

Regionalkonferenz Emmental

Agglomerationsprogramm Burgdorf 5. Generation



Teil 1: Hauptbericht

Das Agglomerationsprogramm Burgdorf 5. Generation besteht aus folgenden Elementen:

- Teil 1: Hauptbericht
 - Umsetzungsbericht (Kap. 3, S. 20)
 - Situations- und Trendanalyse (Kap. 4, S. 31)
- Teil 2: Massnahmenband
 - Massnahmenblätter (ganzes Dokument)
- Teil 3: Kartenband
 - Massnahmenkarten AP5 (Abschnitt F, S. 24)

Stand 10. Januar 2024

Impressum

Auftraggeber

Regionalkonferenz Emmental
Bernstrasse 21
3400 Burgdorf

Mitglieder der strategischen Projektsteuerung

Walter Sutter, Planungskommission, GL RKE
Stefan Berger, Ausschuss Agglomeration Burgdorf
Thomas Frei, Geschäftsstelle RKE
Carmen Metzler, Geschäftsstelle RKE
Katja Bessire, AÖV
Max Bühler, AGR
Barbara Lustenberger, TBA, OIK IV
Antje Neumann, Metron Bern AG
David Stettler, ecoptima ag
Remo Föhn, ecoptima ag

Auftragnehmende

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Metron Bern AG, Neuengasse 43, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 380 76 80
www.metron.ch, bern@metron.ch

Bearbeitung

David Stettler, dipl. Geograf, Raumplaner FSU
Remo Föhn, MSc Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Antje Neumann, MSc Geographie

Titelbild: Bahnhof Hasle-Rüegsau (eigene Fotografie,
18.05.2023)

Inhalt

1. Zusammenfassung	5
2. Einleitung	13
2.1 Auftrag	13
2.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen	13
2.3 Regionale Organisation	15
2.4 Erarbeitungsprozess	16
2.5 Ergebnisse der Mitwirkung	18
2.6 Änderungen gegenüber der Vorgängergeneration	18
3. Stand der Umsetzung	20
3.1 Umsetzung von Zukunftsbild und Teilstrategien	20
3.2 Umsetzungsstand der Massnahmen	23
4. Situations- und Trendanalyse	20
4.1 Perimeter	30
4.2 Grossräumige Einbettung	31
4.3 Siedlung	32
4.4 Landschaft	42
4.5 Verkehr	52
4.6 MOCA-Indikatoren	93
5. Zukunftsbild	98
5.1 Übergeordnete Entwicklungsziele der Region Emmental	98
5.2 Zukunftsbild	101
5.3 Exkurs: Abgleich Verkehrsinhalte Zukunftsbild mit dem Sachplan Verkehr	108
5.4 Zielwerte MOCA-Indikatoren	109
6. Handlungsbedarf	112
6.1 Siedlung	112
6.2 Landschaft	115
6.3 Verkehr	117
7. Strategien	128
7.1 Siedlung	128
7.2 Landschaft	132
7.3 Verkehr	134
8. Massnahmen	143
8.1 Übergeordnete Massnahmen	143
8.2 Siedlung	144
8.3 Landschaft	147

8.4	Verkehr	148
8.5	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	154
	Anhang	159
	Anhang 1: Beilagenverzeichnis	159
	Anhang 2: Abkürzungsverzeichnis	160
	Anhang 3: Liste der beitragsberechtigten Gemeinden	162
	Anhang 4: Berner Ansatz der Abstimmung von Verkehr und Siedlung	163
	Anhang 5: Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern	169

1. Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Burgdorf

Agglomeration Burgdorf	Die Agglomeration Burgdorf ist eine kleine-mittelgrosse Agglomeration am Übergang zwischen dem Mittelland und dem Hügellgebiet des Emmentals. Sie ist aufgrund des Arbeitsplatzangebots das wirtschaftliche Zentrum des Emmentals. Die wichtigsten verkehrlichen Schnittstellen zu den regionalen und nationalen Netzen sind der Bahnhof Burgdorf und der Autobahnanschluss Kirchberg.
Programm Agglomerationsverkehr	Mit dem Programm Agglomerationsverkehr unterstützt der Bund die Agglomerationen als wichtige politische, wirtschaftliche, kulturelle und gesellschaftliche Impulsgeberinnen, um die Herausforderungen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zu meistern. Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) beteiligt er sich finanziell an Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen. Voraussetzung für Bundesbeiträge ist ein Agglomerationsprogramm (AP), welches die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt.
Instrument Agglomerationsprogramm	Das Instrument der Agglomerationsprogramme ist sowohl Voraussetzung wie auch Chance, den hohen Abstimmungsbedarf zwischen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung koordiniert, gezielt und partnerschaftlich unter den Gemeinden, mit dem Kanton und dem Bund anzugehen. Eine gut funktionierende Agglomeration – mit einem abgestimmten Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene sowie der gezielten, zukunftsorientierten Siedlungsentwicklung nach innen – steigert die Attraktivität als Arbeits- und Wohnstandort.
Regionale Trägerschaft	Die Agglomeration Burgdorf ist Teil der Regionalkonferenz Emmental (RKE), welche im Rahmen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) 2025 für die strategisch-räumliche Planung ihrer 39 Mitgliedsgemeinden verantwortlich ist. Die RKE erarbeitet das Agglomerationsprogramm Burgdorf.
Behördenverbindliche Sicherung	Auf Stufe der Region haben die Massnahmen des teilregionalen Richtplans RGSK behördenverbindlichen Charakter. Indem die Inhalte des RGSK 2025 ins AP5 überführt werden, werden die Anforderung des Bunds an eine regional abgestimmte, behördenverbindliche Planungsgrundlage erfüllt.
Perimeter	Der Perimeter des AP Burgdorf umfasst neun beitragsberechtigte Gemeinden (BeSA-Perimeter). Burgdorf ist die Kernstadt. ⇒ <i>Neuerung gegenüber der Vorgängergeneration: Der BeSA-Perimeter wird um die Gemeinden Hasle b.B. und Rüti b.L. erweitert; des Weiteren hat die Gemeinde Hindelbank vom Agglomerationsprogramm Bern zum Agglomerationsprogramm Burgdorf gewechselt. Auf den bisherigen «erweiterten Agglomerationsperimeter» wird verzichtet. Die Koordination mit den umliegenden Gemeinden erfolgt mit der organisatorisch und inhaltlich abgestimmten Erarbeitung des RGSK 2025.</i>

Punktuelle Weiterentwicklung des AP4

Die RKE nimmt mit der Erarbeitung der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Burgdorf (AP5) eine punktuelle Weiterentwicklung des AP der 4. Generation (AP4) aus dem Jahr 2021 vor. Aktuelle und stimmige Inhalte des AP4 werden ins AP5 überführt, neue Entwicklungen aufgegriffen und unterdessen überholte Inhalte werden grundsätzlich überarbeitet.

Stand der Umsetzung

Innenentwicklung vorangetrieben

Die Gemeinden haben in den vergangenen Jahren die Innenentwicklung weiter vorangetrieben. Zudem konnte die Siedlungsentwicklung in den letzten Jahren verstärkt auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet und die Erschliessungsqualität insgesamt deutlich verbessert werden.

VS BOH verzögert sich; insgesamt sind die Verkehrsmassnahmen auf Kurs

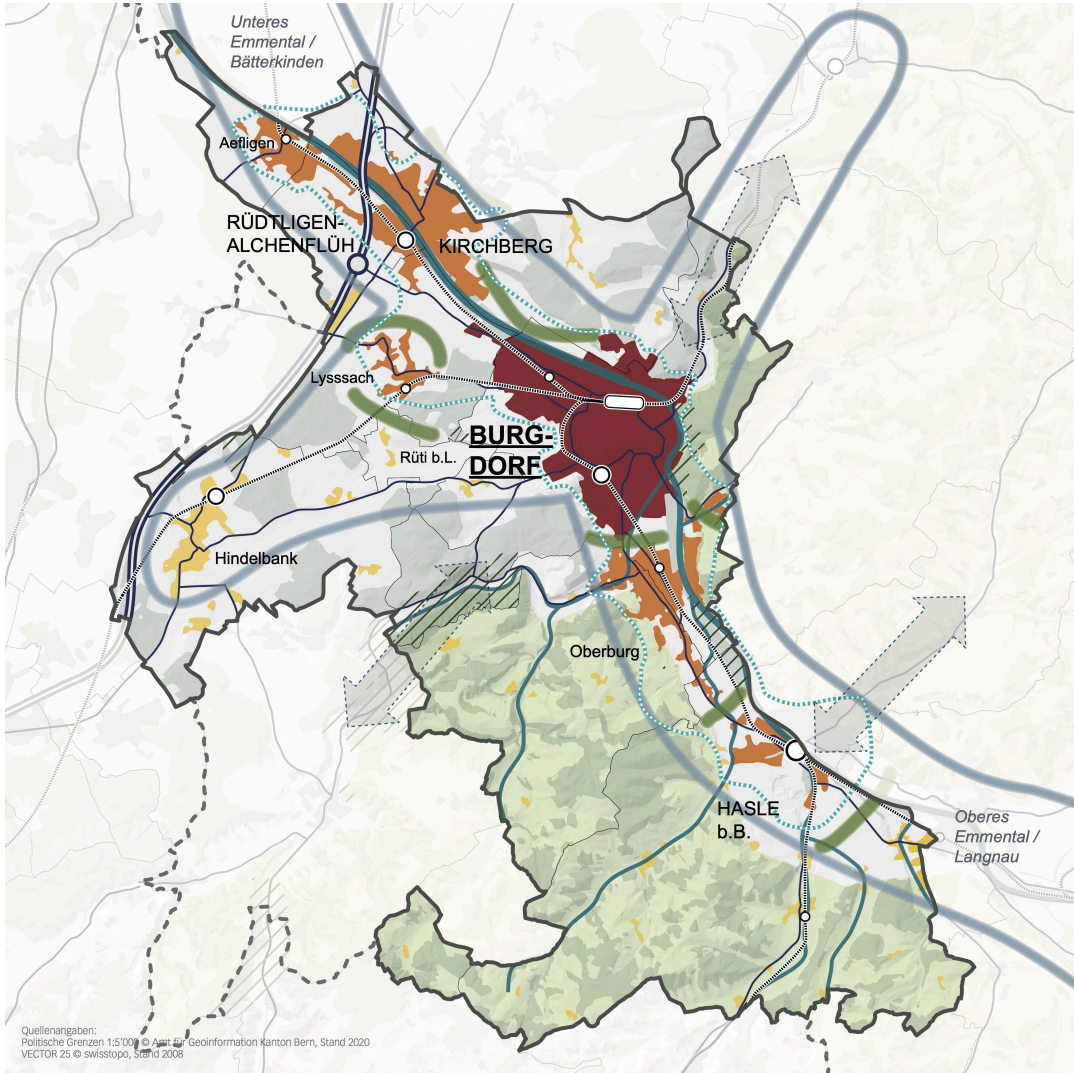
Aus dem AP der 1. Generation sind alle Verkehrsmassnahmen umgesetzt. Die zweite Generation befindet sich insgesamt auf Kurs und es können alle Massnahmen fristgerecht realisiert werden. Als zentrale Gesamtverkehrssystem-Massnahme besteht im AP der 3. Generation die Umsetzung der Verkehrssanierung BOH. Diese ist infolge eines Beschwerdeverfahrens gegen das Gesamtprojekt zurzeit jedoch sistiert. Der Kanton Bern rechnet mit einer Umsetzung ab 2029. Die Massnahmen des AP4 befinden sich in der weiteren Projektierung, so dass mit der Umsetzung ab 2025 gestartet werden kann.

Zukunftsbild

Funktion des Zukunftsbilds

Das Zukunftsbild besteht aus Zielsetzungen des AP bezogen auf den Horizont 2040. Auf regionaler Ebene bildet das Entwicklungsleitbild im RGSK das Pendant des Zukunftsbilds.

⇒ *Neuerung gegenüber der Vorgängergeneration: Die umfassende Weiterentwicklung des RGSK-Entwicklungsleitbild wurde zum Anlass genommen, das AP5-Zukunftsbild dem RGSK-Entwicklungsleitbild inhaltlich und grafisch anzugleichen. Die inhaltlichen Ziele des AP4-Zukunftsbilds wurden weitgehend aufs überarbeitete AP5-Zukunftsbild übertragen.*

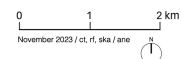


Beilage C (Kap. 5)

Agglomerationsprogramm Burgdorf 5. Generation

Zukunftsbild

- Siedlung**
- Kompakte, klar differenzierte Siedlungsräume als lebenswerte Wohn- und Arbeitsorte
 - Agglomerationskern Burgdorf
 - Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachse
 - Ländlicher Raum
- Zentrumsstruktur als Rückgrat einer räumlich differenzierten Regionalentwicklung
ZENTRUM 3. STUFE
ZENTRUM 4. STUFE
 Dorfzentrum
- Landchaft**
- Neben- und Miteinander der unterschiedlichen Nutzungs- und Schutzbedürfnisse in den Natur- und Kulturräumen
 - Identitätsstiftende Emmentaler Kultur- und Hügellandschaft
 - Geschützter Naturraum
 - Siedlungstrenngürtel
 - Attraktive Naherholungsgebiete in Einklang mit den weiteren Nutzungs- und Schutzinteressen
 - Flusslandschaft als Erholungs- und Naturraum
- Verkehr**
- Attraktive Intermodalität und Multimodalität für siedlungs- und klimaverträgliche Mobilität
 - Bahnlinie
 - Nationalstrasse (Anschluss Kirchberg)
 - Kantonsstrassen A+B, wichtige Gemeindestrasse
 - Verkehrsdrehscheiben
 - Zentrale Drehscheibe Agglomeration
 - Regionaler Knoten
 - Weitere Haltestellen
 - Entwicklungskorridor mit wichtigen Verkehrsachsen
 - Gebündelter Verkehr auf Zubringerachsen
 - Nachhaltige und siedlungsverträgliche Mobilität in und zwischen den Zentren
 - Nachfragegerechte Naherschliessung (räumlich nicht verortbar)
- Orientierung**
- Perimeter- und Gemeindegrenzen
 - AP-Perimeter
 - RGSK-Perimeter / Grenzen Teilregionen
 - Gemeindegrenzen
 - Wald



ecoptima
 metron

Abb. 1. Zukunftsbild Agglomeration Burgdorf.
 Hinweis: Grössere Darstellung der Karte im Kartenanhang.

Handlungsbedarf

Funktion des Handlungsbedarfs

Der Handlungsbedarf ist das Delta zwischen Ausgangslage und Zielsetzung. Darin werden die inhaltlichen Schwerpunkte benannt, welche im Rahmen des AP5 und gegebenenfalls nachfolgender Generationen anzu- gehen sind («verbleibender Handlungsbedarf»). Schwachstellen, auf welche mit gesicherten, aber zum Teil noch nicht umgesetzten Massnahmen – beispielsweise aus vorhergehenden AP-Generationen – reagiert wurde, werden im Bericht als «erledigter Handlungsbedarf» zusammengefasst.

⇒ *Neuerung gegenüber der Vorgängergeneration: Im Sinne des roten Fadens und der besseren Lesbarkeit wurden einzelne Kapitel gesamtheitlich umstrukturiert (z.B. Handlungsbedarf).*

Schwerpunkte
des AP5

Handlungsbedarf besteht vor allem in folgenden Punkten:

- Die Bestrebungen zur Innenentwicklung sind mit hohem Engagement weiterzuverfolgen.
- Auf die Erhaltung und teilweise auf die Aufwertung und die verbesserte Zugänglichkeit der wertvollen Freiräume und Naherholungsgebiete ist einzugehen.
- Die Stärkung einer siedlungsverträglichen Mobilität ist weiter voranzutreiben.

So liegt ein Fokus auf der Weiterentwicklung eines durchgängigen und sicheren Veloverkehrsnetzes. Durch Linienführungen parallel zum Basisstrassennetz wie auch attraktiven Routen auf dem Basisstrassennetz, soll eine Veloinfrastruktur entstehen, die eine reichweitenstarke Mobilität ohne motorisierten Individualverkehr im Alltag und der Freizeit ermöglicht.

Weitere Strassenräume müssen auch nach der Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle noch aufgewertet werden.

Im öffentlichen Verkehr wird die Reduktion von Umwelt- und Klimaemissionen anvisiert. Ziel ist es, heute fossil betriebene Buslinien auf batterieelektrischen Betrieb umzustellen.

Funktion der
Strategien

Strategien

Die Strategien zeigen auf, wie die festgehaltenen Ziele erreicht werden sollen und der verbleibende Handlungsbedarf umgesetzt werden soll.

Teilstrategie
Siedlung und
Landschaft

Erste Priorität hat eine ressourcenschonende, nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen an gut erschlossenen Lagen. Das Wachstum soll möglichst innerhalb der bestehenden Bauzonen bewältigt werden. Innenentwicklung und Verdichtung sollen einhergehen mit Schutz und qualitativer Aufwertung der Lebensräume.

- Dazu werden die Entwicklungsgebiete vorangetrieben: die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte Burgdorf Buchmatt und Burgdorf Bahnhof werden weiterentwickelt. Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte werden gestaffelt entwickelt.
- Ergänzend sollen wenige ausgewählte, gut erschlossene Vorranggebiete in Hindelbank und Kirchberg (Wohnen) eingezont werden.
- Die Entwicklung erfolgt qualitativ hochwertig: für Entwicklungsvorhaben soll stets eine hohe Siedlungsqualität eingefordert werden, öffentliche Räume werden mit geeigneten Instrumenten zu attraktiven, divers nutzbaren Orten weiterentwickelt.
- Die wertvolle Kulturlandschaft mit den Hügelgebieten, dem Flusslauf der Emme und der Talebene und die Grünzäsuren zwischen den Siedlungen sollen erhalten werden. Grün- und Freiflächen im Siedlungsgebiet werden erhalten, gesichert und hochwertig gestaltet.

⇒ *Neuerung gegenüber der Vorgängergeneration: Die Teilstrategien Siedlung und Landschaft wurden um die Aspekte Klima und Biodiversität ergänzt und ein Schwerpunkt auf die Themen Siedlungsqualität Freiräume und Naherholung gelegt. Die im AP4 neu entwickelte kartografische Darstellung der Strategien blieb*

weitgehend unverändert. Die als Massnahmen nicht mehr weiter enthaltenen mittel- und langfristigen Entwicklungsgebiete sind weiterhin in der Strategiekarte abgebildet.

Teilstrategie
Verkehr

Die Agglomeration Burgdorf strebt eine «attraktive Intermodalität und Multimodalität für siedlungs- und klimaverträgliche Mobilität» an. Zur Umsetzung nimmt die Agglomeration die 4V-Strategie als Rückgrat der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Bern (Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verträglich abwickeln – Verkehr vernetzen).

- Der Ausbau wichtiger Veloverbindungen als Vorrangrouten, sichere und durchgängige Veloverbindungen auf den Hauptsiedlungsachsen sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang von Strassen sollen die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr deutlich erhöhen.
- Die Intermodalität und der öffentliche Verkehr werden gefördert, indem das ÖV-Angebot gezielt und nachfragegerecht ausgebaut wird. In Burgdorf, Kirchberg, Hindelbank und Hasle b.B. werden attraktive Umsteigepunkte zur Verfügung gestellt.
- Die Strassenräume werden siedlungsverträglich gestaltet und die Ortskerne vom Durchgangsverkehr entlastet. Gleichzeitig wird der Verkehrsablauf verbessert und die Trennwirkung reduziert.

Funktion der
Massnahmen

Massnahmen

Die Massnahmen beschreiben die Umsetzungsschritte, welche gestützt auf dem erfassten Handlungsbedarf und den Teilstrategien des AP5 definiert wurden. In den Massnahmenblättern sind einerseits die Zusammenhänge zum Zukunftsbild, dem Handlungsbedarf und den Strategien des AP5 und andererseits die räumliche Abstimmung Siedlung–Landschaft–Verkehr dargelegt.

Siedlungsmass-
nahmen

Bei den Siedlungsmassnahmen setzt die Agglomeration den Schwerpunkt weiterhin auf die Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen. Konsequenterweise sind die AP5-Siedlungsmassnahmen deshalb mehrheitlich Arealüberbauungen in Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten.

⇒ *Neuerung gegenüber der Vorgängergeneration: In den AP1-4 waren sämtliche RGSK-Massnahmen auch als AP-Massnahmen enthalten, insbesondere auch Daueraufgaben und grosse Entwicklungsperimeter mit einer Umsetzung im mittel- bis langfristigen Horizont. Im Hinblick auf das AP5 entschieden sich der Kanton Bern und die Regionen dazu, im AP5 gezielt diejenigen Siedlungsmassnahmen (Planungen und anstehende Arealüberbauungen) aufzuführen, die eine hohe Entwicklungsdynamik und Grösse aufweisen, welche eine besondere Abstimmung mit den damit zusammenhängenden Verkehrsmassnahmen erfordern. Die übrigen, längerfristigen Siedlungsmassnahmen werden im RGSK Emmental behördenverbindlich verankert. Damit wird eine stufengerechte Abstimmung von Verkehr und Siedlung erreicht. Im AP5 liegt der Fokus auf den Siedlungsmassnahmen, die sich aufgrund ihrer Dimension wesentlich auf Raum, Verkehr und Umwelt auswirken könnten.*

Die Stadt Burgdorf hat mit der Klimastrategie «KlimaVision30» eine Grundlage geschaffen, deren Zielsetzung und Massnahmen sich in allen Fachbereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr auswirken. Zur Umsetzung der KlimaVision30 wird im AP5 eine eigenständige Massnahme festgelegt.

Hinweis für die Mitwirkung: Der Beschluss der Klimastrategie der Stadt Burgdorf ist zu Beginn der Mitwirkung noch ausstehend.

AP5-Nummer	Massnahme	ARE-Code	Priorität AP5
EM.S-UV.03.01	Burgdorf, Realisierung Farbwegareal		A
EM.S-UV.03.02	Burgdorf, Ausarbeitung Überbauungsordnung Hunyadigässli		A
EM.S-UV.03.03	Burgdorf, Überarbeitung Überbauungsordnung Gyrischachen		A
EM.S-UV.03.04	Oberburg / Burgdorf, Realisierung Vögeligut		A
EM.S-UV.03.05	Rüdtligen-Alchenflüh, Realisierung Überbauung Jurastrasse Alchenflüh KAB		A
EM.S-UV.03.06	Hasle bei Burgdorf, Erarbeitung Überbauungsordnung Klötzlimatte		A
EM.S-UV.03.07	Burgdorf, Planungsrechtliche Sicherung b.move/Verwaltungszentralisierung Lyssachstrasse		A
EM.S-UV.03.08	Oberburg, Planungsrechtliche Sicherung Zentrum Oberburg		B
EM.S-VW.03.01	Kirchberg, Realisierung Juraweg		A
EM.S-VA.03.01	Oberburg / Burgdorf, Ausarbeitung Plangenehmigungsverfahren BLS-Werkstätte Oberburg		A
EM.S-Ü.01	Burgdorf, Umsetzung KlimaVision30		A

Tab. 1. AP5-Siedlungsmassnahmen.

Landschaftsmassnahmen

Im AP5 sind mehrere Massnahmen zur Aufwertung von Freiräumen im Siedlungsgebiet enthalten. Diese Massnahmen tragen zu lebenswerten öffentlichen Räumen in Burgdorf bei und wirken sich positiv aufs Stadtklima und die Biodiversität aus.

⇒ *Neuerung gegenüber der Vorgängergeneration: Die Landschaftsmassnahmen wurden im Hinblick auf die Strategie der Siedlungsverdichtung und -qualität und den damit zusammenhängenden Funktionen der (siedlungsprägenden) Landschaftsräume im AP5 neu gedacht. Die Umsetzung der entsprechenden Strategien soll sich in Form von neuen Massnahmen abbilden. Daueraufgaben im Bereich Landschaft sind im Strategiekapitel des AP5 abgebildet.*

AP5-Nummer	Massnahme	ARE-Code	Priorität AP5
EM.L-Gr.01.01	Burgdorf, Öffentliche Parkanlage Villa Schnell		A
EM.L-Gr.01.02	Burgdorf, Aufwertung Aufenthaltsqualität Gebrüder-Schnell-Terrasse-Grabenstrasse-Hofstattplatz		A
EM.L-Gr.01.03	Burgdorf, Aufwertung Gyripark		A

EM.L-Gr.01.04	Burgdorf, Baumpflanzung entlang Einschlagweg/ Brunnmattstrasse	A
---------------	---	---

Tab. 2. AP5-Landschaftsmassnahmen.

Verkehrsmassnahmen

Die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle leistet weiterhin einen bedeutenden Beitrag zur Umsetzung der Verkehrs- und auch Siedlungsstrategien. Die neuen Verkehrsmassnahmen sind darauf ausgerichtet, die schon beschlossenen Massnahmen zu ergänzen und in ihrer Wirkung zu verstärken.

⇒ *Neuerung gegenüber der Vorgängergeneration: Die Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle war zentrales Gesamtverkehrselement des AP3 und AP4. Im Rahmen der 3. und 4. Generation wurden die Projektteile Burgdorf und Oberburg zur Mitfinanzierung eingereicht und offiziell in die Agglomerationsprogramme aufgenommen. In der 5. Generation erfolgt die Eingabe des Projektteils im Raum Hasle. Dieser Projektteil war bereits im AP 3 mit einem Massnahmenblatt vertreten; da die Gemeinde Hasle jedoch damals noch nicht im Agglomerationsperimeter lag, wurde die Massnahme nicht vom Bund mitfinanziert. Mit der Erweiterung des Agglomerationsperimeters auf die Gemeinde Hasle reicht die Region nun den Projektteil Hasle zur Mitfinanzierung im AP 5. Generation ein. Die VS BOH wird im AP5 als «Ausgangslage» angenommen, so dass darauf abgestimmt weitere Netzentwicklungen geplant werden können; dies insbesondere beim Veloverkehr und der Aufwertung von Strassenräumen.*

Die beantragten **AP5-A-Massnahmen** weisen ein Investitionsvolumen von insgesamt CHF 113.6 Mio. auf. Mit CHF 77.8 Mio. stellt die Umfahrung Hasle (als Projektabschnitt der Verkehrssanierung Burgdorf- Oberburg - Hasle) die grösste einzelne Kostenposition dar. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Aufwertung von weiteren Strassenräumen in der Agglomeration sowie für erste Schritte zur Bereitstellung öffentlicher MIV-Ladestationen sind Investitionen von CHF 9.4 Mio. vorgesehen. Um das Fuss- und Veloverkehrsnetz zu erweitern und qualitativ aufzuwerten sind Massnahmen mit einem Volumen von CHF 14.2 Mio. vorgesehen. Durch Linienführungen parallel zum Basisstrassennetz wie auch attraktiven Routen auf dem Basisstrassennetz, entsteht eine Veloinfrastruktur, die eine reichweitenstarke Mobilität ohne motorisierten Individualverkehr im Alltag und der Freizeit ermöglicht und den gewünschten Verlagerungseffekt vom MIV zu siedlungsverträglichen Verkehrsmitteln unterstützt. Für die Agglomeration wie auch überregionale Verbindung stehen hierbei die Velovorrangroute zwischen Burgdorf und Hindelbank sowie der Radweg Oberburg-Hasle im Fokus.

In der historischen Altstadt von Burgdorf soll etappiert das «Entwicklungskonzept Altstadtpflästerung und Gestaltungskonzept Altstadtplätze» umgesetzt werden, um Aufenthaltsqualität und das Begegnungszonen-Regime gestalterisch zu stärken.

Um einen siedlungs- und klimaverträglichen ÖV in der Agglomeration Burgdorf zu stärken, soll im Rahmen des AP5 des Weiteren die Elektrifizierung der Ortsbuslinien zur Mitfinanzierung beantragt werden. Mit CHF 10.2 Mio. ist auch diese Massnahme eine grössere Einzelposition.

Nr. EM.x	ARE-Code	Titel	Prio	Kosten (Mio. CHF)
MIV-Auf.01		Massnahmenpaket pauschaler Bundesbeitrag, Kategorie Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum, A-Horizont, Agglomeration		
MIV-Auf.01.01	0404.4.004	Burgdorf, Verkehrssanierung Schloss - Spital (KS 23)	A	4.5
MIV-Auf.01.02		Burgdorf, Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzept Grabenstrasse	A	0.9
MIV-Auf.01.03		Burgdorf, Umsetzung verkehrsplanerische Überprüfung Einschlagweg, Lochbachstrasse	A	2.0
MIV-Auf.01.04		Kirchberg, Umsetzung Verkehrsberuhigungskonzept	A	2.0
		Einzelmassnahmen Kategorie Umfahrung, Agglomeration		
MIV-U.05		Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, Umfahrung Hasle b.B.	A	77.8
MIV-E-Mob.01		Massnahmenpaket Infrastruktur für die E-Mobilität im MIV, A-Horizont, Agglomeration		
MIV-E-Mob.01.01		Burgdorf, Erstellung öffentlich zugänglicher E-Ladestationen MIV	A	2.0
FVV-Ü.01		Massnahmenpaket pauschaler Bundesbeitrag, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, A-Horizont, Agglomeration		
FVV-Ü.01.01		Burgdorf, Begegnungszone Bucherstrasse-Lyssachstrasse-Aebikreisel	A	2.2
FVV-Ü.01.02		Burgdorf, Hindernisfreier Zugang zur Altstadt, Etappe 1	A	3.0
FVV-Ü.01.03		Kirchberg, Schulwegsicherheit im Rahmen Campus 25+	A	2.0
		Einzelmassnahmen Fuss- und Veloverkehr, Agglomeration		
FVV-Ü.05		Radweg Oberburg - Hasle	A	7.0
		Einzelmassnahmen Elektrifizierung (Trolleybus), Agglomeration		
ÖV-E.05		Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Burgdorf	A	10.17
Summe A-Massnahmen				113.57

Die beantragten **AP5-B-Massnahmen** umfassen Investitionen von CHF 45.6 Mio. Die Massnahmen setzen dabei den gleichen Schwerpunkt wie die AP5A-Massnahmen: So sind weitere Aufwertungsprojekte von Strassenräumen vorgesehen, die Umsetzung flankierender und zeitlich abhängiger Projekte zur Verkehrssanierung BOH sowie eine Fortsetzung der Massnahmen zur Aufwertung und dem Netzausbau der Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen.

2. Einleitung

2.1 Auftrag

Agglomerationsprogramm als Voraussetzung für Bundesbeiträge

Der Bund kann sich im Rahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) an Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs beteiligen. Voraussetzung für eine Bundesbeteiligung ist ein Agglomerationsprogramm (AP), das die Anforderungen des Bundes erfüllt.

Ziele des Agglomerationsprogramms

Die Ziele des Agglomerationsprogramms lauten:

- Verkehr und Siedlung abstimmen (unter Berücksichtigung der Landschaft)
- Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen
- Siedlung nach innen entwickeln
- Umsetzung von Massnahmen
- Verkehrslösungen mitfinanzieren
- Handlungsbedarf über die Generationen hinweg abstimmen
- Regional zusammenarbeiten und verbesserte Abstimmung mit dem Bund
- Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland abstimmen

Die Agglomeration Burgdorf hat bisher vier Agglomerationsprogramme erfolgreich eingereicht. Das vorliegende Agglomerationsprogramm 5. Generation (AP5) knüpft an die vorangehenden Programme (AP1–AP4) an.

Verhältnis zum RGSK Emmental

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Emmental ist das behördenverbindliche Instrument der Region zur Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr. Die aktuelle Generation wird voraussichtlich 2025 vom Kanton genehmigt und deshalb als RGSK 2025 bezeichnet. Gemäss Art. 98a, Abs. 2 des Baugesetzes des Kantons Bern beinhaltet das RGSK auch das Agglomerationsprogramm.

Das Agglomerationsprogramm Burgdorf wird als separates Dossier erstellt, als Grundlage für die Prüfung durch den Bund. Die behördenverbindlichen Kapitel Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen des Agglomerationsprogramms wurden in das RGSK 2025 integriert und sind damit behördenverbindlich verankert.

2.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Kantonale Planungsinstrumenten

Kantonale und regionale Planungen

Der Kanton Bern verfolgt einen eigenen Ansatz zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr mit langer Tradition. Darauf wird im Bericht punktuell eingegangen. Im Anhang 4 des vorliegenden Berichts ist eine Zusammenfassung des Berner Ansatzes zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr enthalten, ebenso im kantonalen Synthesebericht zu den Berner Agglomerationsprogrammen.

Für das Agglomerationsprogramm sind insbesondere folgende kantonalen Planungen relevant.

- Richtplan 2030 Kanton Bern (KRP), Stand 2023 (siehe Anhang X)
- Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (GVM), 2019 (siehe auch Anhang 4)
- Gesamtmobilitätsstrategie 2022 (siehe auch Kap. 7.3)
- Strassennetzplan 2022–2037, Investitionsrahmenkredit Strasse, 2022–2025 (siehe auch Kap. 4.5.5)
- Sachplan Veloverkehr, 2014, angepasst 2020, nachgeführt 2023 (siehe auch Kap. 4.5.2)
- Regionales Angebotskonzept (RAK) 2022–2025, Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2022–2025; Kantonales Angebotskonzept für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2022–2025 (siehe auch Kap. 4.5, 6.3.2 und 8.2)
- Güterverkehrs- und Logistikkonzept, 2021
- Arbeitszonenbewirtschaftung, 2023 (siehe auch Kap. 4.3.5)

Nationale Planungen

Die Gesamtverkehrsstrategie der Agglomeration Burgdorf berücksichtigt die übergeordneten Massnahmen des Bundes und stimmt ihre Agglomerationsplanungen mit den nationalen Projekten ab.

Erweiterung A1
Schönbühl–
Kirchberg

Die N1 (A1) zwischen Schönbühl und Kirchberg ist stark belastet und stösst an ihre Kapazitätsgrenzen. In diesem Abschnitt kommt es bereits heute zu täglicher Staubildung. Dies hat auch erhebliche Auswirkungen auf den Anschluss Kirchberg, welcher den Verkehr in Richtung Emmental nur noch ungenügend auf die A1 zuleiten kann. Der Bund plant im Rahmen des Programms «Engpassbeseitigung» den Ausbau auf 6 Spuren. Am 1. Juli 2020 hat der Bundesrat das generelle Projekt A1 Schönbühl - Kirchberg genehmigt. Die Massnahme wurde im STEP 2023 innerhalb des Realisierungshorizonts 2030 dem Ausbauschritt 2023 zugeordnet.

A1 Kirchberg–
Luterbach,
6-Spur-Ausbau

Im STEP Nationalstrasse ist vorgesehen, den N1 (A1) Abschnitt zwischen dem Anschluss Kirchberg und der Verzweigung Luterbach auf 6 Spuren auszubauen. Ein allfälliger Ausbau würde die nachgelagerten Netze entlasten, jedoch den Anschluss Kirchberg stärker belasten, weshalb Alternativen noch geprüft werden (z.B. Pannestreifenumnutzung). Gemäss ASTRA besteht bei diesem Abschnitt zurzeit kein Engpass. Im Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Strasse ist der Ausbau nicht enthalten.

Der Ausbau der Nationalstrasse A1 wird auf die Agglomeration Burgdorf und die Region Emmental bedeutsame raumplanerische Auswirkungen haben. Eine umfassende Koordination der nationalen Planung mit der regionalen Ebene wird im Hinblick auf AP6 erfolgen.

2.3 Regionale Organisation

GA1: Nachfolgende Ausführungen zeigen die Erfüllung der Grundanforderung 1 «Trägerschaft und Partizipation» der Agglomerationsprogramme auf.

Regionalkonferenz Emmental

39 Gemeinden bilden die Regionalkonferenz Emmental

Die 39 Gemeinden der Region Emmental sind in der Regionalkonferenz Emmental zusammengeschlossen. Diese öffentlich-rechtliche Körperschaft organisiert die verbindliche Zusammenarbeit in den Bereichen Raumplanung, Verkehr, Regionalpolitik und Kultur und übernimmt weitere Aufgaben in der Energieberatung, Wirtschaft und Tourismus.

Organe der Regionalkonferenz und ihre Kompetenzen

Oberstes Organ ist die Regionalversammlung. Ihr gehören die Gemeindepräsidien der Region an. Vorsitz hat eine politische Amtsträgerin oder ein politischer Amtsträger aus der Region. Die Regionalversammlung beschliesst das RGSK und das AP und erfüllt damit die Grundanforderung 1 des Bundes an die AP («Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden sind von den zuständigen Gemeindeorganen zu beschliessen»).

Die Geschäftsleitung besteht aus neun Gemeindepräsidien. Sie ist verantwortlich für die strategische Steuerung der Region. Sie bereitet die Geschäfte der Regionalversammlung vor und verabschiedet das RGSK und das AP zu Händen der Regionalversammlung.

Die einzelnen Aufgaben der Region werden durch vier Kommissionen gesteuert. Für die Erarbeitung des RGSK und des AP ist die Kommission Raumplanung verantwortlich. Sie setzt sich aus Gemeinderatsmitgliedern zusammen. Der Kanton ist mit beratender Stimme durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) und das Tiefbauamt (TBA) vertreten.

Projektorganisation RGSK 2025 und AP5

Ausschuss Agglomeration Burgdorf

Die Gemeinden der Agglomeration bilden den Ausschuss Agglomeration Burgdorf. Vertreten sind die Gemeindepräsidien.

Projektsteuerung

Die Erarbeitung des RGSK 2025 sowie des AP5 wurde durch die Projektsteuerung geleitet. Diese setzte sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern der Kommission Raumplanung, des Ausschusses Agglomeration Burgdorf, des Kantons (AGR, AÖV, TBA), der Geschäftsstelle der Regionalkonferenz Emmental sowie den beauftragten Planungsbüros ecoptima ag und Metron Bern AG.

Projektbearbeitung

Mit dem Gremium Projektbearbeitung leitet die Geschäftsstelle auf operativer Ebene die inhaltliche Erarbeitung. In diesem Rahmen finden die inhaltlichen Vorbereitungsarbeiten statt.

Kanton	<p>Umsetzungscontrolling</p> <p>Die Organisation, Instrumente und Abläufe des Umsetzungscontrollings auf Stufe Kanton werden im kantonalen Synthesebericht erläutert.</p>
Region	<p>Auf Stufe Region stellt die Geschäftsstelle der Regionalkonferenz ein regelmässiges Controlling sicher. Der Stand der Umsetzung wird im Rahmen der Arbeitsgruppe Agglo zweimal jährlich als Standardtraktandum behandelt. Bei dieser Gelegenheit wird auch ein allfälliger Handlungsbedarf diskutiert.</p>

2.4 Erarbeitungsprozess

Das AP5 Burgdorf und das RGSK 2025 Emmental wurden parallel und aufeinander abgestimmt erarbeitet. Dies förderte die inhaltliche Abstimmung innerhalb der Region und die Abstimmung von Siedlung und Verkehr über den Agglomerationsperimeter hinaus.

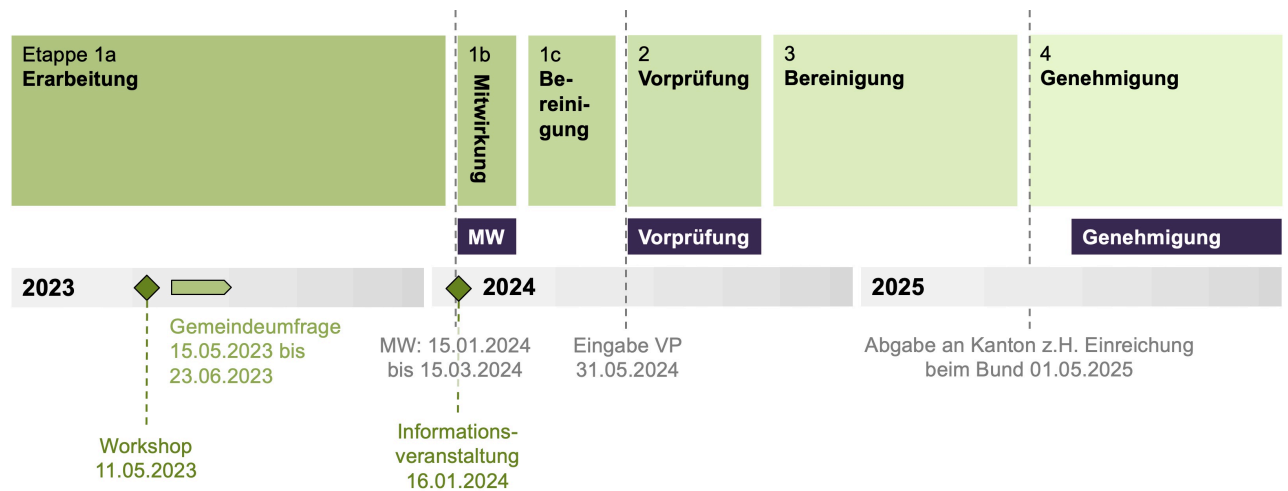


Abb. 1. Erarbeitungsprozess AP5 Burgdorf und RGSK 2025 Emmental (eigene Abbildung)

Nachfolgend werden die einzelnen Phasen des Erarbeitungsprozesses beschrieben.

Etappe 1a: Erarbeitung

Workshop 11.05.2023	<p>Um die Gemeinden ab einem frühen Stadium der Erarbeitung einzubeziehen, wurden diese am 11. Mai 2023 zu einem gemeinsamen Workshop begrüsst. Daran haben neben den politischen und fachlichen Vertretenden aller Gemeinden der Region Emmental Vertretende der kantonalen Verwaltung teilgenommen. Als Diskussionsgrundlage des ersten Workshops wurde das Entwicklungsleitbild (ELB) der Region Emmental überarbeitet. Dieses wurde von den Teilnehmenden mehrheitlich bestätigt. Es zeichneten sich keine neuen räumlichen Schwerpunkte mit besonderem, kurzfristigem Handlungsbedarf ab.</p>
------------------------	--

Gemeindeumfrage	Als Grundlage für die Überarbeitung der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsmassnahmen wurde eine Umfrage bei allen Gemeinden der Region Emmental durchgeführt. Dabei wurden neue Massnahmenvorschläge und Anträge zur Anpassung bestehender Massnahmen erfasst. Wichtige Informationen zum Planungs- und Umsetzungsstand bestehender Massnahmen wurden als Grundlage für die Überarbeitung des Massnahmenbands aufgenommen. Die Rückmeldungen der Gemeinden erforderten keine inhaltliche Neuausrichtung des AP5 und RGSK 2025. Es wurde bestätigt, dass innerhalb des AP5 und RGSK 2025 im Wesentlichen die bisher bekannten Schwerpunkte und Schlüsselmassnahmen weiterbearbeitet werden können.
Erarbeitung der Inhalte	Auf Grundlage der Gemeindeumfrage wurden die behördenverbindlichen Inhalte des AP5 und RGSK 2025 erarbeitet. Beim Erarbeitungsprozess wurden kantonale Fachstellen sowie die Gemeinden punktuell einbezogen.
Konsolidierungsphase	Im Herbst 2023 fand eine umfassende Konsolidierungsphase der Inhalte statt. Dabei wurden die Unterlagen der regionalen Kommission Raumplanung, der Projektsteuerung und der Projektbearbeitung (vgl. Kap. 2.3) vorgelegt.
Mitwirkungsdauer	Etappe 1b und 1c: Öffentliche Mitwirkung und Bereinigung Die Mitwirkung zum AP5 und RGSK 2025 dauerte vom 15. Januar bis zum 15. März 2024.
Informationsveranstaltung zur Mitwirkung	Am 16. Januar 2024 fand eine Informationsveranstaltung zur Mitwirkung statt. Eingeladen waren alle Gemeinden der Region Emmental (inkl. Agglomerationsgemeinden) sowie Vertretende der kantonalen Verwaltung. Die Veranstaltung wurde dazu genutzt, die Mitwirkungsunterlagen des AP5 und RGSK 2025 zu erläutern und zu diskutieren.
Überarbeitung AP	Die Auswertung der öffentlichen Mitwirkung ist in einem separaten Mitwirkungsbericht dokumentiert. AP und RGSK wurden gestützt darauf überarbeitet.
Vorprüfung Kanton	Etappe 2: Vorprüfung Die Vorprüfung des AP und RGSK durch den Kanton fand vom 1. Juni 2024 bis am 30. September 2024 statt.
Verabschiedung durch Regionalversammlung	Etappe 3: Bereinigung und Beschlussfassung Das Dossier wurde entsprechend dem Vorprüfungsbericht bereinigt und, wo nötig, überarbeitet. Die Regionalversammlung hat am ... 2025 das AP und das RGSK beschlossen.
Genehmigung	Etappe 4: Genehmigung Das RGSK Emmental mit dem Agglomerationsprogramm Burgdorf wurde Mitte 2025 vom Kanton als regionaler Richtplan genehmigt. Einreichungsfrist des AP beim Bund zur Prüfung ist der 31. Mai 2025.

2.5 Ergebnisse der Mitwirkung

Im Rahmen der Mitwirkung vom 15. Januar bis 15. März 2024 konnten sich die Bevölkerung und die Gemeinden zum AP und RGSK äussern.

Hinweis für die Mitwirkung: An dieser Stelle werden nach der Mitwirkung die wesentlichen Ergebnisse der Mitwirkung zusammengefasst.

2.6 Änderungen gegenüber der Vorgängergeneration

AP5 knüpft an Vorgängergenerationen an	Das AP5 basiert auf den vorangehenden Agglomerationsprogrammen AP1 bis AP4, führt die Kerninhalte nahtlos weiter und setzt thematische Schwerpunkte. Das Schlüsselprojekt des AP3, die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (VS BOH), wird auf den Abschnitten Burgdorf und Oberburg vom Bund mitfinanziert. Infolge von hängigen Beschwerden ist die Weiterbearbeitung zurzeit blockiert. Der Baubeginn für diese Abschnitte wird vom Kanton zurzeit für 2029 eingeordnet. Das AP5 berücksichtigt die Verkehrssanierung BOH als Ausgangslage und baut Strategien und Massnahmen darauf auf.
Anpassung an Vorgaben des Bundes	Das AP5 wurde an die neuen Vorgaben des Bundes angepasst. Neben zahlreichen kleineren Präzisierungen bestehender Vorgaben, sind als grössere Neuerungen zu nennen: <ul style="list-style-type: none">– Aufnahme der Verkehrsdrehscheiben-Thematik als Umsetzung der Vorgaben des Sachplans Verkehr des Bundes; Analyse der zurzeit vorliegenden nachfragelenkenden Massnahmen in den Agglomerationsgemeinden (geschwindigkeitsreduzierte Zonen und Parkraumbe-wirtschaftung)– Neu formulierte Anforderungen an den Planungsstand von B-Massnahmen
Inhaltliche Weiterentwicklung	Inhaltlich wurde das AP in verschiedenen Bereichen weiterentwickelt: <ul style="list-style-type: none">– Zu Beginn der Hauptkapitel fasst ein Textabschnitt die wichtigsten Kapitelinhalte zusammen. In einem zweiten Textabschnitt mit der Marginalie «Generationenkohärenz» werden neu die wichtigsten Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen zusammengefasst.– In der Analyse Verkehr werden neu die Pendlerströme 2018 angegeben, Fahrzeitenvergleiche zwischen ÖV und MIV dargestellt, modellierte Fussverkehrsströme aufgezeigt, Umsteigeknoten werden vordefinierten Typen von Verkehrsdrehscheiben zugeordnet, geschwindigkeitsreduzierte Zonen kartographisch verortet sowie Aussagen zu intermodalen Angeboten und Alternativen von ÖV-Angeboten getätigt.– Das Entwicklungsleitbild der Region Emmental wurde für das RGSK 2025 neu erarbeitet. Das Leitbild wurde auf das vor vier Jahren neu erarbeitete AP-Zukunftsbild abgestimmt. Wichtige Neuerungen aus dem Entwicklungsleitbild wurden ins Zukunftsbild übernommen und die Bildsprache der beiden Zielbilder wurde aneinander angeglichen.

- Das Kapitel zum Handlungsbedarf ist neu strukturiert. Der wichtigste erledigte und offene Handlungsbedarf wird in Tabellen in Bezug zu den Erkenntnissen aus der Analyse und den Zielen gemäss Zukunftsbild gesetzt.
- Die Teilstrategie Siedlung wird mit Aussagen zur Qualität bei Entwicklungsvorhaben sowie der Gestaltung von Strassenräumen ergänzt. Zu den Entwicklungsgebieten wird aufgeführt, welchen Beitrag sie zur Aufnahme des erwarteten/angestrebten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums leisten können.
- Die Teilstrategie Landschaft wurde mit Aussagen zu den siedlungsnahmen Grün- und Freiräumen und zur Naherholung ergänzt, ausserdem werden Biodiversität und Klimaschutz themenübergreifend aufgegriffen.
- Die Teilstrategien Verkehr wurden mit folgenden Elementen ergänzt:
 - Übergeordnete Strategie: Weitentwicklung von der 3V- zur 4V-Strategie, d.h. inkl. «Verkehr vernetzen»
 - Umweltfreundliche und energieeffiziente Mobilität stärken
- Im Vergleich zu den Vorgängergenerationen werden die RGSK-Entwicklungsgebiete in der Teilstrategie Siedlung bezeichnet. Die Anzahl und Lage der Gebiete ist nach wie vor auf das angestrebte Wachstum abgestimmt. Als AP5-Siedlungsmassnahmen sind diejenigen Arealüberbauungen mit konkreten Planungs- oder Realisierungsschritten in einem AP-Horizont enthalten.

3. Stand der Umsetzung

Hinweis für die Mitwirkung: Dieses Kapitel soll einen möglichst aktuellen Stand aufweisen. Es wird daher erst nach der kantonalen Vorprüfung fertiggestellt.

Kapitelinhalt In diesem Kapitel wird anhand von textlichen Beschrieben, Tabellen und Grafiken der Umsetzungsstand der Agglomerationsprogramme 1. Bis 4. Generation aufgezeigt. Dabei werden die Umsetzung des Zukunftsbilds und der Teilstrategien sowie der konkreten Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsmassnahmen beschrieben. Zusammenfassend wird dargestellt, wo die Agglomeration auf Zielkurs ist und aus welchen Gründen allfällige Verzögerungen bei Massnahmen festzustellen sind.

Generationenkohärenz Der Stand der Umsetzung der AP1 bis 3 wurde umfassend aktualisiert. Zum Umsetzungsstand des AP4 wird neu berichtet.

