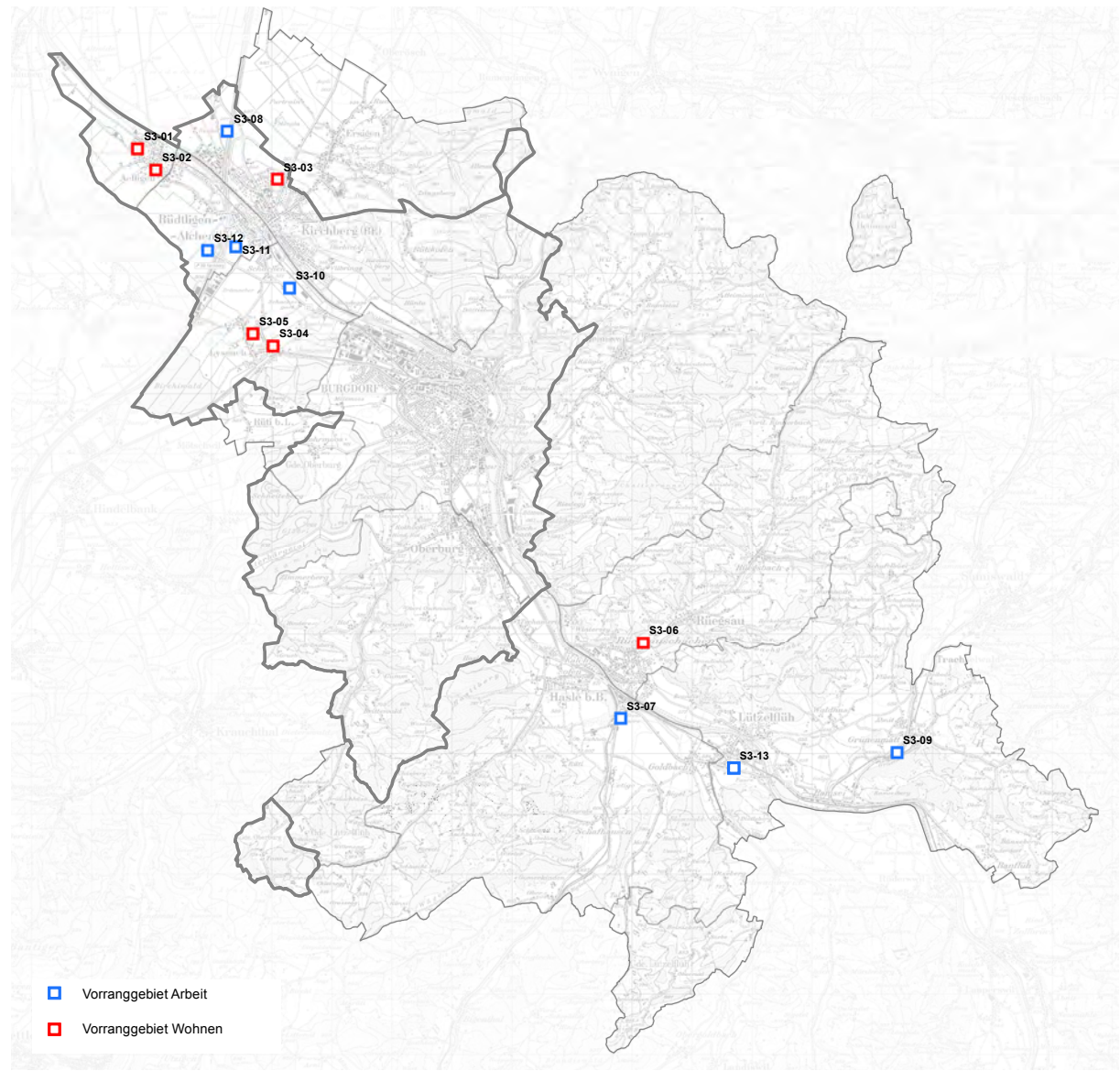
Vorranggebiete Siedlungsentwicklung innerhalb der erweiterten Agglomeration Burgdorf

	Gemeinde	Gebiet	Stand	Bemerkungen
Wohnen	Aefligen	S3-01 Schulhaus	ZE	Interessensabwägung FFF, Naturgefahren
	Aefligen	S3-02 Obergass	VO	Interessensabwägung FFF, Ortsbild
	Kirchberg	S3-03 Juraweg/Balmbergweg	ZE	Interessensabwägung FFF, Gefahrengebiet; in der OP-Revision werden 3.5 ha ausgeschieden (ZPP Zürichstrasse)
	Lyssach	S3-04 Nassi	VO	Interessensabwägung FFF, Prüfung der Verfügbarkeit
	Lyssach	S3-05 Oberdorf-Zelgli	VO	Orts- und Landschaftsbild, Prüfung der Verfügbarkeit
	Rüegsau	S3-06 Bifang	ZE	Interessensabwägung FFF, Prüfung ÖV-Güteklasse
Arbeiten	Hasle	S3-07 Riefershäusern	VO	Erschliessung klären, Interessenabwägung FFF, Schutzgebiete
	Kirchberg	S3-08 Neuhof-Ischlag (siehe auch S2-06)	ZE	Interessenabwägung FFF, Schutzgebiete
	Lützelflüh	S3-09 Gumpersmühle- Grünenmatt	VO	Interessensabwägung FFF, Gefahrengebiet, Hochwasserschutz
	Lützelflüh	S3-13 Emmentalstrasse	VO	Interessenabwägung FFF
	Lyssach	S3-10 Lyssachsachen ⁵	VO	Erschliessung sichern, Interessenabwägungen Landschaft und Landwirtschaft, FFF
	Rüdtligen-Alchenflüh	S3-11 Underbode	ZE	Interessenabwägung FFF
	Rüdtligen-Alchenflüh	S3-12 Grund	ZE	Interessenabwägung FFF

Die Einstufung in die Koordinationsstände Festsetzung (FS), Zwischenergebnis (ZE) und Vororientierung (VO) erfolgte nach den Kriterien des Kantons (siehe „Massnahme“) aufgrund der Angaben durch die Gemeinden zum Zeitpunkt Mai 2016. Oft fehlen Angaben zum Perimeter oder zu den Absichten der Grundeigentümer (Verfügbarkeit). Eine Weiterbearbeitung ist später, z.B. im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen möglich.

⁵ Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt gemäss kantonalem Richtplan (Massnahme C_04), z.Z. sistiert, kann wieder aufgenommen werden, wenn eine ausreichende Erschliessung sichergestellt ist.

Kartographische Darstellung der Gebiete im erweiterten Agglomerationsperimeter



Vorranggebiete Siedlungsentwicklung in der übrigen Region

	Gemeinde	Gebiet	Stand	Bemerkungen
Wohnen	Bätterkinderen	S3-14 Breite	ZE	Interessenabwägung FFF, Landschaftsschutzgebiet
	Hindelbank	S3-15 Hübeli	ZE	Interessenabwägung FFF
	Hindelbank	S3-16 Neufeld	ZE	Interessenabwägung FFF
	Koppigen	S3-17 Röttlere	VO	1 ha, FFF, ÖV-Güte E
	Koppigen	S3-18 Chilchacher	VO	1.5 ha, FFF, ÖV-Güte E
	Langnau	S3-19 Gibelmoos	VO	1.3 ha, Interessenabwägung FFF, Kontaktaufnahme Eigentümer

	Gemeinde	Gebiet	Stand	Bemerkungen
	Langnau	S3-20 Länggelöchli	VO	1 ha, Interessenabwägung FFF, Gefahrengebiet, Kontaktaufnahme Eigentümer
	Langnau	S3-21 Leen	VO	1.5 ha, Kapazitätsprüfung Strassenerschliessung, Kontaktaufnahme Eigentümer
	Signau	S3-22 Sängeli/Gassen	ZE	4.4 ha, Interessenabwägung FFF, Kontaktaufnahme Eigentümer
	Signau	S3-23 Schüpbach-Zentrum	VO	2.9 ha, Kontaktaufnahme Eigentümer, Schutz- und Gefahrengebiete
	Sumiswald	S3-38 Eichholz	VO	1.8 ha
	Utzenstorf	S3-24 Feldegg	VO	Interessenabwägung FFF
	Utzenstorf	S3-25 Bahnhof-West	VO	Landwirtschaftszone
Arbeiten	Eggiwil	S3-26 Holz matt (siehe auch S2-17)	ZE	Interessenabwägung FFF, Gefahrengebiet, Streusiedlungsgebiet
	Koppigen	S3-27 St. Niklaus	ZE	Interessenabwägung FFF
	Koppigen	S3-28 Bachtelen	VO	Interessenabwägung FFF, Abgrenzung Landschaftsschutz
	Langnau	S3-29 Hüselmatte	ZE	teilweise Schutz- oder Gefahrengebiete betroffen; der überbaubare Perimeter wird aufgrund der Detailplanung festgelegt.
	Rüderswil	S3-30 Oberey	VO	2.3 ha, Interessenabwägung FFF
	Signau	S3-31 Schachen-Eggiwilstr.	VO	Interessenabwägung FFF, Erschliessung LV
	Signau	S3-32 Steinen	VO	0.7 ha, Interessenabwägung FFF
	Signau	S3-33 ZöN Dorf/Hof	VO	1.1 ha, Interessenabwägung FFF
	Sumiswald	S3-34 Fürtenmatte (siehe auch S2-19)	ZE	Interessenabwägung FFF für Teilgebiet
	Sumiswald	S3-35 Dorfgasse	VO	Interessenabwägung FFF
	Sumiswald	S3-36 Burghof	VO	Interessenabwägung FFF
	Utzenstorf	S3-37 Widehof	ZE	Interessenabwägung FFF

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen		
<ul style="list-style-type: none"> • Regionalkonferenz Emmental 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden • Grundeigentümer 	<ul style="list-style-type: none"> • Kantonale Fachstellen (AGR, TBA) 	
Beurteilung			
Auswirkungen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Mit den Vorranggebieten wird die zukünftige Siedlungsentwicklung langfristig auf die Verkehrsentwicklung und auf die Erfordernisse der Landschaft abgestimmt. • Mit den Vorranggebieten wird eine genügende Siedlungsdichte erreicht. 			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete (S1) • Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (S2) • Agglomerationsprogramm Burgdorf • Bauzonenkontingent gemäss Richtplan Kanton, Massnahmenblatt A_01 			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):			
	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:			
	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
<ul style="list-style-type: none"> • Im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevisionen müssen die Gemeinden ihren Baulandbedarf gemäss RPG und Kantonalem Richtplan 2030 (Massnahmenblatt A_01) ermitteln. • Bis 2018 ist bei erwiesenem Bedarf in allen Gebieten der Koordinationsstand weiterzuentwickeln.

Kosten			
Gesamtkosten: keine direkten Kosten für Regionalkonferenz und Kanton Finanzierung: Gemeinden und Grundeigentümer	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Zonenpläne und Richtpläne der Gemeinden • Richtplan Kanton • RGSK Bericht Anhang 5: Objektblätter mit Interessenabwägung pro Vorranggebiet S + A

Stand der Koordination
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

Bemerkungen
•

S4 – Zentren 4. Stufe

ARE-Code: 0404.2.022

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

- Mit der regionalen Zentralitätsstruktur werden die Rahmenbedingungen zur regionalpolitischen Steuerung optimiert. Zudem soll ein Beitrag zur regionalen Identität geleistet werden. Die Zentrumsattraktivität, z.B. bei Standortfragen für überkommunale Nutzungen, wird dabei gestärkt.
- Die Stadt Burgdorf behauptet und entwickelt sich als Regionalzentrum mit Ausstrahlung auf die Hauptstadtregion Schweiz.
- Subzentren stellen eine dezentrale Versorgung der Region sicher. Sie sind zugleich prioritäre Entwicklungsräume Wohnen und Arbeiten. Sie liegen auf einer Entwicklungsachse und erfüllen minimale Voraussetzungen hinsichtlich öV-Erschliessung, Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplatzangebot.

Massnahme

- Für die Regionalkonferenz Emmental gilt folgende Zentralitätsstruktur:
 - Zentrum 3. Stufe: Burgdorf, Langnau (regionale Zentren von kantonaler Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan)
 - Zentrum 4. Stufe: Bätterkinden/Utzenstorf, Hasle/Rüegsauschachen, Kirchberg/Rüdtligen-Alchenflüh, Koppigen, Sumiswald/ohne Wasen (regionale Zentren)
- Die Zentren der 4. Stufe werden mit dem RGSK festgelegt. Die Gemeinden erhalten bzw. schaffen die Voraussetzung, damit die Zentrumsfunktionen wahrgenommen werden kann.
- Die Zentren 4. Stufe können gemäss kantonalem Richtplan im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen einen erhöhten Entwicklungsfaktor in Anspruch nehmen.
- Bei strategischen Planungen und bei neuen überregionalen und überkommunalen Nutzungen ist die beschriebene Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen.

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • Regionalkonferenz Emmental (Festlegung im RGSK) • Gemeinden (Umsetzung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden Zentren 4. Stufe • Kanton (AGR) • weitere Fachstellen

Beurteilung

Auswirkungen:

- Die Strategie der Agglomeration Burgdorf wird mit der Zentralitätsstruktur unterstützt. Namentlich wird das Regionszentrum gestärkt und eine dezentrale Versorgung sichergestellt.
- Auf die Raumplanung sowie auf die Regionalentwicklung wirkt sich die angestrebte Zentralitätsstruktur positiv aus. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung kann u.a. dem Grundsatz der Siedlungsentwicklung nach innen entsprochen werden.

Beurteilung			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (S3). • Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten (S4). 			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
<ul style="list-style-type: none"> • Die Zentrumsgemeinden setzen im Rahmen der Ortsplanungen und Spezialplanungen die Vorgaben des RGSK um. • Bei strategischen Planungen und bei Standortentscheiden von überkommunalen Einrichtungen/Nutzungen ist die regionale Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen.

Kosten			
Gesamtkosten: keine direkten Kosten für Regionalkonferenz und Gemeinden Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan, Massnahmenblätter C_01/C_02 • Schwerpunktprogramm Region Burgdorf 2008, Massnahmenblatt Nr. 3

Stand der Koordination
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Die Zentren 4. Stufe wurden mit dem RGSK 1. Generation festgelegt und in den kantonalen Richtplan übernommen. Im Hinblick auf die 2. Generation erfolgte keine Überprüfung.

O1 – Regionale Zusammenarbeit

ARE-Code: 0404.2.023

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

- Regionale Sichtweisen und Planungen haben unter anderem zum Ziel, dass nicht jede Gemeinde alles anbieten muss. Der wesentliche Vorteil einer überkommunalen Betrachtung liegt darin, dass sie den Anliegen der Raumplanung nach einer konzentrierten, nachhaltigen Entwicklung besser entspricht, kostengünstiger und erfolgsversprechender ist. Ein solches Vorgehen bedingt jedoch eine Diskussion über Strategie und über Werte und verlangt nach einem Zusammenarbeitsmodell, welches u. U. auch regionale Ausgleichssysteme beinhaltet. Die Massnahme O1 hat zum Ziel, für die regionale Zusammenarbeit zu sensibilisieren und diese stetig zu optimieren.

Massnahme

- Grundlage bietet die Sensibilisierung für regionale Zusammenarbeit im Bereich Siedlung zur Schaffung einer Basis für eine breit abgestützte regionale Strategie. Dazu wird eine Reihe von Veranstaltungen für Vordenker und Entscheidungsträger in der Region geplant und durchgeführt. Die dadurch gewonnene Einsicht über die Notwendigkeit der Schwerpunktesetzung in der Siedlungsentwicklung bietet die Basis für eine gemeinsame Zukunftsstrategie.
- Aufgrund der Ergebnisse setzt die Planungskommission eine Arbeitsgruppe ein, welche aktuelle Beispiele von überkommunalen Zusammenarbeits-Modellen sichtet und prüft, ob und wie diese auf die Region oder Teile davon übertragen werden können.
- Falls geeignet, wird die Umsetzung geprüft. In erster Linie sind Gemeinden rund um Burgdorf betroffen. In diesem Gebiet wird sich die regionale Entwicklung in Zukunft hauptsächlich abspielen, eine überkommunale Sichtweise ist daher dringend notwendig. Andere Themen können aber auch die gesamte Region betreffen, zum Beispiel Massnahmen zur Harmonisierung der kommunalen Baureglements oder der In-Wertsetzung von Landschaft und Erholung.

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen	
<ul style="list-style-type: none"> Planungskommission RK Emmental, in Koordination mit der Arbeitsgruppe Agglomeration 	<ul style="list-style-type: none"> Alle Gemeinden, insbesondere Burgdorf, Ersigen, Kirchberg, Lyssach, Oberburg, Rüdfligen-Alchenföh 	<ul style="list-style-type: none"> Vordenker und Meinungsmacher in der Region; weitere Partner nach Bedarf

Beurteilung

Auswirkungen:

- Durch die Abstimmung der Schwerpunkte Arbeiten, Wohnen und Verkehr, aber auch von Bereichen wie Freizeit, Kultur, Tourismus, Ver- und Entsorgung kann die Entwicklung im Emmental gefördert werden. Die Mittel und Kräfte können gebündelt und optimal eingesetzt werden.

Beurteilung			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> • ESP Lyssach-Schachen-Buchmatt; Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle 			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
<ul style="list-style-type: none"> • Die Planungskommission setzt die bereits begonnene Themenreihe mit Anlässen für Opinionleaders und Entscheidungsträger in der Region fort. Diese Sensibilisierung schafft die Basis zur Diskussion über eine gemeinsame (Siedlungs-)Strategie. • Die Planungskommission setzt eine Arbeitsgruppe ein, die sich mit erfolgsversprechenden Modellen aus anderen Regionen auseinandersetzt (mit externer Begleitung). Analyse bestehender Zusammenarbeitsformen, Übertragbarkeit prüfen, Themen und Perimeter für konkrete, auf die Region angepasste Zusammenarbeitsmodelle vorschlagen. Diese Arbeitsgruppe ist für die Umsetzung der ausgewählten Themen in der ganzen Region besorgt (mit fallweise externer Begleitung). • Umsetzung von ersten, erfolgsversprechenden Themen, später Themen für weitere Zusammenarbeitsmodelle festlegen und Umsetzung vorantreiben.
<p>Meilensteine:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Themenreihe wird bis auf Weiteres fortgeführt und damit auch die laufende Diskussion im Emmental zur Siedlungsentwicklung. 2. Die Auswahl der Themen und die Prüfung praxisnaher regionaler Zusammenarbeitsmodelle sind bis Ende 2018 erfolgt. 3. Die Arbeitsgruppe beginnt mit der Prüfung der Umsetzung von Themen und Modellen ab 2019.

Kosten			
	Kostenteiler:	in %	in SFr.
Gesamtkosten:	Anteil Bund		
Durchführung von Themenreihe, externe Begleitung der Arbeitsgruppe(n)	Anteil Kanton		
Finanzierung:	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Zusammenarbeits- und Ausgleichsmodelle Schweiz und Nachbarländer • Agglomerationsprogramm Burgdorf 2. Generation • aktuelle Ortsplanungen • ESP Planungen • weitere lokale Dokumente

Stand der Koordination		
<input checked="" type="checkbox"/>	Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein		
Bemerkungen		
<ul style="list-style-type: none">• Unterstützt wird die Stossrichtung des MB O1, „Regionale Zusammenarbeit“, durch den für 2018 geplanten „Zwischenhalt“ der RK Emmental. Dieser wird nach Vorliegen des Berichts des Kantons zur „Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit SARZ“ (Vorlage 2017) durchgeführt. Eingeladen werden alle Gemeinderäte, sich an einer Diskussion mit der RK zu beteiligen. Themen sind bisher Erreichtes, Organisation, Aufgaben, Ziele. Das Resultat soll sich auf die Strategie der RK Emmental auswirken.		

L1 – Landschaftsschutz und Siedlungsbegrenzung

ARE-Code: 0404.2.017 und 0404.2.024

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

- Das Emmental wird einerseits durch die Strukturen der Streusiedlung geprägt, zeichnet sich andererseits durch relativ kompakte Ortschaften aus. Diese konzentrierten Siedlungen sollen auch in Zukunft als solche erkennbar und durch bauliche Freihalteräume in der Landschaft voneinander abgetrennt sein.
- Die zukünftige Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten soll möglichst bodenschonend und mit geringer Wirkung auf die Zersiedelung erfolgen.
- Regional bedeutende Siedlungsränder sind zu erhalten.
- Wichtige Wildtierkorridore sind zu erhalten.

Massnahme

Der Teilrichtplan Landschaft Emmental (TRP-L-Emmental) wurde Ende 2015 von der Regionalkonferenz Emmental beschlossen und hebt die bestehenden Landschaftsrichtpläne der Region Oberes Emmental von 1983 und der Region Burgdorf von 1977 auf.

Die Inhalte des TRP-L-Emmental im Zusammenhang mit Siedlung und Verkehr werden ins RGSK 2. Generation aufgenommen. Es sind dies die Inhalte „regionalen Landschaftsschutzgebiete“ und „Offenhaltung Landschaft“. Sie haben zum Ziel, die ausserhalb der Streusiedlungsgebiete offene, wenig beeinträchtigte Landschaft für die nächste Generation zu erhalten und die Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten.

- Regionale Landschaftsschutzgebiete: Ausserhalb der Streusiedlungsgebiete sind zusammenhängende, regional bedeutende Gebiete dargestellt, welche zum Schutz der Landschaft, als Erholungsgebiete, zur Siedlungstrennung und als Gebiete für den Wildwechsel zu erhalten sind. Im Rahmen der Nutzungsplanung sind die Gemeinden angehalten, die regionalen Landschaftsschutzgebiete umzusetzen (grundeigentümerverbindliche Abgrenzung, Musterbaureglement Art. 531¹) und allfällige Abweichungen zur Regionalplanung zu begründen.
- Offenhaltung Landschaft: In den Gebieten „Offenhaltung Landschaft“ besteht ein ausgeprägter Siedlungsdruck. Die Gemeinden sind angehalten, im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen die eingetragenen Gebiete umzusetzen und eine sorgfältige Differenzierung zwischen Landschaftsschutzgebieten (Musterbaureglement Art. 531), Landschaftsschongebieten (Musterbaureglement Art. 527²) und der Landwirtschaftszone (Musterbaureglement Art. 241) vorzunehmen.
- „Regionale Landschaftsschutzgebiete“ und Gebiete „Offenhaltung Landschaft“, welche an eine Bauzone grenzen, entfalten die Wirkung einer Siedlungsbegrenzung (keine Ausdehnung der Bauzone).

Hinweis: Behördenverbindliches, rechtsgültiges Instrument wird nach der Beschlussfassung der TRP-L-Emmental sein. Im Anwendungsfall gilt es diesen zu konsultieren.

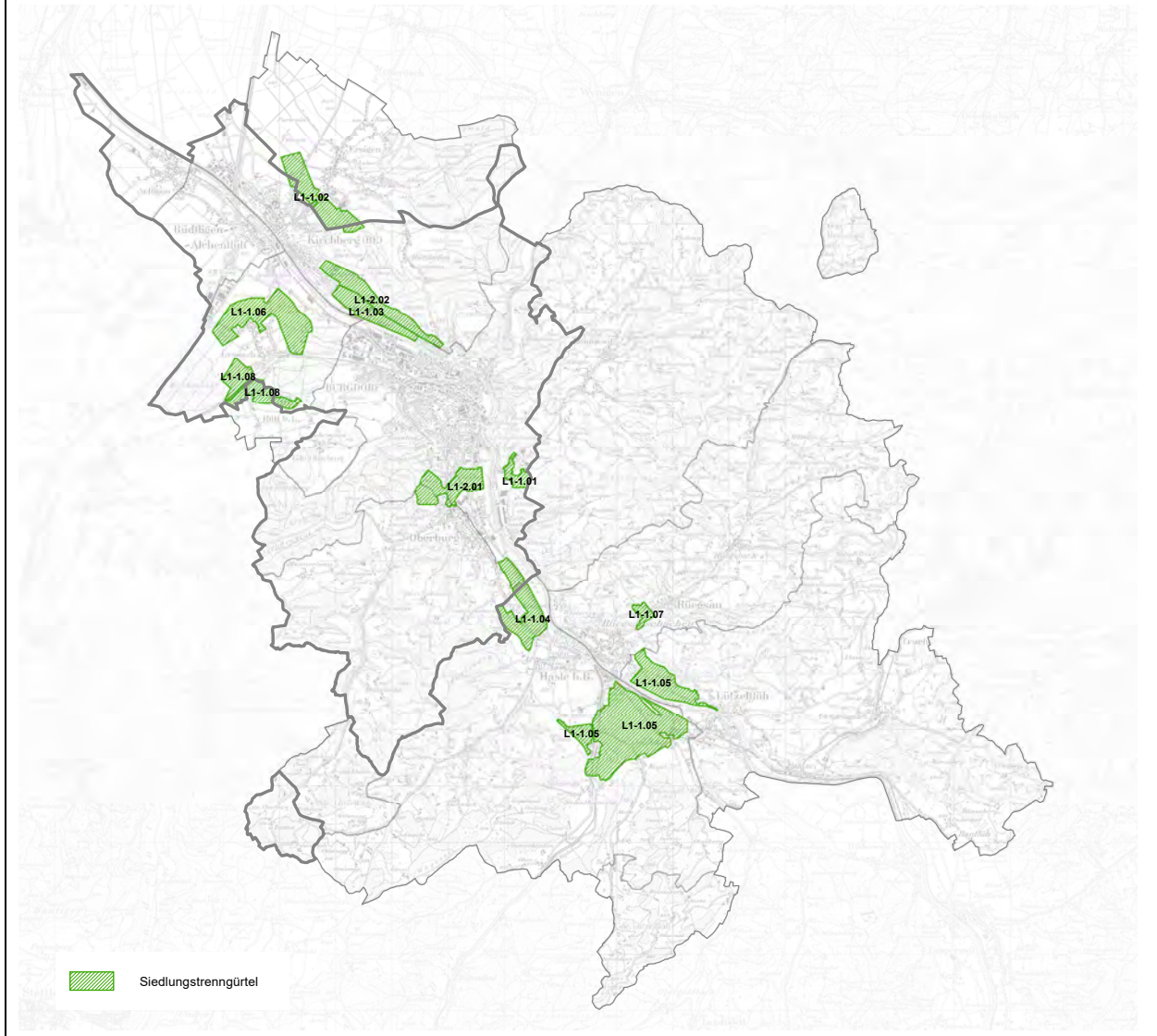
Mit den Bestimmungen zu den „Regionalen Landschaftsschutzgebieten“ und der „Offenhaltung Landschaft“ im TRP-L-Emmental werden gleichzeitig die Ziele der Siedlungstrenngürtel (vermeiden, dass Siedlungen flächendeckend zusammenwachsen) erreicht.

Dort wo die obengenannten Gebiete in der Nähe von Siedlungen liegen, üben diese die Funktion der Siedlungstrenngürtel aus. In der untenstehenden Tabelle sind die Siedlungstrenngürtel von regionaler Bedeutung innerhalb der Agglomeration aufgelistet.

Siedlungstrenngürtel innerhalb der Agglomeration:

RGSK-Nr.	Gemeinde	Gebiet (Nr. im TRP-L-EM)	Zweck
L1-2.01	Burgdorf	Bleichi (T6)	Offenhaltung Landschaft gemäss TRP-L-EM. Zwischen den beiden Ortschaften Burgdorf und Oberburg befindet sich nur noch ein schmaler Streifen unbebauten Lands. Der Trenngürtel bezweckt die langfristige Sicherung eines offenen Durchgangs zwischen Rothöchi und Emme und der ökologischen Vernetzung zwischen Wald und Gewässer. Gleichzeitig wird das Zusammenwachsen der beiden Siedlungen verhindert.
L1-1.01	Burgdorf	Ziegelei (T12)	Regionales Landschaftsschutzgebiet gemäss TRP-L-EM zwischen Ried und Ischlag.
L1-1.02	Ersigen	Eymatt (T4)	Regionales Landschaftsschutzgebiet gemäss TRP-L-EM. Die weite und offene Ebene östlich der Emme (Gebiet Ey) soll langfristig von Überbauungen freigehalten werden. Obwohl noch viel Raum für Entwicklungen vorhanden ist, soll einer allfälligen Zersiedelung frühzeitig Einhalt geboten werden.
L1-1.03 L1-2.02	Burgdorf	Lindenmatt	Regionales Landschaftsschutzgebiet und Offenhaltung Landschaft gemäss TRP-L-EM. Sicherung eines unbebauten und freien Trenngürtels zwischen den Siedlungsteilen Kirchberg und Ersigen, verhindern des endgültigen Zusammenwachsens.
L1-1.04	Hasle b.B.	Udernolle (T7)	Regionales Landschaftsschutzgebiet gemäss TRP-L-EM. Freihalten einer offenen, wenig bebauten Fläche zwischen Tschamerie und Kalchofen. Gleichzeitig wirkt der Korridor als ökologische Vernetzung zwischen Hasliberg und Emmenschachen.
L1-1.05	Lützelflüh	Brandis(T8)	Regionales Landschaftsschutzgebiet gemäss TRP-L-EM. Mit diesem Trenngürtel wird die Ebene von Brandis zwischen den beiden Orten Lützelflüh und Rüeßgäuschachen, die sich heute praktisch frei von Bauten präsentiert, langfristig freigehalten. Zudem wirkt der Korridor als ökologische Vernetzung zwischen Schlossberg und dem Emmeraum.
L1-1.06	Lyssach	Buechmatt (T3)	Regionales Landschaftsschutzgebiet gemäss TRP-L-EM. Auch bei einer allfälligen späteren Realisation des ESP sollen gewisse Anteile der Flächen unüberbaut bleiben. Damit wird einerseits die Landschaft fingerartig mit der Siedlung verzahnt. Andererseits wird die ökologische Vernetzung zwischen Emme und Nasswald ermöglicht.
L1-1.07	Rüeßsau	Bifang (T11)	Regionales Landschaftsschutzgebiet gemäss TRP-L-EM. Zwischen den beiden Siedlungsteilen Rüeßsau und Rüeßgäuschachen befindet sich der Weiler Bifang. Der Raum soll nicht vollständig überbaut werden. Der Trenngürtel sorgt einerseits für das Freihalten des Grünkorridors, andererseits ermöglicht er die ökologische Vernetzung zwischen den beiden Hügelgebieten. Der Siedlungstrenngürtel ist mit dem gleichnamigen Vorranggebiet Siedlungserweiterung Bifang zu koordinieren.
L1-1.08	Rüti bei Lyssach	Rebberg (T5)	Regionales Landschaftsschutzgebiet gemäss TRP-L-EM zwischen Rüti und Lyssach.

Kartographische Darstellung der Siedlungstrenngürtel



Federation	Further participating entities
<ul style="list-style-type: none"> • Regionalkonferenz Emmental 	<ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">• AGR <li style="width: 50%;">• Gemeinden <li style="width: 50%;">• Weitere kantonale Fachstellen

Assessment
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Siedlungsstrategie, welche auf der Entwicklung nach innen und der Erhaltung und Stärkung von dörflichen Einheiten beruht, wird unterstützt. • Die kompakten Siedlungseinheiten erleichtern die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr. • Auch in Zukunft präsentiert sich das Emmental einerseits als Streusiedlungsgebiet, andererseits als Mosaik zwischen Grünräumen und kompakten, in der Landschaft als Einheiten erkennbare Siedlungsstrukturen. • Die Verzahnung der Siedlungen mit den Naherholungsräumen (grünes und blaues Netz) wird erhalten. • Die ökologische Vernetzung zwischen Lebensräumen wird vor allem in den intensiv genutzten Ebenen ermöglicht und in der Landschaft visuell erlebbar.

Beurteilung			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
• -			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
• Daueraufgabe, insbesondere Berücksichtigung in den Ortsplanungsrevisionen

Kosten			
Gesamtkosten:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Teilrichtplan Landschaft Emmental (TRP-L-Emmental), 2015 • Kantonaler Richtplan • Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept KLEK • Inventare von Bund, Kanton, Region, Gemeinden • Literatur und Arbeitshilfen zur Landschaftsplanung • Verschiedene teilregionale und kommunale Vernetzungsprojekte

Stand der Koordination
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

Bemerkungen
¹ Art. 531 Landschaftsschutzgebiete: 1 Die Landschaftsschutzgebiete bezwecken die ungeschmälerzte Erhaltung von naturnahen Lebensräumen für einheimische Tier- und Pflanzenarten und dienen dem ökologischen Ausgleich. 2 Bauten, Anlagen und andere bauliche Massnahmen sind nicht zugelassen. 3 Tätigkeiten und Nutzungen, welche den Schutzzweck gefährden oder beeinträchtigen, sind untersagt.
² Art. 527 Landschaftsschongebiete: 1 Die im Zonenplan bezeichneten Landschaftsschongebiete bezwecken die Freihaltung von Gebieten besonderer Eigenart, Schönheit und Erholungswert, insbesondere von exponierten Lagen und intakten Ortsbildern.

- 2 Bauten, Anlagen und Terrainveränderungen sind zugelassen, wenn sie für die Bewirtschaftung notwendig sind, zur Revitalisierung der Landschaft beitragen und sich gut in das Landschaftsbild einfügen. Nicht zulässig sind insbesondere Aufforstungen und Baumschulen.
- 3 Baugesuche sind der Fachberatung zur Beurteilung vorzulegen.

L2 – Hotelzone

ARE-Code: -

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022
<input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026
	<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027

Zielsetzung

Ermöglichung von landschaftsverträglichen Aus- und Umbauten bei ausserhalb der Bauzone liegenden Gasthöfen und Hotels.

Massnahme

1. Schritt: Bedürfnisabklärung: Erstellen einer Übersicht über die vorhandenen Gasthöfe und Hotels und Analyse der bekannten Ausbauabsichten und Bedürfnisse. Falls Bedürfnis vorhanden: Beschluss zur Durchführung von Schritt 2.

2. Schritt: Evaluation der im RGSK festzusetzenden Standorte. Dazu sind folgende Schritte notwendig:

- Abklärungen beim Kanton über die rechtlichen Möglichkeiten und das Vorgehen; Festlegen der Methode für den Richtplaninhalt „Hotelzone“.
- Beurteilung der bestehenden Anlagen aufgrund der mit dem Kanton festzulegenden Kriterien (Erschliessung, Lage zu touristischen Zielen, Aussichtspunkte, Standortgebundenheit, regionales Interesse, ...).
- Zuordnung der in Frage kommenden Standorte zu einem Typ: Realisierung gemäss Art. 24 RPG (Ausnahmen) oder Art. 18 RPG (beschränkte Zone).

3. Schritt: Eintrag der Standorte in der RGSK-Karte und Umsetzungshinweise in einem Massnahmenblatt. Durchführung des Richtplanverfahrens.

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • Regionalkonferenz Emmental (Festlegung im RGSK) • Gemeinden (Umsetzung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton (AGR) • weitere Fachstellen

Beurteilung

Auswirkungen:

- Mit der Ermöglichung von Aus- und Umbauten von Gasthöfen und Hotels wird die Wirtschaftskraft des ländlichen Raums gestärkt und dessen Attraktivität für die Naherholung und den Tourismus erhöht.
- Die Vorhaben sollen landschaftsverträglich erfolgen und die Ziele des Teilrichtplans Landschaft berücksichtigen.

Beurteilung			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Landschaftsschutz und Siedlungsbegrenzung (L1). 			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
<ul style="list-style-type: none"> • Die Regionalkonferenz beschliesst, die Massnahme umzusetzen. • Die Grundlagen werden erarbeitet (siehe „Massnahme“). • Das RGSK wird angepasst (Karte, Massnahmenblatt)

Kosten			
Planungskosten: ca. Sfr. 25'000.- Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente
•

Stand der Koordination
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

Bemerkungen
• -

ÖV-Reg-1 – Bahnverkehr mittel-/langfristig

ARE-Code: 0404.2.006

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

- Stärkung des Bahnverkehrs mittel-/langfristig

Massnahme

- ÖV-Reg-1.01: Zusätzliche stündliche S-Bahn Hasle-Rüegsau – Burgdorf (ergibt auf dem Abschnitt Burgdorf – Hasle-Rüegsau vier Fahrgelegenheiten pro Stunde)
- ÖV-Reg-1.02: S-Bahn Hasle-Rüegsau – Burgdorf bis Bern verlängern (5. Fahrgelegenheit pro Stunde nach Bern ergibt v.a. Attraktivitätssteigerung für Pendlerverkehr)
- ÖV-Reg-1.03: fehlende Kurspaare zwischen Bern und Burgdorf, ab 21 Uhr, wieder einführen (Fernverkehr)
- ÖV-Reg-1.04: mittelfristig den IR Bern - Olten - Zürich auch in Wynigen halten lassen (Fernverkehr)
- ÖV-Reg-1.05: Taktlücken auf der Strecke Bern - Langnau schliessen
- ÖV-Reg-1.06: Verlängerung S8 bis Bätterkinden, d.h. halbstündliche Verbindungen Bätterkinden-Jenstorf-Bern (Angebotskonzept 2020)
- ÖV-Reg-1.07: RE Bern-Solothurn integraler 15'-Takt tagsüber (Mo-Fr) (Angebotskonzept 2020)

Federführung:

- Regionalkonferenz Emmental (Kommission ÖV)

Weiter beteiligte Stellen

- Gemeinden der Agglomeration
- AÖV
- BLS AG
- SBB AG

BeurteilungAuswirkungen auf die Qualität des Verkehrssystems:

- Unterstützung der Verkehrsstrategie (Förderung des ÖV)
- Wesentliche Steigerung des Angebots im Agglomerationsperimeter und Richtung Bern
- Eventuell längere Wartezeiten für MIV aufgrund zusätzlicher öV-Fahrten (Bahnübergänge)
- Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: Unterstützung der Siedlungsstrategie mit Verdichtung nach innen.

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:

Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan

- Einbringen in die Angebotskonzepte (18-21 resp. 22-25) durch die Kommission öV der Regionalkonferenz Emmental.

Kosten			
	Kostenteiler:	in %	in SFr.
Kostenteiler für Betriebskosten gemäss ÖVG: Kanton 2/3 und Gemeinden 1/3	Anteil Bund		
	Anteil Kanton	67	
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde	33	
	Total		

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Angebotsbeschluss des Kantons Bern über das Angebot im öffentlichen Verkehr 2014 - 2017, März 2013 • 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Dez. 2013 • STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern, Planungsraum Bern - Oberland, AÖV, 2014

Stand der Koordination
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Das Massnahmenblatt (Nummerierung im RGSK1: ÖV01) dient als Orientierung. Auf einen Koordinationsstand wird verzichtet, da das Massnahmenblatt informativen Charakter hat, da Massnahmen zur Angebotsplanung via Angebotsbeschluss genehmigt werden.

ÖV-Reg-2 – Perronverlängerungen und Doppelspurausbauten

ARE-Code: -

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm (innerhalb/ausserhalb Agglo siehe unten):

<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022
<input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026
	<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027

Zielsetzung

- Allgemein: Fahrzeitverkürzungen; Sicherstellung von Umsteigebeziehungen; Erhöhung Betriebsstabilität; verbesserte Angebotskonzepte mit Fahrplanverdichtung; Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes
- Bätterkinden: Fahrzeitverkürzung Bern – Solothurn; Verlängerung S8 bis Bätterkinden, Kapazitätsausbau RE und S8 (längere Züge)

Massnahme innerhalb Agglomeration

- ÖV-Reg-2.01: Ausbau Burgdorf Bahnhof Steinhof: Perronmassnahmen, BehiG.
- ÖV-Reg-2.02: Umbau Bahnhof: Kirchberg-Alchenflüh: Perronmassnahmen, BehiG, Stellwerkersatz, Verschlanung.