Die AP5-Siedlungsstrategieelemente (bspw. Wohnschwerpunkte) wurden in den bisherigen AP1-3 als Daueraufgaben im Massnahmenband umschrieben und mit räumlich verorteten Teilmassnahmen (bspw. konkretes Wohnschwerpunktgebiet) ergänzt. Deswegen erfolgte die Umsetzung dieser Teilmassnahmen jeweils über mehrere Generationen hinweg und somit auch deutlich über den jeweiligen B-Horizont hinaus. Im AP4 reduzierte man in Absprache mit dem Bundesamt für Raumentwicklung daher die Teilmassnahmen aus den Siedlungsmassnahmen auf diejenigen Gebiete mit konkreten Realisierungsschritten während des AP4-Realisierungshorizonts.

Das gleiche Vorgehen wird für die AP5-Siedlungsmassnahmen nun angewendet. Im Massnahmenband werden nur noch konkrete, im A- oder B-Horizont umzusetzende Planungen oder Realisierungen beschrieben. Die langfristigen Siedlungsentwicklungsabsichten werden in der Strategie abgebildet.

Der Umsetzungsstand der Landschafts- und Verkehrsmassnahmen wird wie bis anhin beschrieben.

3.1 Umsetzung von Zukunftsbild und Teilstrategien

Gesamtverkehrskonzeption als Grundlage der Agglomerationsprogramme Burgdorf

Gesamtverkehrskonzeption Agglomeration Burgdorf

Grundlage und Rahmen aller bisheriger Agglomerationsprogramme bildet die im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Verkehrser-schliessung Emmental erarbeitete Gesamtverkehrskonzeption von 2006 / 2007. Sie will mit einem Bündel von Massnahmen in den Bereichen öffentlicher Verkehr (ÖV), motorisierter Individualverkehr (MIV) sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV) folgende Ziele erreichen:

- die Gesamtverkehrssituation in der Agglomeration Burgdorf verbessern (Verflüssigung und Beruhigung MIV, Fahrplanstabilität ÖV, Sicherheit und Attraktivität Fuss- und Veloverbindungen)

- Spielräume für die Innenentwicklung schaffen,
- die zentrale regionale Entwicklungsachse stärken,
- die Anbindung des oberen Emmentals an die Agglomeration verbessern.

Verkehrssanie-
 rung BOH als
 zentraler Bau-
 stein

Die Strategien und Massnahmen von AP1 bis AP4 waren auf diese Ziele ausgerichtet. Mit jeder Generation konnten weitere Bausteine der Gesamtverkehrskonzeption schrittweise umgesetzt werden. Zentraler Baustein ist die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (VS BOH). Sie ging aus einer mehrstufigen Variantenevaluation hervor.

Schrittweise Um-
 setzung¹

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die wichtigsten Massnahmen (Priorität A).

	AP1	AP2	AP3	AP4
ÖV	<ul style="list-style-type: none"> – Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs – P+R Plätze bei Bahnhöfen 	<ul style="list-style-type: none"> – Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf – Ausbau Busverkehr – Ausbau Bahnverkehr – Förderung von Buslinien als Bahnzubringer – Prüfung alternativer Erschliessungsformen 	<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau Bahnverkehr – Perronverlängerungen und Doppelspurausbauten – Ausbau Busverkehr – Förderung von Buslinien als Bahnzubringer 	<ul style="list-style-type: none"> – Förderung alternativer Erschliessungsformen (On Demand) – Ausbau Busverkehr
FVV	<ul style="list-style-type: none"> – Velostation Burgdorf – Typonsteg, Burgdorf – Neumattbrücke, Burgdorf/Kirchberg – LV-Verbindungen Kirchberg-Burgdorf, Wynigen-Burgdorf) 	<ul style="list-style-type: none"> – Veloparkierung Bahnhöfe Steinhof, Burgdorf (Nordseite) – LV-Verbindung Heimiswil-Burgdorf, Wynigen-Burgdorf, Hasle-Burgdorf, Bahnhof Steinhof) 	<ul style="list-style-type: none"> – Kantonaler Radweg Hasle – Oberburg entlang der Bahn – LV-Verbindung Bickigen-Burgdorf – Veloabstellanlage Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh – Lyssach, Knoten Milchgässli – Burgdorf, Knoten Pleer 	<ul style="list-style-type: none"> – Burgdorf, Anbindung Industriequartier Buchmatt – Burgdorf, LV-Überführung Spital – Oberburg, Sanierung Krauchthalstrasse

¹ Zu den einzelnen Massnahmen siehe Umsetzungstabellen in Kapitel 3.2.4 und Karten in den Beilagen A.2-A.3

MIV	– Umbau Orts-	– Lyssach, VS	– VS BOH Sanie-	– Burgdorf, Ver-
	durchfahrt Burg-	Kantonsstr 23	rung Strasse	kehrssanierung
	dorf (Abschnitt	– Knotensanie-	– VS BOH	Kirchberg-
	Gotthelfstrasse)	rung Oberburg	Verkehrs-	strasse Bahnhof
	– Knotensanie-	– Umfahrung	– Hindelbank, Sa-	
	rung Lützelflüh	Oberburg	nierung Orts-	
			durchfahrt	
			Dorfstrasse	

Lenkung der Siedlungsentwicklung

Die vorangehenden Agglomerationsprogramme verfolgten parallel dazu das Ziel, die Innenentwicklung zu fördern, die bestehenden Siedlungsgebiete gut mit dem ÖV zu erschliessen und neue Siedlungsgebiete nur an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen zuzulassen.

Voraussetzungen für Innenentwicklung geschaffen

Kanton, Region, Agglomeration und Gemeinden schufen in den letzten Jahren schrittweise die Voraussetzungen, um diese Ziele zu erreichen:

- RGSK und AP bilden seit 2012 den Rahmen für eine regionale Abstimmung der Siedlungsentwicklung und des Bauzonenbedarfs in der Region Emmental respektive der Agglomeration Burgdorf.
- Mit dem RGSK 2016 und dem AP3 wurden die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in der ganzen Region respektive der Agglomeration erhoben und damit die Grundlage für eine Stärkung der Innenentwicklung geschaffen.
- Die Vorgaben des kantonalen Richtplans 2030 (in Kraft seit 2016) sowie der kantonalen Baugesetzgebung lassen Neueinzonungen nur unter strengen Rahmenbedingungen zu, insbesondere bezüglich der Erschliessungsqualität mit dem ÖV und der Zentralität einer Gemeinde und den benötigten Bedarfsnachweisen und Alternativprüfungen, falls Fruchtfolgefleichen betroffen sind. Einzonungen von Flächen mit mehr als 1 ha bedürfen zusätzlich einer Verankerung im RGSK.
- Die Stadt Burgdorf verzichtet auf Einzonungen, obwohl der kantonale Richtplan solche zugestehen würde.

Weitere Aktivitäten zur Umsetzung des Zukunftsbilds und der Strategien

Renaturierung Emmeufer und kommunale Aktivitäten

Unabhängig vom Agglomerationsprogramm trugen Kanton, Region und Gemeinden zur Umsetzung des Zukunftsbilds und der Strategien bei:

- Der Kanton realisierte verschiedene Projekte zur Renaturierung des Flusslaufs der Emme und trägt damit zur Attraktivierung dieses Naherholungsgebiets der Agglomeration bei.
- Auch die Gemeinden setzen zahlreiche Renaturierungsprojekte um. Beispielsweise realisierte Oberburg ein Hochwasserschutzprojekt im Luterbach mit zahlreichen ökologischen Aufwertungsmassnahmen. Rüegsau realisierte Renaturierungsprojekte beim Ribilochbächli, Hachsbad und Rüegsaubach.

- Der Verein Perlenkette Emme setzt sich für die Erhöhung der Biodiversität und sanften Tourismus entlang der Emme ein².
- Im Zusammenhang mit dem Projekt Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf (Laufzeit 1996-2006) wurden für den Fuss- und Veloverkehr zahlreiche Verbesserungen umgesetzt. Seither hat die Stadt Burgdorf diese Politik konsequent fortgeführt und weitere Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen umgesetzt.

3.2 Umsetzungsstand der Massnahmen

Hinweis für die Mitwirkung: Die Teilkapitel Siedlung / Landschaft werden erst nach der Vorprüfung gestützt auf die dann vorliegenden «Umsetzungstabellen» verfasst. Bis zur Beschlussfassung werden sie vorliegen.

3.2.1 Übersicht

Siedlung und
Landschaft: Dau-
eraufgaben

Die Siedlungsmassnahmen und die Landschaftsmassnahmen (Landschaftsschutz und Siedlungsbegrenzung) wurden in den Leistungsvereinbarungen der AP1 bis 3 als Daueraufgaben ausgewiesen. Grössere Gebietsentwicklungen, deren Entwicklungsprozesse sich über mehrere AP-Generationen erstrecken, wurden jeweils in die nächste AP-Generation übernommen. Im AP4 wurden die Gebiete erstmals einem Realisierungshorizont zugewiesen und etappiert. In die Leistungsvereinbarung AP4 wurden nur noch Massnahmen aufgenommen, zu denen im A-Horizont ein konkreter Planungs- oder Umsetzungsschritt bekannt ist. Damit wird eine bessere Umsetzungskontrolle möglich. Der Umsetzungsstand der bisherigen Massnahmen wird in Kap. 3.2.2 (Siedlung) und 3.2.3 (Landschaft) dargelegt.

Verkehr: Umset-
zung auf Kurs

Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen AP1 bis AP4 ist insgesamt gut auf Kurs: Die Massnahmen aus dem AP 1 sind alle realisiert. Die Massnahmen aus den AP 2 und 3 befinden sich im Terminplan; es gibt kleinere zeitliche Verzögerung beispielsweise bei der Umsetzung des neuen Bahnhofplatzes und Bushofs in Burgdorf entstanden (hängige Einsprachen). Bei den Massnahmen AP 3 besteht eine kleine zeitliche Verzögerung beim grössten kantonalen Verkehrsprojekt, der Verkehrssanierung BOH (hängige Beschwerden). Die Massnahmen der 4. Generation befinden sich in der weiteren Projektierung, so dass mit der Umsetzung ab 2025 gestartet werden kann. Der Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen wird in Kap. 3.2.4 im Detail dargelegt.

3.2.2 Siedlung

Hinweis für die Mitwirkung: vgl. einleitender Hinweis zum Umsetzungsstand der Massnahmen.

² www.perlenkette-emme.ch

3.2.3 Landschaft

Hinweis für die Mitwirkung: vgl. einleitender Hinweis zum Umsetzungsstand der Massnahmen.

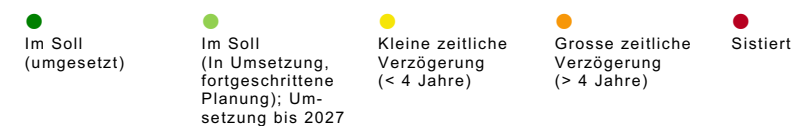
3.2.4 Verkehr

1. Generation

Aus dem AP1 sind alle Massnahmen umgesetzt. Insbesondere in der Stadt Burgdorf wurden für den Fuss- und Veloverkehr mit dem AP1 bedeutsame Projekte mit Vorzeigecharakter realisiert:

- Typonsteg über die Emme (Anbindung Gyrischachen)
- Veloabstellplätze am Bahnhof Burgdorf, freie Parkierung und Velostation (Südseite)
- Neumattbrücke über die Emme für Fussgänger- und Radfahrer zusammen mit der Gemeinde Kirchberg
- Verbindung Burgdorf-Wynigen (Grafenschüren-Sommerhaus)

A1-Massnahme	ARE-Code	Nr. AP1	Umsetzungsstand	
Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	404.002	ST3	Umgesetzt	●
Paket LV_A-Liste	404.011	-		
– Verbindung Bahnhof Gyrischachen, Typonsteg	404.007	LV1.1	Umgesetzt	●
– Burgdorf-Kirchberg, ESAF / Neumatt-LV-Brücke	404.007	LV1.2	Umgesetzt	●
– Ersatzmassnahme Emmensteg LV-Brücke, Rüttligen-Alchenflüh-Kirchberg	404.007	LV1.3	Umgesetzt (2024)	●
– Radverbindung Ey / Ersatz für LV-Verbindung Burgdorf-Lyssach-Schachen	404.008	LV2.1	Umgesetzt	●
– Burgdorf-Wynigen (Grafenschüren-Sommerhaus)	404.008	LV2.2	Umgesetzt	●
– Neubau Velostation Burgdorf (ESP Bahnhof Burgdorf)	404.009	LV3	Umgesetzt	●



Tab. 3. Umsetzungsstand Massnahmen Verkehr, Agglomerationsprogramm Burgdorf, 1. Generation (Stand: Dezember 2023)

Bushof Burgdorf:
 Einsprachen verzögern Umsetzung

2. Generation

Der neue Bushof ermöglicht die Optimierung der Umsteigebeziehungen Bahn – Bus, die langfristige Sicherstellung der Abwicklung der Kundenfrequenzen und eine städtebauliche Aufwertung. Aufgrund einer hängigen Einsprache zur Hindernisfreiheit des Bushofs wird der Baubeginn verzögert. Die Realisierung soll ab Herbst 2024 erfolgen.

A2-Massnahme	ARE-Code	Nr. AP2	Umsetzungsstand	
Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf	0404.2.011	ÖV07	Umgesetzt (2024)	●
Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone Lyssach (Verkehrssanierung Lyssachsachsen)	0404.2.003	SV03	Baubeginn 2025	●
Paket LV_A-Liste	0404.2.026	-		
- Massnahmenpaket Langsamverkehr	0404.2.015	LA01	In Bearbeitung; 2 von 4 umgesetzt (2024)	●
- Velostation / Veloparkierung / B+R-Plätze A-Liste	0404.2.013	RV02	In Bearbeitung; 2 von 4 umgesetzt	●
Av2-nicht mitfinanzierte Massnahme	ARE-Code	Nr. AP2	Umsetzungs-/ Bearbeitungsstand	
Bahnverkehr mittel- / langfristig (Betrieb)	0404.2.006	ÖV01	Umgesetzt	●
Busverkehr mittel- / langfristig	0404.2.007	ÖV02	Umgesetzt	●

●	●	●	●	●
Im Soll (umgesetzt)	Im Soll (In Umsetzung, fortgeschrittene Planung); Umsetzung bis 2027	Kleine zeitliche Verzögerung (< 4 Jahre)	Grosse zeitliche Verzögerung (> 4 Jahre)	Sistiert

Tab. 4. Umsetzungsstand Massnahmen Verkehr, Agglomerationsprogramm Burgdorf, 2. Generation (Stand: Dezember 2023)

Verkehrssanierung BOH: Verzögerung im Baubewilligungsverfahren

3. Generation

Mit dem Projekt Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle wird in Burgdorf der Verkehr durch den Bau zweier Bahnunterführungen und durch Massnahmen zu seiner Bewirtschaftung verstetigt. Oberburg und Hasle werden zukünftig umfahren. Projektbestandteil sind auch flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz (z.B. Aufwertung Ortsdurchfahrt Oberburg und Hasle). Der Bund beteiligt sich im Rahmen des AP3 an den Projektbestandteilen Burgdorf und Oberburg. Die Ortsumfahrung Hasle ist Bestandteil der Massnahmen im AP5. Das Genehmigungs- und Baubewilligungsverfahren ist abgeschlossen. Das Gesamtprojekt wurde am 10.1.2022 genehmigt. Die Genehmigung ist aufgrund hängiger Rechtsverfahren noch nicht rechtskräftig. Das Bewilligungsverfahren für das kantonale Grossprojekt VS BOH wurde 2019 gestartet.

	<p>Am 12. März 2023 haben die Stimmberechtigten des Kantons Bern den Realisierungskredit für das Projekt genehmigt.</p> <p>Die Umsetzung der Verkehrssanierung BOH ist infolge eines Beschwerdeverfahrens gegen das Gesamtprojekt zurzeit jedoch sistiert. Es wird damit gerechnet, dass die Beschwerden möglicherweise bis vor das Bundesgericht weitergezogen werden. Der Kanton Bern rechnet mit einer Umsetzung ab 2029.</p> <p>Der Kanton und die beteiligten Gemeinden sehen die Umsetzung weiterhin als zentral an, da das Gesamtkonzept «emmentalwärts» auch relevante Verkehrsdosierungs- und Verkehrslenkungsmassnahmen enthält. Dementsprechend erfolgen weitere Planungen und Projektierungen in der Agglomeration auch mit der VS BOH als Basis, so dass ein aufeinander abgestimmtes Gesamtverkehrssystem entsteht.</p>
Alternative Erschliessungsformen in Betrieb	<p>Die Lücken und Schwachstellen bei der ÖV-Erschliessung wurden im Rahmen der Studie «Konzept Alternative Erschliessungs- und Angebotsformen für die Region Emmental» analysiert. Die Studie zeigt im Sinne eines Grobkonzepts mögliche Massnahmen auf. Die Regionalkonferenz Emmental setzt die darin formulierten Empfehlungen etappenweise mit den Regionsgemeinden um. Hierzu gehören:</p> <ul style="list-style-type: none">– Agglomeration und angrenzende Gemeinden: Einführung eines Rufbus-Systems des Anbieters Mybuxi im Korridor (Burgdorf-) Heimiswil, Affoltern i. E., Rüegsau und Hasle b. B. seit dem Sommer 2020.– Ausserhalb des Agglomerationsperimeters befindet sich das Mitnahmesystem Taxito seit 2020 in Betrieb. Bei diesem Mitnahmesystem funktioniert der Personentransport mit Privatfahrzeugen ab definierten Haltestellen. Zurzeit besteht das Angebot auf den Korridoren Trubschachen – Wiggen sowie Sumiswald Bahnhof – Wasen – Hornbach – Schonegg.
Nachfolgestudie On Demand in Bearbeitung	<p>2023/2024 folgte zusammen mit den weiteren bernischen Regionalkonferenzen bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen eine Studie zur Eruiierung weiterer Piloträume für die Umsetzung von On Demand-Angeboten sowie die Klärung der Rahmenbedingungen für die Aufnahme von On Demand in kommende Angebotskonzepte der Regionen. Die Ergebnisse der durchgeführten Pilotprojekte und der regionsübergreifenden Studie soll in die Agglomerationsprogramme 6. Generation einfliessen.</p>
Weiterentwicklung Veloinfrastruktur: umgesetzt	<p>Mit den im AP3 formulierten Massnahmen konnte das Velowegenetz weiterentwickelt und die Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden. Auch Veloparkierungsinfrastruktur konnte ausgebaut werden; dies unter anderem im Zentrum von Kirchberg-Alchenflüh.</p>
Neuprojektierung Radweg Oberburg-Hasle	<p>Das Projekt zum kantonalen Radweg zwischen Oberburg und Hasle b. Burgdorf (0404.3.017) wurde am 14. Juni 2021 bewilligt und ist rechtsgültig. Im Februar 2022 war vorgesehen, den Kredit durch den Grossen Rat zu genehmigen und ab 2023 das Projekt zu realisieren. Zehn Tage vor der Kreditgenehmigung durch den Grossen Rat hat die BLS</p>

mitgeteilt, dass sie im Bereich des geplanten Radweges eine neue Werkstätte plant. In Koordination mit der BLS wurde das Radwegprojekt überarbeitet und eine neue Linienführung definiert. Das Projekt ist nun jedoch zeitlich vom Projekt der BLS Werkstätte abhängig. Von dem Projekt wurde Abstand genommen und der Radweg ist nun Bestandteil des AP5.

A3-Massnahme	ARE-Code	Nr. AP3	Umsetzungsstand	
Velostation / Veloparking / B+R Plätze	0404.3.019	KM-B-1	Umgesetzt	●
Verkehrssanierung Burgdorf - Verkehrsmanagement	0404.3.029	MIV-O-1	Gesamtprojekt durch Beschwerdeverfahren sistiert; Umsetzung ab 2029 geplant	●
Verkehrssanierung Burgdorf - Sanierung Strasse	0404.3.030	MIV-O-1		●
Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle, Umfahrung Oberburg 1.02	0404.3.006	MIV-U-1		●
Paket LV_A-Liste	0404.3.031	-		
- Neubau Einmündung Milchgässli	0404.3P.014	LV-N-1 (T1)	Umgesetzt	●
- Verbreiterung und Umbau Knoten Pleer	0404.3P.014	LV-N-1 (T2)	Umgesetzt	●
- Neue Radverbindung Bickigen-Burgdorf (Abschnitt Grafenscheuren-Bickigen)	0404.3P.014	LV-N-1 (T3)	In Bearbeitung, Umsetzung bis Ende 2025	●
- Oberburg – Hasle, Kantonaler Radweg entlang der Bahn	0404.3.017	LV-N-3	Abstandnahme und Neuaufnahme in AP5 infolge Änderung übergeordnetes Projekt BLS Werkstätte Oberburg	
Av3-nicht mitfinanzierte Massnahme	ARE-Code	Nr. AP3	Umsetzungs-/ Bearbeitungsstand	
Bahnverkehr mittel-/langfristig	0404.3.001	ÖV-Reg-1	Umgesetzt	●
Alternative Erschliessungsformen und -arten	0404.3.020	KM-W-1	Umgesetzt	●
●	●	●	●	●
Im Soll (umgesetzt)	Im Soll (In Umsetzung, fortgeschrittene Planung)); Umsetzung bis 2025	Kleine zeitliche Verzögerung (< 4 Jahre)	Grosse zeitliche Verzögerung (> 4 Jahre)	Sistiert

Tab. 5. Umsetzungsstand Massnahmen Verkehr, Agglomerationsprogramm Burgdorf, 3. Generation (Stand: Dezember 2023)

4. Generation

Die Massnahmen der 4. Generation befinden sich in der weiteren Projektierung, so dass mit der Umsetzung ab 2025 gestartet werden kann.

VS BOH verzögert Umsetzung von Veloprojekten

Am 12. März 2023 haben die Stimmberechtigten des Kantons Bern die Realisierungskredite für das Projekt Verkehrssanierung BOH genehmigt. Trotzdem kann der Bau noch nicht gestartet werden, weil zu dem Gesamtprojekt Beschwerden eingegangen sind, die möglicherweise bis vor das Bundesgericht weitergezogen werden (vgl. Umsetzungsstand Verkehrsmassnahmen AP3). Infolge dieser Entwicklung werden das Gesamtprojekt und davon zeitlich und inhaltlich abhängige weitere (flankierende) Massnahmen einem neuen Umsetzungshorizont zugeordnet: 2032–2035. Aus diesem Grund wird auf die Umsetzung von zwei AP4-FVV-Pauschalpaket-Massnahmen verzichtet und die Massnahmen werden neu im AP5-B-Horizont aufgenommen.

A4-Massnahme	ARE-Code	Nr. AP4	Umsetzungs-/ Bearbeitungsstand	
Paket Aufw. Str. A-Liste	0404.4.061			
– Burgdorf, Verkehrssanierung Kirchengstrasse Bahnhof (KS 23)	0404.4.002	MIV-Auf.1.1	In Bearbeitung, Umsetzung bis Ende 2028	●
– Hindelbank, Sanierung Ortsdurchfahrt Dorfstrasse (KS 1)	0404.4.003	MIV-Auf.1.2	In Bearbeitung, Umsetzung bis Ende 2028	●
Paket LV_A-Liste	0404.4.060			
– Burgdorf, LV-Überführung Buchmatt, Anbindung Industriequartier Buchmatt (Nordseite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt	0404.4.007	LV-Ü.1.1	Abstandnahme und Neuaufnahme im AP5 infolge Abhängigkeit zur sistierten VS BOH-Massnahme	
– Burgdorf, Veloanbindung Industriequartier Buchmatt an Bahnhof Burgdorf	0404.4.008	LV-Ü.1.2	In Bearbeitung, Umsetzung bis Ende 2028	●
– Burgdorf, LV-Überführung Spital, Anbindung Schlossmattquartier an Spital und S-Bahnhaltestelle Steinhof	0404.4.009	LV-Ü.1.3	Abstandnahme und Neuaufnahme im AP5 infolge Abhängigkeit zur sistierten VS BOH-Massnahme	
– Oberburg, Sanierung Krauchthalstrasse (KS 234.4)	0404.4.010	LV-Ü.1.4	In Bearbeitung, Umsetzung bis Ende 2028	●
Av4-nicht mitfinanzierte Massnahme	ARE-Code	Nr. AP4	Umsetzungs-/ Bearbeitungsstand	

Verbesserung ÖV-Erschliessung im Agglomerationsperimeter	0404.4.001	ÖV-Str.1	Umgesetzt; Erarbeitung RAK 2023/24	●
--	------------	----------	------------------------------------	---

● Im Soll (umgesetzt)	● Im Soll (In Umsetzung, fortgeschrittene Planung); Um- setzung bis 2028	● Kleine zeitliche Verzögerung (< 4 Jahre)	● Grosse zeitliche Verzögerung (> 4 Jahre)	● Sistiert
-----------------------------	---	---	---	---------------

Tab. 6. Umsetzungsstand Massnahmen Verkehr, Agglomerationsprogramm Burgdorf, 4. Generation (Stand: November 2023)

3.2.5 Fazit

Hinweis für die Mitwirkung und Vorprüfung: Das Fazit wird nach der Vorprüfung ergänzt.

4. Situations- und Trendanalyse

Kapitelinhalt	In diesem Kapitel wird die Ausgangslage der Agglomeration Burgdorf in den Themenbereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr aufgezeigt. Der Themenbereich Landschaft umfasst die Bereiche Landschaft, Natur, Umwelt und Klima. Der Themenbereich Verkehr beinhaltet ebenfalls Aspekte der Mobilität, welche mit dem Begriff Verkehr zu wenig abgedeckt sind.
Generationenkohärenz	Die Situations- und Trendanalyse wurde umfassend aktualisiert und, wo nötig, inhaltlich weiterentwickelt. Orientierungsrahmen der Überarbeitung bildeten durchgehend die Erkenntnisse der Vorgängergeneration, welche anhand neuer Grundlagen und Daten auf die Probe gestellt, teilweise bestätigt und teilweise überholt wurden.

4.1 Perimeter

AP	Die Agglomeration Burgdorf besteht aus der Kernstadt Burgdorf und 8 weiteren beitragsberechtigten Gemeinden gemäss PAVV. Nachfolgend eine Kurzübersicht zu den Gemeinden des AP Burgdorf. Die Gemeinde Hindelbank zählt gemäss PAVV zur Agglomeration Bern. Da diese Gemeinde jedoch im Kanton Bern zur Planungsregion Emmental zählt, wird Hindelbank im AP Burgdorf geführt.
----	--

Agglomerationsgemeinde	Agglomeration gemäss PAVV	Raumtyp gemäss KRP	BFS-Nr.
Burgdorf (Agglomerationskern)	Burgdorf	Urbane Kerngebiete der Agglo., Zentrum 3. Stufe	404
Aefligen	Burgdorf	Entwicklungssachse	401
Hasle bei Burgdorf	Burgdorf	Entwicklungssachse, Zentrum 4. Stufe (nur Dorf und Goldbach)	406
Hindelbank	Bern	Zentrumsnahe ländliche Gebiete	409
Kirchberg	Burgdorf	Entwicklungssachse, Zentrum 4. Stufe	412
Lyssach	Burgdorf	Entwicklungssachse	415
Oberburg	Burgdorf	Entwicklungssachse	418
Rüdtligen-Alchenflüh	Burgdorf	Entwicklungssachse, Zentrum 4. Stufe	420
Rüti bei Lyssach	Burgdorf	Zentrumsnahe ländliche Gebiete	422

Tab. 7. Übersicht der beitragsberechtigten Gemeinden des AP Burgdorf

RGSK	Die Agglomeration Burgdorf ist Teil der Region Emmental. Diese umfasst die 39 Gemeinden des RGSK Emmental resp. der Regionalkonferenz Emmental.
------	---

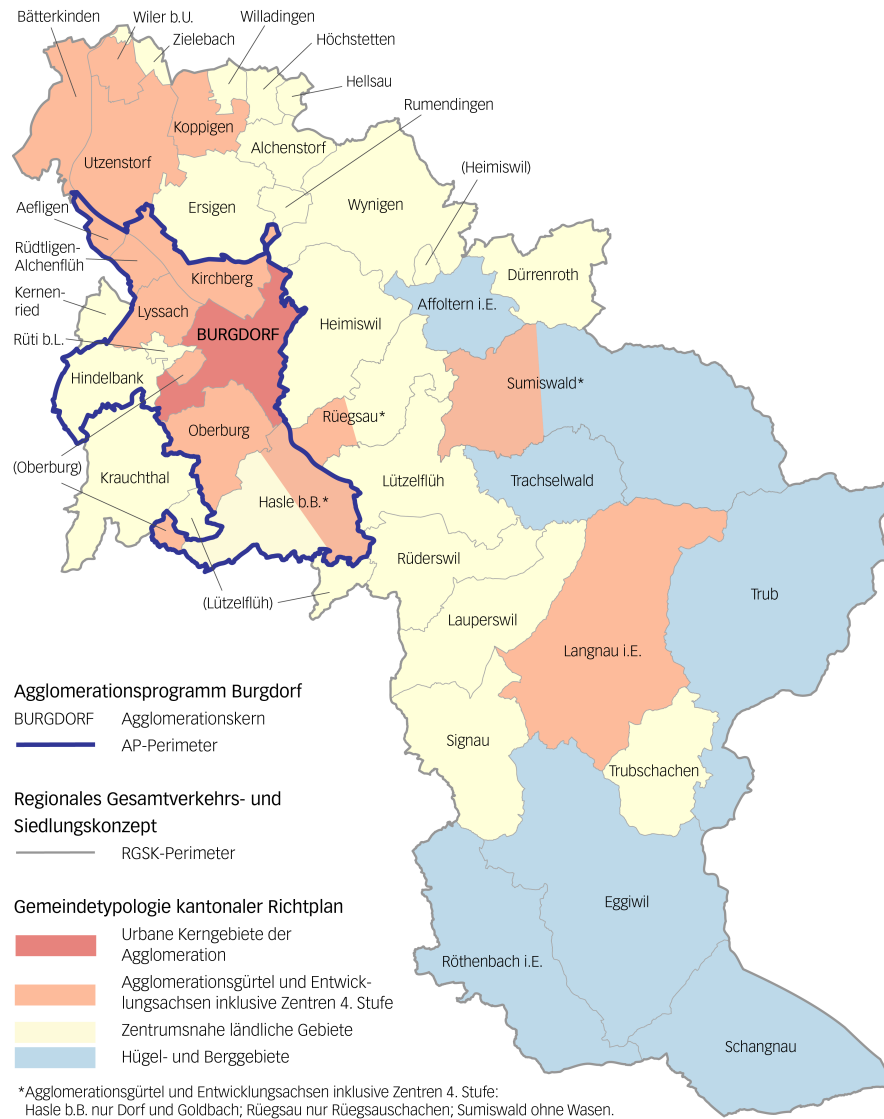


Abb. 2. Perimeter Agglomeration Burgdorf und Regionalkonferenz Emmental

4.2 Grossräumige Einbettung

Teil der Hauptstadtregion Schweiz

Die Agglomeration Burgdorf liegt an der Mittellandachse Bern – Olten. Gemäss Raumkonzept Schweiz ist sie Teil der Hauptstadtregion Schweiz. Die Stadt Burgdorf ist Mitglied des Vereins Hauptstadtregion Schweiz.

Zentrenstruktur

Die Agglomeration Burgdorf grenzt direkt an die Agglomeration Bern und hat somit enge Bezüge in diesen Raum. Dies zeigen auch die Pendlerströme und die Ausrichtung der Verkehrsnetze. Weitere wichtige naheliegende Zentren sind Solothurn, Langenthal, Luzern und Thun.

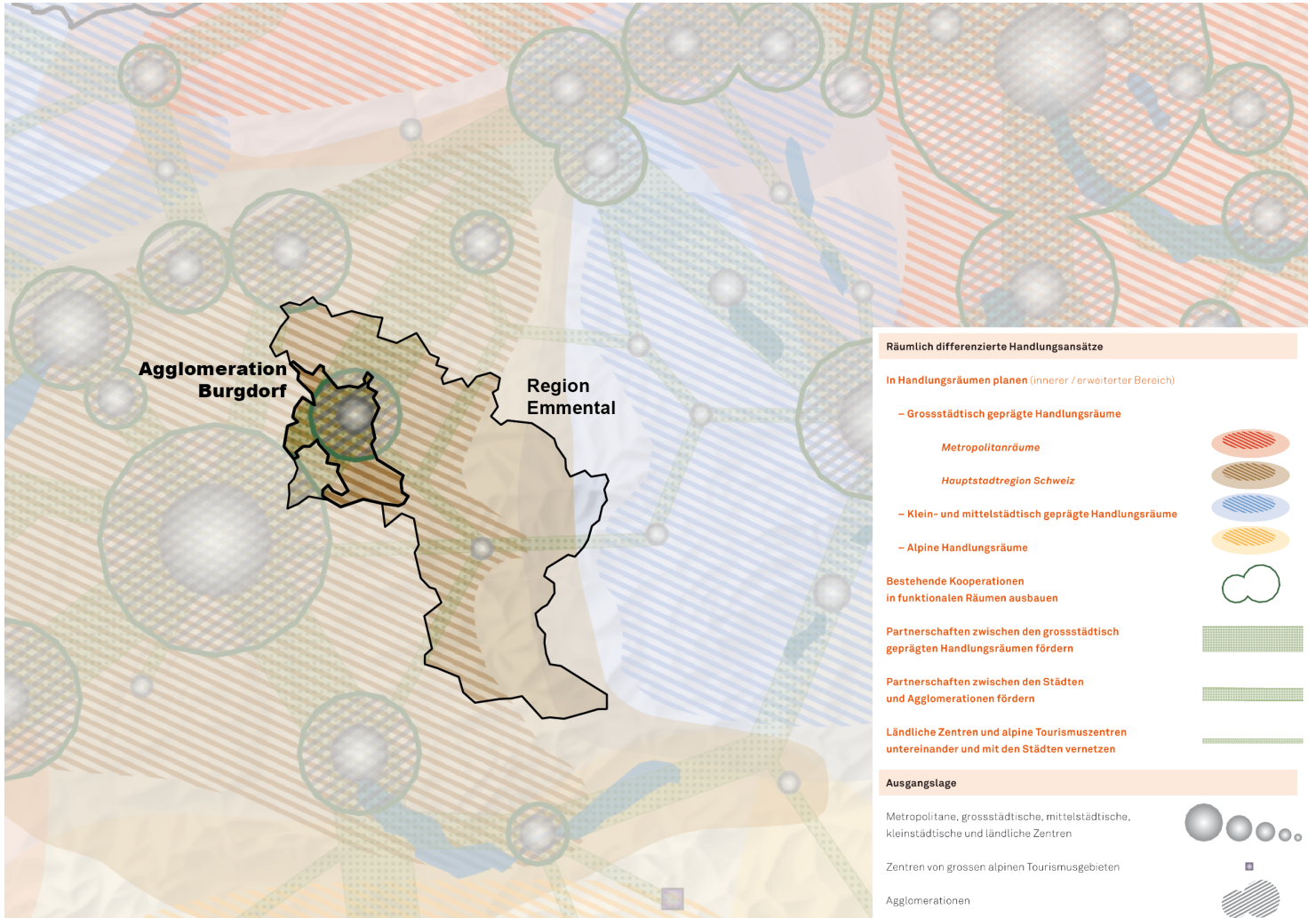


Abb. 1. Einbettung der Agglomeration Burgdorf und der Region Emmental im polyzentrischen Städtenetz des Raumkonzepts Schweiz (angepasste Abbildung; Grundlage: Raumkonzept Schweiz)

4.3 Siedlung

4.3.1 Siedlungsstruktur

Karte Beilage B.1

Konzentration der Entwicklung auf Talebene der Emme

Die grösseren Siedlungsgebiete der Agglomeration sind trotz ländlichem Umland kompakt gegliedert. Alle grösseren Siedlungsgebiete befinden sich in der Talebene der Emme resp. entlang der «Emmentalachse» (Kantonsstrasse 23). Die Siedlungsstruktur orientiert sich somit stark an den bestehenden Verkehrsachsen und -infrastrukturen (siehe auch Kap. 4.6.2).

In der Talebene hat sich das Siedlungsgebiet stark ausgebreitet und teilweise auch den Gewässerraum und die Ufervegetation der Emme zurückgedrängt. Die Aufwertung und Renaturierung des Flusslaufs als siedlungsnaher Freizeit- und Erholungsraum ist daher ein Thema.

An den Hügelausläufern, abseits der Talebene, bestehen traditionelle Streusiedlungsgebiete.

Schneller Zugang zu Naherholungsgebieten Aus allen Siedlungsgebieten ist ein schneller und direkter Zugang zu den Landschaftsräumen nahegelegener Hügelzüge gewährleistet, insbesondere auch zu den Wäldern.

4.3.2 Bevölkerungsentwicklung

Entwicklung 2010–2020

Die Bevölkerungszahl der Agglomeration Burgdorf beträgt rund 37'000 Personen und ist 2010–2020 um rund 2'600 Personen resp. jährlich im Mittel um 0.75% gewachsen. Die Bevölkerung der Region Emmental beträgt rund 98'000 Personen und ist 2010–2020 um rund 4'000 Personen resp. jährlich um 0.42% gewachsen. Somit trägt die Agglomeration überdurchschnittlich zum Bevölkerungswachstum der Region bei.

	2010	2020	Veränderung absolut	Jährliches Wachstum
Burgdorf (Agglomerationskern)	15'374	16'583	1'209	0.76%
Aefligen	1'005	1'103	98	0.93%
Hasle bei Burgdorf	3'105	3'302	197	0.62%
Hindelbank	2'191	2'638	447	0.62%
Kirchberg	5'579	5'919	340	1.87%
Lyssach	1'449	1'466	17	0.59%
Oberburg	2'881	2'937	56	0.12%
Rüdtligen-Alchenflüh	2'169	2'444	275	0.19%
Rüti bei Lyssach	167	172	5	1.20%
Agglomeration Burgdorf	33'920	36'564	2'644	0.75%
weitere Gemeinden der Region Emmental	59'757	61'102	1'345	0.22%
Region Emmental	93'677	97'666	3'989	0.42%

Tab. 8. Bevölkerungsentwicklung 2010–2020, ständige Wohnbevölkerung (Quelle: STATPOP BFS)

Trend

Die Agglomeration Burgdorf wird bis 2040 voraussichtlich ein jährliches Wachstum von rund 0.5–0.6% aufweisen. Trifft das ein, wird die Bevölkerungszahl 2040 rund 40'000 – 41'000 Einwohnende betragen. Im Vergleich zum Wachstum der vergangenen Jahre (2010–2020) wird sich das Wachstum somit etwas abschwächen. Die Agglomeration Burgdorf wird

auch in Zukunft überproportional zur Bevölkerungsentwicklung der Region Emmental beitragen.

	Ausgangslage		Wachstum gem. KRP 2030 ³		Wachstum gem. GVM ⁴	
	2020	Wachstumsrate 2010–2020	2040	Wachstumsrate	2040	Wachstumsrate
Burgdorf (Agglomerationskern)	16'583	0.76%	19'059	0.70%	18'449	0.53%
Weitere Agglomerationsgemeinden	19'981	0.75%	22'218	0.53%	21'887	0.46%
Agglomeration Burgdorf	36'564	0.75%	41'276	0.61%	40'337	0.49%
Weitere Gemeinden der Region Emmental	61'102	0.22%	66'280	0.41%	64'184	0.25%
Region Emmental	97'666	0.42%	107'557	0.48%	104'521	0.34%

Tab. 9. Szenarien Bevölkerungsentwicklung mit Horizonten 2030 resp. 2040 (Quelle: KRP, STATPOP BFS)

4.3.3 Beschäftigtenentwicklung

Entwicklung 2011–2020

In der Region Emmental arbeiten rund 37'000 Beschäftigte (Vollzeitäquivalente). Im Zeitraum 2011–2020 blieb das Arbeitsplatzangebot gesamthaft konstant. In der Agglomeration Burgdorf arbeiten rund 18'000 Beschäftigte, wobei 2011–2020 rund 750 Beschäftigte dazukamen (mittleres jährliches Wachstum von 0.47%). In den weiteren Gemeinden der Region Emmental wurde die Beschäftigtenzahl in diesem Zeitraum um rund 750 Arbeitsplätze kleiner.

Die Anzahl Beschäftigten wuchs in den 2010er-Jahren langsamer als die Bevölkerung. Weil die arbeitstätige Bevölkerung in der Region Emmental im Zeitraum 2011–2020 nicht kleiner geworden ist, ist davon auszugehen, dass sich das Pendlersaldo der Agglomeration Burgdorf und der Region Emmental negativ entwickelt (schlechteres Verhältnis Zu-/Wegpendler).

³ Die KRP-Annahmen zur massgebenden Bevölkerungsentwicklung basieren auf dem BFS Szenario „hoch“ der Bevölkerungsentwicklung 2015 – 2045. Der Bezugsrahmen der KRP-Annahmen ist der Zeitraum 2015–2030. Die Wachstumsannahmen wurden unter der Annahme eines gleichbleibenden Wachstums bis 2040 hochgerechnet.

⁴ Die GVM-Annahmen basieren auf dem BFS Szenario „mittel“ der Bevölkerungsentwicklung 2020 – 2050.

	2011	2020	Veränderung absolut	Jährliches Wachstum
Burgdorf (Kernstadt)	10'356	10'857	501	0.5%
Aefligen	199	197	-2	-0.1%
Hasle bei Burgdorf	819	925	106	1.4%
Hindelbank	706	749	43	0.7%
Kirchberg	2'428	2'403	-25	-0.1%
Lyssach	1'126	1'188	62	0.6%
Oberburg	917	863	-54	-0.7%
Rüdtligen-Alchenflüh	767	892	125	1.7%
Rüti bei Lyssach	18	13	-5	-3.6%
Agglomeration Burgdorf	17'336	18'087	751	0.5%
Weitere Gemeinden der Region Emmental	20'022	19'266	-756	-0.4%
Region Emmental	37'358	37'353	-5	0.0%

Tab. 10. Beschäftigtenentwicklung, Vollzeitäquivalente (Quelle: STATENT BFS)

Trend

Das Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern enthält Prognosen der künftigen Beschäftigtenentwicklung (Vollzeitäquivalente). Die GVM-Prognose unterscheidet sich deutlich von der Entwicklung 2011–2020:

- Entwicklung der Region Emmental: Trotz Stagnation 2011–2020 geht das GVM von einer Beschäftigtenzunahme von rund 0.25% jährlich bis 2040 aus.
- Räumliche Verteilung: Die Beschäftigtenzahl hat der Agglomeration Burgdorf 2011–2020 zugenommen, währenddem sie in der Gesamregion rückläufig war. Die Prognosen gemäss GVM gehen von einer Trendwende aus, gemäss welcher die Agglomeration weniger stark wachsen wird als die gesamte Region.

Aufgrund der nach wie vor vorhandenen Entwicklungspotenziale innerhalb der Agglomeration (vgl. Kap. 4.3.5) und der verkehrsgünstigen Lage scheint es nach Ansicht der Region nicht unwahrscheinlich, dass die Agglomeration weiterhin eher stärker als die weiteren Gemeinden der Region zum Beschäftigtenwachstum beiträgt.

	Ausgangslage		Annahme Wachstum gem. GVM Kt. Bern	
	2020	Wachstumsrate 2011–2020	2040	Jährliches Wachstum
Burgdorf (Agglomerationskern)	10'356	0.53%	11'208	0.16%
Weitere Agglomerationsgemeinden	7230	0.39%	7462	0.16%
Agglomeration Burgdorf	17'336	0.47%	18'670	0.16%
Weitere Gemeinden der Region Emmental	20'022	-0.43%	20'489	0.31%
Region Emmental	37'358	0.00%	39'160	0.24%

Tab. 11. Beschäftigtenentwicklung (Vollzeitäquivalente) mit Horizont 2040 (Quelle: STATENT BFS, GVM Kt. Bern)

4.3.4 Baulandbedarf Wohnen / Innenentwicklung

Ermittlung des Baulandbedarfs Wohnen

Im Rahmen der Revision des kantonalen Richtplans (KRP) 2015 wurde im Kanton Bern eine Methodik zur Beurteilung des Innenentwicklungspotenzials und zur Festlegung des Baulandbedarfs Wohnen der Gemeinden entwickelt. Auf Grundlage mehrerer Kennwerte wird der tatsächliche Wohnbaulandbedarf ermittelt. Dieser ist Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit von Ein- und Umzonungen der entsprechenden Gemeinden. Nachfolgend werden einige der Kennwerte gemäss KRP-Methodik dargelegt (Stand 2022).

Raumnutzenden-
 dichte in über-
 bauten Wohn-
 Misch- und Kern-
 zonen (WMK)

Im KRP sind unterschiedliche Mindestdichtevorgaben pro Raumtyp definiert (vgl. Kap. 4.1). Die Gemeinden Burgdorf, Hindelbank, Kirchberg, Oberburg und Rütliglen-Alchenflüh erfüllen die KRP-Mindestdichtevorgaben ihres Raumtyps. Das gibt diesen Gemeinden einen Vorteil bei der Ermittlung des tatsächlichen Baulandbedarfs Wohnen. Die Agglomerationsgemeinden Aefligen, Hasle bei Burgdorf, Lyssach und Rüti bei Lyssach erreichen die KRP-Mindestdichtevorgaben ihres Raumtyps nicht. Wie die untenstehende Tabelle zeigt, kann Stand 2022 keine der Gemeinden, welche die KRP-Mindestdichtevorgaben nicht erreicht, einen tatsächlichen 15-jährigen Baulandbedarf Wohnen nachweisen. Damit wird ein Anreiz geschaffen, die Raumnutzendendichte zu erhöhen, bevor Ein- oder Umzonung vorgenommen werden (können).

	Raumnutzendendichte		
	KRP-Richtwert	Erhebung 2022	Differenz
Burgdorf	85	97.6	12.6
Aefligen	53	42.3	-10.7
Hasle bei Burgdorf	57	49.9	-7.1
Hindelbank	39	61.6	22.6
Kirchberg	57	67.5	10.5
Lyssach	53	48.9	-4.1
Oberburg	53	66.2	13.2
Rütliglen-Alchenflüh	57	63.5	6.5
Rüti bei Lyssach	39	35.7	-3.3

Tab. 12. Raumnutzendendichte in überbauten Wohn- Misch- und Kernzonen (WMK); Erhebungsmethodik gemäss KRP, Datenstand 2022 (Quelle: Erhebung AGR, 2021)

Bauzonenreserven

Unüberbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) werden gemäss KRP als Bauzonenreserven bezeichnet. Die Stadt Burgdorf verfügt beispielsweise über 8 ha unüberbaute WMK. Dies sind 3% aller WMK-Flächen der Stadt, womit Burgdorf zusammen mit Rüti b.L. über den geringsten Anteil an Bauzonenreserven innerhalb der Agglomeration Burgdorf verfügt.

Innere Nutzungsreserven

Die inneren Nutzungsreserven sind die Nutzungsreserven innerhalb der überbauten WMK, welche der Kanton regelmässig erhebt. Die

Agglomerationsgemeinden verfügen Stand 2022 über unterschiedlich umfangreiche innere Nutzungsreserven, sowohl absolut als auch relativ gesehen. Die relativ gesehen höchsten inneren Nutzungsreserven bestehen in Hasle b.B. und in Rüti b.L. Geringe innere Nutzungsreserven bestehen in Rütligen-Alchenflüh und Burgdorf.

Tatsächlicher
 15-jähriger Bau-
 landbedarf Woh-
 nen

Der tatsächliche 15-jährige Baulandbedarf Wohnen ist der Kennwert, nach welchem sich die Genehmigungsfähigkeit von Ein- und Umzonungen in den entsprechenden Gemeinden richtet. In der Agglomeration Burgdorf hat Stand 2022 die Stadt Burgdorf den grössten Wohnbaulandbedarf. Die Gemeinden Hindelbank, Kirchberg, Oberburg und Rütligen-Alchenflüh können ebenfalls einen Wohnbaulandbedarf ausweisen.

	Bauzonenreserven (unüberbaute WMK)		Innere Nutzungsreserven in überbauten WMK in ha	Tatsächlicher 15-jähriger Baulandbedarf Wohnen ⁵	
	in ha	Anteil an WMK ⁶		in ha	Anteil an WMK ⁷
Burgdorf (Kernstadt)	8.0	3%	36.0	22.8	9%
Aefligen	2.3	8%	5.9	0	0%
Hasle bei Burgdorf	3.5	6%	21.0	0	0%
Hindelbank	1.1	3%	8.5	1.9	4%
Kirchberg	7.7	7%	25.2	4.8	4%
Lyssach	1.4	4%	5.8	0	0%
Oberburg	3.4	8%	7.9	1.6	4%
Rütligen-Alchenflüh	2.5	5%	5.0	2.3	5%
Rüti bei Lyssach	0.1	3%	1.4	0	0%
Agglomeration Burgdorf	30.0		116.7	33.4	

Tab. 13. Kennwerte zur Ermittlung des tatsächlichen Baulandbedarfs Wohnen; Erhebungsmethodik gemäss KRP, Datenstand 2022 (Quelle: Erhebung AGR, 2021)

Ermittlung der Nutzungsreserven der bestehenden Bauzonen

Karte Beilage B.2

Nutzungsreserven in Anzahl
 Raumnutzende

Die Bauzonenreserven (30 ha) und die inneren Nutzungsreserven (117 ha) sind die primären Entwicklungsmöglichkeiten für die Agglomeration Burgdorf. Mit den Annahmen, dass die Bauzonenreserven bis ca. 2040 vollständig und die inneren Nutzungsreserven zu 10% mit jeweils einer

⁵ Beim tatsächlichen 15-jährigen Baulandbedarf Wohnen werden keine negativen Werte angegeben und es gibt keinen überkommunalen Ausgleichsmechanismus, sollten Gemeinden ihren Baulandbedarf nicht in Form von Einzonungen nutzen können.

⁶ Verhältnis zwischen den Bauzonenreserven und der Gesamtfläche der Wohn-Misch- und Kernzonen der entsprechenden Gemeinde.

⁷ Verhältnis zwischen dem tatsächlichen 15-jährigen Baulandbedarf Wohnen und der Gesamtfläche der Wohn- Misch- und Kernzonen der entsprechenden Gemeinde.

Dichte⁸ von je 83 Raumnutzenden pro ha genutzt werden, bieten die bestehenden WMK der Agglomeration Burgdorf Platz für rund 3'500 zusätzliche Raumnutzende. Dies entspricht einem grossen Anteil des erwarteten Wachstums gemäss KRP bis 2040 (vgl. Kap. 4.3.1) und zeigt somit den Beitrag der Innenentwicklung zur Aufnahme des Bevölkerungswachstums.