Massnahme ausserhalb Agglomeration

- ÖV-Reg-2.03: Wendemöglichkeit Bätterkinden Nord mittels Doppelspur oder Wendegleis sowie Ausbau Bahnhof Bätterkinden: Perronverlängerung von 120 m auf 180 m für RE Solothurn - Bern mit 180 m-Zügen.
- ÖV-Reg-2.05: Ausbau Bahnhof Ramsei: Perronmassnahmen, BehiG, Stellverkehrsersatz, Verschlanung
- ÖV-Reg-2.06: Ausbau Bahnhof Hasle-Rüegsau: Perronmassnahmen, BehiG am Gleis 2

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • BAV 	<ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">• RBS (Bätterkinden Nord) <li style="width: 50%;">• AÖV <li style="width: 100%;">• BLS (Kirchberg-Alchenflüh, Burgdorf Steinhof, Hasle-Rüegsau, Ramsei)

Beurteilung

Auswirkungen:

- Betriebsstabilität wird verbessert
- Leistungsfähigkeit und Sicherheit wird gesteigert

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:

- keine

Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan			
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Studien, Vorprojekte, PGV Zeitplan: (Inbetriebnahme-Termine noch nicht gesichert) <ul style="list-style-type: none"> • ÖV-Reg-2.01: Burgdorf Steinhof: Inbetriebnahme 12/2019 • ÖV-Reg-2.02: Kirchberg-Alchenflüh: Inbetriebnahme 12/2021 • ÖV-Reg-2.03: Bätterkinden Nord: Inbetriebnahme 2020 • ÖV-Reg-2.05: Ramsei: Inbetriebnahme: 12/2017 • ÖV-Reg-2.06: Hasle-Rüegsau: Inbetriebnahme: 12/2022 			
Kosten			
2.01: Burgdorf Steinhof: 14 Mio. CHF (+/- 50%), BIF 2.02: Kirchberg-Alchenflüh: 26 Mio. CHF (+/- 50%), BIF Bätterkinden Nord: Gesamtkosten: 45 Mio. CHF (+/- 50%) Teil 2.03 Finanzierung Wendemöglichkeit durch FABI, Perronverlängerung durch BIF 2.05: Ramsei: 30 Mio. CHF (+/- 10%), BIF 2.06: Hasle- Rüegsau 2 Mio. CHF (+/- 50%), BIF Kosten können sich noch ändern.	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		
Grundlagendokumente			
•			
Stand der Koordination			
<input checked="" type="checkbox"/>	Vororientierung	<input type="checkbox"/>	Zwischenergebnis
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein			
Bemerkungen			
<ul style="list-style-type: none"> • (Nummerierung im RGSK1: ÖV05 Bätterkinden Nord) • Der Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh wird im Rahmen BehiG umgebaut. Der Doppelspurausbau zwischen Burgdorf und Kirchberg wird nicht ausgeführt, da die Kreuzungen gemäss neuem Bahnkonzept zwischen Burgdorf und Solothurn in Wiler, respektiv in Utzenstorf stattfinden werden. Nummerierung im RGSK 1: ÖV06, ARE-Code: 0404.2.010. 			

ÖV-Str-1 – Busverkehr mittel-/langfristig

Massnahmen-Nr. ARE 0404.2.007

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

- Stärkung des Busverkehrs mittel-/langfristig

Massnahme

- Verdichtung der regionalen Buslinien 465 (Fraubrunnen/Lyssach – Alchenflüh – Burgdorf – Hasle-Rüegsau) und 466/467 (Wynigen – Ersigen – Kirchberg – Burgdorf bzw. Kirchberg Neuhof – Burgdorf) auf einen integralen 15'-Takt (RGSK-Nr.: ÖV-Str-1.01 und ÖV-Str-1.02)
- Verdichtung der städtischen Buslinie 463 (Gyrischachen - Meiefeld) auf einen integralen 15'-Takt. (RGSK-Nr.: ÖV-Str-1.03)
- Verbesserte Erschliessung Industrie Neuhof (RGSK-Nr.: ÖV-Str-1.04)
- 15'-Takt auf Linie 465 nicht beim Spital Burgdorf enden lassen sondern bis Oberburg weiterführen (RGSK-Nr.: ÖV-Str-1.05)
- Tarifsysteem optimieren

Federführung:

- Regionalkonferenz
Emmental (Kommission ÖV)

Weiter beteiligte Stellen

- Gemeinden der Agglomeration
- AÖV
- BLS AG/Busland AG

Beurteilung

Auswirkungen:

Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrssystems:

- Unterstützung der Verkehrsstrategie (Förderung des öV)
- Wesentliche Steigerung des Angebots im regionalen und lokalen öV, insb. im Agglomerationsperimeter
- Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: Unterstützung der Siedlungsstrategie mit Verdichtung nach innen

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:

- Busbevorzugungsmassnahmen im Rahmen des Umbaus Ortsdurchfahrt Burgdorf (MIV-O-1) und der Verkehrssanierung BOH (MIV-U-1, MIV-O-1)

Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):

1	2
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Priorität gemäss Regionalkonferenz:

A	B	C
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan

- Einbringen in die Angebotskonzepte durch die Kommission öV der Regionalkonferenz Emmental.

Kosten			
Kostenteiler für Betriebskosten gemäss ÖVG: Kanton 2/3 und Gemeinden 1/3	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton	67	
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde	33	
	Total		

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, Variante mit Umfahrungen / Variante Null +, Verkehrskonzept, Entwurf 21. Nov. 2013 • 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Dez. 2013 • Weiterentwicklung Busangebot BLS Emmental, Buslinien Raum Burgdorf/Langnau/Huttwil, Aug. 2010 • Angebotsbeschluss des Kantons Bern über das Angebot im öffentlichen Verkehr 2014 - 2017, März 2013 • Entwurf regionales Angebotskonzept 2018 - 2021

Stand der Koordination
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Das Massnahmenblatt dient als Orientierung. Auf einen Koordinationsstand wird verzichtet, da das Massnahmenblatt informativen Charakter hat, da Massnahmen zur Angebotsplanung via Angebotsbeschluss genehmigt werden. • (Nummerierung im RGSK1: ÖV02)

ÖV-Str-2 – Förderung von Buslinien als Bahnzubringer

Massnahmen-Nr. ARE 0404.2.008

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

- Minimale öV-Erschliessung als Zubringer zu den Bahnstationen gewährleisten

Massnahme

- Erarbeitung eines Konzeptes zur Förderung von Buslinien als Bahnzubringer, sowohl auf neuen Verbindungen ohne heutige Buserschliessung als auch mit dem Erhalt eines minimalen Busangebotes, insbesondere Linien zu touristischen Zielen (Freizeit/Erholungsschwerpunkte).
- Im Zusammenhang mit der Erhöhung der P+R-Plätze oder auch alternativ dazu sind die Möglichkeiten von Busverbindungen zu nahe gelegenen Bahnanschlüssen zu prüfen

Federführung:

- Regionalkonferenz Emmental (Kommission ÖV)

Weiter beteiligte Stellen

- Beteiligte Gemeinden
- Betroffene Busunternehmen
- AÖV

Beurteilung

Auswirkungen:

- Minimalangebot der öV-Erschliessung wird sichergestellt
- Stärkung des öffentlichen Verkehrs u.a. auch im touristischen Verkehr
- Steigerung der Auslastung der Bahnlinien
- Entlastung der Strassen im motorisierten Individualverkehr

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:

- Erarbeitung des Konzeptes in Abstimmung mit Realisierung beitragsberechtigter P+R-Plätze (KM-P-1) an Bahnhaltstellen.
- Eine Abhängigkeit besteht auch zur Massnahme: Prüfung alternativer Erschliessungsformen (NM-W-1), beide müssen zusammen betrachtet werden.

Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):

1	2
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Priorität gemäss Regionalkonferenz:

A	B	C
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan

- Erstellung eines Konzeptes zur Förderung von Buslinien als Bahnzubringer

Kosten			
Gesamtkosten: grobe Kostenschätzung für die Erstellung des Konzeptes 40'000 SFr.	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton	75	30'000
	Anteil Region	25	10'000
	Anteil Gemeinde		
	Total	100	40'000

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Bericht „Ermittlung der Zahl der beitragsberechtigten P+R-Plätze“, beitragsberechtigte P+R-Plätze der ÖV Stränge • Kombinierte Mobilität, TBA des Kantons Bern, Tabellen mit Informationen zur Förderung von P+R-Plätzen und B+R Anlagen • Angebotsbeschluss des Kantons Bern über das Angebot im öffentlichen Verkehr 2014 - 2017, März 2013 • Konzept touristisches Busangebot, 1. Phase, Entwurf Mai 2013 • Überprüfung Buskonzept Untere Emme, 2015 in Bearbeitung

Stand der Koordination
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

Bemerkungen
• (Nummerierung im RGSK1: ÖV03)

ÖV-Str-3 – Burgdorf, neuer Bushof und Bahnhofplatz

Massnahmen-Nr. ARE 0404.2.011

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

- Optimierung und langfristige Sicherstellung der Umsteigebeziehungen Bahn – Bus – Bahn.
- Langfristige Sicherstellung der Abwicklung des steigenden ÖV – Angebots und Kundenfrequenzen am regionalen ÖV-Knotenpunkt Burgdorf.
- Attraktive und sichere Führung der ÖV-Kunden mittels einheitlicher Platzgestaltung und abgestimmten Verkehrskonzept (Begegnungszone und Fussgängerzone).
- Ausgestaltung eines attraktiven Empfangsraumes für Zu- und WegpendlerInnen, BewohnerInnen und BesucherInnen Burgdorfs.
- Förderung der Umlagerung MIV auf ÖV/LV.

Massnahme

- Neukonzeption des Bushofes mit Optimierung des Haltekantensystems, Warteräume für Kunden, Kundeninformations- und Lenksysteme, Signaletik und Beleuchtungskonzept.
- Gestaltung sowie Aufwertung des Bahnhofplatzes inklusive Anpassung Bahnhofstrasse und Aufgang Ost (Personenunterführung Ost).
- städtebauliche Aufwertung des Bahnhofareals.
- durchgehendes Dach vor den Bahnhofgebäuden errichten.
- gesamtes Areal in Begegnungszone umwandeln, d.h. der Fussgänger hat überall Vortritt.
- Strassenbeleuchtungskonzept der Bahnhofstrasse Ost und West umsetzen.

Kartografische Darstellung



Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
• Stadt Burgdorf	• SBB AG • AÖV/TBA
	• BLS AG/Busland AG

Beurteilung			
Auswirkungen auf die <u>Qualität des Verkehrssystems</u> :			
<ul style="list-style-type: none"> • Leistungsfähigkeit des regionalen ÖV-Knotens Burgdorf wird ausgebaut und langfristig gesichert • Attraktivitätssteigerung des Bushofs und des Bahnhofplatzes für alle Zielgruppen • Umlagerung MIV auf LV/ÖV dank attraktivem Infrastruktur- und Umsteigeangebot • Auswirkungen auf die <u>Siedlung</u>: Aufwertung eines wichtigen Entwicklungsschwerpunktes und Umstrukturierungsgebietes. Stärkung des Regionalzentrums. 			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
• keine			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
<ul style="list-style-type: none"> • Koordination bezüglich Kostenteiler mit div. Kantonalen Stellen für 2015 geplant • Eingabe Vorprojekt 2016 • Baubeginn 2018

Kosten			
Gesamtkosten: 6.6 Mio. SFr.	Kostenteiler:	in %	in SFr.
¹ Anteil Bund gemäss Prüfbericht Bund: Bundesbeitrag 2.35 Mio. SFr., Stand 2005) ² der Kostenteiler ist im weiteren Verlauf der Planung noch vertieft zu prüfen. Mit der Absichtserklärung des AöV vom 3.12.2010 sichert der Kanton vorerst einen Beitrag von rund 15% zu.	Anteil Bund ¹	40	2.6 Mio.
	Anteil Kanton ²		
	Anteil Region ²		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente
• Vorprojekt vom 11. Oktober 2010; KV

Stand der Koordination
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

Bemerkungen
• (Nummerierung im RGSK1: ÖV07)

MIV-U-1 Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg – Hasle Umfahrung Oberburg 1.02

ARE-Code: -

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

Verkehr und Verkehrssicherheit

- Rückgrat des Regionalen Verkehrsnetzes sicherstellen und Siedlungsgebiete vom motorisierten Verkehr entlasten (Netzstrategie).
- Gewährleistung einer verträglichen Bewältigung des Verkehrs.
- Der Durchgangsverkehr soll langfristig flüssig, sicher und mit einer optimalen Reisegeschwindigkeit fließen können.
- Verkehrsträgerübergreifende Erhöhung der Verkehrssicherheit (Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr).
- Verkehrserschliessung (MIV, öV und Langsamverkehr) des Wirtschaftsstandorts Emmental verbessern.
- Entlastungsmöglichkeit im nachgeordneten Strassennetz schaffen.
- Verstärkung der angestrebten Entlastungswirkung und Verbesserung der Verkehrsqualität und der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs (öV) mit Hilfe von verkehrlich flankierenden Massnahmen.

Siedlungsentwicklung, Umwelt und Ressourcenverbrauch

- Aufwertung Siedlungsgebiet und Siedlungsentwicklung nach Innen ermöglichen.
- Verträglichkeit von Siedlung und Verkehr steigern.
- Verringerung der Trennwirkung der Strassen.
- Ermöglichen der angestrebten Entwicklung der Einwohner und Arbeitsplätze in der Agglomeration Burgdorf und in der Region Emmental und Abstimmung der Verkehrserschliessung mit der Arbeits-, Versorgungs- und Siedlungsstruktur.
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Regionalzentrums Burgdorf und der Arbeitsschwerpunkte (inkl. ESP / SAZ Lyssach-Schachen) im Raum Lyssach, Rüdtilgen-Alchenflüh, Kirchberg und Burgdorf für das Emmental.
- Siedlungsgebiet vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlasten.
- Minimierung der Umweltbelastungen
- Umwelt und landschaftsverträgliche Linienführung und Gestaltung, sorgsamer Umgang mit dem Kulturland.
- Etappenweise Realisierung und Finanzierung des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle ermöglichen.

Massnahme

Bei der Umfahrungsstrasse handelt es sich grundsätzlich um eine zweistreifige Strasse mit einer Fahrbahnbreite von 7.5 Metern.

Die Neubaustrecke umfährt den Ortskern von Oberburg in einem bergmännischen Tunnel, bevor sie sich im Anschluss «Oberburg Süd» mit der Kantonsstrasse vereinigt und dieser bis zum Dorfeingang von Hasle b. B. folgt.

Neubauelemente:

- Zweistreifige Strasse für den motorisierten Verkehr, Ausbaugeschwindigkeit 80 km/h
- Fahrstreifenbreite 3.75 m
- Streckenlänge 1'500 m, davon 1'000 m Tunnelstrecke
- Zwei Anschlussknoten

Verkehrlich flankierende Massnahmen (vfM) zur Umfahrung Oberburg auf der entlasteten Ortsdurchfahrt (Massnahmen auf gelber Linien in untenstehender Grafik):

- Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr: Anpassung von Fahrbahnbreiten und -aufteilung, Geschwindigkeitsangleichung, Querungshilfen Schutzinsel.
- Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fussverkehr: Neue Gehwege, Anpassung von Gehwegbreiten, Querungshilfen, Schutzinseln und BehiG.
- Massnahmen zur Erhöhung der Qualität des ÖV's: Fahrbahnhaltestellen, Fahrdynamische Anpassung von Bushaltestellen und BehiG.
- Umgestaltung von bestehenden Strassen: Einpassung der Strassenanlage in die bestehende Raumstruktur, Siedlungsstruktur.
- Massnahmen zum Verstetigen des Verkehrsflusses: Verkehrslenkende Massnahmen für den MIV, Erhöhung des Netzwidestandes für den Durchgangsverkehr.
- Die Massnahme SV04 Oberburg, Umgestaltung Löwenknoten ist Bestandteil der VfM (ARE-Code: 0404.2.004).

Massnahmenübersicht Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle, Abschnitt Oberburg



Massnahmen Abschnitt Burgdorf

- ① Dosierung und ÖV-Bevorzugung Knoten Lyssach-Schachen
- ② Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Lyssach-Schachen
- ③ Bahnunterführung
- ④ Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Kirchbergstrasse
- ⑤ ÖV-Bevorzugung Kreisverkehr Tiergarten
- ⑥ ÖV-Bevorzugung Rösslikreuzung
- ⑦ Dosierung Einmündung Heimiswilstrasse
- ⑧ Dosierung Bernstrasse
- ⑨ Dosierung Lyssachstrasse
- ⑩ Dosierung Wynigenstrasse
- ⑪ Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Oberburgstrasse

Massnahmen Abschnitt Oberburg

- ⑫ Strassenumgestaltung Oberburg
- ⑳ Umfahrung Oberburg

Massnahmen Abschnitt Hasle b. B.

- ⑬ Knotenumbau Kreisverkehr Biembach mit ÖV-Bevorzugung
- ⑭ Knoten Bahnhofplatz und Bahnhofsvorplatz
- ⑮ Bahnübergang à Niveau für Langsamverkehr (für MIV gesperrt)
- ㉑ Umfahrung Hasle b. B.

▨ Umfahrung offen/Tunnel (Kantonsstrasse)

▬ Kantonsstrasse

▬ Wichtige Gemeindestrasse

▬ Gemeindestrasse

▬ Kantonale Veloroute Alltagsverkehr auf Gemeinde- oder Privatstrasse

▬ Kantonale Veloroute Alltagsverkehr geplant auf Gemeinde- oder Privatstrasse

▬ Erhöhung Verkehrssicherheit, Verkehrsverträglichkeit, Verkehrsqualität

▬ Busspur

▬ Perimeter Verkehrsmanagementmassnahmen mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung

● Tor

▬ Abschnitt

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • RK Emmental <ul style="list-style-type: none"> • BLS AG/Busland AG • Bund (ASTRA, ARE)

Beurteilung			
Auswirkungen auf den Verkehr und die Verkehrssicherheit			
<ul style="list-style-type: none"> • Unterstützt die Strategien der kantonalen und regionalen Strassennetzpläne: <ul style="list-style-type: none"> ○ Gewährleistet einen adäquaten Verkehrsfluss ○ Lenkt den motorisierten Verkehr über das Basisnetz (Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen) auf dessen Rückgrat ○ Entlastet die Ortsdurchfahrt Oberburg und die Krauchthalstrasse • Verkehrsentlastung auf dem bestehenden Strassennetz: <ul style="list-style-type: none"> ○ Erhöht die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs, ○ Erhöht die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr 			
Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung, die Umwelt und dem Ressourcenverbrauch			
<ul style="list-style-type: none"> • Die Umfahrung entlastet die Ortsdurchfahrt Oberburg und die Krauchthalstrasse. • Stark belastetes Siedlungsgebiet wird vom motorisierten Individualverkehr entlastet und wird attraktiver (Entwicklung nach innen). • Die Lärm- und Luftbelastung im Siedlungsgebiet wird reduziert 			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, Abschnitt Burgdorf • Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, Abschnitt Hasle 			
Wechselbeziehungen zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Wohnschwerpunkt S2-01 Ischlag, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete S1-04 AMP-Areal und S1-13 Oberburgpark • Busverkehr mittel-/langfristig ÖV-Str.1 			
Langsamverkehr abseits von Kantonsstrasse: LV-N-3 Oberburg - Hasle - Kantonaler Radweg entlang der Bahn			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
<ul style="list-style-type: none"> • Vorprojekt mit Mitwirkung (2016) • Bauprojekt und genehmigter Strassenplan (ab 2020) • Baubeginn (ab 2022)

Kosten			
Gesamtkosten inkl. vfM (+/- 20 %): ca. SFr. 244 Mio. * abzüglich allfälliger geringfügiger Drittbeiträge	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund	35%	85 Mio
	Anteil Kanton*	65%	159 Mio
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Stand der Koordination					
<input type="checkbox"/>	Vororientierung	<input type="checkbox"/>	Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/>	Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen:				<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Strassennetzplan 2014-2029 • Sachplan Veloverkehr, 2014 • Machbarkeitsstudie Zufahrt Emmental (2001) • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental (2004) • Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007 • Vorprojekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, 21. August 2015 • Mitwirkungsbericht zur Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, 4. März 2016 • Synthesebericht zur Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, 2016

Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Die Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wird aufgrund der Bauabläufe in Etappen ausgeführt und optimal aufeinander abgestimmt. • Angaben zu DWV siehe Basisnetz mit Verkehrszahlen, Bericht Agglomerationsprogramm 3. • Nummerierung im AP2: SV02.