Nutzungsreserven			
(Potenzial für zusätzliche Raumnutzende in bestehenden Bauzonen; Annahme: 83 Raumnutzende / ha)			
Bauzonenre- serven	Innere Nutzungsreserven in überbauten WMK		Total
	(Annahme: 10% bis 2040)		
Burgdorf (Kernstadt)	667	299	966
Aefligen	187	49	236
Hasle bei Burgdorf	292	174	466
Hindelbank	93	71	164
Kirchberg	641	210	850
Lyssach	113	48	161
Oberburg	281	65	347
Rüdtligen-Alchenflüh	204	42	246
Rüti bei Lyssach	11	12	23
Agglomeration Burgdorf	2'489	968	3'458
Weitere Gemeinden der Region Emmental	3'910	853	4'763
Region Emmental	6'399	1'822	8'221

Tab. 14. Nutzungsreserven (Quelle: Erhebung AGR, 2021)

Zwischenfazit Innenentwicklungspotenzial

Erkenntnisse

Sowohl die Ermittlung des Baulandbedarfs Wohnen als auch die Ermittlung der Nutzungsreserven zeigen auf, dass in allen Gemeinden ein Innenentwicklungspotenzial besteht. Dieses kann einen bedeutenden Beitrag zur Aufnahme des Bevölkerungswachstums und eines Teils des Beschäftigtenwachstums der Agglomeration Burgdorf leisten.

Umsetzung

Die Gemeinden treiben die Aktivierung der Potenziale mit verschiedenen Massnahmen voran. In einigen Gemeinden der Agglomeration wurden in den letzten Jahren mehrere Wohnüberbauungen mit hoher Dichte umgesetzt.

Ein Teil der Potenziale liegt an Standorten, welche sich für die Innenentwicklung nicht eignen (Siedlungsrand, unzureichende ÖV-Erschliessung usw.). Von den Potenzialen an guten Lagen sind weitere – insbesondere innere Nutzungsreserven – kurz- bis mittelfristig nicht verfügbar. Deshalb sind besondere Anstrengungen zu unternehmen, dass grössere Potenziale an guten Lagen entwickelt werden. Neben der Ausnutzung heutiger

⁸ Die Annahme der Dichte von 83 Raumnutzenden pro ha entspricht der Annahme des AP4 (120 m² pro Raumnutzenden).

Innenentwicklungspotenziale auch weitere Massnahmen nötig, um zusätzliche Flächen zu aktivieren (vgl. Kap. 7 Strategien zu den Umstrukturierungen und Siedlungserweiterungen).

4.3.5 Baulandbedarf Arbeiten

Grundlage: Arbeitszonenbewirtschaftung

Die je nach Branche unterschiedlich grosse Flächenbeanspruchung sowie unvorhersehbare wirtschaftliche Entwicklungen erschweren Vorhersagen zum Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen. Deshalb erstellt der Kanton Bern keine entsprechenden Prognosen. Die 2016 eingeführte Arbeitszonenbewirtschaftung wird als Grundlage zur Herleitung des Baulandbedarfs Arbeiten auf regionaler Ebene verwendet. Die Neueinzonung von Arbeitszonen ist nur möglich, wenn der entsprechende Bedarf im Rahmen der Arbeitszonenbewirtschaftung nachgewiesen werden kann.

Arbeitszonenreserven

Gemäss der Erhebung des Amts für Gemeinden und Raumordnung vom Mai 2019 befinden sich in der Region Emmental Bauzonenreserven im Umfang von 53 ha unüberbaute Arbeitszonen, davon 24 ha in der Agglomeration. Reserven in Wohn-, Misch- und Kernzonen (vgl. Kap. 4.3.4) sind dabei nicht berücksichtigt. Ein Teil des erwarteten Arbeitsplatzwachstums im dritten Sektor kann in diesen Zonen aufgenommen werden. Diese Flächen sind mehrheitlich für die Erweiterung bereits ansässiger lokaler Betriebe reserviert, noch nicht baureif oder aus anderen Gründen nicht verfügbar.

Hinweis für die Mitwirkung: Die obenstehenden Daten werden Anfangs 2024 aktualisiert.

Schwerpunktsetzungen

In der Agglomeration Burgdorf haben sowohl Betriebe des zweiten als auch des dritten Sektors eine wichtige Bedeutung. Folgende Entwicklungspotenziale werden festgestellt, um die Zukunft der Wirtschaftssektoren zu sichern:

- Das mittlere Emmental (südlicher Teil der Agglomeration Burgdorf) eignet sich für die Ansiedlung von Produktions- und Fertigungsbetrieben. Aufgrund der vielen reservierten und blockierten Flächen besteht dort ein Bedarf für zusätzlichen Flächen für die Ansiedlung von Betrieben, welche im zweiten Sektor tätig sind.
- Die Gemeinden im unteren Emmental (nördlicher Teil der Agglomeration Burgdorf) priorisieren die Ansiedlung von Unternehmen im Dienstleistungssektor. Sie setzen deshalb den Schwerpunkt auf die Mobilisierung und Entwicklung des Innenentwicklungspotenzials in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten und in den regionalen Entwicklungsgebieten.
- In den grösseren Zentren und insbesondere in den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten werden günstige Voraussetzungen für die Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben geschaffen.

4.3.6 Kantonale Entwicklungsgebiete

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (Arbeitsnutzung)

In der Agglomeration bestehen folgende kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) gemäss KRP (Massnahmenblatt C_04):

- **Burgdorf Bahnhof** (ESP Dienstleistung, FS): In diesem ESP besteht aktuell eine grosse Entwicklungsdynamik mit einem vielversprechenden Potenzial. Die Stadt Burgdorf befindet sich in Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts zur Abstimmung der unterschiedlichen Projekte und räumlichen Interessen. Mehrere grössere Projekte sind bereits abgeschlossen oder im Bau (z.B. Aebiareal), zu weiteren Arealentwicklungen werden im vorliegenden AP Massnahmen definiert (Farbweg, Hunyadigässli).
- **Burgdorf Buchmatt** (ESP Arbeiten, FS): Die Entwicklungsdynamik in der Buchmatt ist zurzeit gering und beschränkt sich auf Einzelvorhaben. Die Stadt Burgdorf erarbeitet zurzeit eine Gesamtbetrachtung des gesamten Industriequartiers im Sinne eines Masterplans.
- **Lyssach / Rütliggen-Alchenflüh** (ESP Arbeiten, FS): Die Flächen im ESP sind weitgehend genutzt. Die einzige Reservefläche ist ein unternutzter Parkplatz. Für die Weiterentwicklung des ESP (beispielsweise geplanter Sportpark Kernenried) sind die strategischen Reserven planungsrechtlich zu sichern.

Kantonale prioritäre Entwicklungsgebiete
Wohnen

Zudem bestehen im Agglomerationsperimeter folgende prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen von kantonaler Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt A_08):

- **Burgdorf, Armeemotorfahrzeugpark AMP** (Umstrukturierungsgebiet, 14.3 ha, FS): Die Armee plant einen Ausbau der militärischen Infrastruktur und wird dieses Gebiet weiterhin militärisch nutzen. Bis auf weiteres kommt deshalb keine Umnutzung in Frage.
- **Burgdorf, Neumatt** (Schwerpunkt Wohnen, 1.4 ha, FS): im Bau.

4.3.7 Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV), wie zum Beispiel Detailhandelseinrichtungen, haben bedeutende Auswirkungen auf den Raum (Siedlungsqualität und das Verkehrssystem) sowie auf die Umwelt (Luftreinhaltung). Der Richtplan des Kantons Bern unterscheidet zwischen ViV-Standorten auf kantonaler und solcher auf regionaler Stufe (Massnahmenblatt B_01). Vorhaben, welche über 2'000 Fahrten pro Tag generieren, werden nur an Standorten zugelassen, die in den regionalen Richtplänen (RGSK) bezeichnet sind. Standorte, die über 5'000 Fahrten pro Tag erzeugen, müssen im kantonalen Richtplan bezeichnet sein.

In der Region Emmental resp. in der Agglomeration Burgdorf befindet sich aktuell ein ViV-Standort:

- ESP Aemme-Center in Lyssach / Rütliggen-Alchenflüh

4.3.8 Bedeutung der Verkehrssanierung BOH für die Innenentwicklung der Agglomeration

VS BOH als wichtige Voraussetzung für die Innenentwicklung

Die Realisierung der Verkehrssanierung BOH trägt zur Innenentwicklung in der Agglomeration Burgdorf bei:

- In der Stadt Burgdorf werden dank der Verkehrsdosierung und -verflüssigung bessere Bedingungen für die Verdichtung von Arealen entlang der Ortsdurchfahrt geschaffen. So sind Lärmschutzmassnahmen und Verkehrslenkungsmassnahmen essentielle Bestandteile für eine hohe Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität entlang der Hauptachse sowie auch in den angrenzenden Quartieren. Durch MIV-Dosierung an den Siedlungsrändern bleibt der Verkehr in den Zentren im Fluss und verbessert dadurch die Erschliessungsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden.
- In Oberburg und Hasle entlastet die Umfahrung zentrale Siedlungsgebiete vom Durchfahrtsverkehr. Damit werden die Voraussetzungen für eine Verkehrsberuhigung und Aufwertung der beiden Ortsdurchfahrten geschaffen.

Schaffung der Verkehrskapazitäten für Innenentwicklung

In Burgdorf liegen entlang der Emmentalachse (Kantonsstrasse 23) zahlreiche Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete. Von Bedeutung sind vor allem die beiden kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) «Buchmatt» (Industrie/Produktion/Gewerbe) und «Bahnhof Burgdorf» (Dienstleistung). Hinzu kommen weitere Gebiete wie Gyrischachen, Altstadt und Umgebung sowie Steinhof.

Im Gesamtverkehrssystem werden mit dem Projekt VS BOH innerhalb der Agglomeration die erforderlichen Kapazitäten für die erwünschte Innenentwicklung geschaffen. Ohne Massnahmen wäre zu befürchten, dass das Innenentwicklungspotenzial aufgrund der Beschränkung durch das Verkehrssystem nicht vollumfänglich ausgeschöpft werden könnte. Aufgrund der erwarteten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung würde das heutige Verkehrssystem bald seine Belastungsgrenze erreichen.

4.3.9 Fazit

- Viele Gemeinden der Agglomeration Burgdorf verfügen über eine gute Raumnutzendendichte. Zahlreiche Innenentwicklungsvorhaben sind bereits umgesetzt oder in Umsetzung.
- Die Agglomeration weist einen Wohnbaulandbedarf von 33 ha in den nächsten 15 Jahren auf. Um der Bevölkerungsdynamik gerecht zu werden, sind die nötigen Flächen für die Entwicklung an geeigneten Lagen bereitzustellen.
- Es bestehen noch nicht genutzte Verdichtungspotenziale in bereits überbauten Gebieten der Agglomeration, deren Umsetzung ist jedoch anspruchsvoll. Die Realisierung der Verkehrssanierung VS BOH ist eine wichtige Voraussetzung, um die Wohn- und Erschliessungsqualität einiger dieser Gebiete zu verbessern.

- Der Hauptanteil des Beschäftigtenwachstums wird im 3. Sektor erfolgen. Die nötigen Entwicklungsmöglichkeiten werden über Innenentwicklung, insbesondere mit der Entwicklung der kantonalen ESP, geschaffen.

4.4 Landschaft

4.4.1 Landschaftsstruktur

Karte Beilage B.3

Drei Landschaftstypen

Landschaftlich ist die Agglomeration Burgdorf geprägt durch die auslaufenden Hügelzüge des Napfgebiets und die breiter werdende Talebene der nordwärts fliessenden Emme. Bis Burgdorf wird die Emme links und rechts durch bewaldetes Hügelgebiet gesäumt. Aus Seitentälern strömen zahlreiche Bäche in die Emme. Nach Burgdorf erreicht die Emme die Ebene des Mittellands.

Die Landschaft gliedert sich in die folgenden Teilräume (Landschaftstypen):

- Bewaldetes Hügelgebiet (Ost und West)
- Talebene (Schwemmebene) der Emme
- Ebene des Mittellandes

Von Landwirtschaft und Forstwirtschaft geprägtes Hügelgebiet
Zunehmende touristische Nutzung

Bewaldetes Hügelland

Das bewaldete Hügelgebiet des Napfgebirges bildet das charakteristische Landschaftsbild der Region Emmental. Das Gebiet Die weitgehend intakte Landschaft wird vorwiegend durch die Landwirtschaft geprägt.

Die traditionell geprägte und von vielen Einflüssen unberührte Kulturlandschaft des Emmentals ist für den Tourismus und als Naherholungsgebiet für die Agglomeration wichtig. Als Trend ist eine zunehmende touristische Inwertsetzung der Kulturlandschaft feststellbar. Das Tourismusangebot in der Region wächst. Es entstehen neue Ideen für den Ausbau des touristischen Angebots und auch der touristischen Infrastruktur wie Hotels und Gasthöfe.



Abb. 2. *Bewaldete Hügellandschaft des Napfgebiets (Quelle: Die Schweiz, ein städtebauliches Porträt, ETH Studio Basel, 2005)*

Talebene der Emme

Vielfältig genutzte
Talebene

Die fruchtbare Schwemmebene der Emme ist landwirtschaftlich ertragreich und stark genutzt. In diesem Raum sind grössere Ortschaften entstanden und haben sich im letzten Jahrhundert flächenmässig stark ausgedehnt. Die Natur- und Kulturlandschaften geraten durch die starke Ausbreitung des Siedlungsgebiets und der Verkehrsinfrastrukturen zunehmend unter Druck. Durch das starke Siedlungswachstum sind zudem Gefahrengelände für Hochwasser entstanden. Somit hat der Hochwasserschutz des Siedlungsgebiets entlang der Emme eine wichtige Bedeutung.

Wertvolle Zäsuren

Zwischen den Siedlungen sind weitgehend noch klare Zäsuren vorhanden. Sie sind als Grün- und Naherholungsräume und für die ökologische Vernetzung bedeutsam.



Abb. 3. Blick auf Burgdorf talaufwärts Richtung Alpenkette im Süden (Quelle: Stadt Burgdorf)

Bedeutung des
Flussraums der
Emme

Der Flussraum der Emme hat als ökologischer Lebensraum und als Naherholungsgebiet eine grosse Bedeutung. Er hat vielerorts noch Aufwertungspotenzial. Über die Emme verlaufen an zwei Stellen wichtige überregionale Wildwechselkorridore: Nördlich von Lützelflüh und nördlich von Aefligen. Die Naturwerte der Emme geniessen in der Öffentlichkeit noch zu wenig Aufmerksamkeit. Der Flussraum ist im Bereich der Agglomeration Burgdorf durch die starke Ausbreitung der Siedlung und Verkehrsinfrastruktur stark unter Druck geraten. Es bestehen auch Hochwasserrisiken.

Auenwälder
(Schachen)

Im Siedlungsgebiet der Agglomeration sind die ursprünglichen Auenwälder (Schachen) entlang der Emme teilweise stark zurückgedrängt worden und beschränken sich mancherorts nur noch auf einen schmalen Ufervegetationsstreifen. Mit dem Oberburger Schachen und dem Utzenstorfer Schachen (nordöstlich von Aefligen) gibt es auch im Umfeld der Agglomeration zwei grössere geschützte Auenwälder von nationaler Bedeutung. Die Bewahrung und Aufwertung der Schachen, insbesondere der beiden Auenwälder von nationaler Bedeutung, aber auch weiterer Gebiete wie der Burgdorfer Schachen und der Lyssachsachen bleibt eine wichtige Aufgabe.

Renaturierung
des Emmelaufs

Mehrere grosse Renaturierungsprojekte im Flusslauf wie die «Emmebirne» in Aefligen, die Renaturierung in Kirchberg / Rüdltigen-Alchenflüh, der Winterseyschachen in Oberburg / Hasle, oder die einseitige Aufweitung im Felseggschachen in Burgdorf verfolgen das Ziel einer naturräumlichen Aufwertung des Gewässerraums. Die Renaturierung des Emmelaufs wird schrittweise vorangetrieben. Die Renaturierungen leisten auch einen Beitrag zu einem besseren Hochwasserschutz der Siedlungen.



Abb. 4. Talebene der Emme bei Oberburg mit Blick in Richtung Burgdorf, rechts oben Burgdorfer Schachen (Quelle: TBA Kanton Bern)

Touristische Inwertsetzung

In den letzten Jahren wurden die Bestrebungen in der Region verstärkt, den Flusslauf der Emme auch touristisch in Wert zu setzen. Der 2011 gegründete «Verein Naturerlebnis Emme» hat sich 2019 mit der Event- und Tourismus AG zum neuen Verein «Perlenkette Emme» zusammengeschlossen. Die «Perlenkette Emme» ist ein Projekt der Neuen Regionalpolitik (NRP) und vernetzt als gemeinsamen Erlebnisraum bestehende Angebote mit neu entwickelten touristischen Perlen. Der Verein «Perlenkette Emme» fördert die Biodiversität und den sanften Tourismus entlang der Emme. Diese Bestrebungen sollen in den nächsten Jahren fortgeführt und verstärkt werden.



Abb. 5. Mit dem NRP-Projekt «Perlenkette-Emme» werden Biodiversität und sanfter Tourismus entlang der Emme gefördert (Quelle: Verein Perlenkette Emme)

Ebene des Mittellands

Ebene unter starkem Entwicklungsdruck

Nördlich von Burgdorf laufen die Hügelzüge aus. Es beginnt die offene Ebene des Mittellands zwischen Lyssach, Kirchberg-Alchenflüh und Burgdorf. Diese steht unter grossem Entwicklungsdruck. Hier ist die traditionelle Kulturlandschaft (Wässermatten) durch die dynamische Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Autobahnanschluss, Shoppingmeile, Industriegebiete etc.) stark unter Druck geraten. Sie bietet heute mit Ausnahme des Flussbetts und des Auenwalds (Schachen) entlang der Emme nur noch wenig Erholungsqualitäten. Die Autobahn schränkt die ökologische Vernetzung stark ein.



Abb. 6. Ebene des Mittellands mit Blick Richtung Jura im Norden, im Vordergrund Lyssach, in der Bildmitte Kirchberg und Rütligen-Alchenflüh, links Autobahn und « Shopping-Meile » (Quelle: Gemeinde Lyssach)

4.4.2 Freiraumstruktur

Direkter Zugang zu Naherholungsgebieten

Alle Siedlungsgebiete der Agglomeration befinden sich in kurzer Distanz zu angrenzenden Landschaftsräumen. Es bestehen in der Regel schnelle und direkte Zugänge in angrenzende Naherholungsgebiete. Die wichtigsten Naherholungsgebiete sind der Flussraum der Emme und die bewaldeten Hügel und Seitentäler des Emmentals.

4.4.3 Schutzgebiete

Wichtige Zäsuren unter Druck

Zwischen den verschiedenen Ortschaften bestehen heute noch fast überall Zäsuren, die als Siedlungstrenngürtel und ökologische Vernetzungskorridore funktionieren. Teilweise stehen diese unter hohem Nutzungsdruck, so zum Beispiel zwischen Burgdorf und Lyssach oder zwischen Burgdorf und Oberburg.

Teilrichtplan Landschaft

Die Region Emmental verfügt mit dem Teilrichtplan Landschaft über ein behördenverbindliches Instrument zum Erhalt und Schutz der wertvollen

Landschaft, der aktuell überarbeitet wird. Um Doppelplanungen zu vermeiden, wurden die Inhalte des Teilrichtplans Landschaft im RGSK 2025 nur grob berücksichtigt. Die Regionalkonferenz Emmental strebt an, den überarbeiteten Teilrichtplan Landschaft ins RGSK 2029 einfliessen zu lassen.

Siedlungstrenngürtel Gebiete, die eine Funktion als dauerhafte Siedlungszäsuren übernehmen, wurden als Massnahme Nr. M7c «Siedlungstrennung» im Teilrichtplan Landschaft behördenverbindlich festgelegt. Die Gemeinden haben die Siedlungstrenngürtel von regionaler Bedeutung im Rahmen ihrer Ortsplanung grundeigentümerverbindlich zu verankern und entsprechend um- und durchzusetzen.

Weitere Schutzgebiete Alle wichtigen Schutzgebiete sind im Teilrichtplan Landschaft der Region Emmental verankert. Für die Agglomeration sind folgende von grosser Bedeutung:

- Der Oberburger Schachen (Auenwald von nationaler Bedeutung, Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung)
- Das Hochmoor Meienmoos in Burgdorf
- Die überregionalen Wildtierkorridore
- Weitere Trocken- und Feuchtgebiete

4.4.4 Lärmbelastung

Lärmsanierungen abgeschlossen oder in Projektierung Der Kanton Bern setzt mittels Priorisierungen schrittweise Lärmsanierungsmassnahmen auf den Kantonsstrassen um.

Die Erstsanierung der Kantonsstrassen ist teilweise abgeschlossen. Der Strassenlärmschutz ist allerdings nicht eine einmalige, sondern eine Daueraufgabe. Seit einigen Jahren setzt der Kanton Bern schwerpunktmässig auf quellenseitige Massnahmen. Durch den Einbau von lärmindernden Belägen und die Umsetzung von Geschwindigkeitsreduktionen soll die Bevölkerung besser und effizienter vor schädlichem und lästigem Strassenlärm geschützt werden.

Eine wichtige, noch pendente Massnahme zur Verbesserung der Siedlungsqualität in der Agglomeration Burgdorf wird mit der Realisierung des Bauprojekts Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (u.a. 0404.3.030) erfolgen.

4.4.5 Luftbelastung

Verbesserung der Grenzwerte Das kantonale Amt für Umwelt und Energie erhebt die Luftqualität und wertet sie aus. Jeweils alle fünf Jahre werden Karten mit den Jahreswerten der Belastung mit Ozon, Stickstoffdioxid und Feinstaub publiziert. Die Grenzwerte für Ozon werden in der Agglomeration Burgdorf überschritten. In den vergangenen 10 Jahren (2010-2020) hat jedoch eine Verbesserung stattgefunden.

Sowohl beim Stickstoffdioxid als auch beim Feinstaub werden die Grenzwerte eingehalten. Bei beiden Werten hat über die Jahre eine Verbesserung stattgefunden.

4.4.6 Nachhaltigkeitsbeurteilung im Kanton Bern

Ziele der NHB Die Nachhaltigkeitsbeurteilung (NHB) ist eine systematische, ganzheitliche Beurteilung eines Sachverhalts aus Sicht der Nachhaltigen Entwicklung (NE). Durch ihren umfassenden Ansatz, welcher die drei Dimensionen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft einschliesst, unterscheidet sie sich von sektoral fokussierten Prüf- oder Beurteilungsmethoden wie beispielsweise der Umweltverträglichkeitsprüfung. Die NHB ist ein wichtiges Instrument zur Umsetzung der Nachhaltigen Entwicklung. Mit der Durchführung von NHB wird allgemein das Ziel verfolgt, die Nachhaltige Entwicklung integral und sektorübergreifend in politischen Planungen und Entscheidungen zu stärken. Zudem dient die NHB dazu, konkrete Vorhaben so auszugestalten, dass sie möglichst zur Nachhaltigen Entwicklung beitragen.

Erarbeitungsstufen der NHB Der Kanton Bern setzt die NHB bei seinen eigenen Planungen um und dient als Anlaufstelle für die Gemeinden, wenn diese sich verstärkt für nachhaltige Planungs- und Entscheidungsprozesse engagieren wollen. Vier Gemeinden der Agglomeration Burgdorf haben die NHB in ihren Planungsprozessen angenommen. Dabei stehen sie zurzeit auf folgenden Erarbeitungsstufen:

- Stufe 1: NE-Lagebeurteilung: keine Gemeinde
- Stufe 2: NE-Leitbild und/oder NE-Legislaturplanung: keine Gemeinde
- Stufe 3: Teilnahme Definition NE-Indikatorenset: Oberburg, Hasle b.B.
- Stufe 4: Durchführung NHB: Burgdorf, Kirchberg-Alchenflüh

4.4.7 Klima

Neue kantonale Klimakarten Der Kanton Bern hat Mitte 2023 neue Klimakarten veröffentlicht. Diese visualisieren die klimatische IST-Situation (z.B. Hitzeinseln) und die Auswirkungen des Klimawandels in der Agglomeration Burgdorf bis 2060. Die negativen Auswirkungen sind vielfältig. Insbesondere die Gesundheit von vulnerablen Personengruppen und die Aufenthaltsqualität im Freien leiden unter der zunehmenden Hitzebelastung.

IST-Situation Gemäss der Planungshinweiskarte Klima Tagsituation des Kantons Bern (vgl. Abb. 10) bestehen in den meisten grösseren Siedlungsgebieten der Agglomeration Burgdorf Flächen mit einer starken bis extremen Wärmebelastung. Die Gemeinden Aefligen, Kirchberg, Rütligen-Alchenflüh und Oberburg haben einen besonders grossen Anteil an Siedlungsflächen mit einer sehr starken bis extremen Wärmebelastung (vgl. Auszug aus der Planungshinweiskarte auf der nachfolgenden Seite). In den weiteren Siedlungsgebieten der Agglomeration Burgdorf sowie der Region Emmental ist die Wärmebelastung geringer, was mit der besseren

Durchlüftung aufgrund der topografischen Lage zusammenhängt. Trotzdem kommen auch in diesen Siedlungsgebieten Flächen mit starker Wärmebelastung vor.

Ab einer starken Wärmebelastung stuft der Kanton Massnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation als notwendig ein (Begrünung, Beschattung, Entsiegelung).

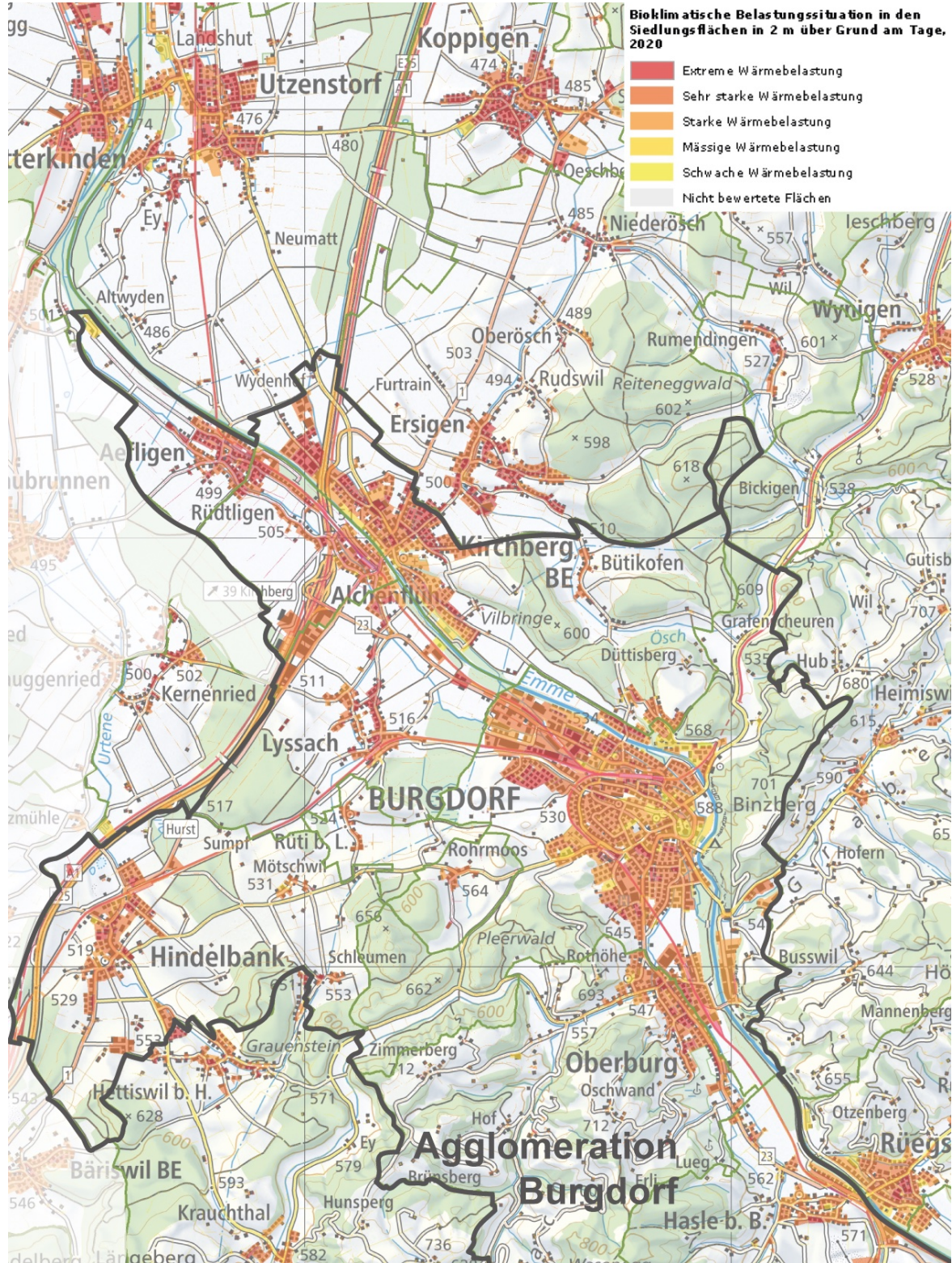


Abb. 7. Ausschnitt der Planungshinweiskarte Klima Tagsituation 2020; Hinweis: Die vollständigen Klimakarten des Kantons Bern sind unter dem Link <https://www.weu.be.ch/de/start/themen/umwelt/klima/klimakarten.html> verfügbar (Datengrundlage: Kanton Bern)

Trend Der Kanton Bern hat neben dem Ist-Zustand (2020) auch ein Szenario für die klimatische Situation im Jahr 2060 erstellt. Grundsätzlich wird von einer Zunahme der PET (physiologisch äquivalente also «gefühlte» Temperatur) von plus drei Grad an versiegelten Orten ausgegangen. Das bedeutet beispielsweise, dass heute bereits stark wärmebelastete Siedlungsgebiete in Zukunft noch stärker belastet sein werden, sofern keine Massnahmen zur Hitzeminderung getroffen werden. Durch gezielte Massnahmen wie Verminderung des Versiegelungsgrades oder durch eine Erhöhung der Grünanteile kann der künftigen Wärmebelastung in den Siedlungsgebieten entgegengewirkt werden.

Zusätzlich ist in der ganzen Schweiz mit einer Zunahme von Extremwetterereignissen zu rechnen, wie z.B. Hitzewellen oder Starkregenereignissen. Die Umsetzung von Retentionsflächen und weiteren Schwammstadtelementen wird damit immer wichtiger.

**Klimastrategie
Stadt Burgdorf** Die Stadt Burgdorf hat 2024 eine Klimastrategie erarbeitet. Darin sind insgesamt 17 Ziele sowie diverse Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele definiert. Einzelne der Massnahmen hängen mit AP5-Massnahmen zusammen (z.B. Einführung Mobilitätsmanagement). Die wichtigsten Ziele lauten:

- Netto-Null bis 2030 in der Stadtverwaltung und in stadtnahen Betrieben
- Netto-Null bis 2050 im Stadtgebiet Burgdorf

4.4.8 Fazit

- Der Zugang zu siedlungsnahen Erholungsräumen ist aufgrund der Nähe des Siedlungsgebiets zur bewaldeten Hügellandschaft des Emmentals und den Gewässerräumen generell gut, kann aber weiter verbessert werden.
- Es laufen verschiedene Arbeiten zur Renaturierung und naturräumlichen Aufwertung des Gewässerraums der Emme und deren Zuflüsse.
- Die Landschaftswerte werden zunehmend touristisch in Wert gesetzt.
- Der Entwicklungsdruck auf die Natur- und Kulturlandschaft namentlich in der Ebene des Mittellands und bei den Zäsuren zwischen den Ortschaften konnte durch die behördenverbindliche Sicherung wichtiger Siedlungstrenngürtel sowie die deutlich zurückhaltendere Einzonungspolitik der letzten Jahre deutlich reduziert werden.
- Klimaanpassung ist eine dringliche Aufgabe und betrifft die meisten Gemeinden der Agglomeration Burgdorf. Mit der Klimastrategie zeigt die Stadt Burgdorf den Weg zur Klimaanpassung auf. Eine hitzemindernde Reduktion der Versiegelung resp. Erhöhung der Grünanteile ist an stark belasteten Standorten anzustreben.

4.5 Verkehr

Die in den nachfolgenden Analysen verwendeten Daten zum Verkehr und Mobilitätsverhalten sind im Kontext der Covid19-Pandemie einzuordnen, d.h. es ist Stand Ende 2023 noch nicht abzuschätzen, ob sich die zwischen 2020 bis 2023 erfassten Veränderungen gegenüber 2019 (und früher) in der Mobilität um Covid19-bedingte temporäre Unregelmässigkeiten oder um eine beständige (Weiter-)Entwicklung handelt und diese Daten nun als neue Ausgangslage zu behandeln sind. Aus diesem Grund wurden beispielsweise die Pendlerzahlen von 2018 ausgewertet anstelle der zur Verfügung stehenden aktuellen Zahlen von 2020; beim ÖV sind bei den Ein- und Aussteigerzahlen an Bahnhöfen neben den 2022-Zahlen auch die 2018-Daten aufgelistet.

4.5.1 Gesamtverkehr

Verkehrssanierung BOH

Die Verkehrserschliessung des Emmentals und insbesondere die Verkehrssituation im Raum Burgdorf und dem untere bzw. mittleren Emmental sind seit langem unbefriedigend. Bereits vor über fünfzig Jahren erreichte die Verkehrsbelastung in und um Burgdorf ein Ausmass, das sowohl für die Verkehrsteilnehmenden als auch für die Anwohnenden zu spürbaren Beeinträchtigungen führte. Alle seither unternommenen Anstrengungen, das Verkehrsproblem langfristig zu beheben, waren erfolglos. Die Problematik verschärfte sich laufend, weil das MIV- und Veloaufkommen seit den Sechzigerjahren massiv gestiegen ist und das Anliegen der Aufenthalts- und Lebensqualität für Bewohnende und Beschäftigten ebenfalls einen hohen Stellwert aufweist.

Gesamtverkehrslösung «emmentalwärts»

Mit der Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle (VS BOH) «emmentalwärts» wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf der dritten Generation (Sanierung Abschnitt Burgdorf, Umfahrung Oberburg und Umfahrung Hasle) und im Rahmen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental 2016 (Umfahrung Hasle) ein Element aufgegleist, das in Zukunft für alle Verkehrsmittel Veränderungen mit sich bringt. Die Verkehrslösung ist eingebettet in die Gesamtverkehrsbetrachtung des Kantons Bern. Mit der VS BOH wird in Burgdorf der Verkehr durch den Bau zweier Bahnunterführungen und durch Massnahmen zu seiner Bewirtschaftung verstetigt. Oberburg und Hasle werden zukünftig umfahren. Projektbestandteil sind auch flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz (z.B. Aufwertung Ortsdurchfahrt Oberburg und Hasle).

Die beiden Elemente der Umfahrungsstrassen in Oberburg und Hasle b.B. zielen dabei auf eine zielgerichtete Lenkung der Verkehrsströme ab und insbesondere auf eine direkte Umleitung des Transitverkehrs. Ziel der Umfahrungsstrassen ist es nicht zusätzliche Verkehrskapazitäten zu generieren, sondern vor allem die Ortsdurchfahrten in den Siedlungsräumen von dem MIV zu entlasten, dessen Ziel-/Quellgebiete ausserhalb

der jeweiligen beiden Siedlungsräume liegen. Die Umfahrungsstrassen entlasten, gemäss Verkehrsprognose für 2040, die Hauptachse in Oberburg um rund 12'000 Fahrten pro Werktag und in Hasle um rund 10'100 Fahrten pro Werktag. Die Umfahrungsstrassen ermöglichen, dass die Zentrumsabschnitte siedlungsverträglich und mit Fokus auf attraktive Bedingungen für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr umgestaltet und aufgewertet werden können.

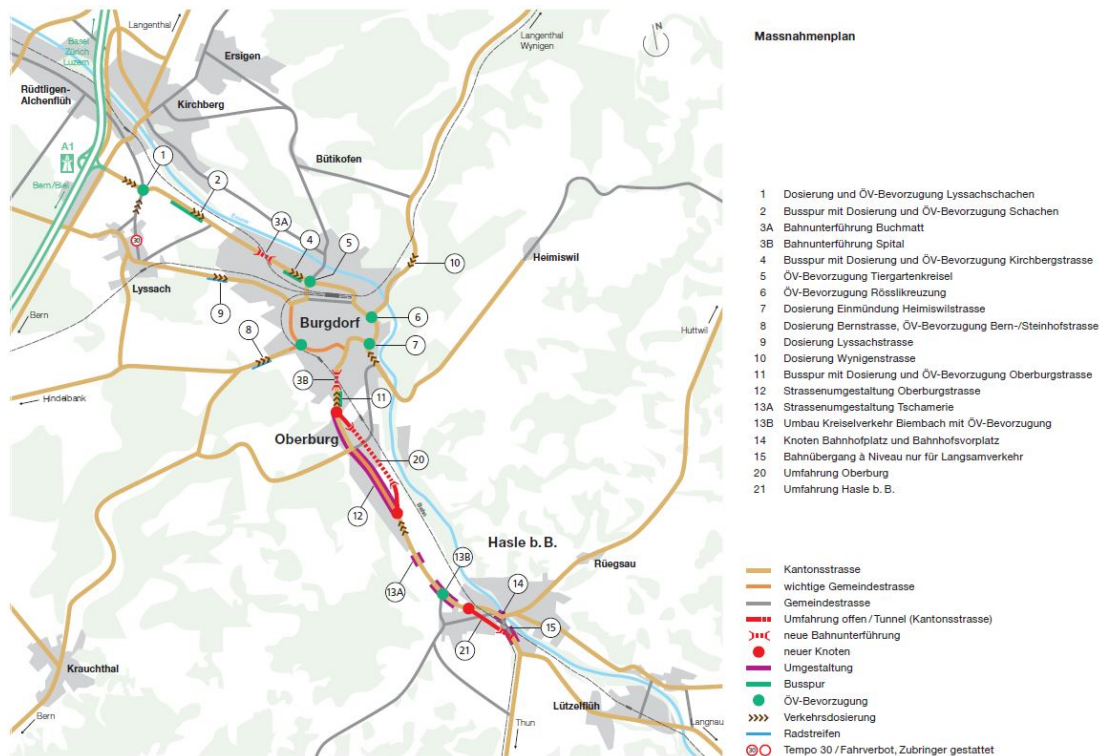


Abb. 8. Massnahmenplan Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (Quelle: TBA Kanton Bern)

Die Massnahmen im vorliegenden Agglomerationsprogramm der fünften Generation bauen auf dem Zustand nach Umsetzung der Verkehrssanierung BOH auf, verstärken deren Nutzen weiter und ergänzen ihn zu einer Gesamtbetrachtung des Agglomerationsverkehrs. Aus diesem Grund ist eine von der Verkehrssanierung BOH losgelöste Betrachtung des Agglomerationsprogramms nicht möglich.

Hohe Zustimmung zur VS BOH bei kantonaler Volksabstimmung

Im Januar 2022 wurde das Projekt von der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern genehmigt und im Juni 2022 vom Grossen Rat der Ausführungskredit gesprochen. An der kantonalen Volksabstimmung vom 12. März 2023 wurde der Baukredit mit 56.9 % der Stimmen angenommen. In der Region Emmental stimmten gar 74.7 % der Stimmberechtigten für das Projekt, was eine sehr breite Zustimmung in der Region aufzeigt.

Der Kanton und die beteiligten Gemeinden sehen die Umsetzung weiterhin als zentral an, da das Gesamtkonzept «emmentalwärts» auch relevante Verkehrsdosierungs- und Verkehrslenkungsmassnahmen für eine Erhöhung der Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität in den Zentren enthält. Dementsprechend erfolgen weitere Planungen und Projektierungen in der Agglomeration auch mit der VS BOH als Basis, so dass ein aufeinander abgestimmtes Gesamtverkehrssystem entsteht.

Ausgeprägte
Pendlerströme
entlang der
Talachse

Pendlerströme

Die Pendlerströme von 2018 (Abbildung 9) zeigen eine grosse Bedeutung der Kernagglomerationsgemeinde Burgdorf sowie im regionalen Kontext eine aus-geprägte Verflechtung der Gemeinden entlang der Talachse bis nach Langnau i.E..

Tangentiale Pendelbeziehungen zwischen den Gürtelgemeinden der Agglomeration oder den Gürtelgemeinden und dem weiteren ländlichen Raum sind eher schwach ausgeprägt, wie beispielsweise innert der Agglomeration zwischen Hindelbank und Hasle b.B. oder zwischen Kirchberg und Aefligen. Hier zeigt sich zum einen die hohe Attraktivität an Arbeitsplätzen in den Kernagglomerationsgemeinden. Des Weiteren kann vermutet werden, dass die aktuelle Verkehrssituation mit regelmässigen Staus, fehlenden oder unattraktiven Querverbindungen einer Pendelbeziehung «durch den Agglokern» eher entgegenwirkt.

Ausserhalb der Region Emmental stellen die Stadt Bern sowie ihre Gürtelgemeinden wichtige Ziel-, wie auch Quellgebiete für Arbeitnehmende der Agglomeration Burgdorf dar. Die Verflechtung mit den weiteren umliegenden Agglomerationen, wie Solothurn und Langenthal, ist deutlich geringer profiliert.

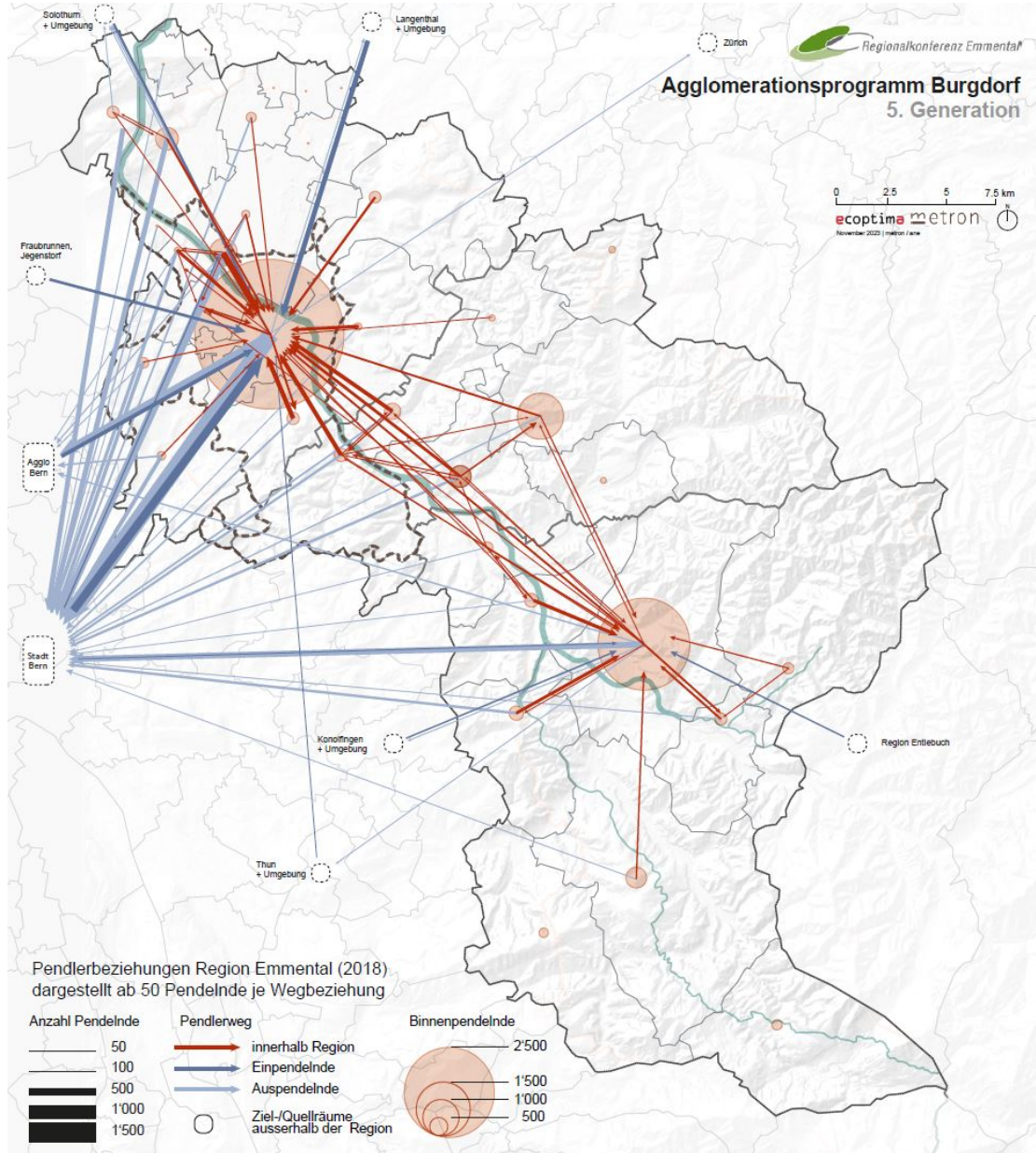


Abb. 9. Pendlerströme 2018 in der Region Emmental und Agglomeration Burgdorf, dargestellt ab 50 Personen je Pendelbeziehung (Daten: BFS STATPOP, STATENT, AHV-Register)

Werden nur die Agglomerationsgemeinden betrachtet wird deutlich, dass eine hohe Anzahl Personen innerhalb der gleichen Gemeinde wohnt und arbeitet. Diese intrakommunalen Beziehungen sind ein Ausdruck von einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Wohnungen – Arbeitsplätzen und stellen die Basis dar für eine Agglomeration der kurzen Wege, die zu bewahren und zu stärken ist.

nach										
Von	Burgdorf	Aefligen	Hasle bei Burgdorf	Hindelbank	Kirchberg	Lyssach	Oberburg	Rüdtligen-Alchenflüh	Rüti bei Lyssach	Stadt Bern
Burgdorf	4'146	7	41	31	165	164	173	77	-	1'334
Aefligen	68	84	-	-	49	22	6	15	-	123
Hasle bei Burgdorf	324	-	370	10	15	29	39	-	-	175
Hindelbank	110	-	-	294	25	21	5	13	-	282
Kirchberg	508	9	7	14	755	96	19	72	-	585
Lyssach	134	-	-	13	40	173	6	22	-	139
Oberburg	352	-	17	13	33	17	340	30	-	152
Rüdtligen-Alchenflüh	228	9	-	-	112	72	5	151	-	245
Rüti bei Lyssach	22	-	-	-	-	6	-	-	9	15
Stadt Bern	639	-	11	23	104	74	25	17	-	-

Tab. 15. Pendelbeziehungen zwischen den Agglomerationsgemeinden 2018
 (Daten: BFS STATPOP, STATENT, AHV-Register)

Des Weiteren zeigen die Pendlerbewegungen auf, dass die Stadt Burgdorf zwar bei den absoluten Einpendlerzahlen weit oben heraussticht, jedoch auch die anderen Gemeinden im Agglomerationsgürtel attraktive Zielorte für Arbeit und Ausbildung darstellen; dies beispielsweise mit Kirchberg, Lyssach und Oberburg.

Modal Split

Unter Modal Split wird die Aufteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsmittel verstanden. Im Rahmen des Mikrozensus wird alle fünf Jahre das Verkehrsverhalten der Bevölkerung erhoben. Die Erhebung 2021 bildet die Grundlage für die nachfolgende Bestimmung des Modal Splits der Wohnbevölkerung der Regionen im Kanton Bern. Wie eingangs erwähnt, sind die im Rahmen des Mikrozensus 2021 erhobenen Zahlen jedoch kritisch zu hinterfragen, da der kurz- oder mittel-/langfristige Einfluss der Covid19-Pandemie noch nicht beziffert werden kann.

Bei Modal Split wird nach den Verkehrsmitteln Fussverkehr, Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) sowie anderen nicht genauer spezifizierten Verkehrsmitteln (z. B. fahrzeugähnliche Geräte) unterschieden.

Modal Split in der Region Emmental

Rund 74 % der Tagesdistanzen in der Region Emmental werden mit dem MIV zurückgelegt, womit der MIV den grössten Modal Split-Anteil hat. Jeweils 4 % der Distanz werden zu Fuss und dem Velo zurückgelegt und

15 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Andere Verkehrsmittel, wie fahrzeugähnliche Geräte, machen nur einen unbedeutenden Anteil aus.

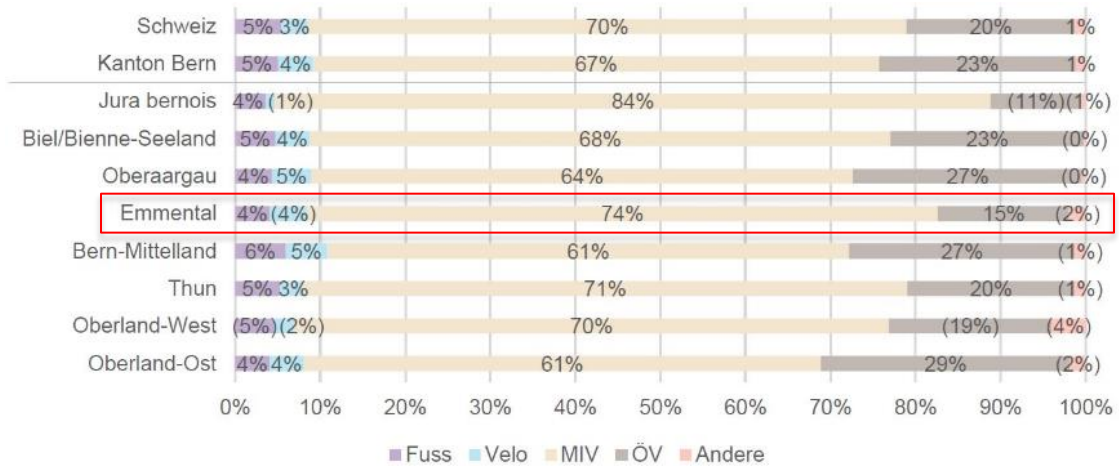


Abb. 10. Tagesdistanzen und Modal Split in der Schweiz, im Kanton Bern und in den bernischen Regionen 2021 (Daten: Auswertungen Kanton Bern zum MZVM 2021)

Im kantonalen Vergleich weist das Emmental damit zwar einen hohen MIV-Anteil und tiefen ÖV-Anteil auf, befindet sich beim Fuss- und Veloverkehr jedoch bei den gleichen Anteilen wie die übrigen Regionen. Das weitreichende Streusiedlungsgebiet, mit topographischen und effizienten Herausforderungen bei der Wegführungen, stellt eine schwierige Ausgangslage für hohe ÖV-Benutzung dar, wie die Detailauswertungen des Kantons Bern für den Arbeits- und Ausbildungsverkehr zeigen. So ist der Abbildung 11 zu entnehmen, dass die Agglomerationsgürtelgemeinden (hier: Kirchberg, Lyssach, Aefligen; vgl. Kap. 4.2) mit 75 % und zentrumsnahen ländlichen Gebiete (wie Hindelbank, Rüti b.L. und teilweise Hasle b.B.; vgl. Kap. 4.2) mit 79 % insgesamt einen sehr hohen MIV-Anteil aufweisen und im Kanton Bern lediglich in den urbanen Kerngebieten und Agglomerationen das Verhältnis deutlich verschoben ist.