MIV-U-1 Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg – Hasle**Umfahrung Hasle b.B. 1.03**

ARE-Code: -

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung**Verkehr und Verkehrssicherheit**

- Rückgrat des Regionalen Verkehrsnetzes sicherstellen und Siedlungsgebiete vom motorisierten Verkehr entlasten (Netzstrategie).
- Gewährleistung einer verträglichen Bewältigung des Verkehrs.
- Der Durchgangsverkehr soll langfristig flüssig, sicher und mit einer optimalen Reisegeschwindigkeit fliessen können.
- Verkehrsträgerübergreifende Erhöhung der Verkehrssicherheit (Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr).
- Verkehrserschliessung (MIV, öV und Langsamverkehr) des Wirtschaftsstandorts Emmental verbessern.
- Entlastungsmöglichkeit im nachgeordneten Strassennetz schaffen.
- Verstärkung der angestrebten Entlastungswirkung und Verbesserung der Verkehrsqualität und der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs (öV) mit Hilfe von verkehrlich flankierenden Massnahmen.
- Die mittels Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management systematisch erfassten Unfallschwerpunkte werden beseitigt.

Siedlungsentwicklung, Umwelt und Ressourcenverbrauch

- Aufwertung Siedlungsgebiet und Siedlungsentwicklung nach Innen ermöglichen.
- Verträglichkeit von Siedlung und Verkehr steigern.
- Verringerung der Trennwirkung der Strassen.
- Ermöglichen der angestrebten Entwicklung der Einwohner und Arbeitsplätze in der Agglomeration Burgdorf und in der Region Emmental und Abstimmung der Verkehrserschliessung mit der Arbeits-, Versorgungs- und Siedlungsstruktur.
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Regionalzentrums Burgdorf und der Arbeitsschwerpunkte (inkl. ESP / SAZ Lyssach-Schachen) im Raum Lyssach, Rüttligen-Alchenflüh, Kirchberg und Burgdorf für das Emmental.
- Siedlungsgebiet vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlasten.
- Minimierung der Umweltbelastungen
- Umwelt und landschaftsverträgliche Linienführung und Gestaltung, sorgsamer Umgang mit dem Kulturland.
- Etappenweise Realisierung und Finanzierung des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle ermöglichen.

Massnahme

Die Umfahrung Hasle b. B. verläuft ab dem „Kalchofen“ auf der Südseite des BLS-Trassees, unterquert die Gleisanlage nach der Bahnverzweigung Langnau/ Thun und endet beim Knoten „Riffershüseren“.

Neubauelemente:

- Zweistreifige Strasse für den motorisierten Verkehr, Ausbaugeswindigkeit 80 km/h
- Fahrstreifenbreite 3.75 m
- Streckenlänge 1'000 m, davon 130 m Tunnelstrecke
- Ein Anschlussknoten

Verkehrlich flankierende Massnahmen (vfM) zu der Umfahrung Hasle b.B. auf entlasteter Ortsdurchfahrt:

- Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr: Radweg, Anpassung von Fahrbahnbreiten und -aufteilung, Querungshilfen, Abbiegehilfen, Schutzinseln, Mehrzweckstreifen.
- Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fussverkehr: Neue Gehwege, Anpassung von Gehwegbreiten, Querungshilfen, Schutzinseln und BehiG.
- Massnahmen zur Erhöhung der Qualität des ÖV's: Busbevorzugungsmassnahmen, Fahr-dynamische Anpassung von Bushaltestellen und BehiG.
- Umgestaltung von bestehenden Strassen: Einpassung der Strassenanlage in die bestehende Raumstruktur, Siedlungsstruktur.

Massnahmenübersicht Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle b. B., Abschnitt Hasle b. B.



Massnahmen Abschnitt Burgdorf

- ① Dosierung und ÖV-Bevorzugung Knoten Lyssach-Schachen
- ② Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Lyssach-Schnellen
- ③ Bahnunterführung
- ④ Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Kirchbergstrasse
- ⑤ ÖV-Bevorzugung Kreisverkehr Tiergarten
- ⑥ ÖV-Bevorzugung Rösslikreuzung
- ⑦ Dosierung Einmündung Heimiswilstrasse
- ⑧ Dosierung Bernstrasse
- ⑨ Dosierung Lyssachstrasse
- ⑩ Dosierung Wynigenstrasse
- ⑪ Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Oberburgstrasse

Massnahmen Abschnitt Oberburg

- ⑫ Strassenumgestaltung Oberburg
- ⑳ Umfahrung Oberburg

Massnahmen Abschnitt Hasle b. B.

- ⑬ Knotenumbau Kreisverkehr Biembach mit ÖV-Bevorzugung
- ⑭ Knoten Bahnhofplatz und Bahnhofsvorplatz
- ⑮ Bahnübergang à Niveau für Langsamverkehr (für MIV gesperrt)
- ㉑ Umfahrung Hasle b. B.

- Umfahrung offen/Tunnel (Kantonsstrasse)
- Kantonsstrasse
- Wichtige Gemeindestrasse
- Gemeindestrasse
- Kantonale Veloroute Alltagsverkehr auf Gemeinde- oder Privatstrasse
- Kantonale Veloroute Alltagsverkehr geplant auf Gemeinde- oder Privatstrasse
- Erhöhung Verkehrssicherheit, Verkehrsverträglichkeit, Verkehrsqualität
- Busspur
- - - Perimeter Verkehrsmanagementmassnahmen mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung
- Tor
- - - Abschnitt

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • RK Emmental <ul style="list-style-type: none"> • BLS AG/Busland AG • Bund (ARE)

Beurteilung			
<p>Auswirkungen auf den Verkehr und die Verkehrssicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützt die Strategien der kantonalen und regionalen Strassennetzpläne: <ul style="list-style-type: none"> ○ Gewährleistet einen adäquaten Verkehrsfluss ○ Lenkt den motorisierten Verkehr über das Basisnetz (Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen) auf dessen Rückgrat ○ Entlastet die Gemeindestrassen und die Kantonsstrassen im Raum Halse b.B. • Verkehrsentlastung auf dem bestehenden Strassennetz: <ul style="list-style-type: none"> ○ Erhöht die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs, ○ Erhöht die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr 			
<p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung, die Umwelt und dem Ressourcenverbrauch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Umfahrung entlastet die Ortsdurchfahrt Hasle b.B. • Stark belastetes Siedlungsgebiet wird vom motorisierten Individualverkehr entlastet und wird attraktiver (Entwicklung nach innen). • Die Lärm- und Luftbelastung im Siedlungsgebiet wird reduziert. 			
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, Abschnitt Burgdorf • Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, Abschnitt Oberburg 			
<p>Wechselbeziehungen zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet S1-09 Dorfstrasse/Haslestutz, Arbeitsschwerpunkte S2-10 Blaser und S2-11 Wintersey, Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten S3-07 Riefershäusern • Busverkehr mittel-/langfristig ÖV-Str.1 • Langsamverkehr abseits von Kantonsstrasse: LV-N-3 Oberburg - Hasle - Kantonaler Radweg entlang der Bahn 			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
B (23-26)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
<ul style="list-style-type: none"> • Vorprojekt und Mitwirkung (2016) • Bauprojekt und genehmigter Strassenplan (ab 2020) • Baubeginn (ab 2026)

Kosten			
Gesamtkosten inkl. vFM (+/- 20 %): ca. SFr. 120 Mio. * abzüglich allfälliger Drittbeiträge	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton*	100%	120 Mio
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Strassennetzplan 2014-2029 • Sachplan Veloverkehr, 2014 • Machbarkeitsstudie Zufahrt Emmental (2001) • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental (2004) • Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007 • Vorprojekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, 21. August 2015 • Mitwirkungsbericht zur Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, 4. März 2016 • Synthesebericht zur Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, 2016

Stand der Koordination
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Die Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wird aufgrund der Bauabläufe in Etappen ausgeführt und optimal aufeinander abgestimmt. • Der Unfallschwerpunkt 1122 wird im Rahmen der Verkehrssanierung BOH behoben. Sofortmassnahmen werden geprüft. • Angaben zu DWV siehe Basisnetz mit Verkehrszahlen, Bericht Agglomerationsprogramm 3 • Nummerierung im AP2: SV02

MIV-O-1 Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg – Hasle Sanierung Abschnitt Burgdorf 1.01

ARE-Code: -

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

Verkehr und Verkehrssicherheit

- Rückgrat des Regionalen Verkehrsnetzes sicherstellen und Siedlungsgebiete vom motorisierten Verkehr entlasten (Netzstrategie).
- Gewährleistung einer verträglichen Bewältigung des Verkehrs.
- Der Durchgangsverkehr soll langfristig flüssig, sicher und mit einer optimalen Reisegeschwindigkeit fließen können.
- Verkehrsträgerübergreifende Erhöhung der Verkehrssicherheit (Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr).
- Verkehrserschliessung (MIV, öV und Langsamverkehr) des Wirtschaftsstandorts Emmental verbessern.
- Verbesserung der Verkehrsqualität und der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs (öV).
- Die mittels Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management systematisch erfassten Unfallschwerpunkte werden beseitigt.

Siedlungsentwicklung, Umwelt und Ressourcenverbrauch

- Aufwertung Siedlungsgebiet und Siedlungsentwicklung nach Innen ermöglichen.
- Verträglichkeit von Siedlung und Verkehr steigern.
- Verringerung der Trennwirkung der Strassen.
- Ermöglichen der angestrebten Entwicklung der Einwohner und Arbeitsplätze in der Agglomeration Burgdorf und in der Region Emmental und Abstimmung der Verkehrserschliessung mit der Arbeits-, Versorgungs- und Siedlungsstruktur.
- Schaffung der Voraussetzung für eine bedarfsgemässe und etapierte Realisierung des ESP / SAZ im Raum Lyssach, Rüdtilgen-Alchenflüh, Kirchberg, Burgdorf.
- Minimierung der Umweltbelastungen
- Umwelt- und landschaftsverträgliche Massnahmen, sowie sorgsamer Umgang mit dem Kulturland.
- Etappenweise Realisierung und Finanzierung des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle ermöglichen.

Massnahme

- Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr: Radstreifen, Anpassung von Fahrbahnbreiten und -aufteilung, Geschwindigkeitsangleichung, Querungshilfen, Abbiegehilfen, Schutzinseln.
- Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fussverkehr: Anpassung von Gehwegbreiten, Querungshilfen, Schutzinseln und BehiG.
- Massnahmen zur Erhöhung der Qualität des ÖV's: Lichtsignalanlagen mit Busbevorzugung, Busspuren mit Dosierung und Busbevorzugung
- Massnahmen zum Verstetigen des Verkehrsflusses: Verkehrslenkende Massnahmen für den MIV, Dosierungen
- Erstellung der Bahnunterführungen Buchmatt und Spital

Massnahmenübersicht Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle, Abschnitt Burgdorf



Massnahmen Abschnitt Burgdorf

- ① Dosierung und ÖV-Bevorzugung Knoten Lyssach-Schachen
- ② Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Lyssach-Schachen
- ③ Bahnunterführung
- ④ Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Kirchbergstrasse
- ⑤ ÖV-Bevorzugung Kreisverkehr Tiergärten
- ⑥ ÖV-Bevorzugung Rösslikreuzung
- ⑦ Dosierung Einmündung Heimiswilstrasse
- ⑧ Dosierung Bernstrasse
- ⑨ Dosierung Lyssachstrasse
- ⑩ Dosierung Wynigenstrasse
- ⑪ Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Oberburgstrasse

Massnahmen Abschnitt Oberburg

- ⑫ Strassenumgestaltung Oberburg
- ⑳ Umfahrung Oberburg

Massnahmen Abschnitt Hasle b. B.

- ⑬ Knotenumbau Kreisverkehr Biembäch mit ÖV-Bevorzugung
- ⑭ Knoten Bahnhofplatz und Bahnhofsvorplatz
- ⑮ Bahnübergang à Niveau für Langsamverkehr (für MIV gesperrt)
- ㉑ Umfahrung Hasle b. B.

Umfahrung offen/Tunnel (Kantonsstrasse)

Kantonsstrasse

Wichtige Gemeindestrasse

Gemeindestrasse

Kantonale Veloroute Alltagsverkehr auf Gemeinde- oder Privatstrasse

Kantonale Veloroute Alltagsverkehr geplant auf Gemeinde- oder Privatstrasse

Erhöhung Verkehrssicherheit, Verkehrsverträglichkeit, Verkehrsqualität

Busspur

Perimeter Verkehrsmanagementmassnahmen mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung

Tor

Abschnitt

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • RK Emmental <ul style="list-style-type: none"> • BLS AG/Busland AG • Bund (ASTRA, ARE)

Beurteilung

Auswirkungen auf den Verkehr und die Verkehrssicherheit

- Unterstützt die Strategien der kantonalen und regionalen Strassennetzpläne:
 - Optimiert den Verkehrsfluss im Siedlungsgebiet, jedoch auf tiefem Niveau
 - Lenkt den motorisierten Verkehr über das Basisnetz (Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen) auf dessen Rückgrat
 - Bewirtschaftet den gebündelten Verkehr auf dem Basisnetz, insbesondere auf dessen Rückgrat.
- Bewirtschaftet und optimiert das bestehende Strassennetz:
 - Erhöht teilweise Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs,
 - Erhöht teilweise die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr.

Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung, die Umwelt und dem Ressourcenverbrauch

- Trennwirkung im Siedlungsgebiet wird entschärft

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:

- Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, Abschnitt Oberburg
- Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, Abschnitt Hasle

Wechselbeziehungen zu anderen Massnahmen:

- Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten S3 (S3-10 Lyssachsachsen)
- Busverkehr mittel-/langfristig ÖV-Str.1
- Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone Lyssach (MIV-S-1)
- Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf (MIV-O-2)
- Langsamverkehrsmassnahmen LV-N-1

Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):

1	2
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Priorität gemäss Regionalkonferenz:

A	B	C
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan

- Vorprojekt mit Mitwirkung (2016)
- Bauprojekt und genehmigter Strassenplan (ab 2020)
- Baubeginn (ab 2022)

Kosten			
Gesamtkosten (+/- 20 %): ca. SFr. 57 Mio. * abzüglich allfälliger geringfügiger Drittbeiträge	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund	35%	20 Mio
	Anteil Kanton*	65%	37 Mio
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Strassennetzplan 2014-2029 • Sachplan Veloverkehr, 2014 • Machbarkeitsstudie Zufahrt Emmental, 2001 • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental, 2004 • Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007 • Vorprojekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, 21. August 2015 • Mitwirkungsbericht zur Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, 4. März 2016 • Synthesebericht zur Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, 2016

Stand der Koordination
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Die Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wird aufgrund der Bauabläufe in Etappen ausgeführt und optimal aufeinander abgestimmt. • Der Unfallschwerpunkt 1130 wird im Rahmen der Verkehrssanierung B-O-H behoben. Die Unfallschwerpunkte 1114 (Tiergarten), 1115 (Aebi) und 1129 (Scheunenstrasse) werden im Rahmen eigenständiger Projekte behoben. Sofortmassnahmen werden geprüft. • Angaben zu DWV siehe Basisnetz mit Verkehrszahlen, Bericht Agglomerationsprogramm 3 • Die Kosten beinhalten die Bahn-Unterführungen Buchmatt und Spital. • Nummerierung im AP2: SV02

MIV-O-2 – Burgdorf, Umbau Ortsdurchfahrt

ARE-Code: 404.002

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

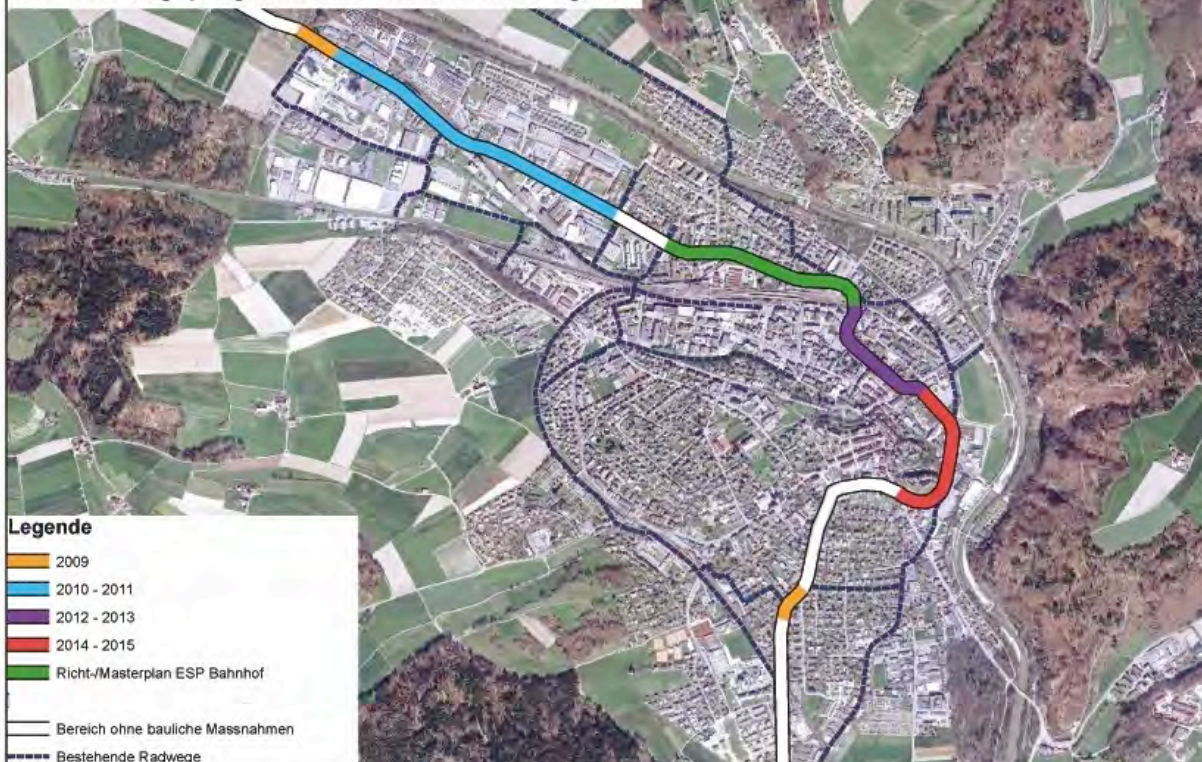
- Verkehrsfluss des MIV verstetigen und verlangsamen
- Lärm- und Luftbelastung senken
- Trennwirkung der Strasse innerhalb der Ortschaft reduzieren
- Verkehrssicherheit verbessern. Die mittels Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management systematisch erfassten Unfallschwerpunkte werden beseitigt.
- Buspriorisierung ermöglichen

Massnahme

- Aus- bzw. Neubau von Kreiseln
- Ausbau bestehender Querungen mit Mittelinseln
- Beidseitige Velostreifen auf Teilstrecken
- Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte auf Teilstrecken
- Rückbau oder Anpassungen von 26 Einmündungen
- Trottoirergänzungen
- Lärmschutzmassnahmen (Schutzwände, Lärmschutzfenster und Belagssanierung)
- Optimierung Bushaltestellen

Realisierungsprogramm Ortsdurchfahrt Burgdorf

1:15'000



Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • BLS AG/Busland AG • RK Emmental

Beurteilung			
<p>Auswirkungen:</p> <p>Die Qualität des Verkehrssystems wird spürbar verbessert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit allgemein (insbesondere für den Langsamverkehr durch Querungshilfen) • Senkung der Fahrgeschwindigkeit in Burgdorf • Potential für öV durch Buspriorisierung spürbar verbessert • Die Ziele der Siedlungsentwicklung nach Innen werden unterstützt, indem die Siedlungsverträglichkeit längs der Hauptachse erhöht wird. 			
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne 			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
<ul style="list-style-type: none"> • Diese Massnahme wird unter Einbezug der Ergebnisse der ZMB Verkehrserschliessung Emmental schrittweise umgesetzt, ohne ein Präjudiz für die Umsetzung der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle zu schaffen. • Die Umsetzung der Massnahme wird ab 2016 sistiert (Details siehe Umsetzungsreporting). Die Massnahme wird abgelöst durch die Massnahme MIV-O-1 Verkehrssanierung BOH, Sanierung Abschnitt Burgdorf.

Kosten			
<p>Gesamtkosten: ca. 13.1 Mio., Anteil Bund gemäss Leistungsvereinbarung</p>	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		3.1 Mio.
	Anteil Kanton		8.4 Mio.
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		1.1 Mio.
	Total		13.1 Mio.

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsrichtplan Burgdorf (Entwurf) • Genehmigter Strassenplan vom 08. Juli 2004 • Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007

Stand der Koordination		
<input type="checkbox"/>	Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein		
Bemerkungen		
<ul style="list-style-type: none">• Angaben zu DWV siehe Basisnetz mit Verkehrszahlen, Bericht Agglomerationsprogramm 3• Nummerierung im AP2: SV01		

MIV-O-3 – Region Emmental, Ortsdurchfahrten

ARE-Code: -

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input checked="" type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input checked="" type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

Mit einer Sanierung bzw. Umgestaltung der stark belasteten Ortsdurchfahrten werden die Siedlungsverträglichkeit sowie die Qualität und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr) verbessert.

Behebung von Schwachstellen und Unfallschwerpunkten, welche im Rahmen der systematischen Schwachstellenanalyse ermittelt wurden.

Massnahme

Die Ortsdurchfahrten werden im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten saniert, welche den gesamten Strassenraum betrachten und für die jeweiligen Nutzergruppen optimale Lösungen bieten. Hierbei kommen betriebliche, gestalterische und bauliche Massnahmen zum Einsatz, welche die jeweiligen spezifischen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigen (u.a. Nutzergruppen, Bebauung, Platzverhältnisse, Handlungsbedarf).

Umsetzungs-horizont	Feder-führung	Massnahmenpaket	Kosten	Anteil Bund
A2 (2015 - 2018)	TBA OIK IV	• Sanierung Ortsdurchfahrten im A2-Horizont	2.9 Mio.	0
A (2019 - 2022)	TBA OIK IV	• Sanierung Ortsdurchfahrten im A-Horizont	17.27 Mio.	0
B (2023 - 2026)	TBA OIK IV	• Sanierung Ortsdurchfahrten im B-Horizont (total) - Agglomeration - übrige Region	9.1 Mio. - 7.1 Mio - 2.0 Mio	2.5 Mio
C (ab 2027)	TBA OIK IV	• Sanierung Ortsdurchfahrten im C-Horizont (total) - Agglomeration - übrige Region	29.9 Mio. - 4.6 Mio - 25.3 Mio	1.6 Mio

Federführung:

- TBA, OIK IV

Weiter beteiligte Stellen

- Standortgemeinden
- Regionalkonferenz Emmental

Beurteilung

Auswirkungen:

- Ortsdurchfahrten erfüllen vielfältige Funktionen und müssen unterschiedlichsten Bedürfnissen Rechnung tragen (Verkehrsverbindung, Begegnungsort etc.). Eine attraktive und gelungene Strassenraumgestaltung trägt zu einer Aufwertung des Ortsbildes und einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die Gestaltung nach dem Prinzip der Koexistenz beeinflusst das Verkehrsverhalten positiv und fördert das rücksichtsvolle Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, so dass die Verkehrssicherheit verbessert wird. Mit gestalterischen und betrieblichen Massnahmen kann die Dominanz des motorisierten Verkehrs abgebaut und die durch die hohe Verkehrsbelastung verursachte Trennwirkung abgeschwächt werden. Durch eine Verstärkung des Verkehrs werden Treibstoffverbrauch, Luftschadstoffe und Lärm vermindert.

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung bzw. Einbezug der Massnahmenpakete ÖV-Str-1 (Busverkehr mittel-/langfristig) sowie LV-N-2 (Region, Langsamverkehrsmassnahmen) • Ortsplanungen der Gemeinden 			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz: siehe Liste	A	B	C
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
• Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte (gemäss Vorgehensweise nach Berner Modell).

Kosten			
	Kostenteiler:	in %	in SFr.
Gesamtkosten (+/- xx %):	Anteil Bund		
A (19-22) Fr. 17.27 Mio.	Anteil Kanton		
B (23-26) Fr. 0.9 Mio.	Anteil Region		
C (ab 27) Fr. 37 Mio.	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental, 2011 • Schwachstellenanalyse Kanton Bern, OIK IV, 2014 • Auswertung Unfallschwerpunkte, 2014 • Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2014

Stand der Koordination (siehe Liste)
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Angaben zu DTV/DWV siehe Liste. • Bei Unfallschwerpunkten sind Sofortmassnahmen zu prüfen. • Falls auf den Ortsdurchfahrten Massnahmen aus dem Regionalen Teilrichtplan Veloverkehr Emmental integriert sind, wurden diese mit der Nummer aus dem RGSK1 vermerkt.

ARE-Code	RGSK Massn. Nr.	Gemeinde, Ort	Strasse	Massnahmentitel	DWV 2012	Eigentümer/ Federführung	Grobkosten- schätzung (in Mio. Fr.)	Umsetzung ab	R	K
A2-Massnahmen (2015 - 2018)										
	MIV-O-3.10	Lützelfüh, Grünenmatt	KS 23	Sanierung Ortsdurchfahrt Grünenmatt (physische Netzlücke 53 Sachplan Velo) [LV07 Lü7]	5'800	TBA OIK IV	0.9	2018		ZE
	MIV-O-3.27	Trubsch- achen	KS 10	Sanierung Ortsdurchfahrt Trubschachen	5'000	TBA OIK IV	2.0	2017		ZE
A-Massnahmen (2019 - 2022)										
	MIV-O-3.01	Hindelbank	KS 1	Sanierung Ortsdurchfahrt Hindelbank [LV07 Hi1+Hi2]	13'000	TBA OIK IV	2.2	2019		ZE
	MIV-O-3.03	Lauperswil	KS 1409	Umbau Ortsdurchfahrt Lauperswil [LV07 La2]	3'250	TBA OIK IV	0.3	2019		ZE
	MIV-O-3.04	Rüderswil, Schwanden	KS 1238	Sanierung Ortsdurchfahrt Schwanden [LV07 Lü2]	1'450	TBA OIK IV	0.1	2019		VO
	MIV-O-3.18	Wynigen	KS 1426	Sanierung Ortsdurchfahrt Wynigen, Kappelerstr. innerorts [LV07 Wy2]	2'000	TBA OIK IV	0.87	2021		VO
	MIV-O-3.02	Koppigen, Oeschberg	KS 1	Sanierung Ortsdurchfahrt Oeschberg [LV07 Ko1+Ko3+Ko5+Ko6]	8'600	TBA OIK IV	3.0	2022		VO
	MIV-O-3.06	Sumiswald	KS 23	Sanierung Ortsdurchfahrt Sumiswald [LV07 Su2+Su5]	4'800 - 7'300	TBA OIK IV	2.0	2022		ZE
	MIV-O-3.07	Langnau	KS 10	Sanierung Ortsdurchfahrt Langnau, Sägestrasse	7'200	TBA OIK IV	2.5	2022		VO
	MIV-O-3.08	Langnau	KS 10	Sanierung Ortsdurchfahrt Langnau, Gerbeplatz - Lindehole (Unfallschwerpunkt 1117)	9'000	TBA OIK IV	4.0	2022		VO
	MIV-O-3.09	Krauchthal, Hueb	KS 234.3	Sanierung Ortsdurchfahrt Hueb	4'200	TBA OIK IV	2.5	2022		VO

ARE-Code	RGSK Massn. Nr.	Gemeinde, Ort	Strasse	Massnahmentitel	DWV 2012	Eigentümer/ Federführung	Grobkosten- schätzung (in Mio. Fr.)	Umsetzung ab	R	K
B-Massnahmen (2023 - 2026)										
	MIV-O-3.29	Burgdorf	KS 23	Verkehrssanierung Kirchbergstrasse Bahnhof		TBA OIK IV	2.3	2026		ZE
	MIV-O-3.30	Burgdorf	KS 23	Verkehrssanierung Schloss - Spital		TBA OIK IV	4.8	2023		ZE
	MIV-O-3.05	Affoltern / Rüegsau	KS 229	Sanierung Ortsdurchfahrt Affoltern i.E. (LV07-Rü1)	4'600	TBA OIK IV	2.0	2023		VO
C-Massnahmen (ab 2027)										
	MIV-O-3.21	Oberburg, Rohrmoos	KS 245	Sanierung Ortsdurchfahrt Rohrmoos (innerhalb Agglomeration)	3'750	TBA OIK IV	1.6	2027		VO
	MIV-O-3.28	Lyssach	KS 1402	Sanierung Ortsdurchfahrt Lyssach	3'150	TBA OIK IV	3.0	2031		VO
	MIV-O-3.11	Hasle / Lüt- zelflüh, Gold- bach	KS 23, 1238	Sanierung Ortsdurchfahrt Goldbach [LV07 Ha+Lü6]	8'200	TBA OIK IV	1.8	2027		VO
	MIV-O-3.12	Höchstetten	KS 1	Sanierung Ortsdurchfahrt Höchstetten [LV07 Hö1]	7'200	TBA OIK IV	2	2028		ZE
	MIV-O-3.13	Koppigen	KS 251	Sanierung Ortsdurchfahrt Koppigen [LV07 Ko2+Ko4]	2'600 - 4'100	TBA OIK IV	5	2027		VO
	MIV-O-3.14	Signau, Schüpbach	KS 229.3	Sanierung Ortsdurchfahrt Schüpbach [LV07 Si1]	2'450	TBA OIK IV	1.2	2027		VO
	MIV-O-3.15	Utzenstorf	KS 251	Sanierung Poststrasse inkl. Knoten Hauptstrasse/ Poststrasse [LV07 Ut1]	7'000	TBA OIK IV	0.8	2027		ZE
	MIV-O-3.16	Hasle, Schaf- hausen	KS, 229	Sanierung Ortsdurchfahrt Schafhausen [LV07 V5]	5'800	TBA OIK IV	1.4	2027		VO

ARE-Code	RGSK Massn. Nr.	Gemeinde, Ort	Strasse	Massnahmentitel	DWV 2012	Eigentümer/ Federführung	Grobkostenschätzung (in Mio. Fr.)	Umsetzung ab	R	K
	MIV-O-3.19	Affoltern, Weier i.E.	KS 23	Sanierung Ortsdurchfahrt Weier i. E.	5'800	TBA OIK IV	1.8	2027		VO
	MIV-O-3.20	Krauchthal	KS 234.4	Sanierung Ortsdurchfahrt Krauchthal	6'150	TBA OIK IV	1.5	2029		VO
	MIV-O-3.25	Utzenstorf	KS 1447	Sanierung Ortsdurchfahrt Utzenstorf, Unterdorfstrasse	4'900	TBA OIK IV	1.2	2031		VO
	MIV-O-3.26	Wiler/ Utzenstorf	KS 1447	Sanierung Ortsdurchfahrt Wiler + Verbreiterung Wilerfeld - Wiler [LV07 Wi1]	5'000	TBA OIK IV	2.5	2028		VO
	MIV-O-3.17	Wynigen	KS 240	Sanierung Ortsdurchfahrt Wynigen [LV07 Wy1]	6'650	TBA OIK IV	3.6	2031		VO
	MIV-O-3.22	Rüderswil	KS 1409	Sanierung Ortsdurchfahrt Rüderswil	3'000	TBA OIK IV	0.5	2031		VO
	MIV-O-3.23	Lauperswil/ Rüderswil, Chalchmatt	KS 1409	Sanierung Ortsdurchfahrt Chalchmatt	3'400	TBA OIK IV	1.0	2031		VO
	MIV-O-3.24	Lauperswil, Emmenmatt	KS 1409	Sanierung Ortsdurchfahrt Emmenmatt	2'200	TBA OIK IV	1	2031		VO

Bemerkungen:

RGSK Mass. Nr.: Nummerierung Massnahme nach Vorgaben Kanton (Handbuch RGSK)

DWV = durchschnittlicher Werktagsverkehr (ohne Samstag und Sonntag); Quelle GVM

R: Reifegrad 1 oder 2; K: Koordinationsstand (Vororientierung VO / Zwischenergebnis ZE / Festsetzung FS)

MIV-S-1 – Lyssach, Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone

ARE-Code: 0404.2.003

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

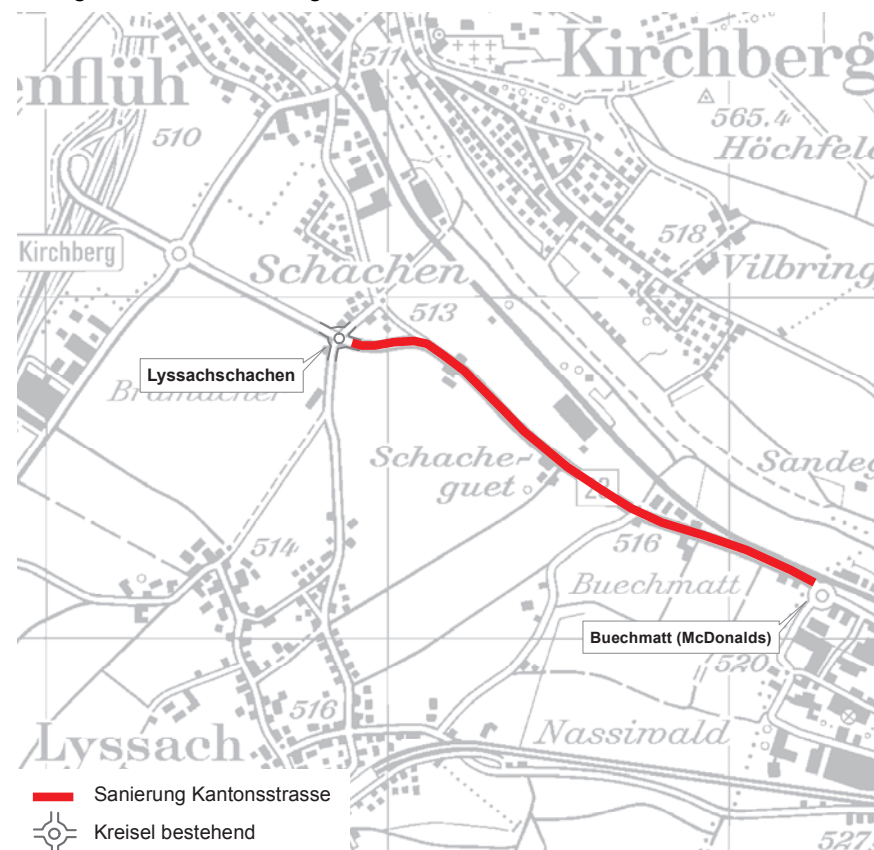
Zielsetzung

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr, im Siedlungsteil auch für den Fussverkehr
- Verbesserung des Verkehrsflusses für den ÖV in den Spitzenzeiten.
- Anschlussqualität der verschiedenen Betriebe sicherstellen resp. ermöglichen durch Bündelung der Anschlüsse.

Massnahme

- Ausbau der Kantonsstrasse Nr. 23 zwischen den Kreisverkehrsplätzen Buechmatt (McDonalds) und Lyssachsachsen (Verkehrsbelastung 18'400 Mfz/ Tag/DWV, 2012) durch
 - Verbreiterung der Strasse damit durchgehende beidseitige Radstreifen entlang der Strasse eingerichtet werden können (Umsetzung der Massnahme Rual 3 des Teilrichtplans Veloverkehr Emmental);
 - zusätzlich prüfen eines kombinierten Fuss-/Veloweges vor den Liegenschaften im Schachen;
 - Gebündelte Anschlüsse für zukünftiges ESP-Areal schaffen
 - Prüfen einer Buspriorisierung durch Bereitstellen entsprechender Flächen oder Pfortner.

Kartografische Darstellung



Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • BLS AG/Busland AG • RK Emmental

Beurteilung						
<p>Auswirkungen:</p> <p>Die <u>Qualität des Verkehrssystems</u> wird verbessert durch Behebung von zwei Schwachstellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr • Gewährleistung der Fahrplansicherheit für den ÖV (Bus) <p>Zudem wird die <u>Siedlungsstrategie</u> unterstützt durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • bessere Anschlussqualität der Betriebe entlang der Kantonsstrasse; • Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit für die bestehenden Liegenschaften resp. deren Bewohner. 						
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssanierung B-H-O (MIV-U-1.01): Starke Entlastung der Strasse; mögliche verkehrliche flankierende Massnahmen (Kompatibilität sicherstellen) • Massnahmenpflicht Lärmsanierung für die bestehenden Liegenschaften entlang der KS23 • Abstimmen der Velomassnahmen auf den Regionalen Teilrichtplan Veloverkehr (Rual 3) • Massnahme ist Bestandteil des Sachplan Veloverkehr (Nr. 48; qualitative Netzlücke im Veloalltagsverkehr auf Kantonsstrassen) 						
<p>Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):</p> <table style="margin-left: 40px;"> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	1	2	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
1	2					
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>					
<p>Priorität gemäss Regionalkonferenz:</p> <table style="margin-left: 40px;"> <tr> <td style="text-align: center;">A</td> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">C</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	A	B	C	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A	B	C				
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

Vorgehen und Zeitplan
<ul style="list-style-type: none"> • Bestehende Vorstudie überarbeiten • Festlegen, welche Elemente sowohl mit wie ohne Realisierung der Verkehrssanierung B-H-O sinnvoll sind • Elemente, die nur mit der Verkehrssanierung B-H-O sinnvoll sind, als Optionen behandeln • Zeithorizont Planung 2016, abhängig von Verkehrssanierung B-O-H. Ab 2016 Entscheid Vorgehen • Zeithorizont Realisierungsbeginn: 2017/2018

Kosten			
Gesamtkosten: CHF 2.5 Mio. Finanzierung: Kostenteil Kanton Bern als Teil der Investitionsrechnung * Annahme Bundesanteil	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund	40*	1 Mio.
	Anteil Kanton	60	1.5 Mio.
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		2.5 Mio.

Grundlagendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Machbarkeitsstudie Zufahrt Emmental (2001) • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental (2004) • Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007 • Kantonaler Richtplan Veloverkehr KRP vom Dez. 2004 • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental, 2011 • Variantenstudien Verbesserungsmassnahmen Langsamverkehr, Juli 2000 • Sanierungsprojekt Strassenlärm, Entwurf vom Sept. 2001 • Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, Variante mit Umfahrungen / Variante Null +, Verkehrskonzept, Entwurf 21. Nov. 2013 • Sachplan Veloverkehr, 2014 			
Stand der Koordination			
<input type="checkbox"/>	Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/>	Zwischenergebnis
		<input type="checkbox"/>	Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein			
Bemerkungen			
<ul style="list-style-type: none"> • Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und Vorgabe für regionalen Richtplan. Die Massnahme ist bereits im kantonalen Strassennetzplan SNP vermerkt. • Die Massnahme ist im Prüfbericht Bund, 2. Agglomerationsprogramm im Benchmark LV als A-Massnahme aufgenommen. • Nummerierung im AP2: SV03 			

LV-N-1 – Agglomeration – Langsamverkehrsmassnahmen

ARE-Code: z.T. 0404.2.015, 0404.2.016

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022
<input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input checked="" type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026
	<input checked="" type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027

Zielsetzung

- Erhöhung des Anteils des Langsamverkehrs als Beitrag zu einem nachhaltigen Gesamtmobilitätssystem
- Attraktivität und Vollständigkeit des Netzes für den Velo- und Fussverkehr sind gewährleistet. Im Vordergrund stehen Massnahmen, welche kürzere Verbindungen, mehr Sicherheit und attraktivere Wege bewirken.
- Verbessern der Erreichbarkeit der Orte innerhalb der Agglomeration für den Langsamverkehr auf einem attraktiven Liniennetz für Alltags- und Freizeitverkehr.
- Behebung von Schwachstellen und Unfallschwerpunkten, welche im Rahmen der systematischen Schwachstellenanalyse ermittelt wurden.
- Umsetzung des kantonalen Sachplans Veloverkehr durch Beseitigung von Netzlücken.

Massnahme

- Schliessen von Netzlücken und Beseitigung der Netzwidestände im Langsamverkehrsnetz
- Der Komfort und die Sicherheit für den Langsamverkehr auf den Mischverkehrsstrassen werden gesichert.
- Sanierung von Unfallschwerpunkten.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen.

Umsetzungs-horizont	Feder-führung	Massnahmenpaket	Kosten	Anteil Bund
A2 (2015 - 2018)	TBA OIK IV	• Langsamverkehrsmassnahmen auf Kantonsstrassen (ARE-Code 0404.2.015)	3.3 Mio.	1.6 Mio
	Gemeinden	• Langsamverkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen (teilweise ARE-Code 0404.2.015)	0.8 Mio.	
			4.1 Mio.	
A (2019 - 2022)	TBA OIK IV	• Langsamverkehrsmassnahmen auf Kantonsstrassen (ARE-Code 0404.2.016)	3.3 Mio.	1 Mio
B (2023 - 2026)	Gemeinden	• Langsamverkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen (teilweise ARE-Code 0404.2.015)	13 Mio.	
			13 Mio.	4.55 Mio
C (ab 2027)	TBA OIK IV	• Langsamverkehrsmassnahmen auf Kantonsstrassen (teilweise ARE-Code 0404.2.016)	8 Mio.	2.8 Mio
			8 Mio.	

Weitere Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts des Langsamverkehrs sind integriert in Massnahmen zur Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (MIV-U-1 / MIV-O-1), Korridor Velo Hasle – Oberburg LV-N-3), sowie in den Umbau der Ortsdurchfahrt Burgdorf (MIV-O-2).

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV oder Gemeinden (siehe Liste) 	<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Gemeinden • Regionalkonferenz Emmental • Pro Velo

Beurteilung			
Auswirkungen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Umfassende und flächendeckende Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr • Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr. • Erhöhung des Potenzials für den Langsamverkehr. 			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Die Massnahmen können mehr oder weniger unabhängig realisiert werden und richten sich nach den Finanzierungsplänen des Kantons (Federführung Kanton). • Wechselbeziehungen zu den Massnahmen der Verkehrssanierung BOH (MIV-U-1/MIV-O-1) und zu diversen Ortsdurchfahrten (MIV-O-3) 			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter): siehe Liste	1	2	
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
<ul style="list-style-type: none"> • Projektierung und Umsetzung der einzelnen Projekte nach Terminplanung • Sicherung der Finanzierung auf kantonaler und kommunaler Ebene
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Meilensteine, Einreichung Vorprojekt, Baubeginn, Inbetriebnahme</i>

Kosten			
	Kostenteiler:	in %	in SFr.
Gesamtkosten (+/- xx %): ca. SFr.	Anteil Bund		
A (19-22) Fr. 10.2 Mio.	Anteil Kanton		
B (23-26) Fr. 10.1 Mio.	Anteil Region		
C (ab 27) Fr. 8 Mio.	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental, 2011 • Schwachstellenanalyse Kanton Bern, 2014 • Auswertung Unfallschwerpunkte, 2014 • Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2014

Stand der Koordination (siehe Liste)		
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein		
Bemerkungen		
<ul style="list-style-type: none"> • Angaben zu DTV/DWV siehe Liste • Netzlücken sind qualitativ oder physisch. • Bei Unfallschwerpunkten sind Sofortmassnahmen zu prüfen. • Falls Massnahmen aus dem Regionalen Teilrichtplan Veloverkehr Emmental integriert sind, wurden diese mit der Nummer aus dem RGSK1 vermerkt. 		

ARE-Code	RGSK Massn. Nr.	Gemeinde, Ort	Strasse	Massnahmentitel	DWV 2012	Eigentümer/ Federführung	Grobkosten- schätzung (in Mio. Fr.)	Umsetzung ab	R	K
A2-Massnahmen (2015 - 2018)										
0404.2.015	LV-N-1.01	Burgdorf/ Heimiswil	KS 245	Gehwegverlängerung Fischermätteli und Ausbau Chipfberg (innerorts: asymmetrische Fahrbahn, Kernfahrbahn, Steighilfe, Temporeduktion, Beleuchtung; ausserorts: Fahrbahnerweiterung) [LV03 Bu1]	2'750	TBA OIK IV	1.8	2017	2	FS
0404.2.015	LV-N-1.02	Burgdorf/ Wynigen	KS 240	Sanierung Wynigenstrasse (ca. 600m Radstreifen, grundsätzlich innerhalb der bestehenden Verkehrsfläche realisieren) [LV03 V7E10]	5'500	TBA OIK IV	1.5	2018	2	FS
0404.2.015	LV-N-1.03	Burgdorf	Schlossmatt - Oberstadt	Fuss- und Radweg (Teil Kanton in Umsetzung) [LV04 V/L17]	-	Gemeinde	0.5	2015-2018	2	ZE
0404.2.015	LV-N-1.04	Burgdorf		Signalisation Gemeinde [LV04 V/S1]	-	Gemeinde	0.3	2015-2018		
	LV-N-1.05	Kirchberg	Verbindung Kirchberg - Burgdorf	Emmenweg für Velo (durch Umsignalisation) teilweise öffnen (Velosignalisation durch TBA/DLZ in Zusammenarbeit Gde) [LV04 Ki1]	-	Gemeinde	0.004	2015-2018		ZE
A-Massnahmen (2019 - 2022)										
0404.2.016	LV-N-1.08	Lyssach	KS 1	Neubau Einmündung Milchgässli (Querung für den Veloverkehr direkt bei der Einmündung Milchgässli herstellen) [LV05 Ly5]	7'900 - 11'800	TBA OIK IV	0.3	2021		VO
0404.2.016	LV-N-1.10	Burgdorf	KS 245	Verbreiterung und Umbau Knoten Pleer (Knotensanierung: Winkel verkleinern, Einfahrtstorgestaltung, Verbreiterung der Fahrbahn, Mehrzweckstreifen) [LV05 Bu3]	2'100 - 5'400	TBA OIK IV	1.4	2019		ZE
0404.2.016	LV-N-1.16	Burgdorf, Wynigen	KS 240	Neue Radverbindung Bickigen-Burgdorf (Abschnitt Grafenscheuren-Bickigen)	6'100	TBA OIK IV	1.6	2021	1-2	ZE

ARE-Code	RGSK Massn. Nr.	Gemeinde, Ort	Strasse	Massnahmetitel	DWV 2012	Eigentümer/ Federführung	Grobkostenschätzung (in Mio. Fr.)	Umsetzung ab	R	K
B-Massnahmen (2023 - 2026)										
0404.2.016	LV-N-1.11	Oberburg	KS 234.4	Sanierung Krauchthalstrasse (West: Rad- und Fussweg; Ost: optische Einnengung durch Versetzen der seitlichen Leitlinie. Sicherung der Querungsstelle) [LV05 Ob2]	5'400	TBA OIK IV	3.5	2025		ZE
	LV-N-1.12	Burgdorf		Anbindung Bahnhof Buechmatt an Industriequartier (Schliessung Netzlücke) (Abhängigkeiten: Realisierung Unterführung Bahnhof Buechmatt (Kanton); Umfang LV-Massnahmen im Rahmen ESP Buechmatt durch Private). Grobkosten 1. Annahme unabhängig von Variantenentscheiden.	-	Gemeinde	2	2023-2026		VO
0404.2.015	LV-N-1.13a	Burgdorf	PU Ost, Unterführung Kirchbergstrasse	Fuss-und Radwegverbindung Bahnhofunterführung Ost – Anschluss Quartier Ämmebrügg "Ersatz heutige Personenunterführung Ost inkl. Unterquerung Kirchbergstrasse für LV"; Anschluss Zentrum - an Nordquartiere und an Reg. Velorouten; Gemeindeprojekt mit 40% Kantonsbeitrag) Grundlage: Variantenstudie 2007 -> Ersatzmassnahme für blockierte Fertigstellung der Velohochstrasse wegen mittel- bis längerfristiger Nutzung der Gleisanlagen durch BLS und SBB [LV04 Bu2; LV-N-1.13b]	-	Gemeinde	7.2-8.1 (+/- 30%)	2023-2026	1-2	ZE
C-Massnahmen (ab 2027)										
0404.2.016	LV-N-1.06	Lyssach/ Burgdorf	KS 1402	Strassenverbreiterung Burgdorf Nassi - Lyssach [LV05 Ly4]	5'000	TBA OIK IV	1.9	2028	1	ZE
	LV-N-1.14	Burgdorf/ Krauchthal	KS 234.4	Sanierung Krauchthalstrasse oder Neubau Radverbindung Unterbergental) [LV05 Kr2] (Prio. 1: Asphaltierung des bestehenden Wanderwegs und Ersatz sicherstellen, Querungsstelle sichern Prio. 2: Verbreiterung Verkehrsfläche) [LV05 Kr2]	3'950	TBA OIK IV	5.0	2027-2030		VO
0404.2.016	LV-N-1.15	Mötschwil/ Rüti b.L./ Oberburg	KS 245	Strassenverbreiterung Hindelbank - Rohrmoos (Temporeduktion Verbreiterung der Fahrbahn, Mehrzweckstreifen) [LV05 Mö1]	3'950	TBA OIK IV	2.5	2031		VO

LV-N-2 – Region – Langsamverkehrsmassnahmen

ARE-Code: -

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

A1-Massnahme 2011 – 2014 A-Massnahme 2019 – 2022
 A2-Massnahme 2015 – 2018 B-Massnahme 2023 – 2026
 C-Massnahme ab 2027

Zielsetzung

- Erhöhung des Anteils des Langsamverkehrs als Beitrag zu einem nachhaltigen Gesamtmobilitätssystem
- Attraktivität und Vollständigkeit des Netzes für den Velo- und Fussverkehr sind gewährleistet. Im Vordergrund stehen Massnahmen, welche kürzere Verbindungen, mehr Sicherheit und attraktivere Wege bewirken.
- Verbessern der Erreichbarkeit der Orte innerhalb der Region für den Langsamverkehr auf einem attraktiven Liniennetz für Alltags- und Freizeitverkehr.
- Behebung von Schwachstellen und Unfallschwerpunkten, welche im Rahmen der systematischen Schwachstellenanalyse ermittelt wurden.
- Umsetzung des kantonalen Sachplans Veloverkehr durch Beseitigung von Netzlücken.

Massnahme

- Schliessen von Netzlücken und Beseitigung der Netzwidestände im Langsamverkehrsnetz
- Der Komfort und die Sicherheit für den Langsamverkehr auf den Mischverkehrsstrassen werden gesichert.
- Sanierung von Unfallschwerpunkten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen

Umsetzungs-horizont	Feder-führung	Massnahmenpaket	Kosten	Anteil Bund
A2 (2015 - 2018)	TBA OIK IV Gemeinden	• Langsamverkehrsmassnahmen auf Kantonsstrassen	10 Mio.	
		• Langsamverkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen	2.0 Mio.	
			12Mio.	
A (2019 - 2022)	TBA OIK IV Gemeinden	• Langsamverkehrsmassnahmen auf Kantonsstrassen	26.3 Mio.	
		• Langsamverkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen	0.1 Mio.	
			26.4 Mio.	
B (2023 - 2026)	TBA OIK IV Gemeinden	• Langsamverkehrsmassnahmen auf Kantonsstrassen	1.8 Mio.	
		• Langsamverkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen	2.7 Mio.	
			4.5 Mio.	
C (ab 2027)	TBA OIK IV	• Langsamverkehrsmassnahmen auf Kantonsstrassen	27.8Mio.	
			27.8Mio.	
Handlungs-bedarf	siehe Liste	• Langsamverkehrsmassnahmen auf Kantons- und Gemeindestrassen		

Weitere Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts des Langsamverkehrs sind integriert in Massnahmen zur Sanierung von Ortsdurchfahrten in der Region (MIV-O-3).

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV oder Gemeinden (siehe Liste) 	<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Gemeinden • Regionalkonferenz Emmental • Pro Velo • BLS

Beurteilung			
Auswirkungen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Umfassende und flächendeckende Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr • Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr. • Erhöhung des Potenzials für den Langsamverkehr. 			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Die Massnahmen können mehr oder weniger unabhängig realisiert werden und richten sich nach den Finanzierungsplänen des Kantons (Federführung Kanton). • Wechselbeziehungen zu diversen Ortsdurchfahrten (MIV-O-3) 			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz: siehe Liste	A	B	C
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
<ul style="list-style-type: none"> • Projektierung und Umsetzung der einzelnen Projekte nach Terminplanung • Sicherung der Finanzierung auf kantonaler und kommunaler Ebene <p>• <i>Meilensteine, Einreichung Vorprojekt, Baubeginn, Inbetriebnahme</i></p>

Kosten			
	Kostenteiler:	in %	in SFr.
Gesamtkosten (+/- xx %):	Anteil Bund		
A (19-22) Fr. 26.4 Mio.	Anteil Kanton		
B (23-26) Fr. 4.5 Mio.	Anteil Region		
C (ab 27) Fr. 27.8 Mio.	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlegendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental, 2011 • Schwachstellenanalyse Kanton Bern, 2014 • Auswertung Unfallschwerpunkte • Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2014

Stand der Koordination (siehe Liste)					
<input type="checkbox"/>	Vororientierung	<input type="checkbox"/>	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein					
Bemerkungen					
<ul style="list-style-type: none">• Angaben zu DTV/DWV siehe Liste.• Netzlücken sind qualitativ oder physisch.• Bei Unfallschwerpunkten sind Sofortmassnahmen zu prüfen.• Falls Massnahmen aus dem Regionalen Teilrichtplan Veloverkehr Emmental integriert sind, wurden diese mit der Nummer aus dem RGSK1 vermerkt.					

ARE-Code	RGSK Massn. Nr.	Gemeinde, Ort	Strasse	Massnahmentitel	DWV 2012	Eigentümer/ Federführung	Grobkosten- schätzung (in Mio. Fr.)	Umsetzung ab	R	K
A2-Massnahmen (2015 - 2018)										
	LV-N-2.01	Hellsau	KS 1	1) Radstreifen Hellsau; 2) Radstreifen Seeberg; 3) Radstreifen Herzogenbuchsee (Erweiterung der Verkehrsfläche, beidseitiger Velostreifen) [LV07 Hel1]	7'500	TBA OIK IV	1) 1.7 2) 2.9 3) 2.2	2015		1) FS 2) ZE 3) VO
	LV-N-2.02	Eggiwil	KS 229.3	Gehwegverlängerung Friedhof - Leimen - Frütisei	2'200 - 3'000	TBA OIK IV	1.0	2017		ZE
	LV-N-2.03	Lauperswil	KS 243	Verbesserung Langsamverkehr Zollbrück / Obermatt (bestehender Veloweg ab Mungnau bis Obermatt weiterziehen, ab Obermatt Velostreifen beidseits; innerorts: städtebauliche Massnahmen mit besserer Verkehrssicherheit; ausserorts: Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen) [LV07 La1 + La3]	8'150	TBA OIK IV	4	2018		ZE
	LV-N-2.04	Lützelflüh	KS 1420, 1421, 1422	Verkehrsmassnahmen Lützelflüh (optische Einengung mit farbigem Band, Abbiegehilfen, Velostreifen) [LV07 Lü1]	-	TBA OIK IV	1.0	2019		VO
	LV-N-2.05	Sumiswald	KS 243.2	Verkehrssicherheit Mur - Wasen (kombinierter Fuss- und Radweg; evtl. auf altem Bahntrasse führen) [LV07 Su4]	2'400	TBA OIK IV	4	2018		ZE
	LV-N-2.08	Heimiswil	Hauptstrasse Heimiswil - Kaltacker	Temporeduktion, Steigungshilfe (einseitiger Velostreifen aufwärts), Erweiterung Fahrbahn [LV08 He1]	-	Gemeinde	1.0	2015-2018		FS
	LV-N-2.09	Rüderswil	Verbindungs- strecke Rü- derswil - Schwanden	Erweiterung der Verkehrsfläche, Steighilfe, Stütz- mauern (Verbreiterung der Strasse insb. in Kurven) [LV08 Rüd2]	-	Gemeinde	0.95	2015-2017, etappiert		FS

ARE-Code	RGSK Massn. Nr.	Gemeinde, Ort	Strasse	Massnahmentitel	DWV 2012	Eigentümer/ Federführung	Grobkosten- schätzung (in Mio. Fr.)	Umsetzung ab	R	K
A-Massnahmen (2019 - 2022)										
	LV-N-2.07	Koppigen/ Höchstetten	KS 1	Radverbindung St.Niklaus - Höchstetten (ausserorts: Erweiterung der Verkehrsfläche, Weiter- führung des Velostreifens beidseits; innerorts: opti- sche Einengung) [LV07 Hö1]	7'200	TBA OIK IV	1.9	2019		ZE
	LV-N-2.10	Utzenstorf/ Koppigen	KS 251	Strassenausbau Utzenstorf - Koppigen [LV07 Ut2]	2'600	TBA OIK IV	3.2	2018		ZE
	LV-N-2.11	Lützelflüh	KS 1421	Umbau Knoten Waldhaus (Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen) [LV07 Lü3]	4'700	TBA OIK IV	0.5	2019		VO
	LV-N-2.13	Hasle	KS 229	Neubau Radweg (Schulweg) (Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen, Ab- biegehilfe) [LV07 Ha1]	4'250	TBA OIK IV	2.0	2020		VO
	LV-N-2.14	Schangnau	KS 229.4	Neubau Gehweg Waldhöhe bis Dorf Wald	1'900	TBA OIK IV	0.6	2020		ZE
	LV-N-2.15	Utzenstorf	KS 251	Sanierung Koppigenstrasse (Unfallschwerpunkt 1121)	2'600	TBA OIK IV	0.57	2020		VO
	LV-N-2.16	Koppigen	KS 270	Sanierung Solothurnstrasse	4'100	TBA OIK IV	0.6	2021		VO
	LV-N-2.17	Röthenbach	KS 229.3	Verbreiterung Feldmatt bis Öli (Erstellung separater Veloweg von Eggwil bis Mett- len) [LV07 Eg2]	2'200	TBA OIK IV	0.15	2021		VO
	LV-N-2.18	Utzenstorf	KS 242	Sanierung Oberdorfstrasse	8'550	TBA OIK IV	1.5	2021		VO
	LV-N-2.19	Kernenried/ Lyssach	KS 245.1, 1402	Neubau Geh- und Radweg Rumiwald (Velostreifen beidseits, Temporeduktion),	3'400	TBA OIK IV	0.8 + 0.425	2022		ZE
	LV-N-2.21	Lützelflüh/ Sumiswald	KS 23	Neubau Radweg Grünenmatt - Sumiswald (physische Netzlücke 53 Sachplan Velo) [inkl. LV07 Su3]	7'300	TBA OIK IV	2.5	2019		VO
	LV-N-2.22	Lützelflüh	KS 243	Verlängerung Radstreifen Ramsei	8'950	TBA OIK IV	0.75	2022		VO