Dass der liniengebundene ÖV im Emmental zunehmend an eine nachfragegerechte und dennoch wirtschaftliche Grenze gestossen ist, hat die Regionalkonferenz Emmental bereits früh erkannt und sich dem Ansatz alternativer Erschliessungsformen geöffnet (vgl. Kap. 4.5.4).

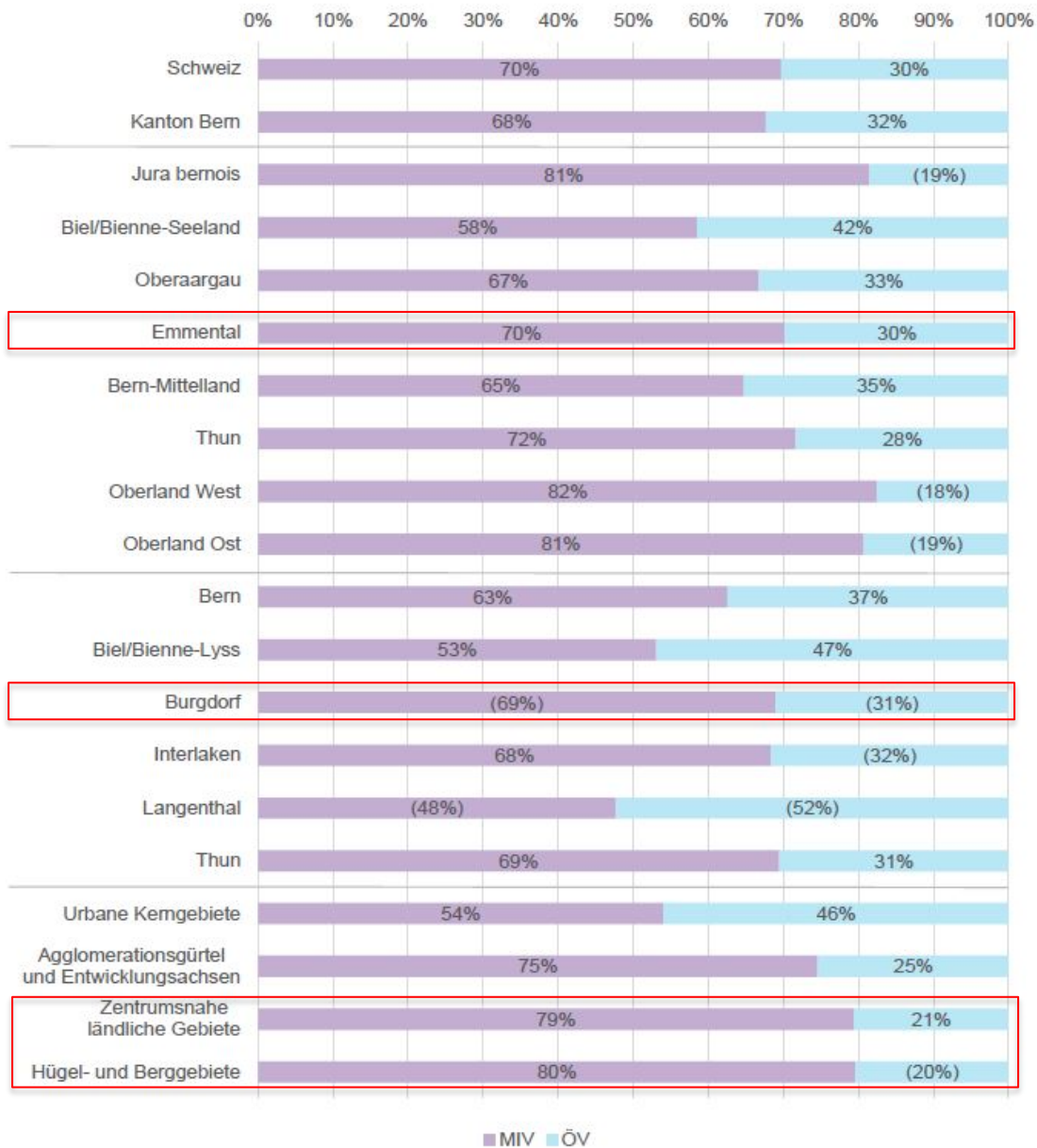


Abb. 11. Modal Split MIV-ÖV beim Arbeits- und Ausbildungsverkehr in der Schweiz, im Kanton Bern, in den bernischen Regionen und nach Raumtypen 2021 (Daten: Auswertungen Kanton Bern zum MZVM 2021)

Modal Split in der Agglomeration Burgdorf

Die Bevölkerung der Agglomeration Burgdorf legt pro Tag rund 27.5 km zurück. Im kantonalen Vergleich stellt dies die kürzeste Tagesdistanz dar, was auf eine grosse räumliche Nähe der unterschiedlichen täglichen Zielorte, wie Arbeit, Ausbildung, Einkauf und Freizeit, schliessen lässt. Trotz dieser räumlichen Nähe werden 70 % der Tagesdistanz mit dem Auto (19.3 km) zurückgelegt; dieser MIV-Wert entspricht zwar dem Schweizer Durchschnitt und liegt jedoch höher als der kantonale MIV-Anteil (67 %). Auffällig im kantonalen Vergleich ist auch der geringe ÖV-Anteil von 19 % der Tagesdistanz.

	Tagesdistanz	Unterwegszeit	Modal Split nach Tagesdistanz [%]				
	[km]	[min]	Fuss	Velo	ÖV	MIV	andere
Schweiz	30.0	74.6	5	3	20	70	1
Kanton Bern	31.3	75.5	5	4	23	67	1
Agglomeration:							
- Burgdorf	27.5	73.5	6	5	19	70	0
- Bern	30.7	79.0	6	5	28	60	0
- Biel/Bienne	31.4	74.8	5	4	28	62	0
- Interlaken	33.2	81.8	5	7	33	54	2
- Langenthal	29.0	64.8	5	5	39	51	0
- Thun	29.5	71.3	5	3	22	69	1

Tab. 16. Tagesdistanzen und Modal Split in der Schweiz, im Kanton Bern und in den bernischen Agglomeration 2021 (Daten: Auswertungen Kanton Bern zum MZVM 2021)

Stadt Burgdorf
 45 % Autobesitz
 (CH: 53 %)

Die Statistik der Schweizer Städte 2023 weist für die Stadt Burgdorf sehr siedlungs- und klimaverträgliche Werte beim Motorisierungsgrad und der Pendlermobilität aus:

- Mit einem Motorisierungsgrad von 449 Fahrzeugen pro 1'000 Einwohnende liegt Burgdorf deutlich unter dem Durchschnittswert aller Schweizer Städte mit 543 Fahrzeugen pro 1'000 Einwohnenden sowie auch unter dem Durchschnitt der Städte mit 15'000-19'999 Einwohnende mit 533 Fahrzeugen pro 1'000 Einwohnenden.
- Beim arbeitsbezogenem Pendlerverkehr zeigt Burgdorf mit 38 % ÖV- und 37 % MIV-Anteil deutlich siedlungs- und klimaverträglichere Werte als der Schweizer Durchschnitt (29.9 % ÖV, 53.6 % MIV) resp. bei den Städten mit 15'000-19'999 Einwohnenden (34.1 % ÖV, 48.9 % MIV).

Fahrtzeiten ÖV und MIV

Karte Beilage B.4

Um die Werte des Modal Split besser einordnen zu können, kann der benötigten Zeitbedarf der verschiedenen Verkehrsmittel gemäss dem Nationalen Personenverkehrsmodell (NPVM) in die Betrachtung einbezogen werden. Das NPVM errechnet anhand verschiedener Parameter (u.a. Modal Split, Widerstände, Fahrtzwecke) sowie basierend auf definierten Verkehrszonen die benötigten Fahrzeiten für Wege in die nächstgelegene Agglomerationskerngemeinde.

Gemeinde	Reisezeit zur Agglomeration [in min]		
	ÖV	MIV	Differenz ÖV zu MIV
Burgdorf	10	9	+ 1
Aefligen	16	10	+ 6
Hasle bei Burgdorf	26	21	+ 5
Hindelbank	24	15	+ 9
Kirchberg (BE)	13	8	+ 5
Lyssach	18	10	+ 8
Oberburg	25	14	±11
Rüdtligen-Alchenflüh	13	9	+ 4
Rüti bei Lyssach	17	13	+ 4

Tab. 17. Fahrzeitenvergleich ÖV und MIV zum Agglomerationskern Burgdorf (Daten: NPVM 2017)

So ist bei allen Fahrbeziehungen mit Ziel Stadt Burgdorf der MIV deutlich schneller als der ÖV. Obwohl ein Grossteil der Fahrten beider Verkehrsmittel auf den gleichen Strassen erfolgt, so dass beide beispielsweise gleichermassen von Staus betroffen sein können, verlängern u.a. eine geringe ÖV-Abdeckung (Haltestellendichte und Distanz zur Haltestelle), der Takt und die Linienführungen der Buslinien die Reisezeiten des ÖV in die Agglomeration mitunter deutlich. Hinzu kommt ein hinterlegter Widerstand bei der ÖV-Nutzung im NPVM, der durch die Distanz zur Haltestelle und die Taktichte entsteht.

Wie wichtig eine kompakte Siedlungsstruktur, verbunden mit einer guten ÖV-Abdeckung (und einem nachfragegerechten Takt) ist, zeigt sich, wenn nur die reine Fahrtzeit von dem bestehendem linearen Bus- und Bahnangebot (Stand 2023) mit dem flächigen MIV-Durchschnittswert der NPVM-Verkehrszonen verglichen wird. Bei Personen, die in unmittelbarer Nähe zu einer ÖV-Haltestelle wohnen, besteht eine hohe Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem MIV (vgl. Abbildung 12).

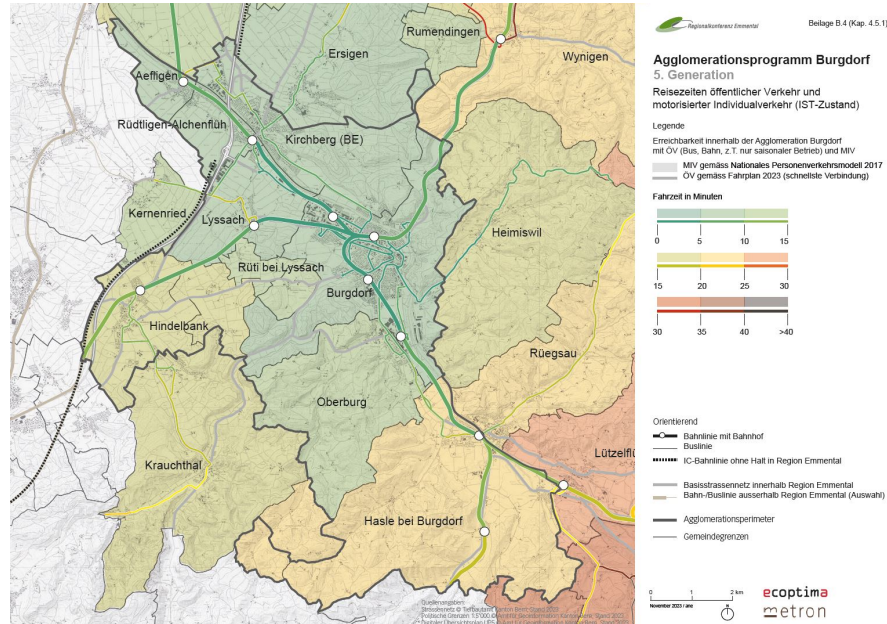


Abb. 12. Fahrtzeitenvergleich ÖV und MIV ab Burgdorf (Daten: NPVM 2017, Fahrplan 2023)

Der direkte Vergleich zeigt jedoch auch auf, dass in einigen agglomerationsnahen Bereichen trotz direkter ÖV-Anbindung zurzeit lange Reisezeiten nach Burgdorf bestehen und die grundsätzliche Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem MIV nicht greifen kann. Hierbei ist zu beachten, dass der ÖV nicht unendlich weiter verdichtet und ausgebaut werden kann, sondern die effektive Nachfrage und die Kostendeckung entscheidende Stellwerte bei den regelmässigen Angebotskonzeptionen von Region und Kanton darstellen.

4.5.2 Fuss- und Veloverkehr

Pionierarbeit mit der Fussgänger- und Velomodellstadt

Die Stadt Burgdorf war von 1996 bis 2006 offiziell die einzige Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo) der Schweiz. Ziel des 10-jährigen Projekts Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf war es, den Treibstoffverbrauch im innerstädtischen Verkehr zu senken und die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs deutlich zu erhöhen. Zehn Jahre lang engagierte sich Burgdorf zusammen mit dem Gewerbe und der Bevölkerung für eine modellhafte Mobilitätslösung. Eine neue Mobilitätskultur ist entstanden, einige Pilotprojekte wurden entwickelt und erprobt, die von zahlreichen anderen Gemeinden übernommen und angewendet wurden. So zum Beispiel die Begegnungszonen. Die Stadt Burgdorf ordnet dem Fuss- und Veloverkehr auch nach Abschluss der FuVeMo eine besondere Rolle zu. Mit dem Neubau und dem Ausbau von zwei Fuss- und Veloverkehrsbrücken über die Emme konnten wichtige Velonetzlücken geschlossen werden. Ein signalisierter Veloring innerhalb der Stadt ist fast vollständig durchgehend erstellt. Weiter wurden eine bewachte Velostation und gedeckte Veloabstellplätze am Bahnhof Burgdorf realisiert. Heute steht die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die verstärkte Nutzung von umweltschonenden Verkehrsmitteln im Vordergrund.

Nach Beendigung des Modellstadt-Projekts 2006 wurde die Fuss- und Veloverkehrsförderung konsequent weitergeführt. Zu nennen sind insbesondere folgende Massnahmen:

- Verkehrsberuhigungen in den Quartieren (alle Wohnquartiere sind verkehrsberuhigt)
- Schliessung von Lücken des Radwegrings
- Öffnung von Einbahnstrassen für Velos in Gegenrichtung
- Öffnung der Verbindung Unterstadt – Altstadt für Radfahrer
- Kontinuierliche Schliessung von Netzlücken bei Bauprojekten
- Punktuelle Verbesserungen der Schulwegsicherheit
- Sperrung der SBB-Bahnunterführungen Ost für den MIV
- Realisierung der Velohochstrasse Bahnhof-Lerchenbühl

Im Zusammenhang mit dem Projekt Fussgänger- und Velomodellstadt wurden auch für den Fussverkehr zahlreiche Verbesserungen u.a. zum Schliessen von Netzlücken und zur Erhöhung der Fussverkehrssicherheit umgesetzt. Insbesondere die fast flächige Umsetzung von verkehrsberuhigten Zonen sowie autofreien Abschnitten und Fusswegverbindungen in den Kerngemeinden tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Erreichung eines engmaschigen Fussverkehrsnetzes bei (siehe dazu auch Kapitel 4.5.6). Daneben liegt in allen Gemeinden der Fokus auf der guten Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen, der Verkehrsdrehscheiben und der Fussgängersicherheit entlang der Ortsdurchfahrten und in den Quartieren.

Fussverkehrsströme

Karte Beilage B.5

Im Rahmen des Forschungsprojekts SVI 2019/007 «Methoden zur analytischen Ermittlung von streckenbezogenen Fussverkehrsmengen» wurden in der Schweiz erstmals die Fussverkehrsmengen in Siedlungsgebieten modelliert. Vergleichbar mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern für den MIV und ÖV, greift das Modell unter anderem auf Daten zur ÖV-Erschliessung und die Anzahl ÖV-Nutzenden sowie auf die Verortung von Arbeitsplätzen verkehrsintensiven Einrichtungen und wichtigen Zielorten zurück. Gewählt werden dabei die direktesten Verbindungen. Das Modell bildet damit eine Tendenz ab und ist nicht absolut zu verstehen. Es gibt Hinweise darauf, welche Verkehrsachsen eine erhöhte Bedeutung für den Fussverkehr haben und wo die Strassenräume verstärkt multimodal oder gar zu Gunsten der Zufussgehenden zu planen sind.

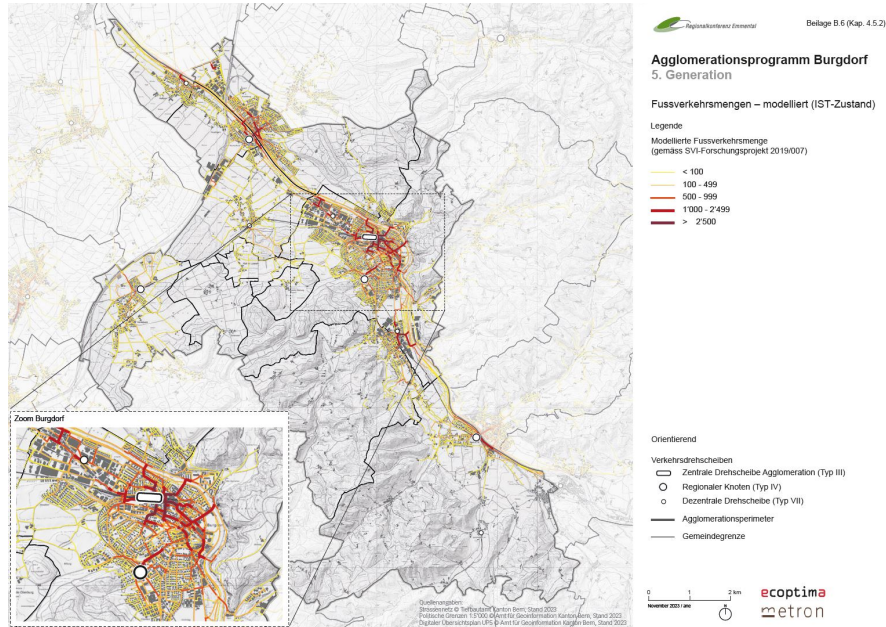


Abb. 13. Modellerte Fussverkehrsströme (Daten: SVI 2019/007)

Hohes Fussverkehrsaufkommen in den Zentren

Die Modelldaten zeigen eine hohe flächige Bedeutung der gesamten Zentrumsbereiche von Burgdorf und Kirchberg-Alchenflüh sowie die unmittelbaren Bahnhofsbereiche von Aefligen, Oberburg, Hasle-Rüegsau und Hindelbank.

Mehr Fussverkehr als MIV

Aus dem Modell kann herausgelesen werden, dass eine Vielzahl an Strassenabschnitten eine ähnlich hohe oder gar höhere Frequentierung durch Zufussgehende wie durch den Autoverkehr aufweisen und zeigt die Bedeutung von autofreien Abschnitten:

Abschnitt	Fuss (SVI)	MIV (GVM)
Burgdorf, Bahnhofstrasse	4'700	3'000
Burgdorf, Zugang Bahnhof Nord	4'400	0
Burgdorf, Oberstadtweg	1'900	0
Burgdorf, Mergelstäge (Treppe zur Friedeggstrasse)	2'600	0
Burgdorf, Tiergartenstrasse (Unterführung)	1'900	10'750
Burgdorf, Gotthelfstrasse	1'800	14'600
Burgdorf, Zähringerstrasse (Bahnübergang)	2'600	2'700
Burgdorf, Bahnhof-/Lobachstrasse (Bhf. Oberburg)	3'000	3'100
Rüegsau, Rüegsaustrasse (Brücke Emme)	3'200	10'350
Rüdtligen-Alchenflüh, Bernstrasse (Brücke Emme)	3'900	10'700
Aefligen, Utzenstorfstrasse (Bahnübergang)	2'100	3'500

Tab. 18. Fussverkehrsbelastung ausgewählter Netzabschnitte gemäss den modellierten Fussverkehrsströmen und kantonalem Gesamtverkehrsmodell (Fuss = Anzahl Zufussgehende, MIV = Anzahl Fahrzeuge; Quellen: SVI 2019/007 und TBA Kanton Bern)

Netzplanung Fussverkehr

Die Wanderwege werden im Sachplan Wanderroutennetz des Tiefbauamts des Kantons Bern festgelegt. Dieser regelt u. a. die Materialisierung der Wege und zeigt Netzlücken.

Die übrige Fusswegnetzplanung ist gemäss Art. 44 Strassengesetz eine kommunale Aufgabe. Die Gemeinden sind gemäss Art. 27 Strassenverordnung verpflichtet, im Zusammenhang mit der kommunalen Richtplanung auch das Fuss- und Wanderwegnetz zu festzulegen.

Veloverkehr

Mit einer schweizweiten Online-Umfrage ermittelt Pro Velo alle vier Jahre die Zufriedenheit der velofahrenden Bevölkerung betreffend der Infrastruktur, Sicherheit, Verkehrspolitik und Fördermassnahmen in Schweizer Städten. In den Jahren 2010, 2014, 2018 und 2021 hat Burgdorf den PRIX VELO erhalten. Sie zeichnet sich damit vier Mal in Folge als velofreundlichste Kleinstadt der Schweiz aus. 2014 und 2021 erhielt Burgdorf auch den ersten Preis im Gesamtklassement; zuletzt mit einer Gesamtdurchschnittsnote von 4.7 und damit 0.2 Punkte besser als die zweitplatzierte Gemeinde Zuchwil. Hervorzuheben ist die aktuelle Einschätzung der Umfrageteilnehmenden zur Zufriedenheit mit dem Wegenetz (4.9) und zu den Abstellanlagen (4.9); diese Kriterien konnten sich seit 2006 am stärksten steigern.

Zeitreihe Benotung Burgdorf							
Jahr	A Verkehrsklima	B Sicherheit	C Komfort	D Routennetz	E Abstellanlagen	F Stellenwert	Durchschnitt A-F
2021	4.7	4.7	4.5	4.9	4.9	4.8	4.7
2018	4.6	4.7	4.6	4.9	4.5	4.7	4.7
2014	4.7	4.8	4.7	5.0	4.5	4.8	4.8
2010	4.5	4.5	4.2	4.7	4.2	4.5	4.4
2006	4.2	4.0	3.8	4.0	3.7	4.2	4.1

Tab. 19. Übersicht Durchschnittsnote Burgdorf 2006, 2010, 2014, 2018 und 2021 nach Kategorien. Vergleich zwischen den kleinen Städten. (Daten: Prix Velo Städte 2006/2010/2014/2018/2021: Schlussberichte)

Netzplanung Veloverkehr

Karte Beilage B.6

Sachplan Velo-
verkehr Kanton
Bern

Das Velowegnetz wird im Sachplan Veloverkehr des Tiefbauamts des Kantons Bern festgelegt (SVN). Im Sachplan sind die bestehenden und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit mit kantonaler Netzfunktion festgehalten. Zudem zeigt der Sachplan den grösseren Handlungsbedarf in Form von Netzlücken und Schwachstellen auf. Unterschieden wird beim Alltagsverkehr zwischen Vorrangrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz. Dargestellt werden zudem Freizeitrouten sowie qualitative und physische Netzlücken.

Im Kanton Bern erfüllen die Gemeinden, die Regionen und der Kanton die Pflichten aus dem Veloweggesetz als Gemeinschaftsaufgabe. Aufbauend auf regionalen Velowegnetzplänen legen die Gemeinden und der Kanton Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen fest.

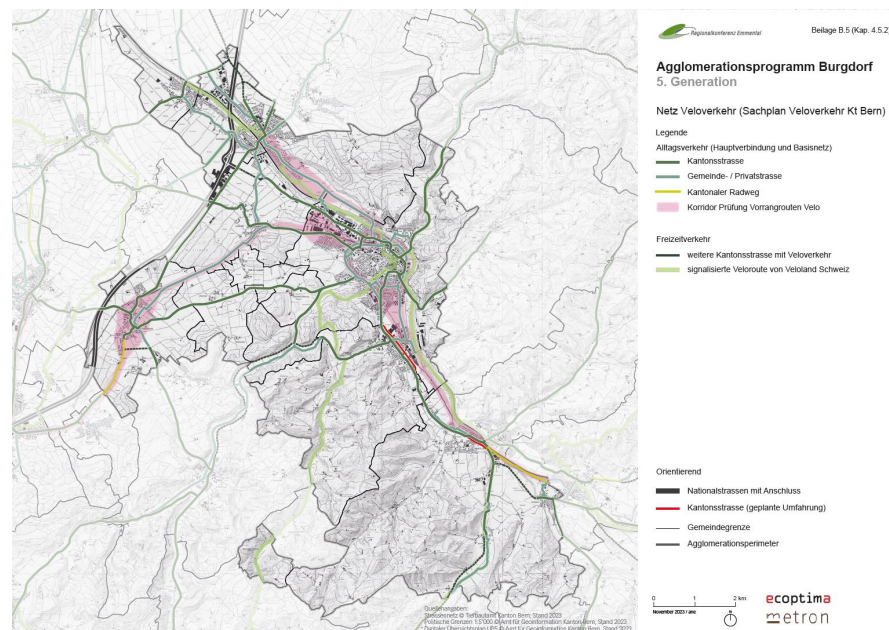


Abb. 14. Velonetz gemäss Sachplan Veloverkehr, Stand November 2023
(Daten: Geoportal Kanton Bern)

Die neu im Rahmen der Überarbeitung des Sachplans Veloverkehr aufgenommenen Vorrangrouten sind die höchste Netzebene des Veloroutennetzes im Kanton Bern. Mit ihrer hochwertigen Gestaltung schöpfen sie das gesamte Velopotenzial aus. Sie verknüpfen wichtige Ziele im Alltagsverkehr mit attraktiven, sicheren und schnellen Verbindungen. Bei der Projektierung der Linienführung werden bestehende Veloverbindungen bestmöglich berücksichtigt, sofern sie die gesetzten Ziele der Route unterstützen und Synergien genutzt werden können.

- In der Agglomeration befinden sich zwei Korridore für Vorrangrouten:
- Kirchberg – Burgdorf – Oberburg – Hasle b.B. – Lützelflüh: Die Umsetzung des AP2- resp. AP3-Projektes Abschnitt Oberburg – Hasle (0404.2.015; 0404.3.017) musste aufgrund der neuen Planung der BLS-Werkstätte in Oberburg gestoppt werden und wird für das AP5 neu aufgelegt.
 - Burgdorf – Lyssach – Hindelbank
- Zudem wird beim Velonetz zwischen Alltags- und Freizeitverkehr unterschieden:
- Innerhalb der Agglomeration Burgdorf dienen die meisten Strecken dem Alltagsverkehr.
 - Die Strecken in peripheren Gebieten der Agglomeration haben nur wenig Bedeutung für den Alltagsverkehr, sondern – aufgrund der reizvollen Landschaft – hauptsächlich für den Freizeitverkehr.

Dank ihrer Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl bestehen vor allem auf den Verbindungen zwischen den mittelgrossen Gemeinden weitere Potenziale für den Veloverkehr, dies auch dank der starken Zunahme von E-Bikes.

Weiterentwicklung regionales Velonetz

Der Alltags- und Freizeitveloverkehr hat stark an Bedeutung gewonnen. Der Technologieschub ist enorm. Neue Velo-Modelle bieten vielfältige Optionen, sich bequem und schnell fortzubewegen. Gemäss Prognosen des Bundesamtes für Raumentwicklung wird sich die Zahl der mit dem Velo zurückgelegten Personenkilometer bis 2050 verdoppeln. Auf Stufe Gesetzgebung erfolgten zudem einige Anpassungen: Das revidierte kantonale Strassengesetz sieht vor, dass der Kanton künftig auch Mountainbike-Routen fördern kann, und auf Bundesebene ist Anfang 2023 das neue Veloweggesetz in Kraft getreten.

Aufgrund dieser veränderten Rahmenbedingungen und um die siedlungsverträgliche Alltags- und Freizeitmobilität in der Agglomeration Burgdorf sowie Region Emmental zu stärken, erfolgt ab 2024 durch die Regionalkonferenz Emmental eine gesamtheitliche Überprüfung der regionalen Velonetzplanung (RVNP) für den Alltags- und Freizeitverkehr. Ziel ist die Definition von Handlungsbedürfnissen und notwendigen Massnahmen. Zudem werden die Optimierungsvorschläge der nationalen und regionalen Velolandrouten (Freizeitnetz) gemäss SVN in Absprache mit dem kantonalen Tiefbauamt überprüft.

Die RVNP stellt die Abstimmung zwischen regionalen und kommunalen Velowegnetzen sicher und bildet die Grundlage für das im SVN festgelegte kantonale Velowegnetz. Die RVNP leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Abstimmung der Velonetze des Kantons, der Regionen und der Gemeinden. Für die Agglomeration Burgdorf ergeben sich aus der RVNP die nächsten Schritte zur Weiterentwicklung und Aufwertung des Velonetzes.

Velofreizeitverkehr: Mountainbikerouten

Für den Freizeitverkehr stehen nationale, regionale und lokale Velorouten zur Verfügung. Auch die insbesondere für E-Bikes konzipierte sogenannte nationale «Herzroute» (Route 99) verfügt über Abschnitte in der Agglomeration Burgdorf.

Der stetig steigenden Beliebtheit des Mountainbike-Sports hat sich die Regionalkonferenz 2022 angenommen und einen Masterplan erarbeitet. Dieser setzt sich unter anderem zum Ziel, das Mountainbiken in der Region als Naherholungsangebot zu etablieren und die Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure zu stärken. Dabei soll das bestehende Wegenetz bestmöglich genutzt werden und die Routen dort angesetzt werden, wo bereits heute Mountainbiker unterwegs sind. Ergänzt wird das Mountainbike-Erlebnis mit unterschiedlichen Informations-, Sensibilisierungs- und Serviceangeboten in der Region. Aus der Masterplanung heraus erfolgt aktuell die Ausarbeitung des regionalen Richtplans Mountainbike.

Wirkung der Verkehrssanierung BOH für den Fuss- und Veloverkehr

Die Umsetzung der Sanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle (BOH) führt zu massgeblichen Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr:

- Die Verstärkung des Verkehrs in Burgdorf und die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Oberburg und Hasle b.B. führen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und zu einer Steigerung der Aufenthalts- und Nutzungsattraktivität für den Fuss- und Veloverkehr.
- Reduktion der Trennwirkung der bestehenden Strassenabschnitte durch ein geringeres MIV-Aufkommen in den Ortsdurchfahrten von Oberburg und Hasle sowie Aufwertungs- und Umgestaltungsmassnahmen. Dies fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.
- Erhöhung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV und dadurch Attraktivierung für eine multimodale Mobilität mit Fussverkehr und ÖV.
- Flankierende Massnahmen sorgen auch ausserorts für bessere und sichere Verbindungen namentlich für den Veloverkehr.

4.5.3 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Netzplanung

Karte Beilage B.7

Die Netzplanung für den ÖV erfolgt im kantonalen Angebotskonzept. Dieses wird alle vier Jahre überarbeitet und umfasst die Angebotsplanungen für die kommende Vierjahresperiode. Das ÖV-Netz der Agglomeration Burgdorf wird von den Bahnlinien der SBB, BLS und Südostbahn sowie den Buslinien der Busland AG und PostAuto AG gebildet.

Zwischen 2019 und 2021 wurde der Bahnhof Burgdorf Steinhof erneuert und hindernisfrei umgebaut. Des Weiteren wurde der Bahnstandsstandort um 250 m in Richtung Oberburg verschoben, so dass der Halt betrieblich optimiert werden konnte. Von dem neuen Standort profitiert massgeblich

das direkt angrenzende Bildungszentrum Emme, welches nun optimal erschlossen ist für die Berufsschüler:innen und Angestellten sowie das Spital Emmental, das für seine Angestellten und Besuchenden nun in weniger als 400 m Fusswegdistanz direkt über den Fuss- und Veloweg entlang der Bahngleise erreichbar ist.

Burgdorf bildet einen ÖV-Knotenpunkt für die drei Bahnkorridore nach Bern, Olten (– Zürich) und Solothurn sowie Hasle-Rüegsau (– Sumiswald / Langnau/Thun) mit den folgenden Taktangeboten:

- Burgdorf – Bern: Vier Züge pro Stunde (1 InterRegio, 1 RegioExpress, 2 S-Bahn); schnellste Verbindung von und nach Bern: 14 Minuten Fahrzeit (InterRegio)
- Burgdorf – Olten: Zwei Züge pro Stunde (1 InterRegio, 1 RegioExpress).
- Die Agglomerationsgemeinden Oberburg, Hasle b. B. und Rüegsau verfügen über drei Zugverbindungen pro Stunde von und nach Burgdorf, wovon zwei umsteigefrei weiter nach Bern führen.
- Lützelflüh im Süden sowie Hindelbank, Lyssach, Kirchberg, Rüttligen-Alchenflüh und Aefligen sind mit zwei Zügen pro Stunde an den Bahnhof Burgdorf angebunden.

Das Bahnangebot ist bereits gut ausgebaut und blieb in den letzten Jahren grösstenteils unverändert.

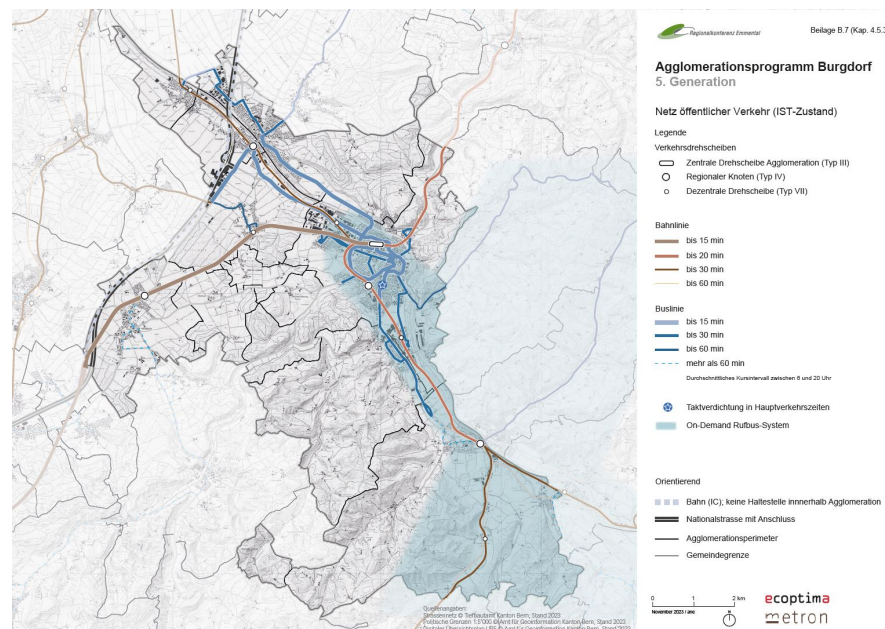


Abb. 15. Netz öffentlicher Verkehr und Taktangebot (Daten: Geoportal Kanton Bern; Fahrplan 2023; Mybuxi)

Die Buslinien der BLS-Tochter Busland AG und von PostAuto dienen der Feinerschliessung des Agglomerationsgebiets und bieten von allen Bahnhöfen im Agglomerationsperimeter Verbindungen ins Umland an. In der Kernstadt Burgdorf gibt es zudem ein dicht ausgebautes städtisches

Busnetz. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten profitieren die Buskunden seit dem letzten grösseren Angebotsausbau von 2013 von einem fast lückenlosen 15-Minuten-Takt im Agglomerationsperimeter.

Neues Netzelement: Verkehrs-drehscheiben

Im Rahmen des AP5 erfolgte eine Einordnung der Bahnhöfe zu den vom Bund definierten Typen von Verkehrsdrehscheiben. Die Typisierung ist in der Netzkarte des ÖV bereits verankert. Die Netzfunktion und vorhandenen Angebote werden im nachfolgenden Kapitel 4.5.4 zur «Nachhaltigkeit und intermodalen Angeboten» aufgezeigt.

Erschliessungsgüteklassen

Karte Beilage B.8

Das Siedlungsgebiet der Agglomeration ist grösstenteils gut mit dem ÖV erschlossen. Die besten Lagen befinden sich an den S-Bahnhaltestellen. Das ebenfalls gut ausgebaute regionale Busnetz deckt die Siedlungsgebiete der Agglomeration weitgehend ab.

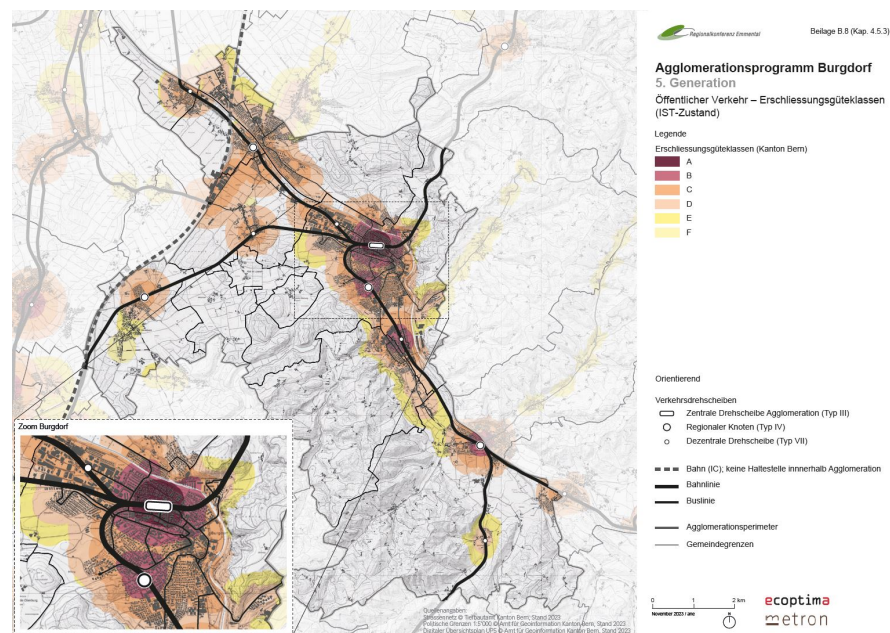


Abb. 16. Erschliessungsgüteklassen des öffentlichen Verkehrs (Daten: Geoportal Kanton Bern; Fahrplan 2023)

Erschliessungsgrad

Der «Erschliessungsgrad» gibt im Kanton Bern Auskunft darüber, ob die Siedlungsstruktur „ÖV-freundlich“ ist. Als erschlossen gelten Einwohner, die innerhalb eines Fussdistanz-Radius von 750 m um eine Bahnstation oder 400 m um eine Busstation wohnen. Diese Schwellenwerte werden durch den Kanton festgelegt.

Das dichte ÖV-Netz in der Agglo-Kerngemeinde und den Agglo-Gürtelgemeinden (gemäss kantonalem Richtplan) führt dort zu einem Erschliessungsgrad von rund 89 %. Die Kerngemeinde sowie die Gürtelgemeinden gelten damit als sehr gut erschlossen. Die gesamte Agglomeration, d.h. inklusive den zentrumsnahen ländlichen Gemeinden Hindelbank und Rüti bei Lyssach, ist mit ca. 79 % gut erschlossen. Auffällig ist hierbei die Gemeinde Rüti bei Lyssach, deren rund 170 Einwohner:innen als nicht mit dem ÖV erschlossen eingestuft werden können.

Gemeinde / Gebiet	2021	2018	2016	2014	2012
Burgdorf	98.4	98.2	99.7	98.4	98.4
Aefligen	96.3	95.2	96.1	99.2	99.0
Hasle bei Burgdorf	71.1	71.2	71.3	68.8	68.7
Hindelbank	90.9	90.3	90.1	89.6	89.1
Kirchberg	82.9	83.7	84.6	87.1	87.5
Lyssach	98.2	95.2	96.3	96.6	97.2
Oberburg	71.6	71.5	71.2	73.0	72.7
Rüdtligen-Alchenflüh	98.4	87.7	89.5	90.4	89.8
Rüti bei Lyssach	4.8	4.4	4.1	4.9	4.2
Agglomeration Burgdorf (BeSA)	79.2	77.5	78.1	78.6	78.5
Region Emmental	66.4	65.2	65.9	66.3	66.1

Tab. 20. ÖV-Erschliessungsgrad in % Agglomeration Burgdorf und Region Emmental 2021 (Daten: AÖV Kanton Bern)

Nachfrageentwicklung und Fahrgastaufkommen

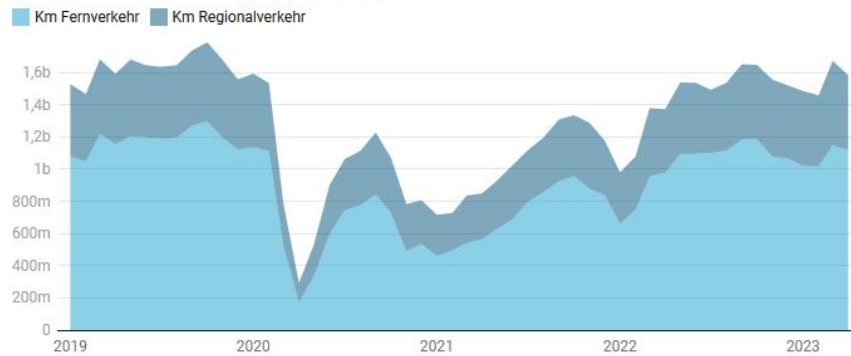
Karte Beilage B.9

Covid 19: Nachfragerückgang im ÖV

Sowohl auf den Bahn- als auch auf den Buslinien konnte bis 2019 in den letzten Jahren ein beträchtliches Wachstum der Verkehrsnachfrage festgestellt werden. Die Fahrgastzahlen auf den verschiedenen Bahn- und Buslinien erholen sich nach dem Covid 19-bedingten Einbruch seit 2020 zunehmend, können jedoch 2023 noch nicht ganz an die Werte von 2019 anknüpfen. Da die schweizweiten Fahrgastzahlen seit 2020 jedoch wieder stetig steigen, ist davon auszugehen, dass auch in den nächsten Jahren der ÖV in der Agglomeration Burgdorf wieder wachsen wird.

Passagierkilometer der SBB

Summe der von allen Reisenden zurückgelegten Kilometer
 Pro Monat, Datum = Start des jeweiligen Monats



Grafik: ehs - Quelle: SBB - [Daten herunterladen](#) - [Grafik herunterladen](#) - Erstellt mit [Datawrapper](#)

Abb. 17. Passagierkilometer der SBB in der Zeitreihe 2019-2023 (Quelle: mobimag/ehs, Daten: SBB)

Der Bahnhof Burgdorf verzeichnete 2022 rund 15'900 ein- und aussteigende Fahrgäste (DWV, Mo-Fr); dies sind weniger als 2018, wo 18'700 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag erfasst wurden. Der Covid-19-bedingte Rückgang ist bei fast allen Bahnhöfen zu beobachten; die Tendenz ist jedoch seit 2020 wieder deutlich steigend.

Bahnhof	Ein-/Aussteigende	
	2018	2022
Burgdorf	18'700	15'900
Burgdorf Steinhof	1'600	1'500
Burgdorf Buchmatt	300	210
Aefligen	490	510
Hasle-Rüegsau	2'800	2'400
Oberburg	1'400	1'200
Hindelbank	1'500	1'200
Kirchberg-Alchenflüh	1'100	730
Lyssach	430	550

Tab. 21. Ein- und aussteigende Fahrgäste an ausgewählten Bahnhöfen 2018 und 2022 (Daten: SBB data.sbb.ch)

Die nachfolgenden Daten zum Fahrgastaufkommen in der Agglomeration Burgdorf und dem angrenzenden ÖV-Netz entstammen aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern; vgl. Anhang 4.

Für die Agglomeration Burgdorf sind zwei Achsen von übergeordneter Bedeutung:

- Die Hauptachse des öffentlichen Verkehrs im Agglomerationsperimeter führt von Bern via Burgdorf nach Olten. Zwischen Bern und Burgdorf

waren bis 2019 täglich (durchschnittlicher Werktagerverkehr, DWV) rund 20'000 Fahrgäste unterwegs, weiter nach Olten noch etwas mehr als die Hälfte. Nach dem Covid19-bedingten Rückgang hat sich der Nachfragewert für 2022 wieder auf 16'500 erhöht.

- Neben der Achse Bern – Burgdorf – Olten ist die Nachfrage auf der ÖV-Achse zwischen Burgdorf, Oberburg und Hasle-Rüegsau am höchsten. Auf ihr sind täglich 5'000-6'000 Fahrgäste unterwegs.

Die Neubaustrecke Bern – Olten ist für die Agglomeration Burgdorf aufgrund des fehlenden IC-Zughalts ohne Bedeutung.

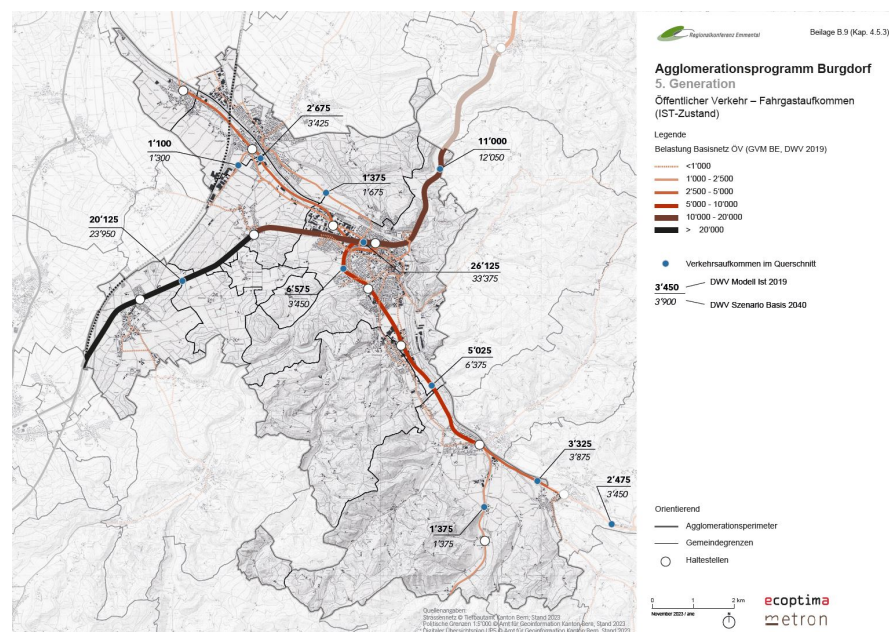


Abb. 18. ÖV-Nachfrage DWV Ist-Zustand 2019 und Trend Basis 2040 (Daten: GVM Bern, AöV Kanton Bern)

Rückblickend zeigt die Entwicklung auf dem BLS-Netz bis 2018 sowohl auf den Bahn- als auch auf den Buslinien ein beträchtliches Wachstum der Verkehrsnachfrage.

Die Entwicklung auf dem Bahn-Netz zeigt folgendes Bild (Abb. 17):

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

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

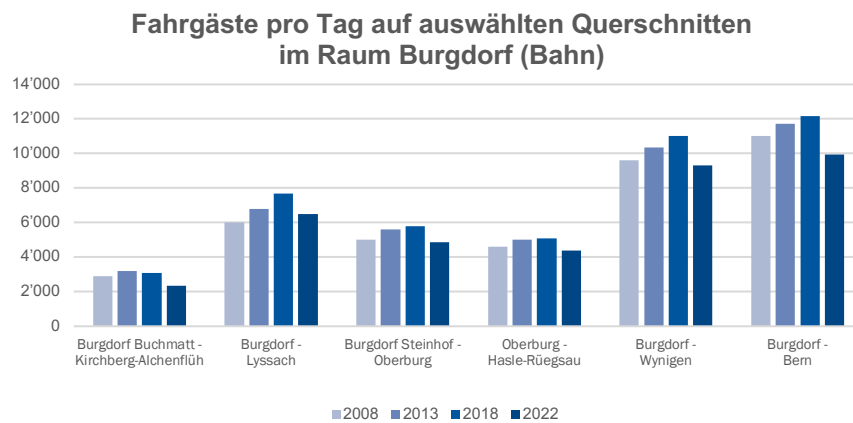


Abb. 19. Beförderte Fahrgäste pro Tag im Vergleich 2008 – 2022; Durchschnitt Montag – Freitag; S-Bahn, Regional- und Fernverkehrszüge (Daten: BLS, SBB, SOB 2023)

Auf den Buslinien haben die Fahrgastzahlen bis 2019 ebenfalls stetig zugenommen (Abb. 17). Die Linie 465 (Fraubrunnen/Lyssach – Shopping-Meile – Kirchberg-Alchenflüh – Burgdorf – Spital – Oberburg – Hasle-Rüegsau) ist mit über 900'000 Fahrgästen pro Jahr (2019) mit Abstand die am stärksten nachgefragte Buslinie in der Agglomeration.

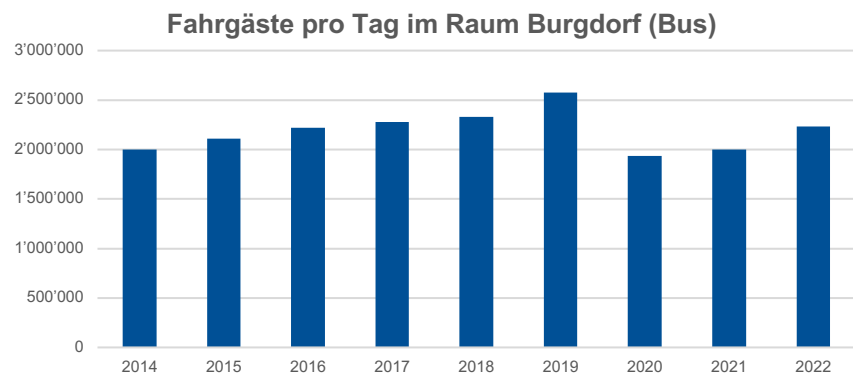


Abb. 20. Beförderte Personen (Vergleich 2014 – 2022) auf den Linien der Busland AG im Raum Burgdorf (Daten: BLS Busland AG 2023)

Fahrplanstabilität

Die hohe MIV-Auslastung der Hauptverkehrsachse hat Auswirkungen auf den Busverkehr. Die Busse werden heute durch Stausituationen behindert. Damit sind die Anschlüsse insbesondere beim Bahnhof Burgdorf nicht immer gewährleistet.

VS BOH: Verbesserung Fahrplanstabilität

Mit der geplanten Verkehrssanierung BOH und den damit verbundenen Verkehrsmanagementmassnahmen sowie den Umfahrungen Oberburg und Hasle kann die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV erhöht werden. Zusätzliche flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt ermöglichen eine Beschleunigung des Busverkehrs.

Elektrifizierung im ÖV

Die Busland AG hat im Jahr 2022 die neue «Flottenstrategie 2030+» erarbeitet, welche den Weg in einen fossilfreien Linienverkehr im Emmental aufzeigt. Die Strategie geht in vielen Punkten auf die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern ein.

In der Strategie wird aufgezeigt, dass bis 2030 alle Ortsverkehrslinien in der Agglomeration Burgdorf von heute herkömmlichen Dieselnissen auf elektrisch betriebene Batteriebusse umgestellt werden. Bis 2040 erfolgt dann die Elektrifizierung der gesamten Fahrzeugflotte der Busland AG im Emmental.

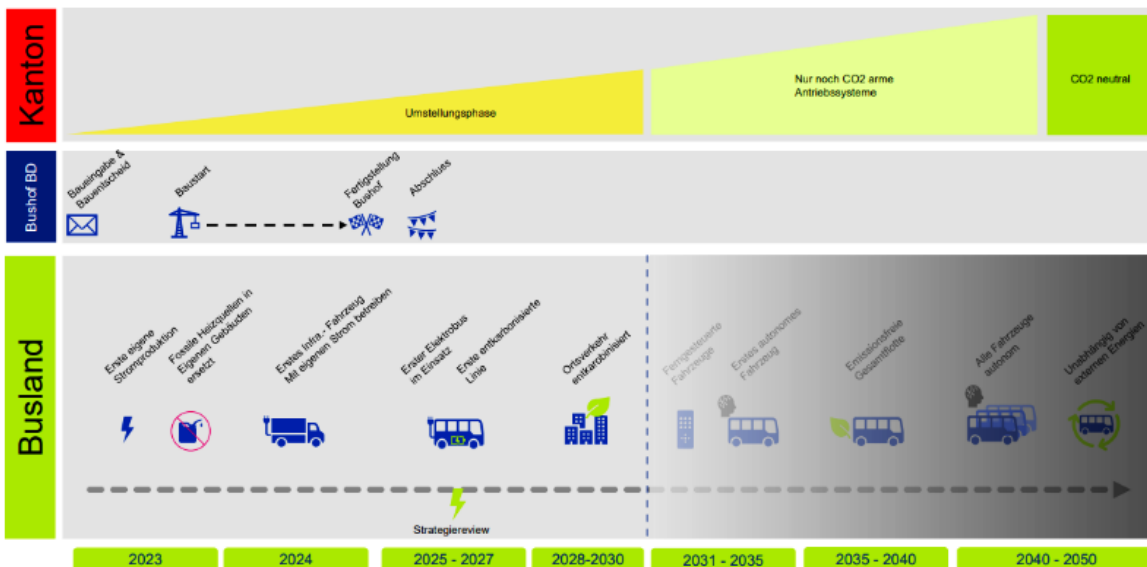


Abb. 21. Roadmap der Flottenstrategie 2030+ von der Busland AG (Daten: BLS Busland AG 2023)

Die in der Strategie enthaltene Roadmap von Busland weist darüber hinaus noch weitere Aspekte an einen nachhaltigen ÖV auf, indem andere Technologieentwicklungen in die längerfristige Betrachtung eingebunden werden. Gerade was das autonome Fahren angeht, blickt Busland auf die Fahrzeughersteller respektive globalen Tech-Konzerne. Dabei nimmt Busland zwar keine zentrale Rolle in der Entwicklung ein, jedoch möchte das Transportunternehmen stets über den aktuellen Technologiestand

hinausblicken, so dass auf mögliche Veränderungen rechtzeitig reagiert werden kann. Diese Weitsichtigkeit macht die Busland AG zu einem wertvollen Partner in der Gesamtverkehrsstrategie der Agglomeration Burgdorf.

4.5.4 Nachhaltigkeit und intermodale Angebote

Karte Beilage B.10

Verkehrsdrehscheiben zur Intermodalität

Die Verkehrspolitik des Kantons Bern verfolgt dabei einen dezentralen Ansatz: An attraktiven Umsteigeorten soll insbesondere das Umsteigen vom Individualverkehr (Auto, Motorrad, Velo usw.) auf den öffentlichen Verkehr möglichst nahe am Startpunkt einer Reise erfolgen. Dadurch wird das Strassennetz bedeutend entlastet.

Die Agglomeration Burgdorf weist ein dichtes Netz an wichtigen Verkehrsdrehscheiben und weiteren intermodalen Angeboten auf. Basis ist der öffentliche Verkehr, welcher die Grunderschliessung der dauerhaft bewohnten Gebiete gewährleistet.

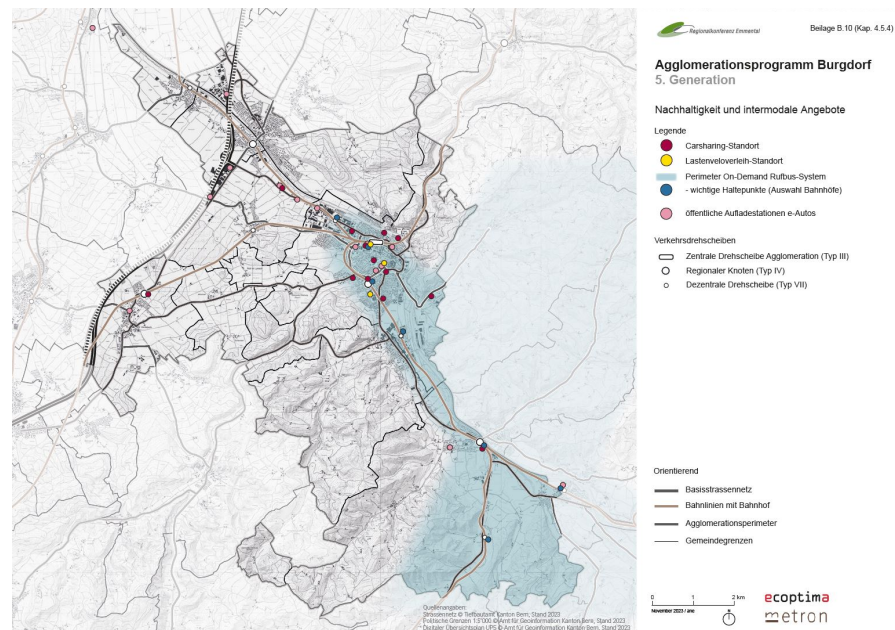


Abb. 22. Nachhaltigkeit und intermodale Angebote in der Agglomeration Burgdorf (Daten: Geoportal des Kantons Bern, Geoportal des Bundes [map.geo.admin.ch]; Stand Oktober 2023)

Mobilitätzentrale
Burgdorf

Der Bahnhof Burgdorf stellt die zentrale Drehscheibe der Agglomeration dar. Neben Regio-/Intercity-, S-Bahn- und Busverbindungen wird die Drehscheibenfunktion durch weitere Dienstleistungsangebote ergänzt. Auf der Südseite des Bahnhofs Burgdorf besteht an zentraler und gut zugänglicher Lage eine Mobilitätzentrale, die im Raum Burgdorf und in

Kooperation mit den weiteren regionalen Standorten in Kirchberg und Langnau folgende Angebote anbietet resp. als Standort fungiert für:

- Park and Ride (P+R)
- Bike and Ride (B+R) mit Veloabstellplätzen im Aussenraum und bewachter Velostation

sowie

- eCargobike-Sharing (carvelo2go)
- Veloverleih (rent a bike)
- Velo-Hauslieferdienst (ViaVelo)
- Kurierdienst (per E-Bike, eCargobike, E-Fahrzeug, Mobility)
- Velowerkstatt
- Verkauf Occasions-Velos

Die Mobilitätszentrale bildet damit ein wichtiges Element für die MIV-reduzierte Mobilität in der Agglomeration Burgdorf, indem sowohl regelmässige Dienstleistungs- und Wirtschaftsfahrten als auch spontane Individualfahrten per Velo ermöglicht werden können. Am Bahnhof befinden sich des Weiteren Mobility- und Mybuxi-Standorte, die eine Mobilität ohne eigenes Auto unterstützen.

Mit dem für 2024 vorgesehenen Umbau des Bushofs Burgdorf wird eine wichtige ÖV-Drehscheibe aufgewertet. Täglich bewegen sich rund 15'000 Bus- und Bahnnutzende am Bahnhof. Das steigende ÖV-Angebot muss an diesem Knotenpunkt auch zukünftig optimal abgewickelt werden. Der Bushof soll deshalb neu konzipiert und der Bahnhofplatz aufgewertet werden. Der neue Bushof wird mit besser angeordneten und möglichst behindertengerechten Haltekanten einem zukünftigen Kapazitätsausbau gerecht werden.

Weitere
Verkehrs-
drehscheiben

Auch die weiteren Bahnhöfe in der Agglomeration weisen eine hohe Bedeutung für die intermodale Mobilität der Raumnutzenden in der Agglomeration Burgdorf auf. Als Verkehrsdrehscheiben fungieren sie für eine flexible Nutzung und Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel, so dass nutzerorientiert der Wechsel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsnetzen stattfinden kann. Dies ermöglicht den Nutzenden beispielsweise die «erste Meile» von zu Hause bis zum Bahnhof mit dem Velo zurückzulegen und am nächstgelegenen Bahnhof via Bike+Ride-Infrastruktur auf die reichweitenstarke Bahn umzusteigen. Oder auch mittels dem On Demand-Angebot von Heimiswil, ausserhalb der Agglomeration, über den Bahnhof Burgdorf nach Bern zu reisen.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die unterschiedlichen Typen von Verkehrsdrehscheiben in der Agglomeration Burgdorf und das jeweils vorhandene Angebot, welches das aktuelle Basisangebot der Intermodalität bildet.

Haltestelle	ÖV-Angebot (Anzahl Linien)					Parkierung		Service	
	EGK	Ein-/ Aussteigende	Regio	S-Bahn	Bus	Park+Ride	Bike+Ride	Charge MIV	Sharing / Pooling

Typ III Zentrale Drehscheibe kleine Agglomeration

Im Kern einer mittleren bzw. kleinen Agglomeration. Multimodaler Verknüpfungspunkt, der vorrangig den Umstieg vom schienegebundenen Regional- und Nahverkehr zum städtischen ÖV sowie zu den anderen Mobilitätsangeboten optimieren.

Burgdorf	A	15'900	2	2	6	155 PP	●	●	Mobility, edrive, carvelo2go, Mybuxi
----------	---	--------	---	---	---	--------	---	---	--------------------------------------

Typ IV Regionaler Knoten

Zentralität innerhalb (Neben Kern) oder ausserhalb einer Agglomeration. Im urbanen Gürtel der Agglomeration geschieht die Vernetzung an wichtigen ÖV-Knotenpunkten, z. B. an einer S-Bahn-Haltestelle im dichten Siedlungsraum.

Burgdorf Steinhof	B	1'500	1	2	2	32 PP	○	○	Mobility, Mybuxi
Hasle-Rüegsau	B	2'400	2	2	2	29 PP	●	○	Mobility, Mybuxi
Hindelbank	C	1'200	2	2	1	33 PP	●	○	Mobility
Kirchberg-Alchenflüh	C	730	1	1	1	22 PP	●	○	Mobility

Typ VII Dezentrale Drehscheiben

Lokale Erschliessung und früh-/mittelzeitiger Übergang zwischen dem Individualverkehr aus dem ländlichen Raum (Auto, Fuss und Velo / B+R, z.T. P+R) zum öffentlichen Verkehr.

Aefligen	C	510	1	1	1	17 PP	●	○	○
Burgdorf Buchmatt	C	210	1	1	○	○	○	○	Mybuxi
Lyssach	C	550	2	2	1	10 PP	●	○	○
Oberburg	B	1'200	1	2	○	6 PP	●	○	Mybuxi
Schafhausen i.E.	D	80		1	○	5 PP	●	○	Mybuxi

● vorhanden ○ nicht vorhanden

Tab. 22. Typisierung Verkehrsdrehscheiben und Angebote am Standort, Stand 2023 (Fahrgäste 2022) (Daten: SBB, BLS, mobility, Geoportal des Kantons Bern, Geoportal des Bundes)

Alternative Angebotsformen

Sharingangebote Innerhalb der Agglomerationsgemeinden bestehen weitere Standorte von intermodalen Angeboten, die zur autofreien oder autoreduzierten Mobilität beitragen. Dazu gehören zurzeit drei Carsharing-Anbieter (Mobility, edrive, 2EM) mit zusammen 13 Standorten und ein Lastenveloverleih (Carvelo2go) mit 3 Standorten.

On Demand Rufbus-System In den dünnbesiedelten Bereichen des ländlichen Raumes wie auch am Rand vieler Agglomerationsräume stösst der öffentliche Verkehr als «konventioneller» Linienbetrieb an seine Grenzen, insbesondere

hinsichtlich des Verhältnisses von Aufwand und Ertrag bzw. Anzahl Fahrgästen. Der ÖV kann in solchen Räumen häufig höchstens die Grundversorgung sicherstellen, womit aber nicht von einem attraktiven Angebot ausgegangen werden kann.

Vor diesem Hintergrund hat die Regionalkonferenz Emmental 2019 eine Studie zu alternativen Erschliessungsformen erarbeitet. Aus dieser Studie ging u.a. die 2020 erfolgte Umsetzung des On Demand-Angebotes Mybuxi im nordöstlichen Agglomerationsperimeter und den angrenzenden Gemeinden hervor. Stand Oktober 2023 besteht das Netz aus rund 210 Haltepunkten, die sich u.a. an den Bahnhöfen, in den Dörfern, bei Arbeitsstandorten, Alterszentren und Schulen befinden.

2023/2024 folgte zusammen mit den weiteren bernischen Regionalkonferenzen bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen Bern-Mittelland, Biel-See-land-Jura bernois, Oberaargau und Thun Oberland-West eine Studie zur Eruiierung weiterer Piloträume für die Umsetzung von On Demand-Angeboten sowie die Klärung der Rahmenbedingungen für die Aufnahme von On Demand in kommende Angebotskonzepte der Regionen. Die Ergebnisse der durchgeführten Pilotprojekte und der regionsübergreifenden Studie soll in die Agglomerationsprogramme 6. Generation einfließen.

Ladeinfrastruktur Bei der Elektrifizierung des Privatverkehrs helfen zunehmend öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen. In der Agglomeration befinden sich diese zurzeit in grösserer Zahl entlang des Basisnetzes zwischen Burgdorf und der Autobahn A1. Weitere halböffentliche Ladestationen, die beispielsweise von Firmen für ihre Kunden bereitgestellt werden, verdichten das Netz weiter. Die Stadt Burgdorf erarbeitet zurzeit ein Konzept für die Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur, da erwartet wird, dass die Anzahl elektrisch betriebener Fahrzeuge in den nächsten Jahre stetig wachsen wird.

Nachfragerechtes Veloabstellplatzangebot **Bike and Ride**
Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der dritten und vierten Generation wurde an verschiedenen Bahnhöfen im Agglomerationsperimeter (Burgdorf Steinhof, Burgdorf Buchmatt, Lyssach und Oberburg) die Zahl der Veloabstellplätze erhöht. Damit bieten alle S-Bahn-Stationen eine der aktuellen Nachfrage entsprechende Anzahl Abstellplätze.
Eine Ausnahme ist der Bahnhof Hasle-Rüegsau, wo der Ausbau des Angebots an Veloabstellplätzen erst im Zusammenhang mit dem Bahnhofsumbau möglich wird. Dieser kann erst nach Umsetzung der Verkehrssanierung BOH erfolgen.
Im Sinne einer Daueraufgabe wird von den Gemeinden und Transportunternehmungen an allen Bahnhöfen regelmässig geprüft, ob das Angebot an Veloabstellplätzen noch ausreicht.

Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement stellt neben der Infrastrukturplanung und dem Verkehrsmanagement die dritte Dimension der modernen Verkehrsplanung dar und gewinnt insbesondere aufgrund knapper Bodenressourcen, wachsender Mobilitätsbedürfnisse und begrenzter finanzieller Mittel zunehmend an Bedeutung.

Überregionales
Mobilitätsma-
nagement

Bereits in den vergangenen Agglomerationsprogrammen haben die Regionen bei ausgewiesenem regionalem Bedarf nachfrageorientierte Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens festgelegt (bspw. Parkraumbewirtschaftung, Beratungsangebote, Kampagnen, alternative Mobilitätsangebote wie Sharing, Pooling etc.). Allerdings fehlte es bisher an überregional koordinierten Aktivitäten und die durchgeführten Aktivitäten waren oft nicht breit bekannt. Deshalb hat der Kanton Bern im Jahr 2023 die Initiative ergriffen mit dem Ziel, das Mobilitätsmanagement zu fördern und gemeinsam mit den Regionen weiterzuentwickeln. Unter der Federführung des Kantons soll eine enge Zusammenarbeit zwischen den kantonalen Fachstellen, den Regionen und den Gemeinden aufgebaut werden.

4.5.5 Motorisierter Individualverkehr

Netzplanung

Das Tiefbauamt des Kantons Bern legt mit dem Strassennetzplan gemäss Strassengesetz die Kantonsstrassen fest. Unterschieden wird nach Kantonsstrassen der Kategorie A (Hauptstrassen), Kategorie B (zum Erschliessen von Städten und Ortschaften) sowie Kategorie C (Verbindung von Gemeinden mit den Kantonsstrassen der Kategorien A und B). Geplante Entwicklungen werden ebenfalls dargestellt.

Struktur und Netz

Karte Beilage B.11

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

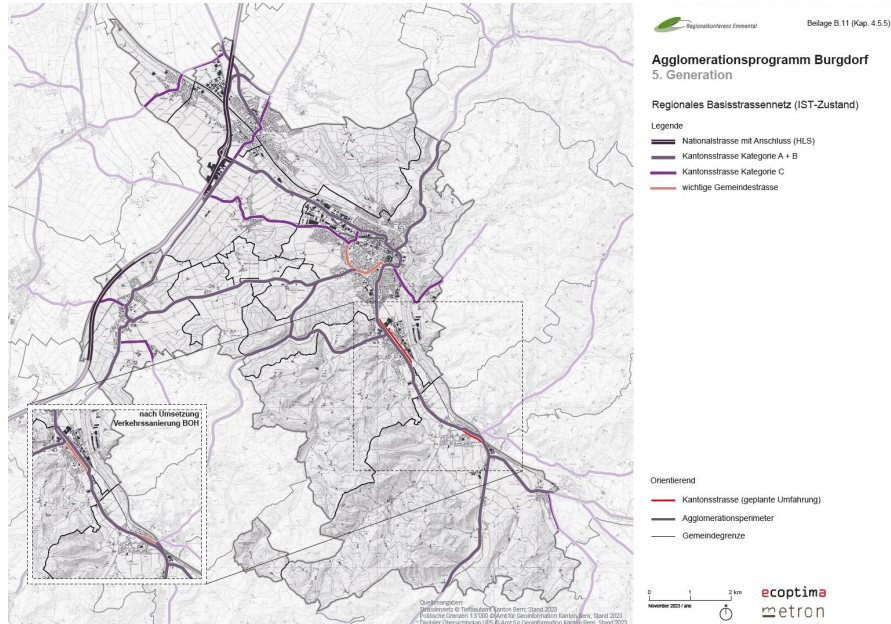


Abb. 23. Regionales Basisstrassennetz (Daten: Geoportal Kanton Bern)

In der Beilage B.11 im Anhang ist das regionale Strassennetz in den folgenden Kategorien abgebildet:

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

Belastung des Strassennetzes

Karte Beilage B.12

Die nachfolgenden Daten zur Verkehrsbelastung in der Agglomeration Burgdorf und dem angrenzenden Strassennetz entstammen aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern; vgl. Anhang 4.

Die Betrachtung des Kantonsstrassennetzes zeigt, dass die Verkehrsachse entlang der Emme mit über 15'000 Fahrten pro Tag (durchschnittlicher Tagesverkehr DWV) die höchste Auslastung aufweist:

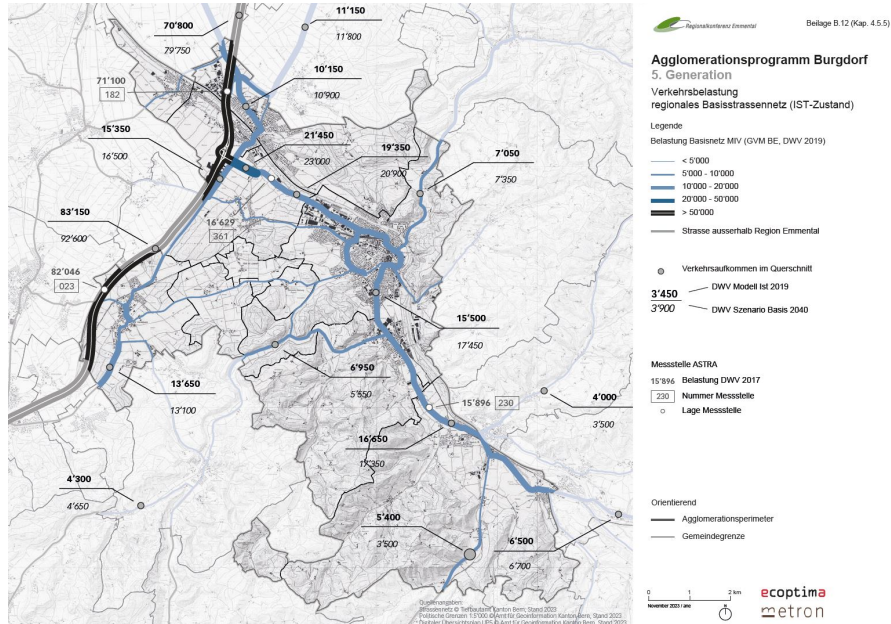


Abb. 24. Verkehrsbelastung regionales Basisstrassennetz gemäss Gesamtverkehrsmodell 2019 und Basis-Szenario 2040, DWV (Daten: TBA Kanton Bern)

Die Anbindung des südlichen Emmentals nach Burgdorf und weiter an das Nationalstrassennetz erfolgt heute noch ausschliesslich über die Kantonsstrasse Nr. 23 und durch die Ortskerne von Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. Die hohe Belastung führt auf diesen Ortsdurchfahrten vor allem zu Spitzenzeiten zur Überlastung des Netzes und damit zu Stau, langen Fahrzeiten sowie hohen Lärm- und Luftemissionen.

In der folgenden Tabelle sind die durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsbelastungen (DWV, in Motorfahrzeugen) an den für die Agglomeration relevanten Querschnitten auf National- und Kantonsstrassen zusammengestellt. Wie beim ÖV besteht die stärkste Nachfrage auf der Achse Bern – Burgdorf – Olten (Autobahn). Seit 2005 hat die Verkehrsbelastung auf allen Abschnitten zugenommen, am stärksten auf der Autobahn in Kirchberg:

Messstelle ASTRA/TBA Kt Bern	2005	2017	2020	2022	Differenz 2005 – 2022
182 Kirchberg N (AB)	64'232	71'100	Bauarbeiten		
361 Kirchberg S, Schachenguët	16'172	16'629	16'017	17'013	+5.2 %
230 Hasle-Rüegsau W	15'321	15'896	14'865	15'343	+/- 0 %
023 Mattstetten	73'637	82'046	71'165	79'697	+8.2 %
079 Seeberg N	6'663	7'343	6'381	8'430	+26.5%
364 Sumiswald, Gammenthal	4'964	5'365	5'202	5'598	+12.8%

Tab. 23. Verkehrsbelastungen der Strassen 2005 bis 2022 (Lokalisierung der Zählstellen: siehe Abbildung 19; Daten: ASTRA).

Übersättigung
 Verkehrsinfra-
 struktur

Bei der Betrachtung bis zurück ins Jahr 2000 fällt auf, dass das Wachstum zwischen 2000 und 2010 auf den betrachteten Querschnitten grösser war als in den folgenden Betrachtungsperioden. Dies deutet auf eine partielle Übersättigung der Verkehrsinfrastruktur in der Agglomeration Burgdorf hin. Auf der Autobahn bestehen noch mehr Kapazitätsreserven als auf der Achse entlang der Emme (Kantonsstrasse Nr. 23), wodurch das Wachstum dort auch grösser ist.

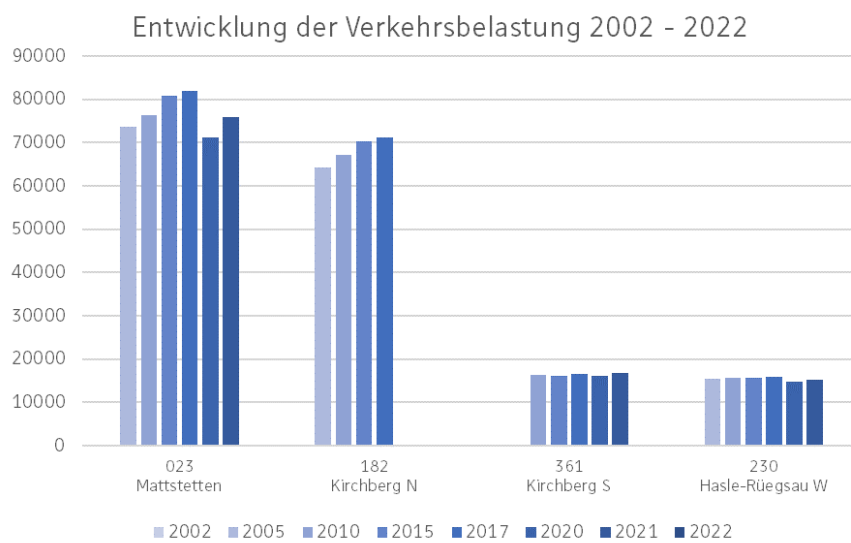


Abb. 25. Entwicklung Verkehrsbelastung 2002-2022 auf den Strassen in und nahe der Agglomeration Burgdorf (Lokalisierung der Zählstellen siehe Abb. 19; Daten: ASTRA, TBA Kanton Bern)

Wirkung der Verkehrssanierung BOH für den MIV

In Burgdorf wird der Verkehr dank Verkehrsmanagement (Dosierung / Pfortneranlagen) sowie in Oberburg und Hasle b.B. dank der Umfahrungen verflüssigt.

Die Anbindung des oberen und mittleren Emmentals an Burgdorf wird dank Reisezeitgewinnen von 3-12 Minuten verbessert. In umgekehrter Richtung fallen die Reisezeitgewinne mit 2-3Minuten jedoch kaum ins Gewicht. Der Unterschied der Reisezeitgewinne aus und in Richtung Emmental ist auf die Verkehrsmanagementmassnahmen zurückzuführen.

E-Mobilität in der Agglomeration

Text wird nach der Mitwirkung ergänzt.

4.5.6 Siedlungsverträglichkeit und Verkehrssicherheit

Geschwindigkeitsreduzierte Zonen

Karte *Beilage B.13*

Schleichverkehr und hohe Geschwindigkeiten sind in den Quartieren abseits der Hauptachsen Ursachen für eine reduzierte subjektive Sicherheit. Die Grundmassnahme für die Erhöhung der subjektiven Sicherheit in Quartieren ist die Umsetzung von Tempo 30 oder Tempo 20. In Burgdorf, Lyssach, Oberburg und Hindelbank wurden diese Temporegimes in den Quartieren bereits weitgehend flächig umgesetzt. In den meisten Agglomerationsgemeinden sind Tempo 30 und Tempo 20 in Quartieren teilweise umgesetzt; dies insbesondere im Bereich der Bahnhöfe, bei Schulen und im Zentrumsbereich. In Planung befinden sich grössere Geschwindigkeitsreduktionen in den Gemeinden Hasle b.B., Kirchberg, Rütligen-Alchenflüh und Aefligen. Lediglich in einer Agglomerationsgemeinde wurden noch keine Massnahmen getroffen.

	Burgdorf	Aefligen	Hasle bei Burgdorf	Hindelbank	Kirchberg	Lyssach	Oberburg	Rütligen- Alchenflüh	Rüti bei Lyssach
● Bestand ○ in Planung									
Reduktion flächig / fast flächendeckend	●	○	○	●	○	●	●	○	
- Tempo 30 in Teilgebieten	●	●	●	●		●	●	●	
keine					●				●
- Tempo 20 in Teilgebieten	●				●		●	○	
keine			●	●		○		●	●

Tab. 24. Übersicht geschwindigkeitsreduzierte Zonen Stand 2023 (Daten: Auskunft Gemeinden)

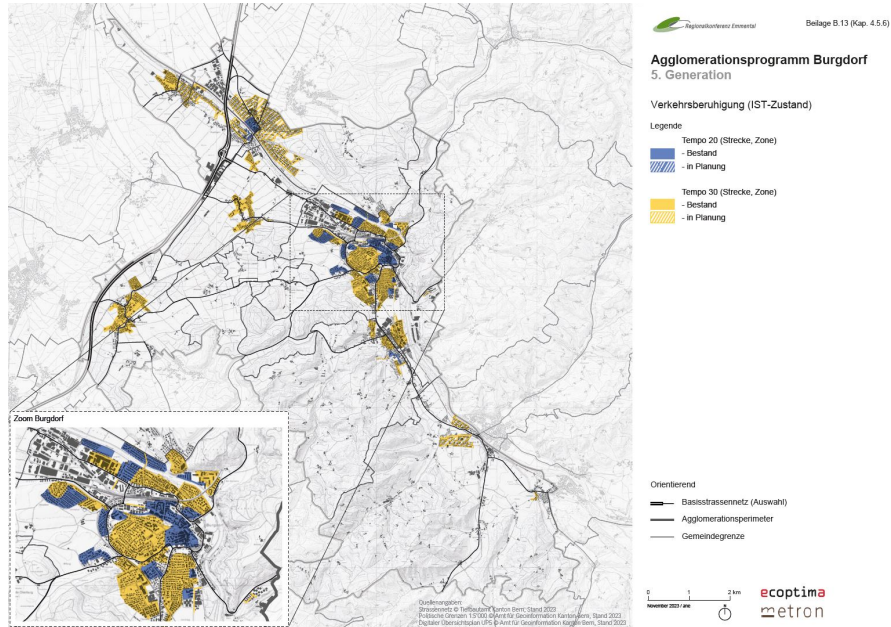


Abb. 26. Verortung geschwindigkeitsreduzierte Zonen 2023 (Daten: Auskunft Gemeinden)

Parkraumbewirtschaftung

Da, wo Handlungsbedarf bestand, wurde von den Gemeinden eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Parkierungsreglemente und -verordnungen bestehen in den Gemeinden Burgdorf, Kirchberg und Rüttligen-Alchenflüh.

Im Rahmen der Erarbeitung des AP5 wurden alle Agglomerationsgemeinden zur Bewirtschaftung der Parkierung befragt.

		Burgdorf	Aefligen	Hasle bei Burgdorf	Hindelbank	Kirchberg	Lyssach	Oberburg	Rüttligen-Alchenflüh	Rüti bei Lyssach
Freies Parken	flächig		●	●	●		●		●	●
	in Teilgebieten					●				
Gebührenparkplätze	kein	●					●			
	flächig	●					●			
	in Teilgebieten					●				
keine / punktuell			●	●	●		●		●	●

Tab. 25. Übersicht Bewirtschaftung öffentliche Parkplätze 2023 (Daten: Auskunft Gemeinden)

Da bezüglich Parkierung in den Gemeinden aktuell keine Probleme auftreten, besteht aus Sicht der Gemeinden derzeit kein weiterer Handlungsbedarf. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Strukturen der

Gemeinden wird keine einheitliche Regelung angestrebt. Bei der aktuellen Grösse der Agglomeration Burgdorf erscheint die Nachfragesteuerung in der Kernstadt Burgdorf ausreichend und es besteht noch kein Bedarf nach einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung.

In der Stadt Burgdorf wird die Parkplatzbewirtschaftung im städtischen Parkplatzreglement sowie in der Parkplatzverordnung geregelt. Die Parkplatzbewirtschaftung erfolgt am Tag teilweise, in der Nacht flächendeckend. Die Stadt Burgdorf unterstützt darüber hinaus Projekte für «autoarmes Wohnen».

Zur Steuerung der Nachfrage setzt die Stadt Burgdorf zudem auf Mobilitätsmanagement in Betrieben und Verwaltung.

Wirkung der Verkehrssanierung BOH für die Nachfragesteuerung

Auf dem Abschnitt Burgdorf werden mit der Umsetzung der VS BOH Verkehrsmanagementmassnahmen eingeführt. Ziel des VM ist es, insbesondere in Spitzenzeiten morgens und abends in der Ortdurchfahrt Burgdorf den Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten und somit eine möglichst behinderungsfreie Abwicklung des öffentlichen Verkehrs (Buslinien) zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere den Kantonsstrassenabschnitt Tiergartenkreisel–Rösslikreisel–Scheunenstrasse. Der Verkehr wird angebotsorientiert gesteuert. Mit einer Verkehrsdosierung auf den Einfallssachsen wird sichergestellt, dass der Verkehr verflüssigt wird.

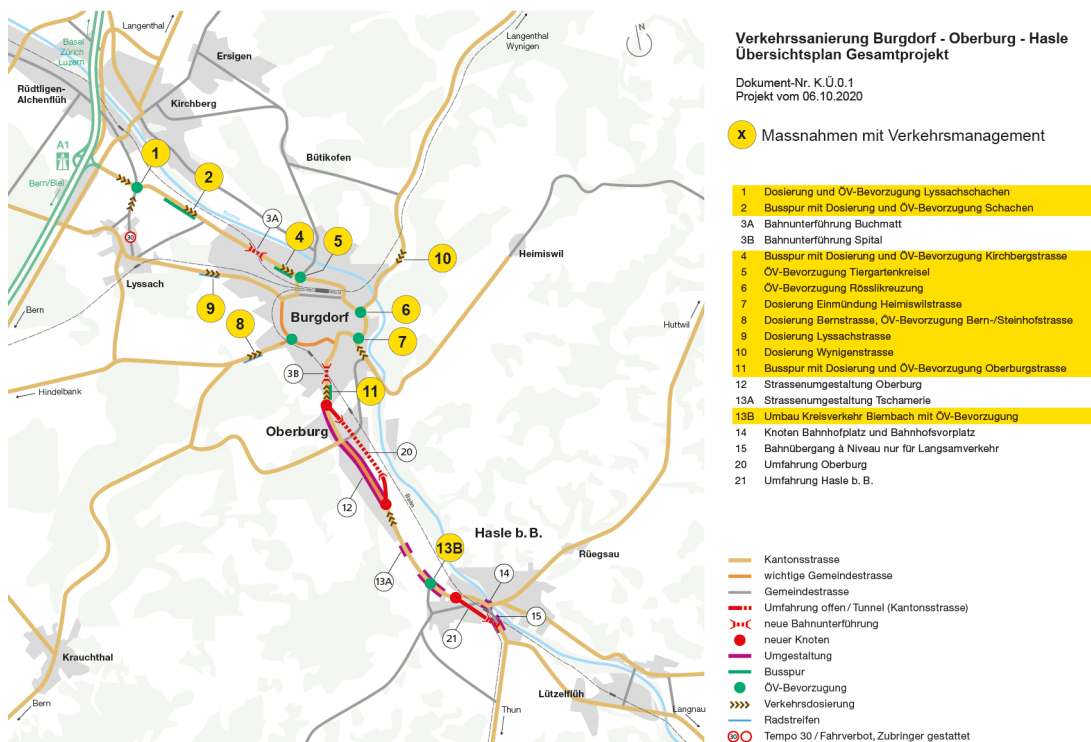


Abb. 27. Massnahmenplan Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle mit Hervorhebung Verkehrsmanagement-Massnahmen (Quelle: TBA Kanton Bern)

Mit der VS BOH wird die geplanten Siedlungsentwicklung ermöglicht, indem dank Verkehrsmanagement im Abschnitt Burgdorf die erforderlichen Kapazitäten für den MIV und den ÖV geschaffen werden. Spätere, darüber hinaus gehende Entwicklungen müssen hingegen durch den ÖV sowie den FVV aufgefangen werden. Die Zentren von Oberburg und Hasle werden vom Durchgangsverkehr entlastet. Damit werden neue Potenziale für die Innenentwicklung erschlossen.

Mit der VS BOH werden zudem gute Voraussetzungen für den ÖV geschaffen: Die verbesserte Fahrplanstabilität und verkürzte Reisezeit tragen zu einer Attraktivitätssteigerung bei: Je nach Linie reduziert sich die Reisezeit um bis zu 6 Minuten (Reduktion um 40% der Reisezeit).

von / nach	Refenzzust. 2040	Betriebszust. 2040	Reduktion
Gyrischachen - Bhf. Burgdorf (463)	6.5	4.5	- 30%
Lyssachsachen - Bhf Burgdorf (465)	15.5	9.5	- 40%
Bhf. Burgdorf - Lyssachsachen (465)	9.5	9	- 5%
Fischermätteli - Bhf Burgdorf (468)	7	6.5	- 8%
Bhf Burgdorf - Bhf Hasle-Rüegsau (465)	21	18.5	- 13%
Bhf Hasle-Rüeggsau - Bhf Burgdorf (465)	26	20	- 22%

Abb. 28. *Modellierte Fahrtzeiten 2040 ohne (Referenz) und mit (Betrieb)Verkehrssanierung BOH auf ausgewählten Ortsbuslinien in der Agglomeration Burgdorf (Quelle: TBA Kanton Bern; Bericht »Raumplanerische Abklärung« zum Genehmigungsdossier VS BOH)*

Zudem sind dank der VS BOH Taktverdichtungen besser zu realisieren. Der Fuss- und Veloverkehr profitiert von besseren Querbeziehungen und der Verflüssigung des Verkehrs auf der Emmentalachse.

Verkehrssicherheit

Flächeneffizienz der Strassenquerschnitte

Einige Strassenquerschnitte und deren Flächenaufteilung auf die einzelnen Verkehrsteilnehmenden basieren auf nicht mehr aktuellen Grundlagen und Verhältnissen. Insbesondere sind die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs zu wenig berücksichtigt: Für den Fuss- und Veloverkehr stehen ungenügende Flächen zur Verfügung (z.B. schmales oder fehlendes Trottoir). Bei gleichzeitig steigender Nachfrage kann dies zu Sicherheitsdefiziten führen.

Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen

Das Dienstleistungszentrum vom Tiefbaumt des Kantons Bern wertet regelmässig die polizeilich gemeldeten Unfalldaten aus. Als einheitliches Analyse- und Management-Instrument wird das Black Spot Management (BSM) verwendet. Der Kanton Bern verfügt über ein flächendeckendes BSM für alle USP auf National-, Kantons-, und Gemeindestrassen. Wurden an einem Standort drei oder mehr rechnerische Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswerteziträumen erfasst, so ist die Sanierung prioritär zu behandeln. Durch die Suche und systematische

Beseitigung von Unfallschwerpunkten (USP) wird die Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen (UHS) lokal verbessert.

Der Einbezug von Unfallhäufungsstellen, bei denen auch die polizeilich erfassten reinen Sachschadunfälle in die Auswertung einfließen, erweitert den Blickwinkel und ermöglicht eine höhere Sensitivität gegenüber potenziellen Gefahrenstellen. Da eine polizeiliche Erfassung von Unfällen mit reinen Sachschäden nicht verpflichtend ist, besteht bei den UHS keine Vollständigkeit und damit eine geringere Aussagekraft gegenüber den USP.

6 USP und
keine UHS

Innerhalb der Agglomeration Burgdorf wurden sechs USP identifiziert (siehe Abb. 23), davon ein USP auf dem Netz des Bundes (Autobahn), vier USP auf Kantonsstrassen und ein USP auf dem Gemeindestrassennetz.

Zwei USP wurden aufgrund mehrerer Grenzwertüberschreitungen als prioritär zur Sanierung eingestuft. Die Hauptursachen für die Unfälle bei diesen prioritären USP sind in den meisten Fällen jedoch Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmenden:

- USP 1207, Kreisverkehr (Nationalstrassennetz): mangelnde Rücksichtnahme bei Fahrstreifenwechsel, Missachten des Vortrittssignals «Kein Vortritt», momentane Unaufmerksamkeit
- USP 1238, Kreuzung (Kantonsstrassennetz): Vortritt beim Linksabbiegen vor Gegenverkehr, zu nahes Aufschliessen

Bei drei USP wurden bereits Massnahmen umgesetzt und die Wirkungskontrolle initiiert, so dass drei USP mit Handlungsbedarf verbleiben. Es wurden keine UHS identifiziert.

	Total	– mit Priorität	– ohne Priorität
USP	6	2	4
– davon in Ausführung / umgesetzt	3	0	3
– davon mit Massnahmenvorschlägen / in Projektierung	0	0	0
– davon nur identifiziert / analysiert	3	2	1
UHS	0	0	0

Tab. 26. *Tabellarische Übersicht USP und UHS in der Agglomeration Burgdorf
 (Quelle: BVE-TBA-DLZ)*

Die Unfallschwerpunkte der Agglomeration Burgdorf sind auf dem folgenden Übersichtsplan verortet:

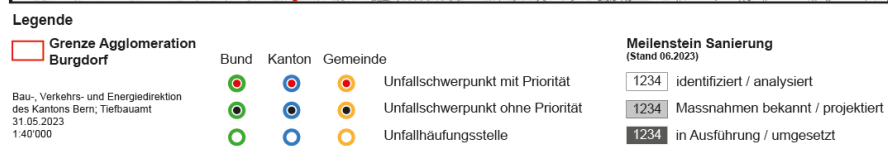
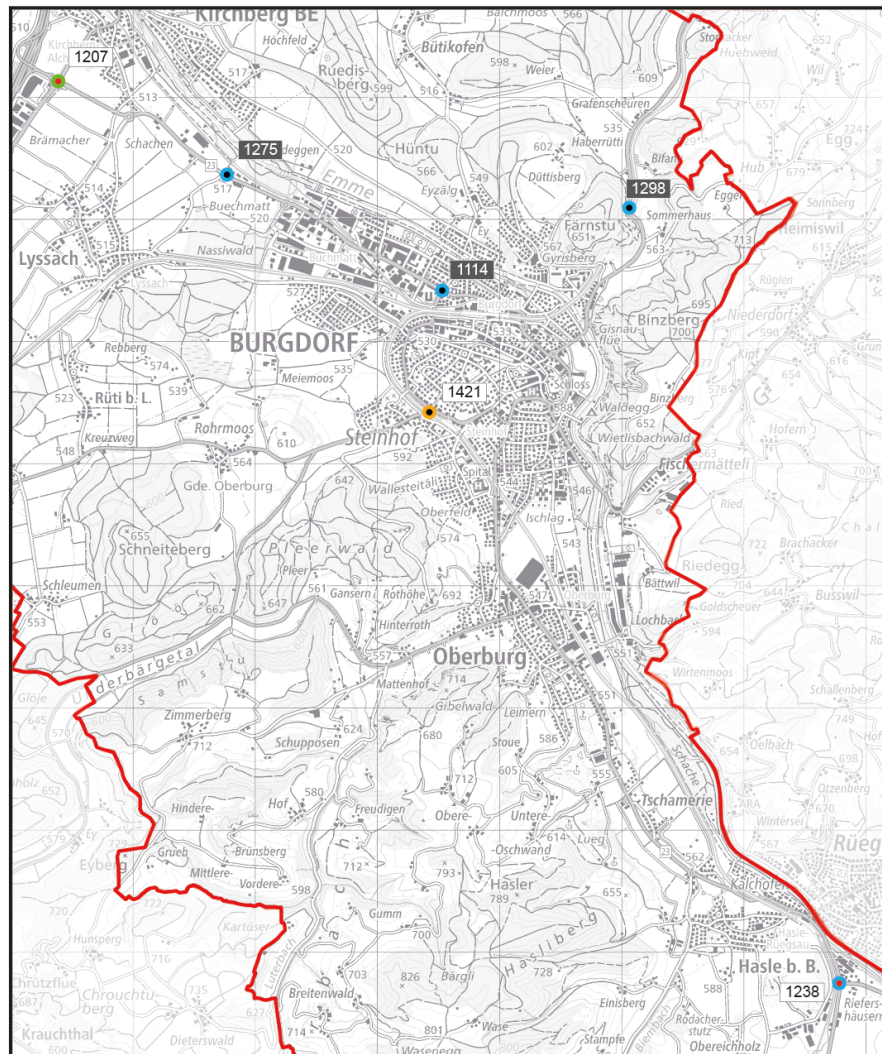


Abb. 29. Verortung Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen 2020 - 2022 in der Agglomeration Burgdorf (Quelle: TBA-DLZ Kanton Bern; ergänzt: Metron)

alle USP über Projekte abgedeckt

Für die beiden USP 1207 und USP 1421 bestehen keine Einzelprojektierungen, da diese im Zusammenhang mit den nationalen N1-Autobahnprojekten sowie zusammen mit der Verkehrssanierung BOH angegangen werden. Beim USP 1238 wurde als Sofortmassnahme der Fussgängerstreifen verschoben; der USP befindet sich unter Beobachtung. Die weiteren drei USP wurden saniert und sind in der Controlling-Phase.

Nr.	Bezeichnung / Lokalität	Priorität	Status	Umgang
1207	Lyssach, Autobahnausfahrt Kirchberg, Bernstr. (KS 1) – Emmentalstr. (KS 23)	Ja	identifiziert/ analysiert	Zuständigkeit ASTRA, mit Nationalstrassenprojekt A1 (MIV-Nat.01+ MIV-Nat.02)
1114	Burgdorf, Kirchbergstr. – Tiergartenstr. – Willestr.	Nein	umgesetzt	Controlling-Phase
1238	Hasle b. B., Riefershäusernstr. – Emmentalstr.	Ja	identifiziert/ analysiert	Sanierung in zeitlicher Koordination mit VS BOH
1275	Lyssach, Schachenstr. – Industriestr. – Storretenstr.	Nein	umgesetzt	Controlling-Phase
1298	Burgdorf, Summerhus	Nein	umgesetzt	Controlling-Phase
1421	Burgdorf, Bernstr. – Steinhofstr.	Nein	identifiziert/ analysiert	Der Knoten erhält im Zuge der Umsetzung VS BOH eine Busbevorzugungsanlage.

Tab. 27. Übersicht Unfallschwerpunkte 2020 - 2022 in der Agglomeration Burgdorf (Daten: TBA-DLZ Kanton Bern)

Unfälle mit Fuss- und Veloverkehrsteilnehmenden

Eine weitere Auswertung des Dienstleistungszentrums vom Tiefbaument des Kantons Bern zeigt die Verunfallten pro 1'000 Personen als 10-jährige Zeitreihe⁹. Im Fokus der Auswertung steht der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs (untere Linie); die Zahl aller Verunfallten (obere Linie) dient zur relativen Einordnung.

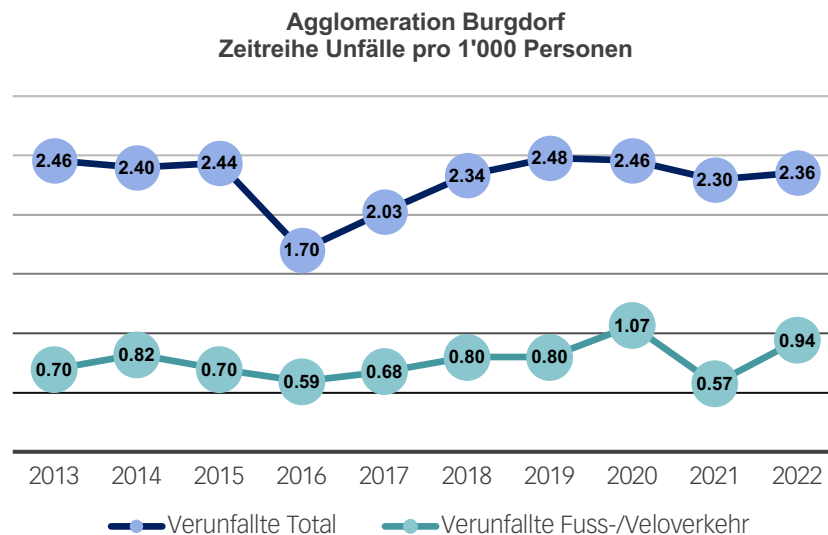


Abb. 30. Zeitreihe Unfälle pro 1'000 Personen 2013 - 2022 in der Agglomeration Burgdorf für Zufussgehende und Velofahrende sowie das Total aller Verkehrsteilnehmenden (Quelle: TBA-DLZ Kanton Bern; Darstellung: Metron)

In der Agglomeration Burgdorf zeigen die Zahlen, dass in rund jedem dritten Unfall eine Fuss- oder Velobeteiligung besteht. Insgesamt ist ein

⁹ Die Auswertungen sind eine Zusatzauswertung und weichen von den Werten des Bundes für den Indikator MOCA 2 ab. Die Auswertung ersetzt nicht die Auswertungen des Bundes. Zielgrösse ist die Unfallzahl.

leichter Anstieg der Unfälle beim Fuss- und Veloverkehr seit 2016 erkennbar (Ausnahme Zeit Covid19-Pandemie 2020/2021). So ist die Basis des 2013-Wertes im Total 34 Personen und 2022 im Total 46 Personen.

Die Zunahme an Unfällen in der Gesamtkategorie Fuss- und Veloverkehr betrifft nicht nur die Agglomeration Burgdorf. Wie schweizweit zu beobachten ist, nimmt vor allem der Anteil der E-Bike-Unfälle zu. Gemäss dem bfu Sinus 2023-Bericht verunfallten in allen Altersgruppen 2022 mindestens viermal so viele E-Bike-Fahrende wie 2012. Während Unfälle mit Velos ohne Tretunterstützung sowie mit Zufussgehende (eher) abnehmen. Dies lässt vermuten, dass auch in der Agglomeration Burgdorf die Unfallzahlen primär durch einen Anstieg der E-Bike-Unfälle resultieren.

Die Zahlen unterstreichen die hohe Bedeutung und Dringlichkeit einer schweizweit angepassten Strasseninfrastruktur sowie einem durchgängigen, sicheren und attraktiven Veloverkehrsnetz infolge des wachsenden Anteils an Velofahrenden und E-Bike-Fahrenden¹⁰.