ARE-Code	RGSK Massn. Nr.	Gemeinde, Ort	Strasse	Massnahmentitel	DWV 2012	Eigentümer/ Federführung	Grobkostenschätzung (in Mio. Fr.)	Umsetzung ab	R	K
	LV-N-2.23	Schangnau	KS 229.4	Neubau Gehweg Räbenbrücke - Spitzmatte (Steighilfe) [LV07 Sch2]	1'900	TBA OIK IV	1.3	2022		ZE
	LV-N-2.24	Trubschachen	KS 10	Velomassnahmen Steinibach - Grauenstein (Var1: durchgehender Velostreifen; Var2: Prüfen einer Umsignalisierung über Steibach-Grauenstein) [LV07 Tr4]	4'950	TBA OIK IV	5.9	2022		VO
	LV-N-2.46	Affoltern/ Rüegsau	KS 229	Neubau Radstreifen Rinderbach - Affoltern i.E. (Verbreiterung auf 7.5m, Velopiktogramme, optische Einengungen, Temporeduktion) [LV07 Rü1]	2'750	TBA OIK IV	2.5	2020		VO
0404.2.016	LV-N-2.57	Krauchthal	KS 245.3	Verbreiterung Pleerweg (Knotensanierung/Umgestaltung Verzweigung Pleerstrasse/Krauchthalstrasse, Abbiegehilfe, Mehrzweckstreifen) [LV05 Kr1]	2'100	TBA OIK IV	1.5	2020		ZE
	LV-N-2.25	Niederösch	Ortsdurchfahrt Niederösch	Ausserorts: Weiterführung der Kernfahrbahn Innerorts: Optische Einengung mit farbigem Band [LV08 Ni1]	1'000	Gemeinde	0.03 - 0.05	2019-2022		VO
	LV-N-2.26	Schangnau	KS 229.4	Veloführung über die alte Räbebrücke signalisieren (Veloland-Routen Nr. 4) [LV08 Sch1]	-	Gemeinde	0.01	2019-2022		VO
B-Massnahmen (2023 - 2026)										
	LV-N-2.27	Rüderswil	KS 243	Neubau Radstreifen Zollbrück (Veloweg von Ramsei her bis nach Zollbrück weiterführen, Verbreiterung Verkehrsfläche auf Kantonsstrasse) [LV07 Rüd1]	7'950	TBA OIK IV	0.3	2023-2026		VO
	LV-N-2.28	Rüegsau	KS 229	Neubau Radstreifen Schachen - Rüegsau	3'950	TBA OIK IV	1.5	2023		VO
	LV-N-2.29	Hasle / Rüegsau	KS (229, 1420) Emmequerung Kalchofenquartier	Brücke für den Langsamverkehr (Pylonbrücke) über die Emme [LV08 Rü2]	-	Gemeinde	0.65	2023-2026		FS

ARE-Code	RGSK Massn. Nr.	Gemeinde, Ort	Strasse	Massnahmentitel	DWV 2012	Eigentümer/ Federführung	Grobkosten- schätzung (in Mio. Fr.)	Umsetzung ab	R	K
	LV-N-2.30	Sumiswald	Gammenthal - bis Fürten	Teilstück von ca. 800 m teeren, Anschluss an Bern- strasse: Warteraum und Abbiegehilfe (Gemeindeprojekt mit 40% Kantonsbeitrag) [LV08 Su1]	-	Gemeinde	0.5	2023-2026		ZE
	LV-N-2.31	Sumiswald	Verbindung von Mur nach Sumiswald (Länggässli)	Erweiterung der Verkehrsfläche, Steighilfe (Gemein- deprojekt mit 40% Kantonsbeitrag) [LV08 Su7]	-	Gemeinde	1.5	2023-2026		ZE
C-Massnahmen (ab 2027)										
	LV-N-2.12	Affoltern/ Rüegsau	KS 229	Neubau Radstreifen bergwärts Bachhaus - Rinder- bach (Verbreiterung auf 7.5m, Velopiktogramme, optische Einengungen, Temporeduktion) [LV07 Rü1]	3'050	TBA OIK IV	1.5	2031		VO
	LV-N-2.32	Affoltern	KS 23	Strassenverbreiterung Weier i.E. - Häusermoos (teilweise Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostrei- fen) [LV07 Af1]	4'800	TBA OIK IV	1.5	2027-2030		VO
	LV-N-2.33	Dürrenroth/ Affoltern	KS 229, 23	1. Gehweg und Querungshilfe Fuchsloch; 2. Verbreiterung Verkehrsfläche Affoltern (teilweise Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostrei- fen) [LV07 Dü1]	7'400	TBA OIK IV	0.2 + 1.3	2027-2030		VO
	LV-N-2.34	Eggiwil/Signau	KS 229.3	Sanierung Ortseinfahrt Eggwil, Verbreiterung Eggwil - Schüpbach (optische Einengung durch Versetzen der seitlichen Leitlinie) [LV07 Eg1 + Si2]	2'250 - 3'950	TBA OIK IV	0.5 + 4.0	2027-2030		VO
	LV-N-2.35	Escholzmatt (LU)/ Trubschachen	KS 10	Velomassnahmen Kröschenbrunnen	4'950	TBA OIK IV	0.7	2027-2030		VO
	LV-N-2.36	Höchstetten/ Willadingen	KS 1456	Sanierung Willadingerstrasse (Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen mar- kieren) [LV07 Hö2]	1'000	TBA OIK IV	0.6	2027-2030		VO
	LV-N-2.37	Krauchthal	KS 234.4	Sanierung Lindentalstrasse	5'800	TBA OIK IV	1.2	2027-2030		VO

ARE-Code	RGSK Massn. Nr.	Gemeinde, Ort	Strasse	Massnahmentitel	DWV 2012	Eigentümer/ Federführung	Grobkosten- schätzung (in Mio. Fr.)	Umsetzung ab	R	K
	LV-N-2.38	Langnau	KS 243	1. Sanierung Obermatt (Unfallschwerpunkt 1133); 2. Sanierung OD Hülsematte-Ilfis (optische Einengung mit farbigem Band, Abbiegehilfen, Velostreifen, Kernfahrbahn, markierte Fussgänger- schutzinseln, Mehrzweckstreifen) [LV07 Lan1]	6'300	TBA OIK IV	1.5 + 2.6	2027-2030		VO
	LV-N-2.39	Lauperswil	KS 1409	Verbreiterung Lauperswil - Emmenmatt (Tempore- duktion auf 60 km/h, Erweiterung der Verkehrsfläche möglich) [LV07 La4]	3'250	TBA OIK IV	0.48	2027-2030		VO
	LV-N-2.40	Lützelflüh	KS 23	Sanierung Abschnitt Gohlhaus	5'400	TBA OIK IV	1.8	2027-2030		VO
	LV-N-2.41	Utzenstorf/ Kirchberg	KS 1303	Sanierung Aefligenstrasse	1'700	TBA OIK IV	1.2	2027-2030		VO
	LV-N-2.42	Wiler	KS 1447	Verbreiterung Wilerwald	5'000	TBA OIK IV	0.6	2027-2030		VO
	LV-N-2.43	Wynigen	KS 1426	Korrektion Kappeler	1'550 - 1'850	TBA OIK IV	4.0	2027-2030		VO
	LV-N-2.45	Affoltern/ Rüegsau	KS 229	Neubau Radstreifen Brittern - Rinderbach (Verbreite- rung auf 7.5m, Velopiktogramme, optische Eineng- ungen, Temporeduktion) [LV07 Rü1]	2'750	TBA OIK IV	1.8	2031		VO
	LV-N-2.47	Lauperswil/ Signau	KS 1409	Verbreiterung Emmenmatt - Schüpbach	2'450	TBA OIK IV	1.5	2031		VO
	LV-N-2.48	Lützelflüh	KS 9994	Verlängerung kant. Radweg Maad - Lützelflüh Zent- rum	-	TBA OIK IV	1.0	2031		VO
	LV-N-2.49	Trub	KS 1408	Verlängerung Radweg Längengrund - Trueb (Weiter- führung Veloweg innerorts als Velostreifen, ausser- orts als separater Veloweg) [LV07 Tr3]	750 - 1'150	TBA OIK IV	2.5	2031		VO
	LV-N-2.50	Utzenstorf	KS 251	Sanierung Landshutstrasse West	7'300	TBA OIK IV	0.9	2031		VO

ARE-Code	RGSK Massn. Nr.	Gemeinde, Ort	Strasse	Massnahmentitel	DWV 2012	Eigentümer/ Federführung	Grobkosten- schätzung (in Mio. Fr.)	Umsetzung ab	R	K
Handlungsbedarf										
	LV-N-2.51	Trubschachen / Escholzmatt	KS 10	Trubschachen - Wiggen (Station) (Realisierung von durchgehenden Radstreifen) [LV07 V1]	-	TBA OIK IV mit Gemeinde / Schweizmo- bil	H	H		VO
	LV-N-2.52	Lauperswil / Rüderswil	Emmenmatt - Rüderswil (Emmenweg)	Emmenmatt - Rüderswil (Emmenweg) Prüfen einer alternativen Routenführung der Emme entlang [LV07 V2]	-	Schweizmobil mit TBA DLZ/ Gemeinde	H	H		VO
	LV-N-2.53	Lützelflüh / Rüeßsau	Lützelflüh - Rüeßsausachachen	Lützelflüh - Rüeßsausachachen Prüfen einer alternativen Routenführung der Emme entlang [LV07 V3]	-	Schweizmobil mit TBA DLZ / Gemeinde	H	H		VO
	LV-N-2.54	Aefligen, Utzenstorf	Aefligen - Utzenstorf	Aefligen - Utzenstorf Prüfen einer alternativen Routenführung der Emme entlang [LV07 V4]	-	Schweizmobil mit TBA DLZ / Gemeinde	H	H		VO
	LV-N-2.56	Bätterkinden	KS 12, 251	Korridor Bätterkinden (Netzlücke Korridor 00 Sachplan Velo) (Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen, Verkehrsberuhigung) Ist im Rahmen einer Korridorstudie zu prüfen [LV07 BÄ1+BÄ2+BÄ3+BÄ4]	-	Region Bern - Mittelland mit Einbezug Region Em- mental	H	H		VO

Bemerkungen:

RGSK Mass. Nr.: Nummerierung Massnahme nach Vorgaben Kanton (Handbuch RGSK)

DWV = durchschnittlicher Werktagsverkehr (ohne Samstag und Sonntag); Quelle GVM

R: Reifegrad 1 oder 2; K: Koordinationsstand (Vororientierung VO / Zwischenergebnis ZE / Festsetzung FS)

LV-N-3 – Oberburg - Hasle – Kantonaler Radweg entlang der Bahn

ARE-Code: 0404.2.015

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

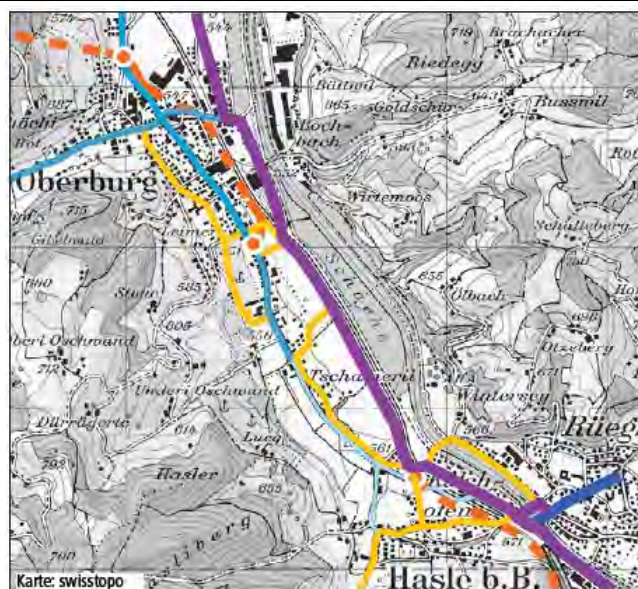
- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

- Umsetzung des kantonalen Sachplans Veloverkehr durch Beseitigung von Netzlücken.
- Verbessern der Erreichbarkeit der Orte innerhalb der Agglomeration für den Langsamverkehr auf einem attraktiven Liniennetz für Alltags- und Freizeitverkehr.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schul- und Arbeitswegen.
- Behebung von Schwachstellen, welche im Rahmen der systematischen Schwachstellenanalyse ermittelt wurden.
- Erhöhung des Anteils des Langsamverkehrs als Beitrag zu einem nachhaltigen Gesamtmobilitätssystems.

Massnahme

- Erstellen einer schnellen und sicheren Veloroute entlang der Bahnlinie von Oberburg nach Hasle, inkl. Bahnunterführung, als Alternative zur stark befahrenen Kantonsstrasse.
- Festlegen der Linienführung in Hasle: Verbindung zum neu eröffneten Radweg Lützelflüh und Einbezug der geplanten Fuss- und Velobrücke über die Emme (Strassenplan 2010)
- Prüfen der Machbarkeit der Unterführung Dorfstrasse in Hasle ausschliesslich für LV
- Die Anschlussbauwerke Umfahrung sind baulich und betrieblich so zu gestalten, dass der Veloverkehr sicher und ohne Wartezeiten um sie herum oder durch sie hindurch geführt werden kann.



Festlegungen Alltagsverkehr	Hauptverbindung	Basisnetz
Kantonsstrasse		
Kantonaler Radweg		
Gemeinde- oder Privatstrasse		
Informative Inhalte	bestehend	
Weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr		

Federführung:

- TBA OIK IV

Weiter beteiligte Stellen

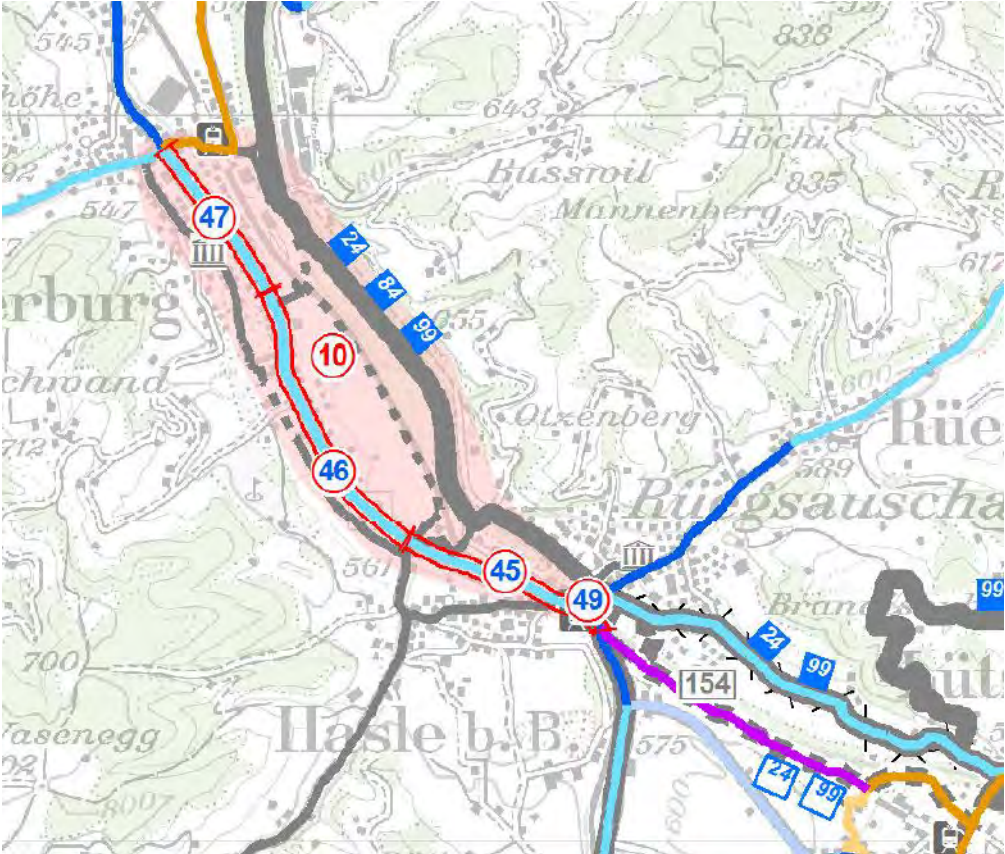
- Betroffene Gemeinden
- Regionalkonferenz Emmental
- Pro Velo

Beurteilung			
Auswirkungen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Umfassende und flächendeckende Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr • Der Handlungsbedarf für eine separate Veloverkehrsführung ist hoch, weil es auf der Kantonsstrasse enge Platzverhältnisse hat und auch langfristig, mit oder ohne Umfahrung, eine hohe Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt Oberburg - Hasle haben wird. • Eine neue grosszügige Radwegverbindung entlang der Bahn mit direkter Anbindung an den Veloring Burgdorf und an den neu erstellten Radweg Lützelflüh, inkl. Erschliessung der Bahnhöfe trägt wesentlich zur Förderung des Veloverkehrs und E-Bike-Verkehrs in der Region bei, weil viele Sicherheitsdefizite mit der separaten Führung behoben werden können. 			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Der separate Radweg kann unabhängig von der Verkehrssanierung B-O-H ausgeführt werden. Er kann deshalb auch vor der Verkehrssanierung erstellt werden. Als eigenständige Veloverkehrsmassnahme ist er eine wichtige Ergänzung zur Verkehrssanierung B-O-H • Für die Radwegverbindung wird in Koordination mit der Verkehrssanierung B-O-H ein Vorprojekt erstellt. Die Koordination ist sichergestellt. 			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Variante entlang der Bahn (Korridorstudie Veloverkehr Oberburg - Hasle, Variante C2) ist als Kantonaler Radweg in den Sachplan Veloverkehr aufzunehmen. vgl. Grafik • Vorprojekt und Mitwirkung (2016) • Bauprojekt und genehmigter Strassenplan (2017) • Baubeginn (2018) 	

Kosten			
Gesamtkosten : ca. SFr. 5.5 Mio.. <i>(Die Massnahme war mit Sfr. 1 Mio Bestandteil des Massnahmenpakets Langsamverkehr im AP 2. Generation). Die aktuellen Kosten ergeben sich aus der Anpassung an die Verkehrssanierung und aufgrund einer genaueren Kostenschätzung. Die zusätzlichen Kosten zur A2-Massnahme (4.5 Mio) werden als A-Massnahme beantragt.</i>	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund	35%	1.9 Mio
	Anteil Kanton	65%	3.6 Mio
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		5.5 Mio. (A: 4.5 Mio)

Grundlegendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental, 2011 • Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, Variante mit Umfahrungen / Variante Null +, Verkehrskonzept, Entwurf 21. Nov. 2013 • Schwachstellenanalyse Kanton Bern, 2014 • Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2014 • Vorprojekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle (2016) • Korridorstudie Veloverkehr Oberburg - Hasle, Planum, TBA, August 2014, interne Version

Stand der Koordination		
<input type="checkbox"/>	Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis
		<input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		
Bemerkungen		
<ul style="list-style-type: none"> • DWV Kantonsstrasse 14'700 (2012, GVM) • Sachplan Veloverkehr: Netzlücke Korridor 10: Die Linienführung ist durch die Region festzulegen. Qualitative Netzlücken im Korridor gemäss Sachplan Veloverkehr sind Nr. 45 Hasle b. B. Kalchhofenstrasse bis und mit Knoten Biembachstrasse (Reg. Teilrichtplan / RTR: Ha4); Nr. 46 Emmentalstrasse Hasle b. B. - Oberburg; Nr. 47 Oberburg - Emmentalstrasse (RTR: Ob 1.); Nr. 49 Brücke Rüegsausachen - Hasle b.B. (RTR: Ha6). Durch den Korridor führen die Velolandrouten 24,84 und 99. • Unter der Bezeichnung "Radstreifen Tschamerie" KS23, wurden vom Kanton verschiedene Varianten geprüft: Variante 1: Veloroute entlang Bahnlinie, Bahnunterführung; Variante 2: Verbreiterung der Strasse und Velostreifen beidseits. Die Linienführung entlang der Bahn entspricht LV 04 Bu4 des regionalen Teilrichtplan Veloverkehrs. • Die Korridorstudie Veloverkehr Oberburg - Hasle empfiehlt die Variante c2, die die Vorgaben des Sachplan Veloverkehrs am besten erfüllt. 		
		