Wirkung der Verkehrssanierung BOH für die Verkehrssicherheit

Die VS BOH ermöglicht die Verkehrsentslastung auf den Ortsdurchfahrten Oberburg und Hasle b. B. Diese Achsen sowie die Ortsdurchfahrt Burgdorf können sicherer und siedlungsverträglicher gestaltet werden. Damit kann auch die subjektive Sicherheit massgeblich erhöht werden.

4.5.7 Güterverkehr und Logistik

Der Berner Regierungsrat hat im Jahr 2021 das kantonale Güterverkehrs- und Logistikkonzept verabschiedet. Der Kanton Bern sorgt damit für den Erhalt und eine gezielte und qualitative Weiterentwicklung der Logistik als Standortfaktor. Im Bereich Güterverkehr sorgt der Kanton Bern für Rahmenbedingungen, die eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern sicherstellen.

Ziel ist es, güterverkehrsintensive Vorhaben an gut mit der Schiene und dem dem übergeordneten Strassennetz erschlossene Lagen zu lenken, dazu werden im kantonalen Richtplan einerseits Gunstlagen für Logistikknutzungen räumlich festgelegt und konkret elf «Vorranggebiete für Logistikknutzungen» bezeichnet. Diese Vorranggebiete für Logistikknutzungen sind in der kommunalen Nutzungsplanung zu berücksichtigen.

In der Agglomeration Burgdorf ist der bestehende Standort «Lyss, Schachen» als Logistikstandort ausgewiesen. Angrenzend an die Agglomeration entsteht in der Gemeinde Utzenstorf der neue Logistikstandort «Emmepark Landshut».

¹⁰ MZMV 2021, Kap. 3.2.4: «Eine relative Bedeutungszunahme verzeichneten 2021 neben dem Auto auch die Velos und E-Bikes: Sie steigerten ihren gemeinsamen Anteil an der Tagesdistanz von 2,4 % im Jahr 2015 auf 3,1 % im Jahr 2021».

4.5.8 Fazit

Die Ist- und Trendanalyse zeigt, dass die bisher erfolgten Planungen und Massnahmen zu einer guten Ausgangslage für die nächsten Planungsschritte geführt haben. Mit Blick auf eine Weiterentwicklung können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

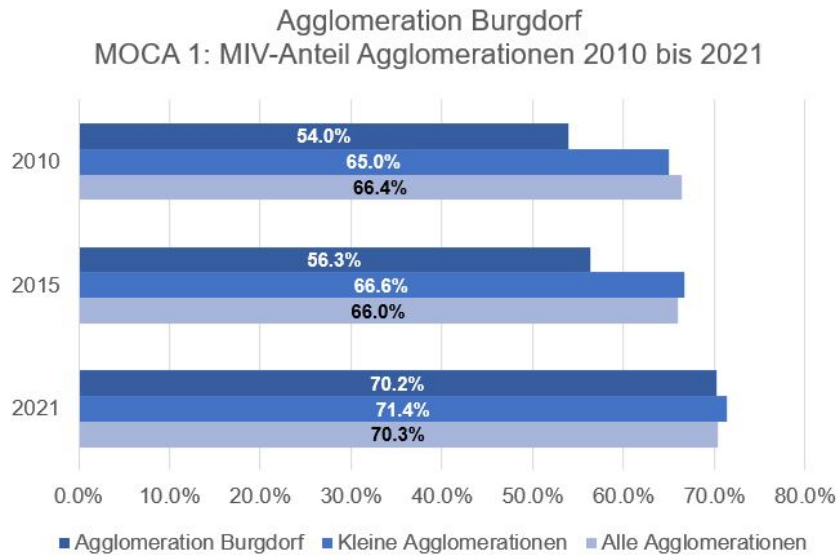
- Um die siedlungsverträgliche Mobilität weiter zu stärken, ist auf den Erfolgen der bisherigen Abstimmung von Siedlung und Verkehr aufzubauen und die Infrastrukturen weiterzuentwickeln. Im Bereich der Intermodalität und Sharing-Angeboten besteht noch Handlungsbedarf, da insbesondere ein Veloverleihsystem die autofreie oder autoreduzierte Mobilität massgeblich unterstützen kann. Dies haben die Agglomerationsgemeinden erkannt und sind dabei entsprechende Konzept und Projekte auszuarbeiten.
- Die Agglomeration Burgdorf weist im Gegensatz zum Schweizer Durchschnitt mit 11 % einen höheren Anteil Fuss- und Veloverkehr auf. Dazu trägt insbesondere die velofreundliche Infrastruktur der Stadt Burgdorf bei, wie die Umfragen zum Prix Velo zeigen. Das Fuss- und Veloverkehrsnetz ist nun qualitativ und quantitativ auszubauen, um die Mobilitätsbedürfnisse der bestehenden und auch prognostizierten neuen Einwohnenden und Arbeitsplätzen möglichst klima- und siedlungsverträglich abwickeln zu können.
- Die Pendlerstatistik zeigt auf, dass 2018 ein bedeutender Teil der Arbeits- und Ausbildungswege den Zielort Burgdorf aufweist. Sie weist jedoch auch darauf hin, dass die Agglomerationsgürtelgemeinden bei den Pendlerbewegungen ebenfalls wichtige Zielorte darstellen. Dies unterstreichen die jährlichen Wachstumsraten bei den Arbeitsplätzen, wo die grössten jährlichen, prozentualen Zuwächse in Hasle b.B., Rütligen-Alchenflüh, Hindelbank und Lyssach liegen (vgl. Kap. 4.3.3). Dies zeigt, dass auch die Qualität der Verkehrsverbindungen in resp. zu den Gürtelgemeinden deutlich zu stärken sind. Mit einer räumlichen Verteilung der Pendlerbewegungen, einer Stärkung der Rahmenbedingungen für Binnenpendelnde (Wohnen + Arbeit in der gleichen Gemeinde) und einer Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel, können die bestehenden Verkehrskapazitäten effizienter genutzt werden, anstatt dass partielle Spitzenauslastungen noch weiter optimiert werden müssen.
- Die Agglomeration Burgdorf verfügt über ein dichtes ÖV-Netz. Dadurch werden in der gesamten Agglomeration rund 79 %, in der Kerngemeinde und den Agglo-Gürtelgemeinden sogar rund 98 % aller Einwohnenden erschlossen. Eine Steigerung der Erschliessungsqualität gilt es in den peripheren Lagen zu erreichen, damit die Freizeit- und Pendlerbewegungen mit Ziel resp. Quelle im ländlichen Raum ebenfalls multimodal erfolgen können.

- Der MIV auf der Hauptachse entlang der Emme hat in den letzten Jahren weniger stark zugenommen und auch bis 2040 wird ein moderates Wachstum gemäss Gesamtverkehrsmodell angenommen. Dies deutet auf eine Übersättigung des Strassennetzes hin sowie auf eine (zukünftig) stärkere Intermodalität mit Reduktion von MIV-Fahrten.
- Die Verkehrssanierung BOH schafft Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden: Durch Buspriorisierungsmassnahmen kann die Pünktlichkeit der Buslinien gesteigert werden. Durch die Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrten können diese siedlungsverträglicher und sicherer gestaltet und die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden.

4.6 MOCA-Indikatoren¹¹

Inhalt	In diesem Teilkapitel wird die vergangene Entwicklung der MOCA-Indikatoren (Monitoring und Controlling Agglomerationsverkehr) analysiert. Die Zielwerte für die künftige Entwicklung sind in Kapitel 5.4 festgehalten.
Perimeteranpassung AP5	Mit dem AP5 wurden die Gemeinden Hasle bei Burgdorf und Rüti bei Lyssach zu beitragsberechtigten Gemeinden der Agglomeration Burgdorf. In den Vergleichen auf der Zeitachse wurde diese Erweiterung berücksichtigt (z.B. Werte von 2014 sind nun mit dem aktuellen AP-Perimeter angegeben). Der veränderte Perimeter wirkt sich aber auf den Vergleich der AP5-Werte mit den AP4-Zielen aus, welche auf Grundlage des AP4-Perimeter und der entsprechenden Daten festgelegt wurden. Wo nötig, werden nun die Ziele auf den veränderten AP5-Perimeter justiert.
Zielsetzung AP4	MOCA 1: Modal Split Bis im Jahr 2040 soll der MIV-Anteil am Gesamtverkehr auf 50 % reduziert werden.
Entwicklung 2010-2021	In der Zeitspanne 2010–2021 konnte die für ursprünglich 2030 angestrebte Trendwende und Reduzierung des MIV-Anteils am Gesamtverkehr noch nicht erreicht werden. Der MIV-Anteil ist stattdessen von 54 auf 70 % weiter angestiegen. Somit haben die Bestrebungen und Massnahmen zur Umlagerung des Verkehrs noch nicht die gewünschte Wirkung erzielt. Massgeblichen Effekt auf die ungenügende Entwicklung hat die Änderung des Agglomerations-Perimeters: So weisen die beiden neuen Gemeinden mit 4.8 % (Rüti b.L.) und 71.1 % (Hasle b.B.) (sehr) tiefe ÖV-Erschliessungsgrade auf. Des Weiteren fliesst mit Hasle eine grossflächige Gemeinde mit Streusiedlungsgebiet neu in die Auswertung ein. Zu berücksichtigen ist des Weiteren der Auswertungszeitpunkt des MIV-Anteils in der Covid-19-Pandemie, wo schweizweit eine verstärkte MIV-Nutzung erfasst wurde. Alle Faktoren sind zurzeit als massgeblich mitverantwortlich einzuordnen bei der Höhe des MIV-Anteils. Wies die Agglomeration Burgdorf 2010 gegenüber anderen kleinen Agglomerationen noch einen deutlich tieferen MIV-Anteil auf, so befindet sie sich nun in einer ähnlichen Grössenordnung wie der Durchschnitt aller (kleinen) Agglomerationen.

¹¹ Die MOCA-Indikatoren sind eine Grundlage für die Wirkungskontrolle des Bundes. Das UVEK muss dem Parlament alle vier Jahre Bericht über die Wirkung des Programms Agglomerationsverkehr erstatten. Die Trägerschaften sind verpflichtet, dem Bund alle vier Jahre über die Zielerreichung bezüglich den MOCA-Indikatoren Bericht zu erstatten. Zudem werden sie angehalten, die Ziele zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.



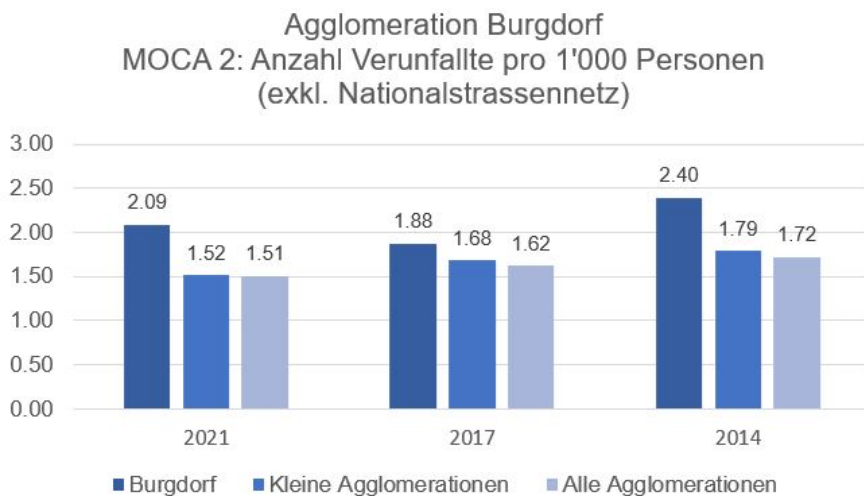
MOCA 2: Unfälle

Zielsetzung AP4

Für 2040 wird als Zielwert maximal 1.5 Unfälle mit Verletzten und Getöteten pro 1'000 Einwohnende pro Jahr formuliert.

Entwicklung
 2014-2021

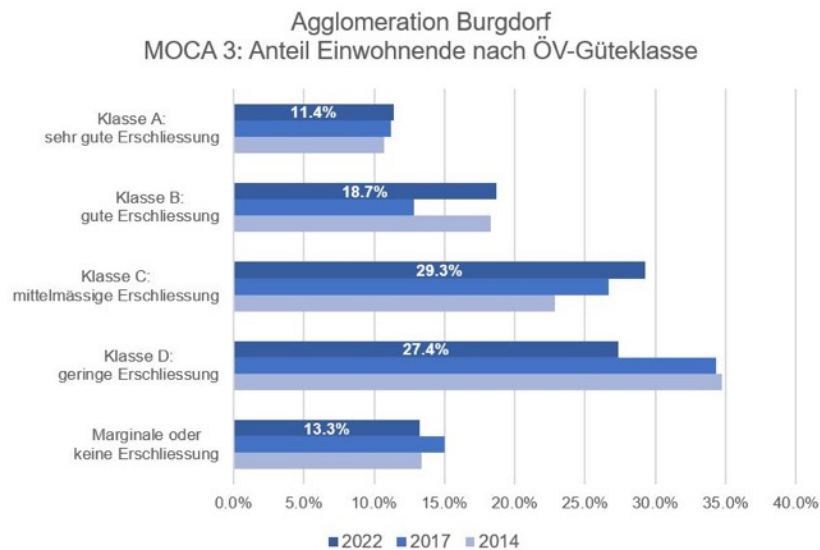
Die Zielsetzung einer Reduktion konnte nicht erreicht werden. Mit 2.09 Unfällen je 1'000 Personen ist die Quote 2021 sogar höher als 2017, jedoch tiefer als 2014. Bei den Auswertungen zu den Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen konnte keine konkrete Ursache für den Anstieg festgestellt werden. Zum einen ist der bereits erweiterte Agglomerationsperimeter zu berücksichtigten, zum anderen die während der Covid-19-Pandemie schweizweit verstärkte MIV-Nutzung.



Zielsetzung AP4 MOCA 3: Einwohnende nach ÖV-Güteklassen
 Bis ins Jahr 2040 soll folgende Verteilung der Einwohnenden erreicht werden

Güteklassen A+B:	Halten von 25 %
Güteklassen C+D:	Erhöhung auf 69 %
Marginal oder keine Erschliessung:	Reduktion auf 6 %

Entwicklung 2014-2022
 Die Auswertung des Jahres 2022 zeigt den deutlichen Einfluss der Perimeter-Erweiterung der Agglomeration Burgdorf zum AP5 hin sowie die Weiterentwicklungen des regionalen ÖV-Angebotes. So hat u.a. die gute ÖV-Abdeckung rund um den Bahnhof Hasle-Rüegsau einen massgebenden Anteil an der Verbesserung der Gesamt-Erschliessung der Einwohnenden.
 Der Anteil der Einwohnenden in der Güteklasse A stagniert seit 2014 bei rund 11 %. Beim Anteil Einwohnende in der ÖV-Güteklasse B konnte die Agglomeration Burgdorf wieder an den 2014-Wert anschliessen, so dass mit den Erschliessungsgüteklassen A+B neu 30 % aller Einwohnenden abgedeckt sind. Erfreulich ist auch die stetige Zunahme des Anteils Einwohnende in der Güteklasse C und die Abnahme bei der Güteklasse D.



Zielsetzung AP4 MOCA 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen
 Bis ins Jahr 2040 soll folgende Verteilung der Beschäftigten erreicht werden:

Güteklassen A+B:	Erhöhung auf 30 %
Güteklassen C+D:	Erhöhung auf 66 %
Marginal oder keine Erschliessung:	Reduktion auf 4 %

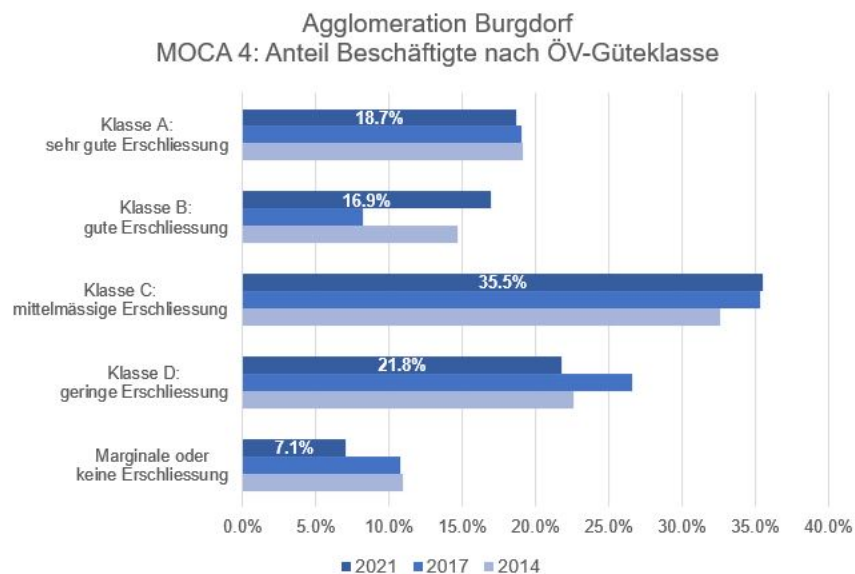
Ziel ist es, neue Arbeitsplätze in möglichst gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen zu schaffen (mindestens ÖV-Güte D). Der Anteil Arbeitsplätze mit ÖV-Güte A+B soll erhöht werden. Ebenso der Anteil Arbeitsplätze mit

ÖV-Güte C+D. Der Anteil Arbeitsplätze mit ÖV-Güte E soll deutlich reduziert werden.

Die Entwicklungspotenziale für Arbeitsplätze liegen beim kantonalen ESP Bahnhof Burgdorf und den Bahnhöfen Steinhof, Oberburg und Hasle-Rüegsau in den Güteklassen A+B, in den übrigen Entwicklungsgebieten vornehmlich in den Güteklassen C+D.

Entwicklung
 2014-2021

Durch den 2022 erfolgten Einbezug des Bahnhofs Hasle-Rüegsau und der umliegenden ÖV-Abdeckung, kann die Agglomeration den im AP4 formulierten Zielwert von 30 % erreichen resp. mit knapp 36 % sogar deutlich erhöhen; und dadurch an die Werte von 2014 anknüpfen. Der hohe A+B-Anteil hat unmittelbare Konsequenzen für die nachfolgenden Anteile der Erschliessungsgüteklassen. So liegt der Beschäftigten in den Güteklassen C+D neu bei 57 %. Auch der Anteil der nicht oder marginal erschlossenen Beschäftigten konnte weiter auf 7 % gesenkt werden, konnte jedoch nicht den im AP4 gesetzten Wert von 4 % erreichen.



MOCA 5: Raumnutzendendichte in überbauten Wohn- Misch- und Zentrumszonen

Zielsetzung AP4

Bis 2040 soll mittels Mobilisierung von inneren Nutzungsreserven in bereits überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen und eine dichte Bebauung der Bauzonenreserven die Raumnutzendendichte auf 78 RN/ha erhöht werden.

Entwicklung
 2012–2022

Die mittlere Raumnutzendendichte in überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen beträgt 2021 71 RN/ha. Damit übertrifft die Agglomeration Burgdorf den Durchschnitt der kleinen Agglomerationen (64 RN/ha).

	2012	2017	2022
Agglomeration Burgdorf	68.4	69.9	71.0
Kleine Agglomerationen	60.2	62.6	63.7
Alle Agglomerationen	77.6	81.3	83.0

Tab. 28. Entwicklung der Raumnutzerdichte (Quelle: ARE 2023)

Im Zeitraum 2012–2022 hat sich die Raumnutzendichte kontinuierlich erhöht. Diese positive Entwicklung entspricht dem Planungsgrundsatz Innen- vor Aussenentwicklung. Allerdings verläuft die Entwicklung etwas langsamer als im Durchschnitt der weiteren Agglomerationen. Zudem hat sich die Entwicklung seit 2017 verlangsamt – wie im Durchschnitt der weiteren Agglomerationen auch.

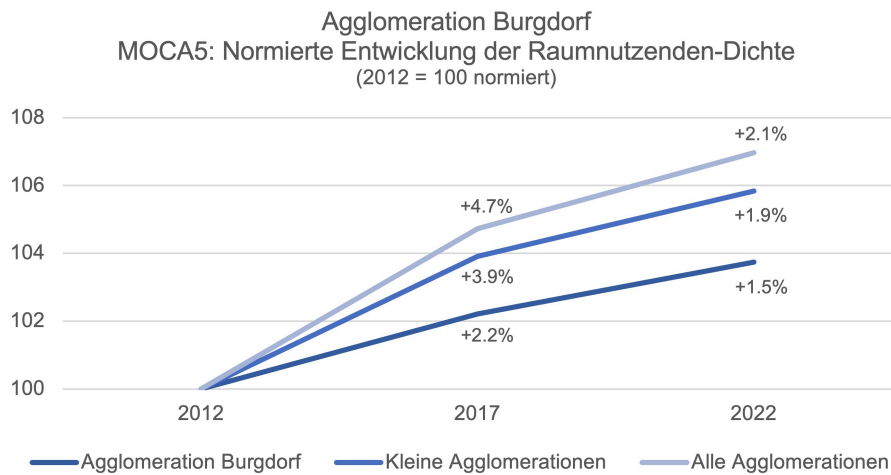


Abb. 31. Normierte Entwicklung der Raumnutzendichte (Quelle: ARE 2023).

Innenentwick-
 lungspotenzial

Wie in Kapitel 4.4.4 aufgezeigt, verfügt die Agglomeration Burgdorf über ein beträchtliches Innenentwicklungspotenzial, welches noch nicht ausgeschöpft wurde. Die Bauzonenreserven der Agglomeration umfassen 30 ha und die theoretischen inneren Nutzungsreserven betragen 117 ha.

5. Zukunftsbild

Kapitelinhalt	In diesem Kapitel wird festgehalten, welchen Zielzustand die Agglomeration Burgdorf für das Jahr 2040 anstrebt. Im Zukunftsbild werden die Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr im langfristigen Soll-Zustand dargestellt.
Generationenkohärenz	Die Agglomeration Burgdorf hat ihr Zukunftsbild im Rahmen der aktuellen AP-Generation vollständig überarbeitet und an die aktuellen übergeordneten Rahmenbedingungen angepasst. Die Regionalkonferenz Emmental, zu welcher die Agglomeration Burgdorf gehört, hat für das RGSK 2025 im Jahr 2023 ihr Entwicklungsleitbild überarbeitet. Das Zukunftsbild für das AP5 wurde grafisch und inhaltlich an das überarbeitete Entwicklungsleitbild der Region angeglichen. Dazu gehören beispielsweise Aussagen zur angestrebten Siedlungsqualität und zur Anpassung an den Klimawandel.

5.1 Übergeordnete Entwicklungsziele der Region Emmental

Das Zukunftsbild der Agglomeration Burgdorf ist inhaltlich auf das Räumliche Entwicklungsleitbild 2040 der 39 Gemeinden der Regionalkonferenz Emmental abgestimmt. Die Region visiert an, die Zentrumsstruktur zu stärken, mit einem funktionierenden Zusammenspiel ihrer beiden übergeordneten Zentren Burgdorf und Langnau (insbesondere im Gesamtverkehrssystem). Ansonsten decken sich die Ziele der gesamten Region weitgehend mit den Zielen der Agglomeration.

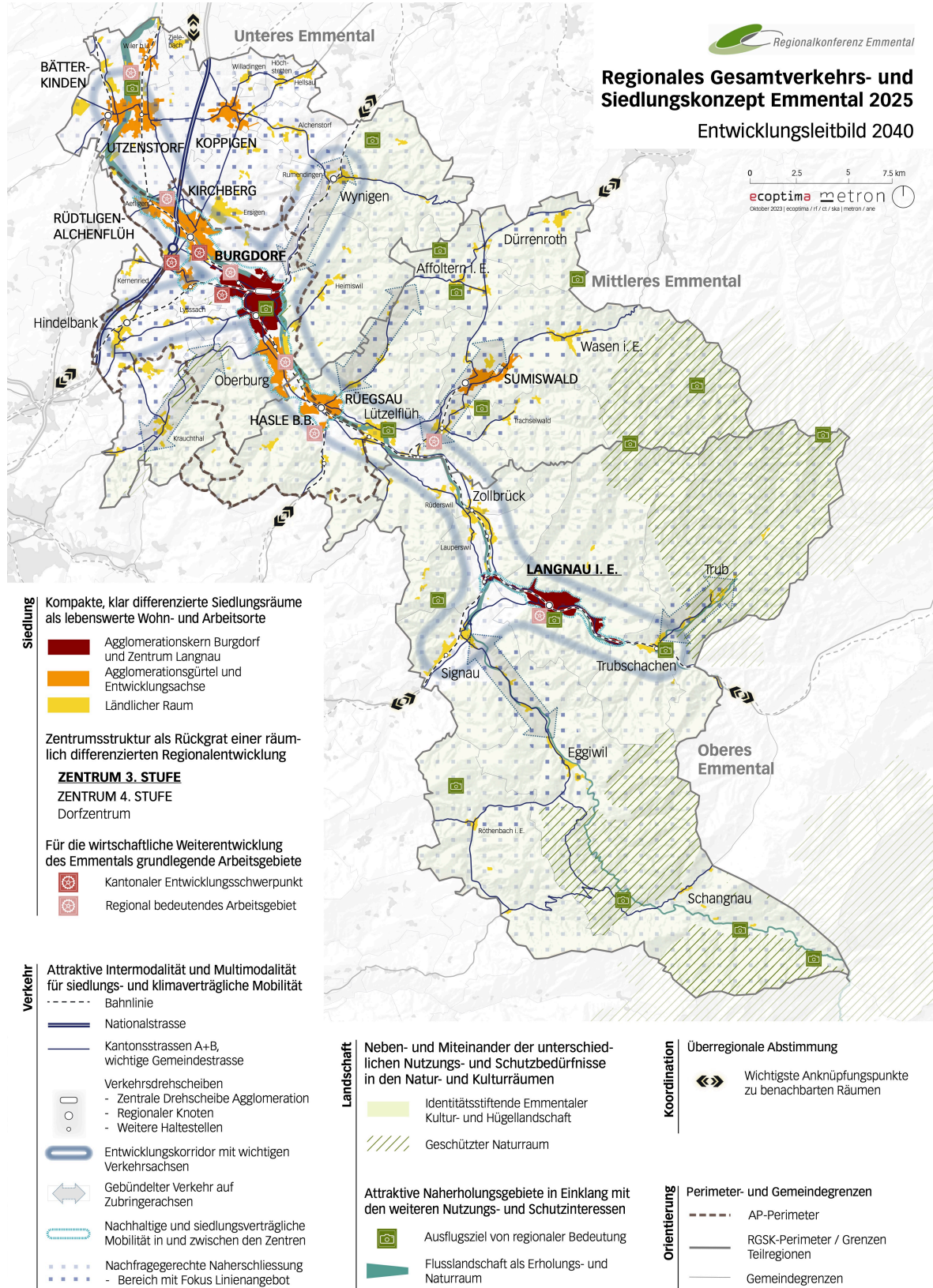


Abb. 32. Entwicklungsleitbild der Region Emmental.

Die Region Emmental hat folgende übergeordneten, langfristig ausgerichteten Entwicklungsziele. Diese übernimmt die Agglomeration Burgdorf als ihre übergeordneten Ziele:

Allgemeine Ziele

- Die Region verfügt mit Burgdorf und Langnau über zwei starke Zentren im unteren und oberen Emmental. Sie entwickelt sich in diesen Zentren, in der Talebene dazwischen sowie im Mittelland zwischen den umliegenden Zentren Bern, Langenthal und Solothurn dynamisch.
- Die ländlichen Räume verfügen über eine gute Balance zwischen naturräumlichen und landschaftlichen Qualitäten einerseits und den Anforderungen an einen attraktiven Wohn- und Arbeitsort andererseits.
- Die Agglomeration Burgdorf behauptet und entwickelt sich als eigenständiger Raum, als Teil der Region Emmental und mit Ausstrahlung in die Hauptstadtregion Schweiz.
- Mit einer guten Abstimmung der Arbeits-, Versorgungs- und Siedlungsstrukturen mit der Verkehrserschliessung wird unnötiger Verkehr vermieden, zudem werden die Voraussetzungen für grössere Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr verbessert.
- Innovative Unternehmen entdecken das Emmental nicht nur als Wohnstandort, sondern auch als attraktive Region für die Ansiedlung von Betrieben.
- Die natürlichen Lebensgrundlagen und die landschaftlichen Werte des Emmentals werden erhalten, die Kulturlandschaft wird als Erholungsraum gestärkt. Die hohe Umwelt- und Lebensqualität wird aufrechterhalten und gestärkt.

Siedlung

- Die Agglomeration entwickelt sich primär nach innen. Die Wohn- und Lebensqualität und die ortsbaulichen Qualitäten sind hoch, die räumliche Nähe von Wohnen und Arbeiten ist gegeben. Die dörflichen Strukturen sind erhalten und schaffen Identität.
- Die Region Emmental strebt bis 2040 ein moderates Wachstum der Bevölkerung mit einem mittleren jährlichen Wachstum von rund 0.4% bis 2040 an, was dem Zielwert des Agglomerationsprogramms Burgdorf der 4. Generation entspricht. Aufgrund ihrer gut erschlossenen Siedlungsgebiete trägt die Agglomeration Burgdorf überproportional zum Wachstum der ganzen Region bei und strebt basierend auf den KRP-Wachstumszielen ein jährliches Wachstum von 0.6% an.
- Trotz Stagnation der Beschäftigtenentwicklung im Zeitraum 2011-2020 (vgl. Kap. 4.3.2) hat die Region Emmental ein leichtes Beschäftigtenwachstum zum Ziel. In der Agglomeration Burgdorf soll das Beschäftigtenwachstum gleich hoch wie das Bevölkerungswachstum ausfallen.
- Die Siedlungsgebiete sind mit attraktiven Naherholungsräumen verzahnt.

Landschaft

- Die Emme mit ihren Zuflüssen bildet das Rückgrat für die ökologische Vernetzung und ist wichtiger Bestandteil für eine nachhaltige Erholungsnutzung.
- Die ländlichen Teilbereiche der Agglomeration Burgdorf bilden den Kontrast zum Siedlungsraum. Die attraktiven, ökologisch vielfältigen und abwechslungsreichen Kulturlandschaften werden weiter aufgewertet. Durch eine nachhaltig produzierende landwirtschaftliche Nutzung soll der hohe Erlebnis- und Erholungswert erhalten bleiben.

Verkehr

- Innerhalb und zwischen den Siedlungsräumen der Region Emmental bestehen nachfragegerecht ausgebaute, sichere und attraktive Fuss- und Velowegverbindungen. In den Siedlungszentren sind die Netz besonders dicht. Zwischen den Zentren werden sichere, durchgehende und schnelle Verbindungen geschaffen.
- Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr wird bis 2040 weiter erhöht.
- Ein durchgehendes, leistungsfähiges und attraktives ÖV-Netz stellt die interne Erschliessung und die Verbindungen nach aussen sicher.
- Die Region verfügt über ein leistungsfähiges und sicheres Strassen-netz mit guter Anbindung an die Autobahn. Die Verkehrsprobleme auf der Durchgangssachse zwischen Kirchberg und Hasle b. Burgdorf werden gelöst und die Verkehrssicherheit wird erhöht.

5.2 Zukunftsbild

Karte Beilage C

Bedeutung

Im Zukunftsbild sind die wesentlichen Elemente der angestrebten räumlichen Ordnung der Agglomeration Burgdorf dargestellt. Es stellt den angestrebten Zustand im Jahr 2040 dar. Es wurde aufgrund der Vorgaben des Bundes angepasst und an das neue Entwicklungsleitbild der Region Emmental angeglichen (vgl. Kapitel 5.1).

Wie die Zielsetzungen gemäss Zukunftsbild erreicht werden sollen, wird mit den Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr aufgezeigt (vgl. Kap. 7).

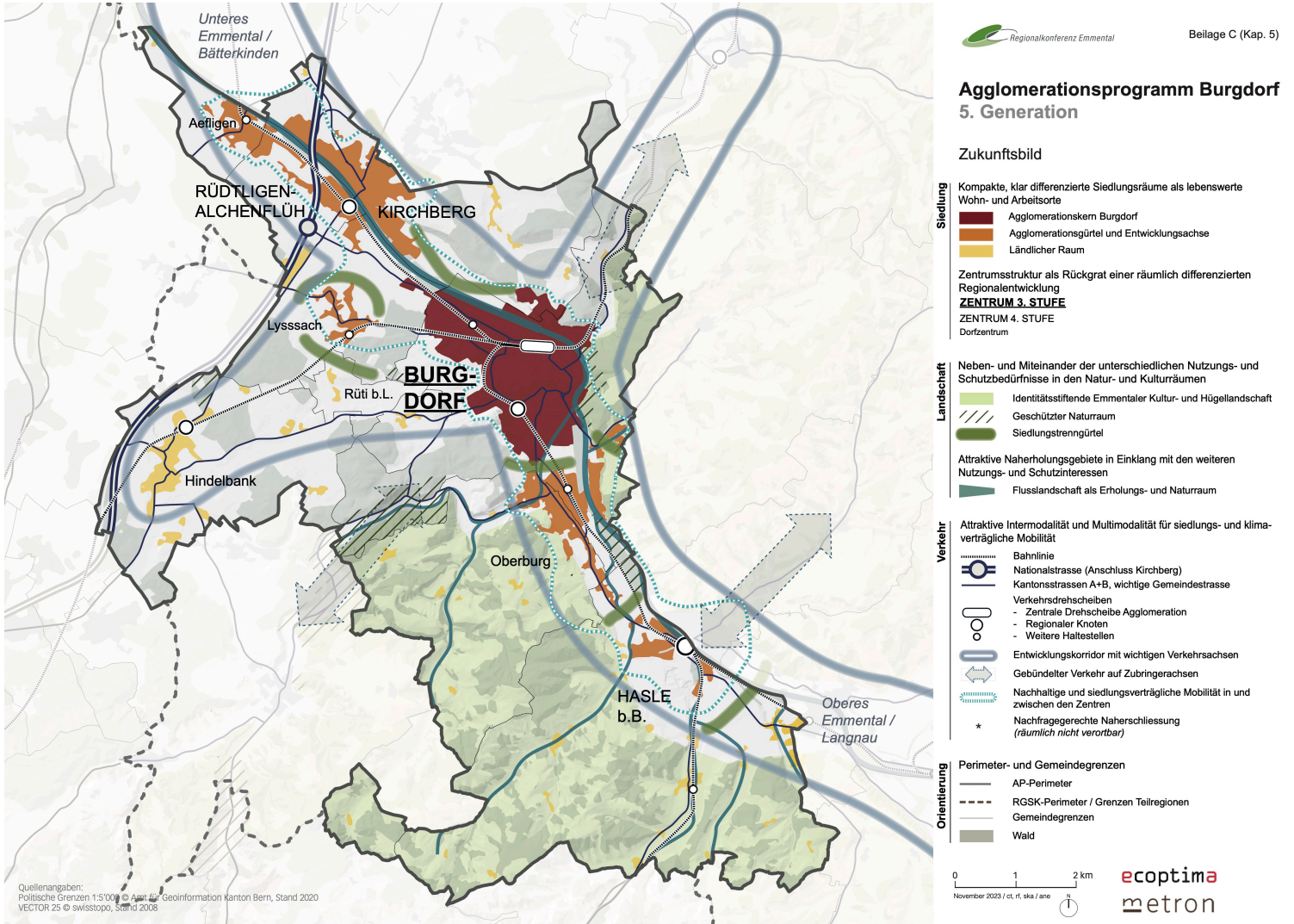


Abb. 33. Zukunftsbild Agglomeration Burgdorf. Hinweis: Grössere Darstellung der Karte liegt im Kartenanhang.

5.2.1 Siedlung

1) Kompakte, klar differenzierte Siedlungsräume als lebenswerte Wohn- und Arbeitsorte

– Kernstadt Burgdorf

- Burgdorf hat sich dank der Nutzung seiner Innenentwicklungspotenziale dynamisch entwickelt. Die hohe städtebauliche Qualität der Stadt konnte beibehalten und weiterentwickelt werden.
- Die gut erhaltene historische Altstadt und das Bahnhofsquartier bilden lebendige, durchlässige und fussgängerfreundliche Begegnungsorte.
- Die Kernstadt zeichnet sich durch die urbane Identität, nutzungsdurchmischte und optimal aufeinander abgestimmte Wohn- und

Arbeitsquartiere mit ansprechenden öffentlichen Frei- und Grünräumen aus.

- Die Bevölkerung der Kernstadt Burgdorf wächst bis 2040 angelehnt an die massgebende Entwicklung gemäss kantonalem Richtplan um rund 0.7% jährlich.
- Das Strassennetz abseits der Durchgangsstrassen verfügt über eine ansprechende Aufenthaltsqualität und ist sicher. Die siedlungsorientierten Strassenräume in den Quartieren haben eine untergeordnete verkehrliche Bedeutung und sind so umgestaltet, dass diese stadtverträglich und sicher sind.

– Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachse

- Die Entwicklungsdynamik konzentriert sich auf die gut mit dem ÖV erschlossenen Gemeinden im Agglomerationsgürtel und entlang der Entwicklungsachse.
- Die Siedlungsentwicklung findet zu einem grossen Anteil durch Nutzung der Entwicklungspotenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen statt.
- An gut erschlossenen, zentralen Lagen oder um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs findet eine überdurchschnittliche Weiterentwicklung des Wohn- und Arbeitsplatzangebots statt.
- Die Bevölkerung im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen wächst bis 2040 angelehnt an die massgebende Entwicklung gemäss kantonalem Richtplan um rund 0.5% jährlich.
- An dafür besonders geeigneten Standorten bestehen attraktive Arbeitsgebiete, welche einen wichtigen Beitrag zum Arbeitsplatzangebot der Agglomeration leisten.
- Die Strassen bieten eine hohe Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit. Strassen mit Zentrumsfunktionen sind vom Durchgangsverkehr entlastet oder so umgestaltet, dass dieser ortsverträglich ist. Der Verkehr in den Quartieren ist beruhigt und sicher für alle Verkehrsteilnehmenden.

– Ländlicher Raum

- Die Qualitäten des ländlichen Raums bleiben erhalten (Ruhe, gut bewahrte Ortsbilder, usw.). Sie leisten einen wichtigen Beitrag an ein vielfältiges Wohnangebot in der Region.
- Das Dorfleben bleibt erhalten und die dörfliche Identität werden gelebt.
- Die Bevölkerung im ländlichen Raum wächst bis 2040 angelehnt an die massgebende Bevölkerungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan moderat um rund 0.2% jährlich.
- Qualität und Quantität lokaler Arbeitsplätze sind zu erhalten.
- Die Dörfer profitieren von der guten ÖV-Anbindung und den funktionsfähigen Verbindungsstrassen zum Zentrum der Agglomeration.

2) **Zentrumsstruktur als Rückgrat einer räumlich differenzierten Regionalentwicklung**

- Zentrum 3. Stufe (gemäss kantonalem Richtplan¹²)
 - Als wichtigstes Zentrum der Agglomeration und Region verfügt Burgdorf über ein vielfältiges Angebot an Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen.
 - Burgdorf ist Standort von Unternehmen und Bildungseinrichtungen mit regionaler und überregionaler Ausstrahlung. Dadurch besteht in Burgdorf ein breites Arbeitsplatz- und Bildungsangebot. Überregional ist der Standort Burgdorf für seinen starken Gesundheitscluster bekannt und nachgefragt.
- Zentrum 4. Stufe (gemäss kantonalem Richtplan)
 - Zentren 4. Stufe verfügen als Nebenzentren über ein ansprechendes Versorgungsangebot für die nähere bis mittlere Umgebung. Aus ihrem Einzugsgebiet sind die Versorgungseinrichtungen mit dem ÖV, Auto und Velo gut erreichbar.
- Dorfzentrum
 - Mit einem grundsätzlichen Versorgungsangebot für die nähere Umgebung in den Dorfzentren werden auch im ländlichen Raum kurze Wege ermöglicht.

5.2.2 Landschaft

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

- Identitätsstiftende Emmentaler Kultur- und Hügellandschaft
 - Die typische Kulturlandschaft des Emmentals prägt die Agglomeration und die Region darüber hinaus. Dank sanftem Tourismus wird das Emmentaler Hügelland als überregionales Erholungsgebiet wertgeschätzt.
 - Die Wälder sind dank nachhaltiger Bewirtschaftung wertvolle Naturräume und dienen der Bevölkerung als Erholungsräume.
 - Die offene, landwirtschaftlich geprägte Tallandschaft ist bewahrt. Die guten Landwirtschaftsböden und das Kulturland sind erhalten und werden von einer weiteren Beanspruchung durch Siedlungsentwicklung und Infrastrukturen freigehalten. Landwirtschafts- und Forstwege sind im Einklang mit der Bewirtschaftung für Erholungssuchende und Freizeitaktivitäten zugänglich.
- Geschützter Naturraum
 - Die Naturschutzgebiete sind wichtig für Flora und Fauna. Die spezifischen Schutzziele sind bei jeglichen Vorhaben berücksichtigt.

¹² Die Zentralitätsstruktur wird durch den kantonalen Richtplan festgelegt (Massnahmenblatt C_01). Zentren der 3. Stufe: Regionale Zentren von kantonomer Bedeutung. Zentren der 4. Stufe: Regionale Zentren

- Siedlungstrenngürtel (gemäss kantonalem Richtplan)
 - Unverbaute Tallandschaften zwischen den Siedlungen ermöglichen dem Wild die notwendige Durchlässigkeit, strukturieren die Siedlungsgebiete und bieten der Bevölkerung optimalen Zugang zu den grünen Naherholungsräumen.
- 4) Attraktive Naherholungsgebiete in Einklang mit den weiteren Nutzungs- und Schutzinteressen**
- Siedlungsprägender Grün- und Freiraum
 - Grosszügige vernetzte Frei- und Grünräume prägen die Siedlungsstruktur.
 - Im Hinblick auf ein angenehmes Stadtklima sind bei der Gestaltung ökologische und stadtklimatische Aspekte (z.B. Kaltluftströme, Schwammstadt) in der Planung von Frei-, Grün- und Strassenräumen mitberücksichtigt.
 - Für den Kaltlufthaushalt und die Reduktion der Wärmebelastung sind wichtige Frei- und Grünräume gesichert.
- Flusslandschaft als Erholungs- und Naturraum
 - Die Flusslandschaft der Emme ist ein wichtiger Lebensraum, dessen natürlichen Qualitäten erhalten bleiben sollen.
 - Die Emme ist als Naherholungsraum zugänglich und mit Fuss- und Velowegen gut an die Siedlungsgebiete angebunden.

Nachhaltige Landschafts- und Siedlungsstrukturen

(Hinweis: Kein Kartenelement, da das Ziel räumlich nicht konkretisiert wurde)

- Biodiversität
 - Die Zielsetzungen bezüglich Biodiversität stützen sich auf das kantonale Biodiversitätskonzept und die KlimaVision der Stadt Burgdorf (u.a. Steigerung Ökoflächen, Kleinstrukturflächen, artenreichen Flächen um 30% bis 2030).
- Klimaanpassung
 - Die Agglomeration Burgdorf leistet ihren Beitrag zum Klimaschutz. Die Stadt Burgdorf geht im Sinne der 2024 beschlossenen Klimastrategie bei Entscheidungen auf allen Stufen in Verwaltung und Politik voran.

5.2.3 Verkehr

- 5) Attraktive Intermodalität und Multimodalität für siedlungs- und klimaverträgliche Mobilität**
- Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren
 - In der Agglomeration Burgdorf und ihrem Umland besteht ein dichtes Fussgänger- und Velowegnetz, das sicher ist und direkte und attraktive Verbindungen zu den wichtigsten Quell-/Zielorten bietet.

- Der Bevölkerung stehen bedürfnisgerecht ausgebaute Veloverleih- und Carsharing-Angebote zur Verfügung.
 - Die lokale ÖV-Erschliessung bietet ein engmaschiges Busnetz in einem attraktiven Takt und mit guten Anschlüssen zur Bahn.
 - Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität entlang der Strassen sind hoch. In den Quartieren ist der Verkehr beruhigt und es bestehen sichere Schulwege zu Fuss und mit dem Velo.
 - Strassen mit Zentrumsfunktionen sind vom Durchgangsverkehr entlastet oder so umgestaltet, dass dieser stadtverträglich ist.
 - Die Strassen bieten eine hohe Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit. Der Verkehr in den Quartieren ist beruhigt und sicher für alle Verkehrsteilnehmenden (insbesondere sichere Schulwege zu Fuss und mit dem Velo).
 - Für den Durchgangsverkehr stehen leistungsfähige Hauptstrassen zur Verfügung, welche sich auch bezüglich des Lärms, Städtebau und Sicherheit gut ins Stadtgefüge integrieren.
- Entwicklungskorridor mit wichtigen Verkehrsachsen
- Auf den Hauptachsen können MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr flüssig, effizient und sicher abgewickelt werden.
 - Das ÖV-Angebot bietet attraktive und regelmässige Verbindungen sowie effiziente, zuverlässige und attraktive Umsteigebeziehungen – insbesondere an den Verkehrsdrehscheiben.
 - Entlang der Hauptachsen stehen durchgängige, sichere und direkte Veloachsen zur Verfügung.
- Gebündelter Verkehr auf Zubringerachsen
- Auf den Zubringerachsen wird der Verkehr aus dem Streusiedlungsgebiet gebündelt und fliesst zu den nächstgelegenen Anknüpfungspunkten des übergeordneten Netzes.
 - Verkehrsdrehscheiben und ÖV-Angebote in nahegelegenen Regional- oder ländlichen Zentren ermöglichen einen attraktiven Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln.
- Verkehrsdrehscheiben
- Die Verkehrsdrehscheiben sind als Umsteigeorte gestärkt. Dies fördert die Intermodalität und bildet die Basis zu einer Reduktion des MIV in den Siedlungszentren.
 - Die ÖV-Drehscheiben an den Bahnhöfen Burgdorf, Hasle-Rüegsau, Kirchberg-Alchenflüh, Hindelbank sind ausgebaut und bieten effiziente und zuverlässige Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn sowie zwischen Fussverkehr, Veloverkehr und wo vorhanden On Demand-Angeboten.
 - Ausserhalb der Agglomeration stellen die Bahnhöfe Wynigen, Bätterkinden und Langnau wichtige regionale Drehscheiben dar, die bis in die Agglomeration wirken.

- Nachfragegerechte Naherschliessung
 - Es besteht eine zuverlässige, attraktive und nachfragegerechte Grunderschliessung mit ÖV oder On Demand.
 - Als wichtiger Zentrumsort verfügt Burgdorf über ein entsprechendes ÖV-Angebot, welches auf einem engmaschigen Busnetz mit einem attraktiven Takt und guten Anschlüssen zur Bahn basiert.
 - Auf Achsen mit erhöhter Nachfrage, wird ein liniengebundenes ÖV-Angebot angestrebt.
 - Die Bahn- und Bushaltestellen sind attraktiv und sicher ans Fuss- und Velowegnetz angebunden.

5.2.4 Koordination

6) Überregionale Abstimmung

- Anknüpfungspunkte zu benachbarten Räumen
 - Das Kantons- und Nationalstrassennetz sowie Bahnkorridore gewährleisten die überregionale Verbindung des Emmentals mit seinen Nachbarräumen und Anschluss an die nationale Verkehrsinfrastruktur.
 - Die planerische Koordination und Abstimmung der Agglomeration Burgdorf an ihre Nachbarräume ist über eine starke Regionalkonferenz Emmental sichergestellt. Diese stellt ein wichtiges Bindeglied zwischen den Gemeinden und den Kantons- sowie Bundesbehörden dar und erhebt vorausschauend den Bedarf für die überkommunale Abstimmung.

5.3 Exkurs: Abgleich Verkehrsinhalte Zukunftsbild mit dem Sachplan Verkehr

Mit dem Sachplan Verkehr, Teil Programm formuliert der Bund die von ihm anvisierten übergeordneten Grundsätze der Erschliessung. Das Zukunftsbild der Agglomeration Burgdorf basiert auf den Stossrichtungen des Bundes und passt sie an die lokale Bedürfnisse sowie beabsichtigten Entwicklung an. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick zu den jeweils in der Agglomeration Burgdorf und Sachplan Verkehr gesetzten Stossrichtungen je Raum.

Inhaltliche Stossrichtungen zur Erschliessung der Raumtypen		
Zukunftsbild AP5 Burgdorf	Raum	Sachplan Verkehr, Teil Programm
Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren geringer MIV-Anteil beim Ziel-/Quellverkehr; Verkehrsberuhigung; hoher Fuss-/Veloanteil; ÖV dichter Takt/direkt; On Demand; Parkraummanagement	Agglomerationskern	ÖV dichter Takt/direkt; hoher Fuss-/Veloanteil; MIV via Parkplatzkonzept gelenkt
	Gürtelgemeinden	Velobahnen + starker Veloverkehr; ÖV schnell/direkt/häufige Umsteigemöglichkeiten; MIV via Parkplatzkonzept gelenkt
Gebündelter Verkehr auf Zubringerachsen Bündelung und Leitung zur nächsten Verkehrsdrehscheibe	zwischen Agglomeration und ländlichem/intermediärem Raum	MIV-Netz feinmaschiger als ÖV-Netz; multimodale Wegketten; ÖV via S-Bahn/Bus über ein nahegelegenes Zentrum
Entwicklungskorridor mit wichtigen Verkehrsachsen Reduktion agglomerations-/zentrumstarker MIV durch starken Nah-/Regionalverkehr ÖV + Veloachsen; On Demand; Verkehrsdrehscheiben	Entwicklungskorridor	wichtige Verkehrsachsen zwischen grösseren Zentren, zwischen denen enge Wirtschafts- und Pendlerbeziehungen bestehen
Verkehrsdrehscheiben nach Funktion und Bedeutung unterscheidbare Drehscheiben-Typen	Agglomeration + umliegende Region	nach Funktion und Bedeutung unterscheidbare Drehscheiben-Typen
Nachfragegerechte Naherschliessung Basisnetz Fuss/Velo; ÖV- Grunderschliessung	innerhalb ländlichem/intermediärem Raum	MIV-Netz feinmaschiger als ÖV-Netz; Fokus auf MIV + KM, ÖV-Grunderschliessung; Fuss+Velo ergänzend
Anknüpfungspunkte zu benachbarten Räumen Multimodale Verkehrsachsen als Scharnier zu den Nachbarregionen	Agglomeration + umliegende Region	Tangentiale Autobahnen mit Bedeutung für den Agglomerationsverkehr; ÖV häufig + direkt

Tab. 29. Gegenüberstellung der inhaltlichen Stossrichtungen des Zukunftsbilds AP5 Burgdorf und des Sachplans Verkehr in Zusammenhang mit der Erschliessung unterschiedlicher Raumtypen

5.4 Zielwerte MOCA-Indikatoren¹³

Zielwerte

Für die fünf MOCA-Indikatoren legt die Agglomeration Burgdorf folgende Zielwerte für 2040 fest:

MOCA-Indikator	Zielwert 2040
1 Modal Split	Reduktion des MIV-Anteils auf 50 %
2 Unfälle	Reduktion auf 1,5 Verletzte / Getötete pro 1'000 EW / Jahr
3 Einwohnende nach ÖV-Güteklassen	Güteklassen A+B: Mindestens Halten des heutigen Anteils von 30 % Güteklassen C+D: Erhöhung von 57 % auf 64 % Güteklassen E+: Reduktion von 13 % auf 6 %
4 Arbeitsplätze nach ÖV- Güteklassen	Güteklassen A+B: Mindestens Halten des heutigen Anteils von 36 % Güteklassen C+D: Erhöhung von 57 % auf 60 % Güteklassen E+: Reduktion von 7 % auf 4 %
5 Raumnutzerdichte	Erhöhung der Raumnutzendendichte auf 78 RN/ha

MOCA 1: Modal Split

MIV-Anteil bis 2040 wieder deutlich senken

Es wird angenommen, dass der 2021 erhobene MIV-Anteil durch die Covid19-Pandemie beeinflusst wurde. Des Weiteren ist jedoch dem Umstand des neuen Agglomerationsperimeters beim MOCA-Wert 2040 Rechnung zu tragen, da neben neuen dichten Siedlungszentren nun auch weitere Streusiedlungsgebiete zur Agglomeration gehören.

Grundsätzlich ist der Modal Split der Agglomeration Burgdorf im Vergleich mit anderen Agglomerationen weiterhin gut, jedoch besteht das mittelfristige Ziel, dass die 2021 erfassten Mobilitätskennziffern nur als eine kurzzeitige Phase eingeordnet werden können und der MIV-Anteil bereits bei den nächsten AP-Generationen an die 2015-Werte anknüpfen kann.

Langfristig soll bis 2040 weiterhin der Zielwert von 50 %-Anteil MIV am Gesamtverkehr erreicht werden soll. Der Zielwert erscheint insbesondere mit Blick auf die Modal Splits der anderen Schweizer Agglomerationen ambitioniert, soll jedoch unterstreichen, dass eine Weiterentwicklung der siedlungsverträglichen Mobilität in der Agglomeration Burgdorf stets anvisiert wird.

¹³ Monitoring und Controlling Agglomerationsverkehr. Erläuterungen siehe Fussnote 10

MOCA 2: Unfälle
Unveränderter Zielwert 2040
Bis 2040 soll die Sicherheit des Strassennetzes weiter erhöht werden und die Unfallrate weiter gesenkt werden. Für 2040 wird als Zielwert maximal 1.5 Unfälle mit Verletzten und Getöteten pro 1'000 Einwohnende pro Jahr formuliert.

MOCA 3: Einwohner nach ÖV-Güteklassen
Zielwertanpassung für 2040
Die bisherige Entwicklung zeigt, dass es schwierig ist, an den wenigen sehr gut erschlossenen A+B Lagen in der Agglomeration ausreichend Wohnraum zu schaffen. Flächen mit ÖV-Güte A bestehen nur am Bahnhof Burgdorf. Wohnlagen mit ÖV-Gütekategorie B befinden sich an den vier Bahnhöfen Burgdorf, Burgdorf-Steinhof, Oberburg und Hasle-Rüegsau. Ein grösserer ÖV-Angebotsausbau ist nicht absehbar. Es ist deshalb anspruchsvoll, die ÖV-Erschliessung in den ländlichen Gemeinden noch wesentlich zu verbessern. Da somit die Lagen mit ÖV-Gütekategorie A+B in der Agglomeration beschränkt bleiben, das grösste Entwicklungspotenzial in Gebieten mit ÖV-Gütekategorie C+D sowie in den schlecht erschlossenen Gebieten liegt und die Perimetererweiterung der Agglomeration zum AP5 hin mitberücksichtigt werden muss, wird eine Korrektur an den Zielwerten vorgenommen.

- Güteklassen A+B: Mindestens Halten des heutigen Anteils von 30 %
- Güteklassen C+D: Erhöhung von 57 % auf 64 %
- Güteklassen E+: Reduktion von 13 % auf 6 %

MOCA 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen
Zielwertanpassung für 2040
Die Lagen mit ÖV-Gütekategorie A+B sind in der Agglomeration auf das Umfeld der Bahnhöfe Burgdorf, Steinhof, Oberburg und Hasle-Rüegsau beschränkt. Ein grösserer ÖV-Angebotsausbau ist nicht absehbar. Da die Lagen mit ÖV-Gütekategorie A+B in der Agglomeration beschränkt bleiben, das grösste Entwicklungspotenzial in Gebieten mit ÖV-Güte C+D sowie in den schlecht erschlossenen Gebieten liegt und die Perimetererweiterung der Agglomeration zum AP5 hin mitberücksichtigt werden muss, wird eine Korrektur an den Zielwerten vorgenommen.

Bis 2040 strebt die Region an, dass in den Lagen mit ÖV-Gütekategorie A+B weiterhin rund 36 % der Arbeitsplätze der Region liegen sollen. Mit punktuellen Verbesserungen der ÖV-Erschliessung und Ausscheidung neuer Gebiete in gut erschlossenen Lagen soll der Anteil Arbeitsplätze mit ÖV-Gütekategorie C+D weiter ausgebaut werden. Am Ziel der Reduktion der Arbeitsplätze mit ÖV-Gütekategorie E+ wird festgehalten.

- Güteklassen A+B: Mindestens Halten des heutigen Anteils von 36 %
- Güteklassen C+D: Erhöhung von 57 % auf 60 %
- Güteklassen E+: Reduktion von 7 % auf 4 %

MOCA 5: Raumnutzendendichte in überbauten Wohn- Misch- und Zentrumszonen

Die Raumnutzendendichte der Agglomeration Burgdorf beträgt 71 RN/ha. Die Agglomeration verfügt über bedeutende Innenentwicklungspotenziale. In den Wohn-, Misch- und Kernzonen bestehen Nutzungsreserven für rund 3'500 Raumnutzende (vgl. Kapitel 4.4.4).

Zielwert 2040

Bis 2040 soll die Raumnutzendendichte auf 76 RN/ha erhöht werden. Dieser Zielwert wurde im Vergleich zum Zielwert des AP4 proportional zum Einfluss der Perimeteranpassung korrigiert. Trotz gegenteiliger Einschätzung des Bundes im Prüfbericht AP4 wird ein Zielwert dieser Gröszenordnung nach wie vor als realistisch betrachtet. Die Erhöhung der Raumnutzendendichte kann dank der Mobilisierung von Nutzungsreserven in bestehenden Wohn-, Misch- und Kernzonen, einer dichten Überbauung der unüberbauten Bauzonen gemäss kantonalen Vorgaben sowie punktuellen Um- und Einzonungen zugunsten Entwicklungen mit einer hohen Dichte erreicht werden.

6. Handlungsbedarf

Kapitelinhalt	<p>Der Handlungsbedarf ist das Delta zwischen der Situations- und Trendanalyse und dem Zukunftsbild. Stärken, Schwächen, Chancen und Herausforderungen werden generationenübergreifend dargelegt und daraus der Handlungsbedarf abgeleitet. Dabei wird hervorgehoben, welche inhaltlichen Schwerpunkte mit dem AP5 gesetzt werden und welcher Handlungsbedarf bereits erledigt wurde.</p> <p>Die nachfolgenden Unterkapitel leiten jeweils eine Aufzählung von Stärken und dem bisher Erreichten (erledigter Handlungsbedarf) ein. Im Anschluss wird der verbleibende Handlungsbedarf aufgezeigt.</p>
Generationenkohärenz	<p>Das Kapitel Handlungsbedarf ist im Sinn einer rollenden Planung grundsätzlich in jeder Generation zu überarbeiten. Es basiert auf dem Planungs- und Umsetzungsstand der Vorgängergenerationen.</p> <p>In dieser Generation erfolgt eine Umstrukturierung des Kapitels, um den Stand der rollenden Planung AP besser erfassbar zu machen.</p>
Verknüpfung von Text und Karten	<p>Der räumlich konkrete Handlungsbedarf zu den Inhalten Verkehr wird mit sogenannten Schwachstellenkarten dargelegt. In diesem Zusammenhang wird auf folgende Karten im Kartenanhang verwiesen:</p> <ul style="list-style-type: none">– Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr– Schwachstellen öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität– Schwachstellen Strassennetz

6.1 Siedlung

Stärken: Kernstadt Burgdorf	<p>Stärken und bisher Erreichtes</p> <p>Burgdorf ist die Kernstadt der Agglomeration und das Zentrum des unteren und mittleren Emmentals. Als Arbeitsort zeichnet Burgdorf ein umfangreiches Arbeitsplatzangebot und insbesondere ein starker Gesundheitssektor aus. Trotz Abgang der Berner Fachhochschule 2027 kann der Bildungsstandort mit dem Zuzug der technischen Fachschule aufrechterhalten werden. Im Bereich Freizeit verfügt Burgdorf über ein breites Kultur- und Sportangebot.</p>
Stärken: Weitere Gemeinden	<p>Die weiteren Gemeinden der Agglomeration sind eng mit der Kernstadt Burgdorf verbunden, haben aber jeweils ein eigenständig funktionierendes Gefüge und zeichnen sich durch unterschiedliche Charaktermerkmale aus. Die umliegenden Agglomerationsgemeinden vereint die hohe Wohnqualität mit rasch erreichbaren Naherholungsräumen.</p>
Bisher Erreichtes: Wohnnutzung	<p>Aufgrund der grossen Nachfrage nach Wohnraum hat sich die Region schon früh mit der begrenzten Ressource Boden auseinandergesetzt. In einer ersten Phase und im Rahmen der AP-Generationen 1–2 identifizierte die Stadt Burgdorf ihre Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenziale. In der Folge verzichtete die Stadt auf weitere Einzonungen. In einer zweiten Phase wurden im Rahmen des AP3 die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete für die Agglomeration und die gesamte Region</p>

Emmental festgelegt. In mehreren dieser Gebiete konnten seither Wohnüberbauungen realisiert werden.

Bisher Erreichtes: Für die weitere wirtschaftliche Entwicklung ist ein ausreichendes Flächenangebot für Arbeitsnutzungen grundlegend. Die Region hat im Rahmen der Vorgängergenerationen Massnahmen zur Bereitstellung eines ausreichenden Flächenangebots getroffen. Die Entwicklung verschiedener Schlüsselareale konnte entscheidend vorangetrieben werden und die Realisierung von Arbeitsschwerpunkten innerhalb der bestehenden Bauzonen schreitet voran.

Handlungsbedarf

Eine Daueraufgabe aller Gemeinden ist es, günstige Voraussetzungen für eine qualitätvolle Siedlungsentwicklung zu schaffen und zu verbessern. Der verbleibende Handlungsbedarf lautet deshalb primär, an dieser Daueraufgabe zu arbeiten. Dabei sind neue fachliche Erkenntnisse zu berücksichtigen, wie beispielsweise in Zusammenhang mit der Klimaanpassung.

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Zukunftsbild	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf
Knappe oder ungünstig gelegene Reserven zur Deckung des Wohnraumbedarfs	Kompakte, klar differenzierte Siedlungsräume als lebenswerte Wohn- und Arbeitsorte	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeiten Baugesetz (Art. 126a bis d) zur Sicherstellung Verfügbarkeit («Verflüssigung» von eingezontem Bauland) - Lenkungsmassnahmen Siedlungsentwicklung nach innen ergriffen (z.B. SEin-Konzepte versch. Gemeinden; Siedlungsrichtpläne Burgdorf) - Laufende Umsetzung von grösseren und kleineren Arealüberbauungen, z.B. Gebiet Suttergut Nord (Aebiareal) - Grössere Entwicklungen wurden umgesetzt befinden sich im Planungs- oder Bewilligungsverfahren 	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsentwicklung aktiv an bereits gut erschlossene Lagen lenken - Besonders qualitätsvolle und dichte Gebietsentwicklungen priorisieren - Potenziale mit geeigneten Massnahmen priorisieren, aktivieren und dicht nutzen

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Zukunftsbild	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf
Knappe oder ungünstig gelegene Reserven zur Deckung des Arbeitsflächenbedarfs	Kompakte, klar differenzierte Siedlungsräume als lebenswerte Wohn- und Arbeitsorte	<ul style="list-style-type: none"> - Kanton Bern: Einführung System der Arbeitszonenbewirtschaftung - ESP Burgdorf Bahnhof: Aktive Bewirtschaftung 	<ul style="list-style-type: none"> - ESP Burgdorf Bahnhof: Entwicklungspotenziale nutzen. → KRP: C_04, Nr. 6 - ESP Burgdorf Buchmatt: Verdichtungspotentiale aktivieren durch Koordination mit Betrieben und Grundeigentümerschaft. → KRP, C_04, Nr. 27 - ESP Lyssach / Rüdtiligen-Alchenflüh: Verkehrssituation optimieren, um Entwicklungsreserven zu aktivieren. → KRP, C_04, Nr. 36
Teilweise mangelhafte Aufenthalts- und Bewegungsqualitäten der öffentlichen Räume	Die Wohn- und Lebensqualität und die städtebaulichen Qualitäten sind hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertungsmassnahmen teilweise realisiert (z.B. Bahnhofstrasse, Lyssachstrasse Burgdorf) - Aufwertungsmassnahmen in Zusammenhang mit Projekt BOH 	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsqualitäten erhöhen/sichern → AP5: Massnahmen zu den siedlungsnahen Grünräumen - Strassenräume sicher und siedlungsverträglich gestalten → MIV-Auf.01/.02, MIV-U.5
Unzulänglich abgestimmte überkommunale Siedlungsentwicklung (z.B. Gewerbeflächen)	Auf Stufe Agglomeration und Region koordinierte Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> - starke Regionalplanungsorganisation RK Emmental etabliert - Regionale Vorranggebiete Wohnen/Arbeiten im RGSK behördenverbindlich bezeichnet 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeübergreifende Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung intensivieren

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Zukunftsbild	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf
Klimawandel führt zu höheren Temperaturen im Siedlungsraum / Entstehung von Hitzeinseln	Kompakte, klar differenzierte Siedlungsräume als lebenswerte Wohn- und Arbeitsorte	- Stadt Burgdorf, Klimastrategie: Festlegung von Zielen und Massnahmen	- In Planung und Gestaltung von Frei-, Grün- und Strassenräumen ökologische und stadtklimatische Aspekte berücksichtigen. → Klimastrategie, Stadt Burgdorf: Anpassung strategischer/verbindlicher Planungsinstrumente, Umsetzung der Massnahmen

Tab. 30. Handlungsbedarf Siedlung sowie dessen Bezug zum Zukunftsbild

6.2 Landschaft

Stärken und bisher Erreichtes

Stärken:
Landschaft

Die Hügellandschaft des Emmentals ist über die Region hinaus als attraktives Erholungsgebiet bekannt. Die Streusiedlung als typische Siedlungsform und kleine Dörfer, welche meist ursprüngliche Ortsbilder aufweisen, sind charakteristisch für das Emmental und identitätsstiftend für die lokale Bevölkerung. Die sanften Hügellandschaften sind mosaikartig bewaldet und mit einem guten Wegnetz ausgestattet, welches zum Wandern und Radfahren einlädt. Die Talebene ist geprägt von der Flusslandschaft der Emme, grösseren Siedlungen und einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung.

Bisher Erreichtes:
Landschaft

Mit dem Teilrichtplan Landschaft der Region Emmental besteht seit 2015 eine behördenverbindliche Grundlage für die Sicherung der landschaftlichen Besonderheiten des Emmentals. Darin werden regionale Landschaftsschutzgebiete zur ökologischen Vernetzung, zur Siedlungstrennung, entlang wichtiger Gewässer, bei ISOS-Objekten und an empfindlichen Lagen wie Kuppen oder Aussichtspunkten bezeichnet. Der Teilrichtplan Landschaft befindet sich aktuell in Überarbeitung.

Handlungsbedarf

Der verbleibende Handlungsbedarf lautet primär, die regionalen Charakteristiken der Landschaft zu erhalten und die Massnahmen des Teilrichtplans Landschaft umzusetzen. Mit einzelnen konkreten Projekten erfolgen punktuell wichtige Beiträge zu wichtigen landschaftlichen Themen.

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Zukunftsbild	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf
Nutzungsdruck auf Landschaft und Naturräume	<ul style="list-style-type: none"> - Neben- und Miteinander der unterschiedlichen Nutzungs- und Schutzbedürfnisse in den Natur- und Kulturräumen - Attraktive Naherholungsgebiete in Einklang mit den weiteren Nutzungs- und Schutzinteressen 	<ul style="list-style-type: none"> - gemeinsames Verständnis Landschaftsschutz: Teilrichtplan Landschaft Emmental - Behördenverbindlicher Richtplan Mountainbike Region Emmental (Stand: Mitwirkung) 	<ul style="list-style-type: none"> - Teilrichtplan Landschaft Emmental: Ausführung der Schutzbestimmungen und Wahrnehmung der koordinierenden Funktion der Region - Nutzungsdruck bei Naherholungsgebieten mit Lenkung, Sensibilisierung oder Einschränkung störungsintensiver Aktivitäten reduzieren
Siedlungsdruck auf Grünräume und Kulturland	Kompakte, klar differenzierte Siedlungsräume als lebenswerte Wohn- und Arbeitsorte	- Siedlungstrenngürtel im Teilrichtplan Landschaft behördenverbindlich gesichert, laufende Berücksichtigung in Ortsplanungen	- Weiteres Siedlungswachstum in die Landschaft vermeiden
Zugang zu Naherholungsräumen	Attraktive Naherholungsgebiete in Einklang mit den weiteren Nutzungs- und Schutzinteressen		- Zugänge zu Naherholungsräumen erleichtern/ausbauen → AP5: EM.L-Gr.01.01
Gefahr der weiteren Segmentierung der Lebensräume und Abnahme der Biodiversität	Abwechslungsreiche Kultur- und Naturlandschaften mit hoher Lebensraumvielfalt und prägenden Strukturelementen	<ul style="list-style-type: none"> - gemeinsames Verständnis Landschaftsschutz: Teilrichtplan Landschaft Emmental - Stadt Burgdorf, KlimaVision30: Zielformulierung/Strategie Biodiversität 	<ul style="list-style-type: none"> - Ökologisch sensible Bereiche schützen, pflegen und aufwerten → RKE: Umsetzung Teilrichtplan Landschaft sowie div. Projekte auf kommunaler Ebene

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Zukunftsbild	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf
Nicht überall ausreichende Ausstattung mit hochwertigen, öffentlichen Frei- und Grünflächen im Siedlungsgebiet	Hochwertige Frei- und Grünräume mit unterschiedlichen Qualitäten und Funktionen prägen Siedlungsstruktur der Agglomeration	- Frei- und Grünflächen auf kommunaler Stufe gesichert (z.B. in Siedlungsrichtplänen) - Freiraumkonzepte für einzelne Arealentwicklungen umgesetzt (z.B. ...)	- Vernetzung der Frei- und Grünflächen sicherstellen - Bestehende Ortszentren, Verkehrsachsen, Frei- und Grünflächen mit Aufenthaltsdefiziten aufwerten (Schwammstadtelemente, Beschattung durch Bäume) - Freiräume bei Nachverdichtung/ Umstrukturierung stärken, ausgewählte Freiräume zu öffentlichen Bewegungs-/Begegnungsorten aufwerten
Punktuelle Hitzeinseln			

Tab. 31. Handlungsbedarf Landschaft sowie dessen Bezug zum Zukunftsbild

6.3 Verkehr

Stärken und bisher erreichtes

Mobilitätsstrategie Burgdorf

Die Stadt Burgdorf erarbeitet seit 2022 ihre Mobilitätsstrategie 2050. In mehreren Workshops mit der Bevölkerung und Fachpersonen aus der Politik, Verwaltung und Wirtschaft wurden unter anderem prioritäre Handlungsfelder und ein breit abgestütztes Zielszenario für das Burgdorf von Morgen erarbeitet.

KlimaVision30 Burgdorf

Die Stadt Burgdorf leistet im Sinne der 2020 verabschiedeten Strategie «Klimavision30» ihren Beitrag für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt und Agglomeration. Im Zentrum der formulierten Teilziele stehen die Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs. Die festgelegten Zielwerte sind:

- Realisierung des Bushofes und Steigerung der ÖV-Nutzung um 30%
- Steigerung des Veloanteils am Modalsplit auf 30% bis 2030
- Eliminierung der Netzwidestände für den Langsamverkehr um 30 % (2020 bis 2030)
- Reduktion von Elterntaxis und Schulbus um 30 % pro Jahr bis 2030
- Schaffung von Tempo 30 auf 30% der Kantonsstrassen bis 2030 (aktives Einwirken der Stadt beim Kanton, v.a. im Bereich von Schulanlagen und Schulwegen)

Verkehrssanie- rung BOH	Mit der Verkehrssanierung BOH wird ein zentrales Element der Gesamtverkehrskonzeption umgesetzt, welches Auswirkungen auf alle Verkehrsmittel mit sich bringt. Die Ortsdurchfahrten Oberburg und Hasle werden vom Durchgangsverkehr entlastet, jene von Burgdorf durch Verkehrsdo- sierung siedlungsverträglich gestaltet. In diesem Zusammenhang kann vielerorts die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden. Zudem ist eine Buspriorisierung möglich, wodurch die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs verbessert wird.
Bedarfsgerechtes ÖV-Angebot	Alle vier Jahre erarbeitet die Region Emmental zuhanden des Kantons Bern ihr ÖV-Konzept. Dabei werden Siedlungsentwicklungen, die effekte und zu erwartende Nachfrage und die Kostendeckung sorgfältig be- rücksichtigt und abgewogen. Das ÖV-Angebot konnte in den letzten Jahren stark ausgebaut werden, so dass nun auf den Buslinien im Agglomerationsperimeter zu einem grossen Teil ein Viertelstundentakt besteht. Um den Streusiedlungen in und um die Agglomeration Burgdorf Rechnung zu tragen, wurde ein Konzept zu alternativen Erschliessungs- und Angebotsformen erarbeitet. Die entsprechenden Empfehlungen wurden 2020 mit einem On Demand-Angebot im Raum Burgdorf – Heimiswil – Affoltern i.E. – Lützelflüh-Goldbach umgesetzt.
Ausbau Veloab- stellplätze	An den Bahnhöfen in der Agglomeration konnte das Angebot an Veloab- stellplätzen ausgebaut werden. Damit wurden die Bahnhöfe in ihrer Funktion als intermodale Verkehrsdrehscheiben gestärkt.
Verbesserung Sicherheit	Beim Veloverkehr wurden verschiedene Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Beseitigen von Netzlücken umgesetzt. Dabei wurden auch Massnahmen im unmittelbaren Schnittstellenbereich zwischen der Agglomeration und ihrem Umland umgesetzt, die bis in die Agglomeration wirken. Dies beinhaltet beispielsweise einen neuen durchgängigen Radstreifen im Ausserortsbereich zwischen Heimiswil und Burgdorf. Mit der Ortsdurchfahrt Grünenmatt konnte unabhängig von der Verkehrssanierung BOH ein Ortszentrum sicherer gestaltet werden. Durch die kontinuierliche Umsetzung von geschwindigkeitsreduzierten Strassen und Zonen konnten Verkehrsberuhigungen in den Zentren sowie Quartieren erreicht werden und damit einhergehend eine Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität erzielt werden
Sanierung Unfall- schwerpunkte	Die durch den Kanton durchgeführte regelmässige Auswertung von Unfällen trägt dazu bei, dass Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen in der Agglomeration systematisch identifiziert und mit geeigneten Massnahmen behoben werden können.
Sanierung aller Schwachstellen Lärm	Mit der Verkehrssanierung BOH wird ein Grossteil der noch ausstehenden Lärmsanierungen auf der Hauptverkehrsachse Burgdorf–Oberburg–Hasle vorgenommen

Handlungsbedarf

Karten in Beilagen D.1–D.3

Die Schwachstellenkarten in Beilagen D.1–D.3 zeigen die Schwachstellen in den Bereichen MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr. Sie unterscheiden dabei zwischen den Schwachstellen, die durch die Verkehrssanierung BOH behoben werden und den Schwachstellen, die im Rahmen des AP5 aus heutiger Sicht zu beheben sind.

*Hinweis: Zum erledigten Handlungsbedarf werden auch jene Massnahmen und Projekte gezählt, welche sich Stand Sommer 2024 in einem fortgeschrittenen Planungsstadium befinden und deren Umsetzung ansteht. Diese Massnahmen sind mit einem * in den Tabellen gekennzeichnet.*

6.3.1 Fuss- und Veloverkehr

Karte Beilage D.1

- Veloverkehr Im streckenbezogenen Veloverkehr sind zwei wesentliche Schwachstellen hervorzuheben:
- Nach Umsetzung der VS BOH bleiben punktuelle Schwachstellen für den Veloverkehr bestehen. So bestehen beispielsweise entlang der Krauchthalstrasse in Burgdorf und Oberburg Sicherheitsdefizite. Netzlücken verbleiben vor allem in der Stadt Burgdorf für die Anbindung des Industriequartiers Buchmatt.
 - Auf den Vorrangrouten-Korridoren Kirchberg – Burgdorf – Oberburg – Hasle – Lützelflüh sowie Burgdorf – Lyssach – Hindelbank (Umsetzung im Rahmen des AP4) und weiter Richtung Bern sind die Netzelemente noch nicht im für Vorrangrouten angestrebten Standard ausgebaut.
- Veloabstellplätze Das Angebot an Veloabstellplätzen ist zurzeit ausreichend. Im Sinne einer Daueraufgabe ist jedoch das Angebot regelmässig zu prüfen und bei Bedarf zu erhöhen.

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Zukunftsbild	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf
– Ungenügende Anzahl und Ausbaustandard Veloabstellplätze	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– Velostationen Bahnhof Burgdorf Süd (0404.009) + Nord (0404.2.013) * – Erweiterung Abstellplätze Bahnhöfe Oberburg, Lyssach und Kirchberg-Alchenflüh (0404.2.013+.014/0404.3.019)	– Laufender Ausbau Veloparkierung (Anzahl, Ausbaustandard, Standorte) – Ausbau Veloparkierung B+R; u.a. Bahnhof Hasle-Rüegsau

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Zukunftsbild	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf
– fehlende Führungen des Fuss- und/oder Veloverkehrs	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	<ul style="list-style-type: none"> – Typonsteg über die Emme (0404.007) – Neumattbrücke über die Emme (0404.007) – Laufende Verbesserung Velonetz, z.B. Velogegenverkehr in Einbahnstrassen 	– Umsetzung neuer Fuss- und Veloverbindungen, u.a.: Burgdorf, Industriequartier Buchmatt (0404.4.007+.008) und Anbindung Spital (0404.4.009); Oberburg, Krauchthalstr. (0404.4.010) Schwandengasse-Hänzirain (0404.4.011); Kantonaler Radweg Oberburg – Hasle
– Fehlende öffentliche Auflademöglichkeiten E-Bike	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– Im Rahmen der Mobilitätsstrategie Stadt Burgdorf thematisiert.	– Prüfen und Umsetzen von öffentlichen E-Bike-Ladestation an wichtigen Zielorten
– Unfallstandorte und Verkehrssicherheitsdefizite beim Fuss- und Veloverkehr	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	<ul style="list-style-type: none"> – Laufende Sanierung von Unfallstellen – In div. Gemeinden sukzessive Einführung von geschwindigkeitsreduzierten Zonen/Strecken – Stadt Burgdorf, Klima-Vision30: Zielformulierung Reduktion von Elterntaxis und Schulbus um 30 % pro Jahr bis 2030 	– Sanierung verbleibender Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Zukunftsbild	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf
– gefährliche, unattraktive Wegführung oder ungenügender Ausbaustandard Fuss- und/oder Veloverbindung	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– Stadt Burgdorf: Klima-Vision30 Zielformulierungen Eliminierung der Netzwidestände für den Langsamverkehr um 30 % (2020 bis 2030) + Steigerung des Veloanteils am Modalsplit auf 30 % bis 2030; Erstellung flächendeckendes Netzwidestandskataster Stadt Burgdorf umgesetzt (Fuss/Velo) - Region Emmental: Behördenverbindlicher Richtplan Mountainbike (Stand: Mitwirkung) - Aufwertung Fuss-/Veloverbindung, u.a. Burgdorf–Wynigen (0404.008); Heimiswil–Burgdorf (0404.2.015) *; Bickigen–Burgdorf (0404.3P.014) *; Velovorrangroute Hindelbank–Lyssach–Burgdorf *	– Aufwertung bestehender Fuss- und Veloverbindungen, u.a. Burgdorf Altstadt (Gesamtgestaltung); Burgdorf–Kirchberg (Ey); Burgdorf/Oberburg Krauchthalstr. (0404.4.010); Velovorrangroute Kirchberg–Burgdorf–Lützelflüh; Wynigen–Burgdorf (0404.2.015); Hasle–Burgdorf
Fehlendes Veloverleihsystem in der Agglomeration Burgdorf	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– Mobilitätszentralen Bahnhöfe Burgdorf Süd	– Einführung flächiges Veloverleihsystem

Tab. 32. Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr sowie dessen Bezug zum Zukunftsbild

6.3.2 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Karte Beilage D.2

Öffentlicher Verkehr

Das ÖV-Angebot entspricht grundsätzlich den Bedürfnissen der Agglomeration Burgdorf. Handlungsbedarf besteht einzig bei einzelnen, heute ungenügend erschlossenen Entwicklungsgebieten (Burgdorf, Ersigen, Rössler-Areal und Rüegsau, Wintersey). Es wird im Rahmen des nächsten Angebotskonzepts geprüft, wie diese besser mit dem ÖV erschlossen

Punktueller Verbesserung
 ÖV-Erschliessung

werden können (mindestens EGK D), um von Anfang an ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten zu fördern.

ÖV-Erschliessung Die Schwachstellen bezüglich Buspriorisierung und Fahrplanstabilität können mit der Verkehrssanierung BOH behoben werden. Im ÖV verbleiben einzelne Schwachstellen bezüglich ungenügender ÖV-Erschliessung von einigen regionalen Entwicklungsgebieten.
 Entlang der Bernstrasse in Lyssach (Shoppingmeile) bestehen ebenfalls regelmässig Stausituationen, welche die Pünktlichkeit der hier verkehrenden Buslinien beeinträchtigen. Diese Stausituationen beschränken sich auf die Haupteinkaufszeiten.

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Zukunftsbild	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf
– Ungenügende ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiete	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– laufende Verbesserungen im Rahmen RAK – Stadt Burgdorf: KlimaVision30 Zielformulierung Steigerung der Nutzung des Övs um 30 %	– Mindestens ÖV-Grunderschliessung von Entwicklungsgebieten
– Ungenügende Umstellung auf nachhaltig betriebene Busflotte	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– Planung und Beschaffung von fossilfreien Bussen ist bei den Transportunternehmen gestartet	– Einführung e-Busse; u.a. erste Linie in Burgdorf zum Fahrplan 2026
– Zeitweise Behinderung der Busse auf Strassen (Anschlussbrüche, Verspätungen)	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– Im Rahmen der VS BOH *(0404.3.006/.029/.030) werden div. Verbesserung für den strassengebundenen ÖV umgesetzt; u.a. ÖV-Bevorzugungsmassnahmen; Burgdorf Zu-/Wegfahrten Bushaltestellen: Spital + Spital Parkhaus; Oberburg Emmentalstr.–Oberburgstr.; Hasle b.B. Kalchofenstr.; Hasle b.B. Zu-/Wegfahrten Bushaltestelle Tschamerie	– Optimierung strassengebundener ÖV (Priorisierung, Infrastruktur); u.a. Lyssach Bernstr. (Shoppingmeile); Lyssach Emmentalstr. (Verbindung A1 – Burgdorf); Raum Bahnhof Burgdorf (Lyssachstrasse/Bahnhofstrasse)

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Zukunftsbild	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> – Ungenügende ÖV-Grunderschliessung, u.a. in Streusiedlungsgebieten – Lange Fahrtzeiten Busse und ungenügende Takt-dichte Bus/Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> – Nachfrage-gerechte Naher-schliessung 	<ul style="list-style-type: none"> – Grossflächig ¼ h-Takt bei Busbetrieb in Ker-nagglomeration – (über-)regional erarbei-tete Studien: Alternative Erschliessungsformen; Verbesserung ÖV-Er-schliessung im ländli-chen Raum; On Demand im ländlichen Raum, inkl. Piloträume * – Mybuxi (2020) Privatan-bieter On-demand Ruf-bussystem 	<ul style="list-style-type: none"> – ÖV-Angebotsausbau (Taktverdichtung); u.a. Burgdorf–Wynigen; Burgdorf–Koppigen – ÖV-/On Demand-Ange-bot für Randzeiten (Nacht, Wochenende); z.B. in Burgdorf
<ul style="list-style-type: none"> – Aufwertungs-/Um-baubedarf Bus-haltestellen (Hin-dernisfreiheit, Mobiliar, Echt-zeitinformationen) 	<ul style="list-style-type: none"> – Nachfrage-gerechte Naher-schliessung – Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren 	<ul style="list-style-type: none"> – diverse BehiG-konforme Umgestaltungen von Bushaltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> – weitere BehiG-konforme Umgestaltungen von Haltestellen – Optimierung Haltestelle Lyssach, Kernenriedstr.
<ul style="list-style-type: none"> – Ungenügender Platz für Repara-tur und Service von ÖV-Fahrzeu-gen und Betrieb 	<ul style="list-style-type: none"> – Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren 		<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau Betriebsinfra-struktur: BLS-Werk-stätte Oberburg (ge-plant 2026-2028); Busdepot Burgdorf

Tab. 33. Handlungsbedarf Öffentlicher Verkehr sowie dessen Bezug zum Zukunftsbild

Kombinierte Mobilität

Hindernisfreiheit im ÖV

Als kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf besteht bei der kombinierten Mobilität weiterhin die Umsetzung von hindernisfreien Zugängen von Haltestellen des schienen- und strassengebundenen öffentlichen Verkehrs im Zentrum.

Wo es zweckmässig ist sowie eine Nachfrage besteht oder ein Potenzial vorhanden ist, erfolgt mit dem Umbau der Haltestellen auch eine Stärkung der Haltestelle als Verkehrsdrehscheibe, d.h. es erfolgt eine räumliche und zeitliche Abstimmungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten.

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Zukunftsbild	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> – Aufwertungs-/ Umbaubedarf von Haltestellen – Bessere räumliche und zeitliche Abstimmung der einzelnen Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote 	<ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsdrehscheiben – Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren 	<ul style="list-style-type: none"> – Umbau Bahnhöfe Kirchberg-Alchenflüh; Burgdorf Steinhof; Busbahnhof Burgdorf (0404.2.011)* – Umbau Bahnhofplatz Wynigen für Bus- und P+R-Infrastruktur (Wirkung bis in Agglomeration) 	<ul style="list-style-type: none"> – Laufende Prüfung und Optimierung von hindernisfreien Zugängen, zeitliche Abstimmung von ÖV-Angeboten im Rahmen RAK und Aufwertung Verkehrsdrehscheiben
<ul style="list-style-type: none"> – aus Fuss- und Veloverkehr: <i>Fehlendes Veloverleihsystem in der Agglomeration Burgdorf</i> 	<ul style="list-style-type: none"> – Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren 	<ul style="list-style-type: none"> – Aus Fuss-/Veloverkehr: <i>Mobilitätszentralen Bahnhöfe Burgdorf Süd</i> 	<ul style="list-style-type: none"> – Einführung flächiges Veloverleihsystem

Tab. 34. Handlungsbedarf kombinierte Mobilität sowie dessen Bezug zum Zukunftsbild

6.3.3 Motorisierter Individualverkehr und nachfrageorientierte Mobilität

Karte Beilage D.3

Motorisierter Individualverkehr

Flächeneffizienz Einzelne Strassenquerschnitte und deren Flächenaufteilung auf die Verkehrsträger basieren auf nicht mehr aktuellen Grundlagen und Verhältnissen. Insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr ist nicht immer genügend Platz vorhanden. Das tendenziell zunehmende Verkehrsaufkommen und die fehlenden Flächen können zu Sicherheitsdefiziten führen. Nach der Realisierung der VS BOH betrifft dies Strassenabschnitte in Hindelbank, Oberburg und Lyssach.

MIV / subjektive Verkehrssicherheit Beim MIV verbleiben nach der Umsetzung der Verkehrssanierung BOH noch folgende Schwachstellen:

- Auf der Ortsdurchfahrt von Lyssach sowie entlang von Strassen in Burgdorf und Oberburg bestehen noch Defizite hinsichtlich der subjektiven Verkehrssicherheit (zu wenig Flächen für den Fuss- und Veloverkehr, mangelhafte Querungs- und Abbiegemöglichkeiten).
- In einzelnen Quartieren bestehen aufgrund von überhöhten Geschwindigkeiten und Schleichverkehr noch Defizite hinsichtlich der subjektiven Sicherheit.

Lärmsanierung
 erfolgt laufend

Innerhalb des Projektperimeters der Verkehrssanierung BOH werden sämtliche erforderlichen Arbeiten zur Lärmsanierung durchgeführt, so dass hier kein weitergehender Handlungsbedarf. Wo ein Handlungsbedarf besteht, erfolgt die Lärmsanierung der weiteren Gemeinde- und Kantonsstrassen laufend und wird möglichst auch mit regulären Sanierungs- und Unterhaltsarbeiten umgesetzt.

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Zukunftsbild	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> – Reduktion MIV-Anteil; insbesondere bei zentrumsbezogenen Wegen 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebündelter Verkehr auf Zubringerachsen – Nachfragegerechte Naherschliessung – Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren 	<ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung Mobilitätsstrategie 2050 Burgdorf mit Ziel einer nachhaltigen Mobilität – Erhöhung Widerstand durch flächendeckende Einführung von geschwindigkeitsreduzierenden Zonen/Strecken – Erhöhung Widerstand durch Einführung flächendeckender Parkraumbewirtschaftung in den Zentren 	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsmanagement für Wohnen und Arbeiten
<ul style="list-style-type: none"> – Strassen mit Gestaltungsdefiziten, ineffizienten Strassenquerschnitten oder ungenügender Verkehrssicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> – Entwicklungskorridor mit wichtigen Verkehrsachsen 	<ul style="list-style-type: none"> – Grossflächige Umsetzung von geschwindigkeitsreduzierten Zonen – Sanierung von Unfallschwerpunkten – Sanierung und Aufwertung von Strassen und Plätzen; u.a. Burgdorf Schmiederain/ Bernstr. * und Technikumstr. * 	<ul style="list-style-type: none"> – Sanierung und Aufwertung von Strassen und Plätzen; u.a. Ortsdurchfahrt Lyssach; Burgdorf: Oberburgstrasse (zw. Schloss und Spital), BGK Grabenstrasse, BGK Lochbachstrasse

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Zukunftsbild	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> - Langer Rückstau in Hauptverkehrszeiten - Beeinträchtigung von Aufenthalts- und Lebensqualität in Ortskernen durch zeitweise grosse Verkehrsaufkommen 	<ul style="list-style-type: none"> - Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren - Entwicklungskorridor mit wichtigen Verkehrsachsen - Nachhaltige Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsanalyse (Analyse Ist-Zustand) in der Stadt Burgdorf - Entlastung Siedlungszentren vom MIV durch die VS BOH (0404.3.006/.029/.030) *, welche folgende Abschnitte aktiv angeht: <ul style="list-style-type: none"> - Bernstr. Buchmatt-Sägegasse-Emmentalstr.-Oberburgstr.; - Oberburg Emmentalstr.-Oberburgstr.; - Hasle b.B. Kalchofenstr. - Laufende Sanierung und Unterhaltsarbeiten auf dem öffentlichen Strassennetz 	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung Verkehrsfluss; u.a. Lyssach Bernstrasse (Shoppingmeile); Lyssach Emmentalstr. (Verbindung A1-Burgdorf)
<ul style="list-style-type: none"> - Schleich- und Ausweichverkehr in die Quartiere 		<ul style="list-style-type: none"> - Hasle b.B., Dorf-/Kalchofenstrasse, temporäre Sperrung Durchfahrt *; Hölzlistrasse, temporäre Sperrung Durchfahrt * 	<ul style="list-style-type: none"> - Laufende Prüfung und Optimierung der Verkehrslenkung

Tab. 35. Handlungsbedarf motorisierter Individualverkehr sowie dessen Bezug zum Zukunftsbild

Nachfrageorientierte Mobilität

Zum heutigen Zeitpunkt besteht kein weitergehender Handlungsbedarf im Bereich der Parkraumbewirtschaftung. Die bestehenden kommunalen Regelungen genügen. Die Regionalkonferenz überprüft die Situation periodisch und unterstützt die Gemeinden bei der Koordination.

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Zukunftsbild	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf
– Abstimmung resp. Einführung von Parkraumbewirtschaftung in den Gemeinden	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– Die meisten Gemeinden haben PP-Reglemente erarbeitet und bewirtschaften öffentliche Parkplätze	– Parkraumbewirtschaftung: Die Regionalkonferenz überprüft die Situation periodisch und unterstützt die Gemeinden bei der Koordination.

Tab. 36. Handlungsbedarf nachfrageorientierte Mobilität sowie dessen Bezug zum Zukunftsbild

7. Strategien

Kapitelinhalt	In diesem Kapitel wird aufgezeigt, mit welchen Ansätzen die Agglomeration Burgdorf die im gemeinsam erarbeiteten Zukunftsbild festgehaltenen Ziele erreicht. Die Teilstrategien bringen zum Ausdruck, wie mit den Herausforderungen umgegangen und der Handlungsbedarf adressiert werden. In den tabellarischen Übersichten pro Unterkapitel wird für jede der drei Teilstrategien der Bezug zum Zukunftsbild und zum festgestellten Handlungsbedarf zusammengefasst.
Generationenkohärenz	Gegenüber dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation wurden die Teilstrategien Siedlung und Landschaft sowohl inhaltlich als auch räumlich konkretisiert. Die Teilstrategien Verkehr werden mit Berücksichtigung der bestehenden übergeordneten Strategien auf die Agglomeration weiter präzisiert.
Verknüpfung von Text und Karten	Die Strategien werden konkret in Teilstrategiekarten dargestellt, die im Kartenanhang beigefügt sind. Bei denjenigen strategischen Ansätzen und Elementen, die in den Teilstrategiekarten verortet werden können, werden im Text die entsprechende Legendensymbole aus den Karten ergänzt.

7.1 Siedlung

Karte Beilage E.1

7.1.1 Siedlungsentwicklung konzentrieren

Zentren kompakt entwickeln

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

Innenentwicklung auf den Entwicklungsachsen priorisieren

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

- Die Gemeinden nutzen ihren Boden haushälterisch. Sie treiben die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete mit hoher Priorität voran und entwickeln die bereits eingezonten Bauzonenreserven und die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte.
- Bei Sanierungen, Ersatz- oder Neubauten werden gemäss den Dichtevorgaben des Kantons (Art. 11c BauV) höhere Dichten realisiert und so der Flächenverbrauch pro Kopf reduziert.
- Erst wenn diese Möglichkeiten ausgeschöpft sind, kann in letzter Konsequenz das Siedlungsgebiet massvoll erweitert werden (Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten).

- Die räumlichen Begrenzungen der Siedlungsentwicklung aus dem regionalen Teilrichtplan Landschaft (2015) zur Sicherung der wichtigen Landschaftsräume werden berücksichtigt.

Ländliche Ortskerne moderat weiterentwickeln und Weiler sowie Hofgruppen im Bestand erhalten

Der ländliche Entwicklungsraum ist geprägt von attraktiven, in die Kulturlandschaft eingebetteten Dörfern. Sie entwickeln sich zurückhaltend und bleiben in ihrer Struktur weitgehend erhalten. Nachverdichtungen oder Umnutzungen werden punktuell und ortsverträglich vorgenommen und kleine Siedlungslücken geschlossen. Für die Weiterentwicklung des lokalen Gewerbes und der Nahversorgungsangebote werden geeignete Rahmenbedingungen geschaffen.

7.1.2 Entwicklungsgebiete vorantreiben

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte umsetzen

- Umsetzung ESP Burgdorf Bahnhof beschleunigen: Der Richtplan zum kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Burgdorf Bahnhof wird konsequent umgesetzt. Im Vordergrund stehen Dienstleistungsnutzungen.
- Weiterentwicklung des ESP Buchmatt vorantreiben: Das Verdichtungspotenzial des Standortes wird genutzt, wobei der Schwerpunkt auf Industrie und Gewerbenutzung gelegt wird. Das Profil wird auf die Gesundheitswirtschaft ausgerichtet.

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete vorantreiben:

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

Die in der Strategiekarte bezeichneten Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bieten Platz für voraussichtlich rund ... Einwohner:innen und gut ... Beschäftigte. Sie können somit rund ... % des erwarteten Wachstums von rund ... Raumnutzende bis 2040 aufnehmen.

Hinweis für die Mitwirkung: Die obenstehenden Daten werden nach der Mitwirkung ergänzt.

Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, die in den nächsten Jahren gezielt entwickelt werden sollen und bereits konkrete Planungs- oder Umsetzungsschritte bekannt sind, sind im Agglomerationsprogramm als Massnahmen (vgl. Kap. 8) beschrieben.

Wohn- und Arbeitsschwerpunkte entwickeln

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

Die in der Strategiekarte bezeichneten Wohn- und Arbeitsschwerpunkte bieten Platz für voraussichtlich rund ... Einwohner:innen und gut ... Beschäftigte. Sie können somit rund ... % des erwarteten Wachstums von rund ... Raumnutzende bis 2040 aufnehmen.

Hinweis für die Mitwirkung: Die obenstehenden Daten werden nach der Mitwirkung ergänzt.

Hinweis: Eine Auswahl von Wohn- und Arbeitsschwerpunkten, welche innerhalb des Umsetzungshorizonts des AP5 gezielt entwickelt werden sollen, sind im AP5 als Massnahmen (vgl. Kap. 8) enthalten.

Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten gezielt erschliessen und einzonen

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

Die in der Strategiekarte bezeichneten Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen Wohnen / Arbeiten bieten Platz für voraussichtlich rund ... Einwohner:innen und gut ... Beschäftigte. Sie können somit rund ... % des erwarteten Wachstums von rund ... Raumnutzer:innen bis 2040 aufnehmen.

Hinweis für die Mitwirkung: Die obenstehenden Daten werden nach der Mitwirkung ergänzt.

Die Vorranggebiete, die in den nächsten Jahren gezielt entwickelt werden sollen, sind im Agglomerationsprogramm als Massnahmen (vgl. Kap. 8) beschrieben.

7.1.3 Versorgungszentren stärken, Detailhandel und verkehrsintensive Vorhaben konzentrieren

Zentren stärken

- Burgdorf als Zentrum 3. Stufe¹⁴ ausbauen: In Burgdorf werden Versorgungseinrichtungen von regionaler Bedeutung weiterentwickelt. Zudem werden ausgewählte Einrichtungen mit überregionaler Ausstrahlung angesiedelt (Bildungscampus Burgdorf).
- Die Zentren 4. Stufe stärken: Hasle-Rüegsau und Rütligen-Alchenflüh / Kirchberg werden als teilregionale Versorgungszentren gestärkt.
- Erschliessung mit ÖV und Fuss-/Veloverkehr gewährleisten: Die Versorgungseinrichtungen in den Zentren 3. und 4. Stufe sind mit dem ÖV und mit dem Fuss-/Veloverkehr gut erschlossen, auch aus dem Umland.
- Lokale Versorgung sicherstellen: In allen Ortschaften wird soweit möglich die lokale Versorgung sichergestellt.

Detailhandel und verkehrsintensive Vorhaben (ViV) konzentrieren und konsolidieren

- Ortskerne als Detailhandelsorte stärken: Auf die Ansiedlung weiterer Einkaufszentren ausserhalb der Ortskerne wird in der Agglomeration verzichtet. Die Ortszentren werden als Detailhandelsstandorte gestärkt.
- Verkehrsintensive Vorhaben konzentrieren: Es werden keine weiteren verkehrsintensiven Vorhaben realisiert. Der regionale ViV-Standort Burgdorf Zentrum Nord wird nicht weiter ausgebaut. Der kantonale ViV-Standort Lyssach/Rütligen-Alchenflüh ESP Aemme Center ist weitgehend realisiert und wird nur noch punktuell erweitert.

7.1.4 Qualität bei Entwicklungsvorhaben einfordern

Siedlungsqualität erhalten und weiter verbessern

- Die identitätsstiftenden, teilweise historischen Ortsbilder und Strukturen sind in ihrer Qualität zu bewahren und behutsam weiterzuentwickeln.
- Die Ortskerne sind als attraktive Aufenthaltsorte, Bewegungsräume und Treffpunkte auszugestalten. In diesem Sinne wird die Aufwertung von zentralen Siedlungsgebieten gefördert. Die gestalterische Qualität (hohe Baukultur) ist dabei besonders zu beachten. Öffentliche Räume werden mit geeigneten Instrumenten (z.B. konzeptionellen Planungen) zu attraktiven, divers nutzbaren Orten weiterentwickelt.
- Bei baulichen Massnahmen in den Zentrums- und Entwicklungsgebieten wird eine hohe ortsbauliche Qualität eingefordert.
- Öffentliche, zentrale Räume bzw. Frei- und Grünräume werden gesichert und gestalterisch aufgewertet.

¹⁴ Die Zentralitätsstruktur wird durch den kantonalen Richtplan festgelegt (Massnahmenblatt C_01). Zentren der 3. Stufe: Regionale Zentren von kantonalen Bedeutung. Zentren der 4. Stufe: Regionale Zentren.

Strassenräume attraktiv gestalten

- Belastete Strassenabschnitte im dicht bebauten Siedlungsgebiet mit beeinträchtigter Wohn- und Aufenthaltsqualität werden aufgewertet. Zentrale Stadträume und Achsen von ortsbaulicher Bedeutung werden mit Fokus auf mehr Lebens-, Aufenthalts- und Bewegungsqualität gestaltet.
- Die Verträglichkeit in und um den Strassenraum wird sowohl mit baulichen als auch betrieblichen Massnahmen verbessert. Der vorhandene Strassenraum wird zuhanden verschiedener Nutzungen aufgeteilt.