Auszug Sachplan Veloverkehr, 2014		

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

ARE-Code: 404.005

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

- Erhöhung der Zahl der heute vorhandenen P+R-Plätze bei den Bahnhöfen.
- Verbesserung der Transportkette MIV – Bahn.

Massnahme

- Realisierung der beitragsberechtigten P+R-Plätze gemäss Konzept des Kantons (bei Einzelanlagen min. 20 Parkplätze, bei Anlagebündel min. 40 Parkplätze, wobei pro Standort min. 5 Parkplätze) in der Region Emmental (Standorte mit geringer Priorität werden in der Karte nicht dargestellt):
 - Korridor Hasle-Rüegsau – Ramsei – Sumiswald/Zollbrück (87 beitragsberechtigte P+R-Plätze):
 - Zollbrück (5 P+R Plätze) (RGSK-Nr.: KM-P-1.01, nicht beitragsberechtigt gemäss SNP)
 - Ramsei (12 P+R Plätze) (RGSK-Nr.: KM-P-1.02)
 - Lützelflüh-Goldbach (20 P+R Plätze) (RGSK-Nr.: KM-P-1.03)
 - Hasle-Rüegsau (20 P+R Plätze) (RGSK-Nr.: KM-P-1.04)
 - Sumiswald-Grünen (30 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter) (RGSK-Nr.: KM-P-1.05)
 - Grünenmatt (ausserhalb Agglomerationsperimeter, geringe Priorität) (RGSK-Nr.: KM-P-1.06)
 - Korridor Schönbühl – Lyssach (0 beitragsberechtigte P+R-Plätze):
 - Lyssach (geringe Priorität) (RGSK-Nr.: KM-P-1.07)
 - Hindelbank (ausserhalb Agglomerationsperimeter, geringe Priorität) (RGSK-Nr.: KM-P-1.08)
 - Korridor Wiler – Kirchberg (20 beitragsberechtigte P+R-Plätze für Einzelanlage, konkreter Standort nicht bestimmt: Wiler (RGSK-Nr.: KM-P-1.09), Kirchberg-Alchenflüh (RGSK-Nr.: KM-P-1.10))
 - Korridor Worb Station – Trubschachen (79 beitragsberechtigte P+R-Plätze):
 - Signau (30 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter) (RGSK-Nr.: KM-P-1.11)
 - Emmenmatt (10 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter) (RGSK-Nr.: KM-P-1.12)
 - Langnau i. E. (17 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter) (RGSK-Nr.: KM-P-1.13)
 - Trubschachen (22 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter) (RGSK-Nr.: KM-P-1.14)
 - Korridor Schönbühl – Lohn (0 beitragsberechtigte P+R-Plätze):
 - Bätterkinden (ausserhalb Agglomerationsperimeter, geringe Priorität) (RGSK-Nr.: KM-P-1.15)
 - Korridor Wynigen – Herzogenbuchsee (60 beitragsberechtigte P+R-Plätze, davon 25 aus dem Kontingent der Region Oberaargau):
 - Wynigen (60 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter) (RGSK-Nr.: KM-P-1.16)

Federführung:

- RK Emmental (Kommission ÖV)

Weiter beteiligte Stellen

- BLS AG
- SBB AG
- RBS
- TBA, Oberingenieurkreis IV
- Beteiligte Gemeinden

Beurteilung			
Auswirkungen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des öffentlichen Verkehrs • Bessere Auslastung der Bahnlinien • Entlastung der Strassen im motorisierten Individualverkehr 			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Diese Massnahme ist in Kombination mit der Förderung der Buslinien als Bahnzubringer (ÖV-Str-2) zu betrachten. Je nach Ausbau der Buszubringer kann ein Ausbau der P+R-Plätze wichtiger oder weniger wichtig sein. 			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):			
	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:			
	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
Der Kanton leistet gemäss SNP Beiträge an den Investitionen der oben beschriebenen beitragsberechtigten Anlagen auf Basis eines Gesuches, falls eine rechtsgültige Baubewilligung vorliegt:
Nächste Schritte:
<ul style="list-style-type: none"> • Realisierung der beitragsberechtigten P+R-Plätze • Prüfung weiterer Nachfrage an P+R-Plätzen • Finanzierung weiterer P+R-Plätze abklären und sichern

Kosten			
	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		2.4 Mio

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Teilprojekt 5, Zugang zur S-Bahn Bern (Standards der S-Bahn-Haltestellen bei SBB, BLS und RM) • Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007 • Bericht „Ermittlung der Zahl der beitragsberechtigten P+R-Plätze“. • Kombinierte Mobilität, TBA des Kantons Bern, Tabellen mit Informationen zur Förderung von P+R- und B+R-Anlagen • Strassennetzplan 2014 - 2029, Sept. 2013 • Richtlinie „Kantonsbeiträge an Investitionen in Anlagen zur kombinierten Mobilität“

Stand der Koordination		
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein		
Bemerkungen		
<ul style="list-style-type: none">• Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofs Utzenstorf hat die BLS 2013 39 bewirtschaftete P+R-Plätze erstellt. → Ist Kontingent damit auf diesem Korridor ausgeschöpft?• (Nummerierung im RGSK1: RV01)		

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

ARE-Code: 0404.2.013; 0404.2.014

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

<input checked="" type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022
<input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026
	<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027

Zielsetzung

- Hebung des Stellenwertes des Velos im Alltagsverkehr
- Verbesserung der Transportkette Velo – Bahn

Massnahme

Agglomerationsprogramm 2. Generation A-Liste (2015-2018); 0404.2.013

- V/A2: Veloabstellanlage Bahnhof Burgdorf Steinhof (Erweiterung ca. 100 Veloabstellplätze) (RGSK-Nr.: KM-B-1.01)
- V/A4: Veloabstellanlage Bahnhof Burgdorf Buchmatt (Erweiterung 10 Veloabstellplätze) (RGSK-Nr.: KM-B-1.02)
- V/A6: Veloabstellanlage Bahnhof Lyssach (RGSK-Nr.: KM-B-1.03)
- V/A7: Veloabstellanlagen an wichtigen Zielorten in allen Gemeinden (RGSK-Nr.: KM-B-1.06)
- V/A9: Veloabstellanlage Bahnhof Oberburg (Erweiterung ca. 100 Veloabstellplätze) (RGSK-Nr.: KM-B-1.04)

Agglomerationsprogramm 3. Generation A-Liste (2019-2022); 0404.2.014

- V/A5: Veloabstellanlage Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh (Erweiterung ca. 50 Veloabstellplätze) (RGSK-Nr.: KM-B-1.05)

Ermittlung der Nachfrage an weiteren B+R-Plätzen im Agglomerationsperimeter Burgdorf und in der gesamten Regionalkonferenz Emmental.

Prüfung weiterer Anlagen mit Velostationsfunktionen an den S-Bahn-Haltepunkten (z.B. Hasle-Rüegsau) mit zum Teil elektronischen Zugangssystemen, Kameraüberwachung, automatischer Einzelvelosicherung.

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen	
<ul style="list-style-type: none"> • Regionalkonferenz Emmental, (Kommission öV) 	<ul style="list-style-type: none"> • BLS AG • SBB AG 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • TBA, Oberingenieurkreis IV

Beurteilung

Auswirkungen:

- Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs
- Geringe Entlastung für den MIV
- Bessere Auslastung der Züge

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:

- Es ist bei der Realisierung der Anlagen auf eine eventuelle Kombination mit P+R-Anlagen zu achten.
- Bei den Massnahmen "Velostationen / Veloparkierung" sind Synergien zur Massnahme "Bikesharing" (KM-W-1) zu prüfen.

Beurteilung			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter): (AP3)	1	2	
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan
<ul style="list-style-type: none"> • Veloabstellanlagen Burgdorf Steinhof, Burgdorf Buchmatt, Lyssach und Oberburg: Vertiefte Abklärungen zur Nachfrage, Erarbeiten Vorprojekt bis 2015, Realisierungsbeginn 2016 bis 2018 • Veloabstellanlage Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh: Vertiefte Abklärungen zur Nachfrage, Erarbeiten Vorprojekt im Zusammenhang mit Umbau Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh im Rahmen BehiG • Veloabstellanlagen Ramsei, Trubschachen, ev. weitere: Vertiefte Abklärungen zur Nachfrage, Erarbeiten der Ausführungsprojekte, Realisierung nach Dringlichkeit <p>Meilensteine Massnahme AP3:</p> <ul style="list-style-type: none"> • V/A5: Veloabstellanlage Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh: <ul style="list-style-type: none"> - Eingabe Vorprojekt beim Bund: 2018; geschätzter Baubeginn: 2021

Kosten (Agglomerationsprogramm 2. Generation A-Liste (2015-2018))			
Velostation Burgdorf Steinhof und Buchmatt, Lyssach und Oberburg Gesamtkosten: inklusive Beiträge Dritter Finanzierung: Kostenanteil Bund gemäss Finanzierungsvereinbarung	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		0.44 Mio.
	Anteil Kanton		0.33 Mio.
	Anteil Gemeinde		0.33 Mio.
	Total		1.10 Mio.

Kosten (Agglomerationsprogramm 3. Generation A-Liste (2019 - 2022))			
Veloabstellanlage Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh Finanzierung: Im Rahmen Agglomerationsprogramm 2. Generation: Benchmark LV; Bestandteil LV-B-Liste	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		0.1 Mio.
	Anteil Kanton		0.1 Mio.
	Anteil Gemeinde		0.1 Mio.
	Total		0.3 Mio.

Grundlegendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental • Stadtentwicklung Burgdorf, Richtplan • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental • Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007 • Kombinierte Mobilität, TBA des Kantons Bern, Tabellen mit Informationen zur Förderung von P+R und B+R Anlagen • Agglomerationsprogramm Burgdorf, Prüfbericht des Bundes vom 30.10.2009 • Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern betreffend das AP V+S Burgdorf • Strassennetzplan 2014 - 2029, Sept. 2013 • Agglomerationsprogramm Burgdorf, Prüfbericht des Bundes vom 26.02.2014

Stand der Koordination		
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein		
Bemerkungen		
<ul style="list-style-type: none">• Der Kanton leistet Beiträge an den Investitionen der Anlagen. Alle Bahnhöfe und Haltestellen von Bahnlinien sind beitragsberechtigt.• Die Velostation im Bahnhof Steinhof wird im Rahmen des Bahnhofumbaus bis 2019 realisiert.• (Nummerierung im RGSK1: RV02).		

KM-W-1 – Alternative Erschliessungsformen und -arten

ARE-Code: 0404.2.009

Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 | <input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 (Bike-Sharing) |
| <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 | <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 |
| | <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 |

Zielsetzung

- Die Möglichkeiten abzuklären, mit dem öffentlichen Verkehr nicht erschlossene Räume alternativ und flexibel zu erschliessen.
- Nachfrage für ein Mitnahmesystem für den motorisierten Individualverkehr zu ermitteln, sowie ein Konzept zu entwickeln.
- Stärkung der kombinierten Mobilität und Förderung des Veloverkehrs durch Bike Sharing.
- Förderung des Carsharings in der gesamten Region und in den Quartieren, inkl. Elektrofahrzeuge.

Massnahme

- Prüfung der nicht/sehr schlecht erschlossenen Räume auf deren Potenzial für alternative Mitnahmesysteme (bspw. Taxito, Ruftaxi/Bürgerbus; möglicherweise als Partnerprojekt mit Taxito im Luzerner Hinterland (Luterntal)).
- Ermittlung der Nachfrage nach Abstellplätzen für die Bildung von Fahrgemeinschaften über die Autobahn zu Grosszentren. Prüfung geeigneter Standorte in möglichst direkter Nähe zum Autobahnanschluss.
- Bike Sharing im Raum Burgdorf / Kirchberg .
- Standorte für Mobility Carsharing in weiteren Gemeinden ausbauen und in den Quartieren bisheriger Standortgemeinden verdichten.
- Förderung von neuen autoarmen Wohnsiedlungen mit reduzierter Stellplatzzahl durch Sharing-Angebote.

Federführung:

- Regionalkonferenz Emmental (Kommission öV)
- Burgdorf / Kirchberg (Bike Sharing)

Weiter beteiligte Stellen

- Beteiligte Gemeinden
- Emmental bewegt
- Stiftung Intact

Beurteilung

Auswirkungen:

- Minimales Mobilitätsangebot für nichtmotorisierte Personen der Region Emmental, in nicht/sehr schlecht erschlossenen Räumen.
- Förderung von Fahrgemeinschaften auf der Autobahn und (geringe) Reduktion der Verkehrsbelastung
- Bike Sharing hat ein gutes Kosten - Nutzen Verhältnis. Die Zusammenarbeit mit Unternehmen stärkt den Willen zu betrieblichem Mobilitätsmanagement

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Die Massnahme „Prüfung der nicht/sehr schlecht erschlossenen Räume auf deren Potenzial für alternative Mitnahmesysteme“ ist gemeinsam mit Massnahme: Förderung der Buslinien als Bahnzubringer (ÖV-Str-2) zu betrachten. • Für die Massnahmen „Mitnahmesystem für Automobilisten“ und "Carsharing" bestehen keine Abhängigkeiten. • Die Massnahme "Bikesharing ist gemeinsam mit der Massnahme "Velostationen / Veloparkierung" (KM-B-1) zu entwickeln und hat im Betrieb einen engen Bezug zu anderen Velo-Dienstleistungen. 			
Reifegrad (für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter):	1	2	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Priorität gemäss Regionalkonferenz:	A	B	C
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vorgehen und Zeitplan	
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung des Potenzials alternativer Erschliessungsformen • Ermittlung der Nachfrage nach der Mitnahme anderer Automobilisten • Prüfung geeigneter Parkplätze in direkter Nähe des Autobahnanschlusses für die Mitnahme anderer Automobilisten. • Umsetzungskonzept (inkl. Finanzierung) für Bike Sharing in Zusammenarbeit mit umliegenden Gemeinden erstellen 	

Kosten			
Gesamtkosten: - grobe Kostenschätzung für externe Studie 20'000 SFr. - Bikesharing: Umsetzungskonzept ca. 30'000 SFr. Massnahmen ca. 500'000 SFr.	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Erschliessungsnetz (Angebot) öffentlicher Verkehr • Angebot kombinierter Verkehr (P+R-Plätze) • www. bikesharing.ch (Businesskonzept für Bikesharing) • www. taxito.ch / www. mobility.ch • Grundlagenpapier Bikesharing Burgdorf-Kirchberg (NRP-Projekt)

Stand der Koordination
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein

Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • (Nummerierung im RGSK1: ÖV04)

Übersicht Anpassung Bezeichnung und Nummerierung der Massnahmenblätter

Alte Bezeichnung (AP 2. Generation und RGSK 1. Generation)	Neue Bezeichnung
S1 - Siedlungsränder und -trenngürtel von regionaler Bedeutung	integriert in L1
S2 - Siedlungsentwicklung nach Innen	gestrichen
S3 - Umstrukturierungsgebiete	S1 – Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
S4 - Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	S2 - Wohn- und Arbeitsschwerpunkte
S5 - Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten	S3 - Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten
S6 - Zentren 4. Stufe	S4 - Zentren 4. Stufe
S7 - Zentren 5. Stufe	gestrichen
O1 - Regionale Zusammenarbeit / Zusammenarbeit in der Agglomeration	O1 – Regionale Zusammenarbeit
L1 - Regionaler Richtplan Landschaft	L1 – Landschaftsschutz und Siedlungsbegrenzung
L2 - Bauen im ländlichen Raum	gestrichen
A1 - Arbeitsstandorte ausserhalb der Zentren	gestrichen
ÖV01 - Bahnverkehr mittel- längerfristig	ÖV-Reg-1- Bahnverkehr mittel-/langfristig
ÖV05 - Ausbau Bhf. Bätterkinden und Doppelspur Bätterkinden Nord	ÖV-Reg-2 - Perronverlängerungen und Doppelspurausbauten
ÖV02 - Busverkehr mittel- längerfristig	ÖV-Str-1 - Busverkehr mittel-/langfristig
ÖV03 - Förderung von Buslinien als Bahnzubringer	ÖV-Str-2 - Förderung von Buslinien als Bahnzubringer
ÖV07 - Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf	ÖV-Str-3 – Burgdorf, neuer Bushof und Bahnhofplatz
SV02 - Autobahnzubringer Emmental	MIV-U-1 – Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg – Hasle, Umfahrung Oberburg 1.02 MIV-U-1 - Oberburg – Hasle, Umfahrung Hasle b.B. 1.03 MIV-O-1 – Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg – Hasle, Sanierung Abschnitt Burgdorf 1.01
SV01 - Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	MIV-O-2 - Burgdorf, Umbau Ortsdurchfahrt

Alte Bezeichnung (AP 2. Generation und RGSK 1. Generation)	Neue Bezeichnung
neu	MIV-O-3 - Region Emmental, Ortsdurchfahrten MIV-O-3.01 bis MIV-O-3.24 Zusammengefasst nach Umsetzungshorizont A2, A1, A, B, C
SV03 - Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone Lyssach	MIV-S-1 – Lyssach, Verkehrssanierung Kantons- strasse 23 Industriezone
SV04 - Umgestaltung des Löwenknotens in Oberburg	gestrichen, integriert in MIV-U-1 / MIV-O-1
SV05 - Knotensanierung Lützelflüh-Golzbach	gestrichen
SV06 - Tunnel Fritzenfluh	gestrichen
ÖV06 - Ausbau Bhf. Kirchberg mit Doppelspur Richtung Burgdorf	gestrichen
LV01 - Velomassnahmen Agglomeration auf Kantonsstrassen, kurzfristig LV02 - Velomassnahmen Agglomeration auf Gemeindestrassen, kurzfristig LV03 - Velomassnahmen Agglomeration auf Kantonsstrassen, mittelfristig LV04 - Velomassnahmen Agglomeration auf Gemeindestrassen, mittelfristig LV05 - Velomassnahmen Agglomeration auf Kantonsstrassen, langfristig LV06 - Velomassnahmen Agglomeration auf Gemeindestrassen, mittelfristig	LV-N-1 - Agglomeration - Langsamverkehrs- massnahmen LV-N-1.01 bis LV-N-1.15 Zusammengefasst nach Umsetzungshorizont A2, A1, A, B, C
LV07 – Velomassnahmen auf Kantonsstrassen regional LV08 – Velomassnahmen auf Gemeindestras- sen regional	LV-N-2 - Region – Langsamverkehrsmassnah- men LV-N-2.01 bis LV-N-2.56 Zusammengefasst nach Umsetzungshorizont A2, A1, A, B, C und Handlungsbedarf
neu	LV-N-3 - Oberburg - Hasle, Kantonaler Radweg entlang der Bahn
RV01 - Erhöhung der Anzahl P+R Plätze	KM-P-1 - Erhöhung der Anzahl P+R Plätze
RV02 - Velostation / Veloparkierung / B+R Plät- ze	KM-B-1 - Velostation / Veloparkierung / B+R Plät- ze
ÖV04 - Prüfung alternativer Erschliessungsfor- men	KM-W-1 - Alternative Erschliessungsformen und -arten

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**