7.2 Landschaft

Karte Beilage E.1

7.2.1 Landschaft in Wert setzen

Hügel- und Kulturlandschaft pflegen

- Hügelland als Kulturlandschaft erhalten und pflegen: Die typische Kulturlandschaft der Streusiedlungsgebiete wird erhalten und qualitativ weiterentwickelt. Die Ortskerne werden als starke Identitätsträger gepflegt, bei Bedarf aufgewertet und sorgfältig weiterentwickelt.
- Wälder als Naturräume pflegen und bewirtschaften: Durch nachhaltige Bewirtschaftung intakte Lebensräume erhalten und aufwerten.
- Talebene für die Landwirtschaft sichern: Die Talebene der Emme bleibt für die landwirtschaftliche Nutzung bewahrt. Ihr landschaftlicher Wert wird bewahrt und weiterentwickelt.

Grünzäsuren und Landschaftswerte sichern

- Grün- und Freiflächen (z.B. Parkanlagen, gestaltete Plätze, Strassenräume, Spielwiesen) werden erhalten und im Rahmen der Nutzungsplanungen grundeigentümergebunden gesichert.
- Bei Siedlungsentwicklungen nach innen und Siedlungserweiterungen werden qualitativ hochwertige Grün- und Freiflächen mitgeplant.
- Wichtige Strassenräume und Wegverbindungen werden für eine verbesserte Aufenthaltsqualität bewusst gestaltet und durchgrünt.
- Die Begrünung wird im Hinblick auf die Klimaerwärmung standortgerecht gestaltet (Kaltluftkorridore, Beschattung usw.).

Naherholungsgebiete aufwerten und erschliessen

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

Naturraum schützen

- Die Natur- und Landschaftsschutzgebiete werden als solche vor negativen Belastungen geschützt.

- In den Naturschutzgebieten werden Naturerlebnisse ermöglicht und Nutzungskonflikte bestmöglich reduziert, indem die Besucher gezielt gelenkt werden und Nutzungseinschränkungen gelten.

Biodiversität fördern

- Im Kanton Bern wird die Umsetzung der Strategie und des Aktionsplans Biodiversität des Bundes im Biodiversitätskonzept festgehalten (Auftrag, Vision, Handlungsgrundsätze; Ziele und Massnahmen; Sachplan Biodiversität)
- Die Stadt Burgdorf (Stadtentwicklung und Stadtgrün) setzt die konkreten Teilziele gemäss Klimavision30 um (z.B. Steigerung Ökoflächen, Kleinstrukturflächen, artenreichen Flächen um 30% bis 2030).

Beitrag zum Klimaschutz leisten

- Die Stadt Burgdorf leistet im Sinne der 2020 verabschiedeten Klimastrategie ihren Beitrag zum Klimaschutz.
- Gestützt auf die Klimastrategie werden die verschiedenen Leitbilder, Richtpläne und Reglemente wo nötig angepasst (Entwicklungsleitbild, Richtplan und Leitbild Energie, Siedlungsrichtplan, Immobilienstrategie, Mobilitätsstrategie etc.), die beschlossenen Massnahmen umgesetzt und die geeigneten Reporting- und Controllinginstrumente validiert und implementiert.

7.3 Verkehr

7.3.1 Gesamtverkehr

Die Agglomeration Burgdorf strebt eine «attraktive Intermodalität und Multimodalität für siedlungs- und klimaverträgliche Mobilität» als Zielbild für den Horizont 2040 an. Zur Umsetzung dieses Zieles und der einzelnen Zielbildelemente übernimmt die Agglomeration Burgdorf die 4V-Strategie als Rückgrat der Gesamtverkehrsstrategie, welche in der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern und im Sachplan Verkehr des Bundes anvisiert wird.

Gesamtmobilitätsstrategie
Kanton Bern

Die GMS 2022 verfolgt eine auf alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen ausgerichtete Mobilitätspolitik. Das Mobilitätssystem soll sicher und attraktiv sein und eine hohe Erreichbarkeit und gute Vernetzung gewährleisten. Das Mobilitätssystem soll wirtschaftlich und kosteneffizient und möglichst energie- und flächeneffizient ausgestaltet werden. Es soll möglichst umweltschonend und bestmöglich auf die Siedlung abgestimmt sein. Zur Umsetzung dieser Ziele verfolgt der Kanton Bern die 4V-Strategie: Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verträglich abwickeln – Verkehr vernetzen.

Verkehr vermeiden und reduzieren

- Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen: Erste Priorität hat die Entwicklung der gut erschlossenen Standorte. Sämtliche wichtigen Siedlungsentwicklungsgebiete sind mindestens mit der ÖV-Erschliessungsgüte D erschlossen und werden für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv angebunden.
- Kurze Wege ermöglichen: Dank guter Durchmischung insbesondere in den Zentren der 3.+4. Stufe werden kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Versorgung ermöglicht.

Verkehr verlagern

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

- Angebot ÖV halten und verbessern: Das für die Grösse der Agglomeration schon gute Angebot des öffentlichen Verkehrs wird gehalten und weiter verbessert.
- Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr wird konsequent verbessert.
- Sharing-Mobilität stärken (Teilen statt Besitzen, höhere Auslastung Sharing-Fahrzeug als Privatbesitz-Fahrzeug).
- Mobilitätsmanagement ausbauen: Das Mobilitätsmanagement wird gefördert.

Verkehr verträglich abwickeln

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

Verkehr vernetzen

- Verkehrsdrehscheiben stärken: Die Attraktivität der Umsteigepunkte wird insbesondere hinsichtlich der kombinierten Mobilität verbessert (d.h. attraktive Umstiegszeiten, genügend P+R-/B+R- Angebote, ggf. Übergang zu Sharing und Pooling).

Die einzelnen Strategien der übergeordneten 4V-Strategie helfen bei der Zukunftsbildumsetzung wie folgt:

Zukunftsbildelemente	4 V-Strategie			
	vermeiden	verlagern	verträglich gestalten	vernetzen
Nachhaltige und siedlungsverträgliche Mobilität in und zwischen den Zentren	○	○	●	○
Gebündelter Verkehr auf Zubringerachsen			●	
Entwicklungskorridor mit wichtigen Verkehrsachsen		●	○	
Verkehrsdrehscheiben		○		●
Nachfragegerechte Naherschliessung	○	●		
Wichtigste Anknüpfungspunkte zu benachbarten Räumen				●

Tab. 37. Verknüpfung der Zukunftsbildelemente mit den 4V-Strategien und Formulierung der Hauptwirkung und unterstützenden Wirkung

7.3.2 Fuss- und Veloverkehr

Karte Beilage E.2

Basierend auf der Analyse und den Zielsetzungen des Zukunftsbildes, beinhaltet die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr folgende Elemente:

Elemente Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	<ul style="list-style-type: none"> – Laufender Ausbau Veloparkierung (Anzahl, Ausbaustandard, Standorte) – Prüfen und allenfalls Umsetzen von öffentlichen E-Bike-Ladestation an wichtigen Hot Spots und in Zentren – Aufwertung bestehender Fuss- und Veloverbindungen – Umsetzung neuer Velorouten Fuss- und Veloverbindungen – Sanierung verbleibender Unfallschwerpunkte und laufende Aufwertung bestehender Netzelemente – Einführung flächiges Veloverleihsystem aus Öffentlicher Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> – <i>Weitere BehiG-konforme Umgestaltungen von Haltestellen</i> 	<ul style="list-style-type: none"> – Sichere und durchgängige Veloverbindung entlang der Hauptsiedlungsachsen realisieren – Wichtige Zielorte gut für den Fuss- und Veloverkehr erschliessen – Sichere und attraktive Verbindung abseits der Kantonsstrassen bereitstellen – Aufenthaltsqualität entlang von Strassen erhöhen – Veloverleihangebote fördern – Umweltfreundliche und energieeffiziente Mobilität stärken
– Entwicklungs- korridor mit wichtigen Ver- kehrachsen	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung neuer Fuss- und Veloverbindungen – Gefährliche, unattraktive oder ungenügender Ausbaustandard Fuss- und/oder Veloverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> – Vorrangroute Veloverkehr: durchgängige Verbindung mit hohem Ausbaustandard
Verkehrsdreh- scheiben	aus kombinierte Mobilität: <ul style="list-style-type: none"> – <i>Hindernisfreier Zugang und Optimierung Verkehrsdrehscheiben-Angebote</i> 	

Tab. 38. Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Fuss- und Veloverkehr
 Hinweis: Zugunsten der Lesbarkeit werden in dieser Tabelle die Beispiele des verbleibenden Handlungsbedarf nicht aufgeführt (vgl. Kapitel 6.3.1).

Wichtige Zielorte gut für den Fuss- und Veloverkehr erschliessen

- Naherholungsgebiete sowie Arbeits- und Versorgungsstandorte werden attraktiv und sicher für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen.
- Für den Veloverkehr steht ein genügendes und qualitativ gutes Angebot an Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten zur Verfügung. Hierzu gehören u.a. Bereiche mit Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten, Schulen und Weiterbildungsstandorte, Sport- und Freizeiteinrichtungen.

Aufenthaltsqualität entlang von Strassen erhöhen

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

Vorrangroute Veloverkehr: durchgängige Verbindung mit hohem Ausbaustandard

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

Sichere und durchgängige Veloverbindung entlang der Hauptsiedlungsachsen realisieren

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

Sichere und attraktive Verbindung abseits der Kantonsstrassen bereitstellen

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

Veloverleihangebote fördern

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

7.3.3 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Karte Beilage E.3

Basierend auf der Analyse und den Zielsetzungen des Zukunftsbildes, beinhaltet die Teilstrategie öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität folgende Elemente:

Elemente Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
<ul style="list-style-type: none"> Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren Gebündelter Verkehr auf Zubringerachsen 	<ul style="list-style-type: none"> ÖV-Angebotsausbau (Taktverdichtung) ÖV-/On Demand-Angebot für Randzeiten (Nacht, Wochenende) Optimierung strassengebundener ÖV (Priorisierung, Infrastruktur) 	<ul style="list-style-type: none"> ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, prioritäre Gebiete bezeichnen Busbeschleunigungsmassnahme realisieren Alternative Erschliessungsformen realisieren
	<ul style="list-style-type: none"> Einführung e-Busse; u.a. erste Linie in Burgdorf zum Fahrplan 2026 	<ul style="list-style-type: none"> Umweltfreundliche und energieeffiziente Mobilität stärken
<ul style="list-style-type: none"> Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren Nachfragegerechte Naherschliessung 	<ul style="list-style-type: none"> Mindestens ÖV-Grunderschliessung von Entwicklungsgebieten 	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklungsgebiete erschliessen
	<ul style="list-style-type: none"> Weitere BehiG-konforme Umgestaltungen von Haltestellen Ausbau Betriebsinfrastruktur BLS-Werkstätte Oberburg 	<ul style="list-style-type: none"> ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsdrehscheiben 	<ul style="list-style-type: none"> Weitere BehiG-konforme Umgestaltungen von Haltestellen aus kombinierte Mobilität: <i>Laufende Prüfung und Optimierung von hindernisfreien Zugängen, zeitliche Abstimmung von ÖV-Angeboten im Rahmen RAK und Aufwertung Verkehrsdrehscheiben</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsdrehscheiben stärken ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
	<ul style="list-style-type: none"> aus Fuss/Velo: <i>Ausbau Veloparkierung B+R</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Bike + Ride am Bahnhof zur Verfügung stellen

Zugunsten der Lesbarkeit werden in dieser Tabelle die Beispiele des verbleibenden Handlungsbedarf nicht aufgeführt (vgl. Kapitel 6.3.2 und 6.3.3).

Tab. 39. Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich ÖV und KM

ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, prioritäre Gebiete bezeichnen

- Das Angebot und die Kapazitäten werden bedarfsgerecht mit dem Ziel erweitert, die Erreichbarkeit der Kernstadt aus der gesamten Region zu verbessern.

- Priorität hat die Angebots- und Kapazitätserweiterung in der Kernstadt sowie im Bereich wichtiger Entwicklungsgebiete, namentlich im Raum Kirchberg-Alchenflüh und Hasle.
- Möglichst flächendeckende Grunderschliessung (ÖV-, On Demand-Angebote)

Alternative Erschliessungsformen realisieren

- Wo es räumlich und nachfragegerecht zweckmässig ist, ergänzen On Demand-Angebote das Gesamtverkehrssystem

Entwicklungsgebiete erschliessen

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

Busbeschleunigungsmassnahme realisieren

- Auf den Entwicklungsachsen und in der Kernstadt wird ein reibungsloser Busbetrieb gewährleistet, um die Anschlüsse an den Verkehrsdrehscheiben zu gewährleisten. Dazu tragen eine Kombination von Buspriorisierungs- und Verkehrsmanagement-Massnahmen sowie die Entlastungen der Ortsdurchfahrten Oberburg und Hasle bei, die im Zusammenhang mit dem Projekt BOH realisiert werden.

Verkehrsdrehscheiben stärken

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

Bike + Ride am Bahnhof zur Verfügung stellen

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

Umweltfreundliche und energieeffiziente Mobilität stärken

- An zentralen Orten und wichtigen Zielorten stehen öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen für die individuelle E-Mobilität bereit. Im Fokus stehen insbesondere E-Bike-Ladestationen, um die Konkurrenzfähigkeit des Velo gegenüber dem MIV im Alltags- und Freizeitverkehr zu stärken.
- Der öffentliche Verkehr wird etappiert auf fossilfreie Antriebe umgestellt.

7.3.4 Motorisierter Individualverkehr und nachfrageorientierte Mobilität

Karte Beilage E.4

Basierend auf der Analyse und den Zielsetzungen des Zukunftsbildes, beinhaltet die Teilstrategie motorisierter Individualverkehr und nachfrageorientierte Mobilität folgende Elemente:

Elemente Zukunftsbild	Handlungsbedarf Verbleibend	Strategieelement
<ul style="list-style-type: none"> - Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren - Entwicklungskorridor mit wichtigen Verkehrsachsen - Gebündelter Verkehr auf Zubringerachsen 	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierung und Aufwertung von Strassen und Plätzen - Optimierung Verkehrsfluss - Laufende Überprüfung und Optimierung der Verkehrslenkung 	<ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrt siedlungsverträglich gestalten - Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit verbessern, Trennwirkung reduzieren - Verkehr im Siedlungsgebiet sicher gestalten
	<ul style="list-style-type: none"> - aus nachfrageorientierte Mobilität: <i>Parkraumbewirtschaftung: Die Regionalkonferenz überprüft die Situation periodisch und unterstützt die Gemeinden bei der Koordination.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum bewirtschaften
	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung Aufenthalts- und Lebensqualität in Ortskernen; insbesondere Verkehrssanierung BOH 	<ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrt siedlungsverträglich gestalten - Ortskern vom Durchgangsverkehr entlasten - Verkehr steuern - Dank Verkehrsverlagerung Kapazitätsreserven schaffen
<ul style="list-style-type: none"> - Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren 	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsmanagement für Wohnen und Arbeiten 	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätskonzepte erarbeiten

Zugunsten der Lesbarkeit werden in dieser Tabelle die Beispiele des verbleibenden Handlungsbedarf nicht aufgeführt (vgl. Kapitel 6.3.4 und 6.3.5).

Tab. 40. Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich MIV und NM

Ortsdurchfahrt siedlungsverträglich gestalten

- Die Ortsdurchfahrten von Burgdorf und Lyssach-Schachen werden dank flankierenden Massnahmen sicher und siedlungsverträglich gestaltet.

Ortskern vom Durchgangsverkehr entlasten

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

Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit verbessern, Trennwirkung reduzieren

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

Verkehr im Siedlungsgebiet sicher gestalten

- In den Quartieren werden die Geschwindigkeiten begrenzt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Schleichverkehr zu vermeiden.
- Schwachstellen hinsichtlich der Verkehrsunfälle werden behoben.

Verkehr steuern

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

Dank Verkehrsverlagerung Kapazitätsreserven schaffen

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

Ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum bewirtschaften

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

Mobilitätskonzepte erarbeiten

- Für grössere Entwicklungsgebiete werden Mobilitätskonzepte erarbeitet.

7.3.5 Übersicht Strategieelemente Verkehr

Die nachfolgende Übersicht zeigt, wo die Teilstrategieelemente des Verkehrs ihre Hauptwirkung bei der übergeordneten 4 V-Strategie erzielen sowie auch, wo diese Elemente eine unterstützende Wirkung haben.

● Hauptwirkung ○ Unterstützende Wirkung	4 V-Strategie			
	vermeiden	verlagern	verträglich gestalten	vernetzen
Zukunftsbildelemente				
Abstimmung S+V	●	○		
Elemente Teilstrategie Fuss + Velo				
Wichtige Zielorte gut für den Fuss- und Veloverkehr erschliessen	○	●		
Aufenthaltsqualität entlang von Strassen erhöhen			●	
Vorrangrouten Veloverkehr: durchgängige Verbindungen mit hohem Ausbaustandard	○	●		
Sichere und durchgängige Veloverbindungen entlang den Hauptsiedlungsachsen realisieren	○	●		
Sichere und attraktive Verbindungen abseits der Kantonsstrasse bereitstellen	○	●		
Veloverleihangebote fördern		●		
Elemente Teilstrategie ÖV + KM				
ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, prioritäre Gebiete bezeichnen		●		
Alternative Erschliessungsformen realisieren	○	●		
Entwicklungsgebiete erschliessen	○	●		
Busbeschleunigungsmassnahmen realisieren	○	●		
Verkehrsdrehscheiben stärken		○		●
Bike + Ride an Bahnhöfen zur Verfügung stellen	○	○	○	●
Elemente Teilstrategie MIV + NM				
Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten		○	●	
Ortskerne vom Durchgangsverkehr entlasten		○	●	
Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit verbessern, Trennwirkung reduzieren		○	●	
Verkehr in den Siedlungsgebieten sicher gestalten		○	●	
Ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum bewirtschaften	●	○		
P+R / Pooling-Drehscheiben fördern		○		●
Dank Verkehrsverlagerung Kapazitätsreserven schaffen		●		
Verkehr steuern	●		○	
Weitere Elemente				
(in MIV + NM:) Mobilitätskonzepte erarbeiten	●	●		
(in ÖV+KM:) Umweltfreundliche und energieeffiziente Mobilität stärken		○	●	

Tab. 41. Zuordnung der Strategieelemente Verkehr zur übergeordneten 4V-Strategie

8. Massnahmen

Kapitelinhalt	In diesem Kapitel werden die Massnahmen aufgeführt, welche gestützt auf die Situations- und Trendanalyse, das Zukunftsbild, den aktuellen Handlungsbedarf sowie die Teilstrategien definiert wurden. Der Bezug zwischen den Massnahmen und dem Zukunftsbild, dem Handlungsbedarf und den Teilstrategien ist in den Massnahmenblättern unter «Zweckmässigkeit» aufgeführt (vgl. Massnahmenband). Weiter wird in den Massnahmenblättern die inhaltliche und zeitliche Abstimmung der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsmassnahmen dargelegt.
Generationenkohärenz	Mit dem AP5 werden erstmals auch Massnahmen in der Gemeinde Hasle b.B. erfasst, die neu im BeSA-Perimeter der Agglomeration Burgdorf liegt. Die wichtigsten Änderungen gegenüber den Vorgängergenerationen bezogen auf die Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr werden in den jeweiligen Teilkapiteln 8.2-8.4 zusammengefasst.
In Etappen zum Zukunftsbild 2040	Es können nicht alle Handlungsbedürfnisse aus den (Teil-)Strategien mit entsprechenden Massnahmen im AP5 Burgdorf angegangen werden. Es werden jene Massnahmen im AP5-A eingegeben, die einen fortgeschrittenen Reifegrad von Planung und Projektierung aufweisen und erste wichtige Wirkungen erzielen können. In den nachfolgenden Generationen werden weitere Massnahmen eingegeben, um das Zielbild 2040 zu erreichen. Beispielsweise sind einige Massnahmen im AP5 als B-Massnahme enthalten, welche in Zusammenhang mit der verzögerten VS BOH stehen und sich deshalb ebenfalls verzögern. Sobald der Realisierungshorizont von VS BOH geklärt ist, sollen diese Massnahmen als A-Massnahme in ein nächstes AP aufgenommen werden.

8.1 Übergeordnete Massnahmen

8.1.1 Nationale Massnahmen

Die Gesamtverkehrsstrategie der Agglomeration Burgdorf berücksichtigt die übergeordneten Massnahmen des Bundes und stimmt ihre Agglomerationsplanungen mit den nationalen Projekten ab.

Erweiterung A1 Schönbühl- Kirchberg	Die Schnittstelle der Region Emmental und der Agglomeration Burgdorf zum Nationalstrassennetz befindet sich beim A1 - Autobahnanschluss Nr. 39 in Kirchberg. Die A1 ist zwischen Schönbühl und Kirchberg stark belastet und stösst an ihre Kapazitätsgrenzen. Im Abschnitt kommt es heute zu täglicher Staubildung; dies auch auf dem für die Region Emmental wichtigen Anschluss Kirchberg, der den Verkehr daher nur noch ungenügend auf die A1 zu leiten vermag. Der Bund plant im Rahmen des Programms «Engpassbeseitigung» den Ausbau auf 6 Spuren (vgl. EM.MIV-Nat.01).
---	---

A1 Kirchberg–
Luterbach,
6-Spur-Ausbau

Im STEP Nationalstrasse ist vorgesehen, den N1 (A1) Abschnitt zwischen dem Anschluss Kirchberg und der Verzweigung Luterbach auf 6 Spuren auszubauen (vgl. EM.MIV-Nat.02). Ein allfälliger Ausbau würde die nachgelagerten Netze entlasten, jedoch den Anschluss Kirchberg stärker belasten, weshalb Alternativen noch geprüft werden (z.B. Pannenstreifenumnutzung).

Gemäss ASTRA besteht bei diesem Abschnitt zurzeit kein Engpass. Im Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Strasse ist der Ausbau nicht enthalten.

Ein Ausbau der A1 würde bedeutsame raumplanerische Auswirkungen auf die Agglomeration Burgdorf und die Region Emmental haben. Eine umfassende Koordination der nationalen Planung mit der regionalen Ebene wird voraussichtlich im Hinblick auf AP6 erfolgen.

8.1.2 Kantonale Massnahmen

Verkehrssanie-
rung Burgdorf-
Oberburg-Hasle

Die wichtigste kantonale Verkehrsplanung in der Agglomeration Burgdorf ist die Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle, welche sowohl Massnahme im kantonalen Richtplan 2030, im RGSK 2025 als auch in den AP3 bis AP5 ist (0404.3.030 Verkehrssanierung Burgdorf und 0404.3.006 Umfahrung Oberburg). Durch die enge Verknüpfung des AP5 mit dem RGSK 2025 ist die Kohärenz mit den übergeordneten kantonalen Planungen wie dem kantonalen Richtplan und den kantonalen Sachplänen sichergestellt (vgl. auch Synthesebericht des Kantons).

8.2 Siedlung

Karte Beilage F.1

8.2.1 Neuerungen der Siedlungsmassnahmen

Zusammenhang RGSK-Entwicklungsgebiete und AP-Siedlungsmassnahmen

Die Anforderungen des Bundes an den Fachbereich Siedlung wurden mit jeder AP- Generation präziser. Dies zeigt sich beispielsweise darin, dass Siedlungsmassnahmen zwingend einem Umsetzungshorizont zugewiesen und mit konkreten Planungs- und Umsetzungsschritten bezeichnet werden müssen. Der bisherige Berner Ansatz, dass deckungsgleiche Massnahmenbände RGSK und AP (als Teilmenge davon) erarbeitet werden, ist mit den Anforderungen an die AP 5. Generation nicht mehr möglich.

Deshalb wurde der Zusammenhang der Siedlungsmassnahmen zwischen RGSK 2025 und AP 5. Generation im Bereich Siedlung grundlegend überarbeitet. Zudem wurde der Umgang mit den Daueraufgaben im Bereich Siedlung neu geregelt. Dieser Neuordnungsprozess erfolgte unter möglichst umfassender Einhaltung der Generationenkoheränz. Der Kanton Bern führte diesen Prozess gemeinsam mit den Regionalkonferenzen

und Planungsregionen durch und hat dabei mehrmals das Bundesamt für Raumentwicklung einbezogen. Die wichtigsten Ergebnisse werden sind:

- Das RGSK als (teil-) regionaler Richtplan mit einem Horizont von mindestens 15 Jahren enthält alle für die Region notwendigen und verbindlichen Siedlungsinhalte (Zukunftsbild, Teilstrategie Siedlung, Handlungsbedarf Siedlung, Siedlungsmassnahmen) im gesamten Perimeter der Region (inklusive dem AP-Perimeter).
- Für die jeweilige AP-Generation werden aus dem RGSK diejenigen Siedlungsinhalte übernommen und spezifisch aufgearbeitet, die für die jeweilige AP-Generation relevant sind. Dies betrifft sowohl das Zukunftsbild, die Teilstrategien und den Handlungsbedarf Siedlung, wie auch die Siedlungsmassnahmen.
- Bisherige Daueraufgaben im Bereich Siedlung (z.B. Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete, Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten) werden im Massnahmenband AP 5. Generation nicht mehr als Daueraufgaben aufgeführt. Weil es sich eigentlich um strategisch-konzeptionelle Inhalte statt konkrete Massnahmen handelt, sind die Entwicklungsgebiete in der Teilstrategie Siedlung eingebettet.
- Im jeweiligen AP-Massnahmenteil Siedlung werden deutlich weniger Teilmassnahmen aufgeführt als in früheren AP-Generationen. Insbesondere werden diejenigen Gebietsentwicklungen als Teilmassnahmen aufgeführt, welche im nächsten A- oder B-Horizont realisiert werden und mit den Verkehrsmassnahmen zusammenhängen.
- Eine Siedlungsmassnahme gilt dann als umgesetzt, sobald ein konkreter Planungs- oder Umsetzungsschritt erfolgte. Damit ist beispielsweise der Start einer grundeigentümergebundenen Planung (Nutzungsplanung, Überbauungsordnung), respektive eines städtebaulichen Wettbewerbs oder einer Masterplanung, oder die Realisierung (Schnurgerüstabnahme) gemeint.

Weitere Neuerungen

Das AP5 beinhaltet ausserdem folgende Weiterentwicklungen:

- Abstimmung Siedlung und Verkehr auf Massnahmenebene: Die Massnahmenblätter der AP5-Siedlungsmassnahmen enthalten umfangreichere Ausführungen zur Abstimmung mit dem Verkehr.
- Präzisere Darlegung der Umsetzungsschritte: Mit den AP5-Siedlungsmassnahmen wird die Umsetzung eines konkreten Planungsschritts angestrebt. Somit beziehen sich die Massnahmenblätter direkt auf den Realisierungsprozess und zeigen die notwendigen Umsetzungsschritte auf.

8.2.2 Siedlungsmassnahmen AP5

Massnahmen AP5 Im Zuge der Fokussierung auf die Siedlungsentwicklung nach innen und zur Bewältigung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums an zentrumsnahen, gut erschlossenen Lagen stehen grössere

Arealüberbauungen in Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten im Vordergrund. Die entsprechenden Gebiete sind in der Strategiekarte (Kap. 7) bezeichnet.

Die folgenden Siedlungsmassnahmen mit konkreten Planungs- oder Umsetzungsschritten im AP5-A-Horizont zeichnen sich durch eine besonders grosse Entwicklungsdynamik aus und verfügen über eine Grösse, welche eine besondere Abstimmung mit Verkehr und Landschaft erfordert. Sie werden aus diesem Grund als Massnahmen ins AP5 aufgenommen. Die Massnahmen sind im Massnahmenband im Detail beschrieben.

AP5-Nummer	Massnahme ¹⁵	ARE-Code	Priorität AP5
EM.S-UV.03.01	Burgdorf, Realisierung Farbwegareal		A
EM.S-UV.03.02	Burgdorf, Ausarbeitung Überbauungsordnung Hunyadigässli		A
EM.S-UV.03.03	Burgdorf, Überarbeitung Überbauungsordnung Gyrischachen		A
EM.S-UV.03.04	Oberburg / Burgdorf, Realisierung Vögeligut		A
EM.S-UV.03.05	Rüdtligen-Alchenflüh, Realisierung Überbauung Jurastrasse Alchenflüh KAB		A
EM.S-UV.03.06	Hasle bei Burgdorf, Erarbeitung Überbauungsordnung Klötzlimatte		A
EM.S-UV.03.07	Burgdorf, Planungsrechtliche Sicherung b.move/Verwaltungszentralisierung Lyssachstrasse		A
EM.S-UV.03.08	Oberburg, Planungsrechtliche Sicherung Zentrum Oberburg		B
EM.S-VW.03.01	Kirchberg, Realisierung Juraweg		A
EM.S-VA.03.01	Oberburg / Burgdorf, Ausarbeitung Plangenehmigungsverfahren BLS-Werkstätte Oberburg		A
EM.S-Ü.02	Burgdorf, Umsetzung KlimaVision30		A

Tab. 42. AP5-Siedlungsmassnahmen.

KlimaVision30
 (EM.S-Ü.02)

Als neue Massnahme wird die Massnahme «KlimaVision30» (EM.S-Ü.02) ins AP5 aufgenommen. Die Stadt Burgdorf hat mit der Klimastrategie «KlimaVision30» eine Grundlage geschaffen, deren Zielsetzung und Massnahmen sich auf alle Fachbereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr auswirken.

Hinweis für die Mitwirkung: Es handelt sich um einen ersten Entwurf der Massnahme KlimaVision30. Der Massnahmeninhalt wird zusammen mit der Stadt Burgdorf nach der Mitwirkung weiterentwickelt.

¹⁵ Räumliche Verteilung der Massnahmen: Es ist grundsätzlich Zufall, dass die Mehrheit der AP5-Siedlungsmassnahmen in der Stadt Burgdorf liegt. In mehreren weiteren Agglomerationsgemeinden stehen ebenfalls grössere Arealüberbauungen an. Diese verfügen aber aktuell nicht über dieselbe Entwicklungsdynamik wie die aufgeführten Gebiete in der Stadt Burgdorf.

Siedlungsentwicklung ausserhalb der Massnahmen AP5

In der Siedlungsentwicklung nach innen bestehen die primären Entwicklungsmöglichkeiten der Agglomeration Burgdorf. Deshalb setzen sich die Gemeinden für eine qualitätvolle Innenentwicklung ein.
Die AP5-Siedlungsmassnahmen bilden nur einen Teil der gesamten Siedlungsentwicklung der Agglomeration Burgdorf ab, welche kurz-, mittel- und langfristig erfolgt. In der Agglomeration sind kurz- bis langfristig grosse Innenentwicklungspotenziale in Entwicklungsgebieten (z.B. Bahnhof Burgdorf) vorhanden. Bereits in Umsetzung befindliche Massnahmen oder Entwicklungsschritte über den B-Horizont hinaus werden nicht als AP5-Massnahmen aufgenommen.
Weitere Potenziale liegen in der Bebauung und punktuellen Nachverdichtung der weiteren kleinflächigeren Reserven in der Agglomeration (vgl. Kap. 4). Ihre Umsetzung erfolgt laufend und ihre Grösse erfordert keine besondere Abstimmung mit Verkehrs- oder Landschaftsmassnahmen. Die Areale werden daher nicht als AP5-Massnahmen aufgenommen.

8.3 Landschaft

Karte Beilage F.2

8.3.1 Regionale Landschaftsmassnahmen

Die AP3 und AP4 enthielten die Massnahme L-Tg.01 «Landschaftsschutz und Siedlungsbegrenzung – Agglomeration», mit welcher die Siedlungstrenngürtel im Sinne einer Daueraufgabe behördenverbindlich festgelegt wurden. Weil die Siedlungstrenngürtel mit dem Teilrichtplan Landschaft behördenverbindlich gesichert sind (Massnahmen M7c), wird die entsprechende Massnahme für das AP5 nicht als Massnahme weiterverfolgt. Somit soll die Doppelplanungen, welche Probleme in Zusammenhang mit der Überarbeitung des Teilrichtplans Landschaft verursacht hätte, entschärft werden.

8.3.2 Landschaftsmassnahmen AP5

Massnahmen AP5

Die Landschaftsmassnahmen wurden im Hinblick auf die Strategie der Siedlungsverdichtung und -qualität und den damit zusammenhängenden Funktionen der (siedlungsprägenden) Landschaftsräume im vorliegenden Agglomerationsprogramm neu gedacht. Die Umsetzung der entsprechenden Strategien soll sich im AP5 in Form von ausgewählten neuen Massnahmen abbilden.

Schlüsselmassnahmen sind die Projekte zur Aufwertung von Freiräumen im Siedlungsgebiet in Burgdorf (z.B. Gebrüder-Schnell-Terrasse-Grabenstrasse-Hofstattplatz). Diese Massnahmen tragen zu lebenswerten öffentlichen Räumen in Burgdorf bei. Zudem wirken sie sich positiv aufs Stadtklima und die Biodiversität aus. Die Massnahmen sind im Massnahmenband im Detail beschrieben.

AP5-Nummer	Massnahme ¹⁶	ARE-Code	Priorität AP5
EM.L-Gr.01.01	Burgdorf, Öffentliche Parkanlage Villa Schnell		A
EM.L-Gr.01.02	Burgdorf, Aufwertung Aufenthaltsqualität Gebrüder-Schnell-Terrasse-Grabenstrasse-Hofstattplatz		A
EM.L-Gr.01.03	Burgdorf, Aufwertung Gyripark		A
EM.L-Gr.01.04	Burgdorf, Baumpflanzung entlang Einschlagweg/Brunnmattstrasse		A

Tab. 43. AP5-Landschaftsmassnahmen.

Landschafts-
 schutz und -ent-
 wicklung aus-
 serhalb der Mass-
 nahmen

Im regionalen Teilrichtplan Landschaft sind Massnahmen zum Landschaftsschutz resp. -entwicklung vorab im Sinne von Daueraufgaben behördenverbindlich definiert. Dieser befindet sich aktuell in Überarbeitung. Zudem legen die Agglomerationsgemeinden ein besonderes Augenmerk auf Landschaftsthemen (z.B. Naherholung, Biodiversität) und setzen sich in kommunalen Projekten dafür ein. Die Stadt Burgdorf beispielsweise hat eine Vielzahl von Zielsetzungen und Massnahmen behördenverbindlich in der «Klimavision30» festgehalten.

8.4 Verkehr

Die Massnahmen der 5. Generation unterstützen die angestossenen Entwicklungen und anvisierten Ziele der Vorgängergenerationen und setzen an wichtigen Schlüsselstellen im Gesamtverkehrssystem an.

Fokus der Ver-
 kehrsmassnah-
 men: siedlungs-
 verträgliche
 Mobilität

So liegt ein Fokus auf der Weiterentwicklung eines durchgängigen und sicheren Veloverkehrernetzes. Durch Linienführungen parallel zum Basisstrassennetz wie auch attraktiven Routen auf dem Basisstrassennetz, entsteht eine Veloinfrastruktur, die eine reichweitenstarke Mobilität ohne motorisierten Individualverkehr im Alltag und der Freizeit ermöglicht und den gewünschten Verlagerungseffekt vom MIV zu siedlungsverträglichen Verkehrsmitteln unterstützt.

Des Weiteren wird die Aufwertung von Strassenabschnitten fortgesetzt, um sowohl sichere Verkehrsabläufe zu erreichen wie auch in jenen Räumen Aufenthalts- und Lebensqualität für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu schaffen; dies insbesondere für die lokale Wohnbevölkerung, Beschäftigte, Wartende an Bushaltestellen, Spazierende etc.

Zeitliche Abhän-
 gigkeiten zur VS
 BOH

Bei den zugewiesenen Umsetzungshorizonten bestehen bei mehreren Massnahmen direkte Abhängigkeiten zu anderen Projekten. Als Schlüsselmassnahme besteht die Umsetzung der Verkehrssanierung BOH,

¹⁶ Räumliche Verteilung der Massnahmen: Der Fokus des AP5 im Bereich Landschaft liegt auf den Themen Stadtklima und Freiräume im Siedlungsgebiet. Deshalb ist es kein Zufall, dass die AP5-Landschaftsmassnahmen in der Stadt Burgdorf liegen. Burgdorf ist das grösste zusammenhängende Siedlungsgebiet innerhalb der Agglomeration Burgdorf.

dessen Umsetzungsbeginn zurzeit für 2029 (A-Horizont) angenommen wird. Wenn diese umgesetzt wurde, können flankierende Massnahmen im Fuss-/Veloverkehr sowie im MIV begonnen werden.

8.4.1 Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken und Aufwertung der Infrastruktur des Fuss- und Veloverkehrs

Karte Beilage F.3

Veloverkehr Die Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen zielen darauf ab, ein durchgängiges und sicheres Fuss- und Velonetz zu schaffen. Dazu sind sowohl physische Netzlücken (fehlende Streckenabschnitte) als auch qualitative Netzlücken (Streckenabschnitte mit Sicherheitsdefiziten) zu schliessen.

Veloverkehr Der Radweg Oberburg–Hasle (FVV-Ü.05) ermöglicht das Velofahren abseits der vielbefahrenen Kantonsstrasse und schafft ein neues Verbindungselement auf der Strecke zwischen Burgdorf–Oberburg–Hasle bei Burgdorf. Mit der Velovorrangroute Burgdorf–Hindelbank (FVV-Ü.02.04, B-Massnahme) wird entlang der Bahnlinie sowohl eine attraktive Direktverbindung zwischen den Agglomerationsgemeinden Burgdorf–Lyssach–Hindelbank ermöglicht wie auch die überregionale Verbindung in die Nachbaragglomeration Bern gestärkt.

Das Burgdorfer Quartier Gyrischachen / Ämmebrügg ist vom Bahnhof Burgdorf her nur über Umwege erreichbar. Die Massnahme FVV-Ü.05 (Burgdorf, Fuss- und Radwegverbindung Bahnhofunterführung Ost – Anschluss Quartier Ämmebrügg; 0404.4.016) sieht eine neue und direktere Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr vor.

Eine weitere Netzlücke für den Veloverkehr befindet sich auf der Verbindung Burgdorf–Lyssach. Auf der Lyssach- und Burgdorfstrasse besteht kein Angebot für den Veloverkehr. Im Rahmen der Massnahme FVV-Ü.02.04: Lyssach, Strassenverbreiterung Burgdorf Nassi–Lyssach (KS 1402) (B-Massnahme, 0404.4.014) wird diese Netzlücke geschlossen. Die Massnahme ist ein weiterer Bestandteil der Gesamtkonzeption zur Realisierung der Vorrangroute Burgdorf–Lyssach–Hindelbank.

Bei einzelnen Veloverbindungsmassnahmen bestehen zeitliche Abhängigkeiten zur VS BOH. Bei den Velomassnahmen wird dementsprechend davon ausgegangen, dass ihre Umsetzung ab 2032 (B-Horizont) gestartet werden kann. Infolge dieser direkten Abhängigkeit werden im AP5 Burgdorf drei Massnahmen als Einzelmassnahmen eingegeben, deren Kosten eigentlich eine Zuordnung zum Pauschalpaket FVV-B verlangen würden. Dies sind:

- Burgdorf, LV-Überführung Buchmatt, Anbindung Industriequartier Buchmatt (Nordseite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt (FVV-Ü.08, B-Massnahme, 0404.4.007)
- Burgdorf, LV-Überführung Spital, Anbindung Schlossmattquartier an Spital und S-Bahnhaltestelle Steinhof (FVV-Ü.09, B-Massnahme, 0404.4.009)

- Burgdorf, LV-Anbindung Industriequartier Buchmatt (Südseite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt und Kantonsstrasse, Kreisel Pulverweg (FVV-Ü.10, B-Massnahme, 0404.4.013)

Jene Massnahmen sollen das Industriequartier Buchmatt und das Schlossmattquartier, welche zurzeit noch ungenügend an die Bahnhöfe angebunden sind, als Ziel- und Quellorte besser für den Fuss- und Veloverkehr erschliessen.

Fussverkehr

Mit der 2025 fertiggestellten Überbauung Aebiareal, unmittelbar westlich vom Bahnhof Burgdorf, wird der Zentrumsbereich von Burgdorf mit neuen Gewerbe- und Dienstleistungsflächen sowie Wohnungen erweitert. Im Zuge dieser Entwicklung sieht die Stadt Burgdorf mit der Massnahmen FVV-Ü.01.01 «Burgdorf, Begegnungszone Bucherstrasse-Lyssachstrasse-Aebikreisel» eine Erweiterung ihrer Begegnungszone im Zentrum vor.

In der Gemeinde Kirchberg besteht mit dem Projekt «Campus 25+» ein wichtiges Siedlungsprojekt zur zukünftigen Schulraumplanung, welches alle Stufen vom Kindergarten bis zur Oberstufe umfasst. Im Zuge der Neubauten- und Sanierungsarbeiten soll auch der Areal-verbundene Strassenraum zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Aufenthaltsfunktion umgestaltet und aufgewertet werden (FVV-Ü.01.03).

In der historischen Altstadt von Burgdorf, mit seinen vielen Geschäften und Gastronomiebetrieben wie auch Wohnungen besteht dringender Handlungsbedarf für den Fuss- und auch Veloverkehr. Die Stolpergefahr durch unebene Beläge ist manchenorts hoch und das Fortbewegen in den historischen Gassen ist für mobilitätseingeschränkte Personen, Personen mit beispielsweise Rollstuhl oder Kinderwagen und Velofahrende erschwert. In insgesamt drei Etappen soll die Altstadtpflasterung saniert und ein niederschwelliger und hindernisfreier Zugang zur Altstadt für Bewohnende und Besuchende ermöglicht werden (FVV-Ü.01.02; FVV-Ü.02.02, B-Massnahme).

Übersicht Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

AP5-Nummer	Massnahme	ARE-Code	Prio
EM.FVV-Ü.01	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, A-Horizont, Agglomeration		
EM.FVV-Ü.01.01	Burgdorf, Begegnungszone Bucherstrasse-Lyssachstrasse-Aebikreisel		A
EM.FVV-Ü.01.02	Burgdorf, Hindernisfreier Zugang zur Altstadt, Etappe 1		A
EM.FVV-Ü.01.03	Kirchberg, Schulwegsicherheit im Rahmen Campus 25+		A
EM.FVV-Ü.02	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, B-Horizont, Agglomeration		
EM.FVV-Ü.02.01	Burgdorf, Neubau Radverbindung Unterbergental Krauchthal - Oberburg (KS 234.4)	0404.4.012	B
EM.FVV-Ü.02.02	Burgdorf, Hindernisfreier Zugang zur Altstadt, Etappe 2		B
EM.FVV-Ü.02.03	Lyssach, Strassenverbreiterung Burgdorf Nassi - Lyssach (KS 1402)	0404.4.014	B
EM.FVV-Ü.02.04	Velovorrangrouten Burgdorf-Hindelbank		B
EM.FVV-Ü.02.05	Burgdorf, Schliessung Veloring Spital		B
Einzelmassnahmen FVV			
EM.FVV-Ü.05	Radweg Oberburg - Hasle	0404.4.016	A
EM.FVV-Ü.07	Burgdorf, Ersatz Eybrücke		B
EM.FVV-Ü.08	Burgdorf, LV-Überführung Buchmatt, Anbindung Industriequartier Buchmatt (Nordseite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt	0404.4.007	B
EM.FVV-Ü.09	Burgdorf, LV-Überführung Spital, Anbindung Schlossmattquartier an Spital und S-Bahnhaltestelle Steinhof	0404.4.009	B
EM.FVV-Ü.10	Burgdorf, LV-Anbindung Industriequartier Buchmatt (Südseite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt und Kantonsstrasse, Kreisel Pulverweg	0404.4.013	B

Tab. 44. AP5-Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

8.4.2 Massnahme zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität

Karte Beilage F.4

Elektrifizierung des ÖV und neues Busdepot

Um einen siedlungs- und klimaverträglichen ÖV in der Agglomeration Burgdorf zu stärken, soll im Rahmen des AP5 die Elektrifizierung der Ortsbuslinien gestartet werden. Ein Teil der vorgesehenen Ladeinfrastruktur soll im Siedlungsgebiet der Agglomeration für Zwischenladungen angeordnet werden; der Grossteil der Ladeinfrastruktur wird jedoch im neuen Busdepot eingerichtet. Das Busdepot wird gemeinsam mit der Stadt Burgdorf im Rahmen der neuen Verwaltungsraumplanung am der Lyssachstrasse geplant (EM.S-UV.03.07).

AP5-Nummer	Massnahme	ARE-Code	Prio
Einzelmassnahmen ÖV			
EM.ÖV-E.05	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Burgdorf		A
EM.KM-Mu.02 Massnahmenpaket Kategorie Multimodale Drehscheiben, B-Horizont, Agglomeration			
EM.KM-Mu.02.01	Hasle b. Burgdorf, Bahnhofplatz Hasle		B

Tab. 45. AP5-Massnahmen öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität.

8.4.3 Massnahmen zur Weiterentwicklung des MIV

Karte Beilage F.5

Erhöhung des Nutzens der Verkehrssanierung BOH

Mit der VS BOH und den in diesem Zusammenhang umgesetzten flankierenden Massnahmen können die Verkehrssicherheit und der Verkehrsablauf massgeblich verbessert werden.

Komplettierung VS BOH Innerhalb des AP5 erfolgt zum einen die Umsetzung des dritten Teilabschnittes Umfahrung Hasle b. Burgdorf (MIV-U.05 Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle, Umfahrung Hasle b.B.). Ziel der Umfahrungsstrasse ist es nicht zusätzliche Verkehrskapazitäten zu generieren, sondern die Ortsdurchfahrt von Hasle b.B. inklusive dem Bahnhofsgebiet Hasle-Rüegsau vom MIV-Transitverkehr zu entlasten. Die Umfahrungsstrasse entlaste die Hauptachse von rund 17'000 Fahrzeugen und ermöglicht, dass die Zentrumsabschnitt siedlungsverträglich und mit Fokus auf attraktive Bedingungen für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr umgestaltet und aufgewertet werden kann.

Flankierende Massnahmen Hinzu kommen ergänzende Massnahmen, die den Nutzen der Verkehrssanierung BOH zusätzlich erhöhen. Auf weiteren Streckenabschnitten entlang der Hauptachse werden die Verkehrsflächen umverteilt und dem Fuss- und Veloverkehr mehr Raum zur Verfügung gestellt. Dies erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Neben den bereits aufgeführten Fuss-/Velomassnahmen handelt es sich um folgende MIV-Massnahme:

- MIV-Auf.01.01: Burgdorf, Verkehrssanierung Schloss–Spital (KS 23; B-Massnahme)

Massnahmen zur Verbesserung der Flächeneffizienz und der Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs

Strassenräume aufwerten Verschiedene Strassenräume weisen heute noch Defizite auf: Aufgrund ihrer verkehrsorientierten Gestaltung sind die Geschwindigkeiten oftmals hoch und dementsprechend ist die Aufenthaltsqualität entlang dieser Achsen gering. Zugleich steht für den Fuss- und Veloverkehr oft wenig Raum zur Verfügung. Für den Veloverkehr ist das Befahren von

Abbiegebeziehungen gefährlich und auch für den Fussverkehr gibt es gefährliche Querungsstellen.

Mit der Sanierung von Strassenräumen werden diese Defizite behoben u. a. durch Optimierung der Flächeneffizienz. Dem Fuss- und Veloverkehr wird mehr Raum zur Verfügung gestellt. Zudem werden Querungs- und Abbiegemöglichkeiten verbessert.

Übersicht Massnahmen MIV

AP5-Nummer	Massnahme	ARE-Code	Prio
EM.MIV-Auf.01	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum, A-Horizont, Agglomeration		
EM.MIV-Auf.01.01	Burgdorf, Verkehrssanierung Schloss - Spital (KS 23)	0404.4.004	A
EM.MIV-Auf.01.02	Burgdorf, Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzept Grabenstrasse		A
EM.MIV-Auf.01.03	Burgdorf, Umsetzung verkehrsplanerische Überprüfung Einschlagweg		A
EM.MIV-Auf.01.04	Kirchberg, Umsetzung Verkehrsberuhigungskonzept		A
EM.MIV-Auf.02	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum, B-Horizont, Agglomeration		
EM.MIV-Auf.02.01	Oberburg, Sanierung Ortsdurchfahrt Rohrmoos (innerhalb Agglomeration) (KS 245)	0404.4.006	B
EM.MIV-Auf.02.02	Lyssach, Sanierung Ortsdurchfahrt (KS 1402)	0404.4.005	B
Einzelmassnahmen MIV-Umfahrung			
EM.MIV-U.05	Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle, Umfahrung Hasle b.B. (USP 1238)		A
EM.MIV-E-Mob.01	Massnahmenpaket Kategorie Infrastruktur für die E-Mobilität im MIV, A-Horizont, Agglomeration		
EM.MIV-E-Mob.01.01	Burgdorf, Erstellung öffentlich zugänglicher E-Ladestationen MIV		A

Tab. 46. AP5-Massnahmen motorisierter Individualverkehr.

8.4.4 Weitere Massnahmen ohne Massnahmenblätter

Sicherheit in Quartieren

Die Gemeinden führen ihre Politik zur Geschwindigkeitsbegrenzung in den Quartieren fort und füllen die bestehenden Lücken.

Regionale Velo-netzplanung

Um die siedlungsverträgliche Alltags- und Freizeitmobilität in der Agglomeration Burgdorf sowie Region Emmental zu stärken, erfolgt ab 2024 durch die Regionalkonferenz Emmental eine gesamtheitliche Überprüfung der regionalen Velonetzplanung (RVNP) für den Alltags- und Freizeitverkehr. Ziel ist die Definition von Handlungsbedürfnissen und notwendigen Massnahmen. Zudem werden die Optimierungsvorschläge der nationalen und regionalen Velolandrouten (Freizeitnetz) gemäss SVN in Absprache mit dem kantonalen Tiefbauamt überprüft.

Die RVNP stellt die Abstimmung zwischen regionalen und kommunalen Velowegnetzen sicher und bildet die Grundlage für das im SVN festgelegte kantonale Velowegnetz. Die RVNP leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Abstimmung der Velonetze des Kantons, der Regionen und der Gemeinden. Für die Agglomeration Burgdorf ergeben sich aus der RVNP die nächsten Schritte zur Weiterentwicklung und Aufwertung des Velonetzes.

RAK ÖV Die Region Emmental erarbeitet alle 4 Jahre das regionale Angebotskonzept (RAK) für den öffentlichen Verkehr. Dieses stellt ein Grundlagendokument für den kantonalen Angebotsbeschluss ÖV dar. Aktuell wird das ÖV-Angebot für die Fahrplanperiode 2027–2030 von der Region erarbeitet.

Bei Siedlungsgebieten mit noch ungenügender ÖV-Erschliessungsgüte soll im Rahmen der nächsten regionalen Angebotskonzepte zum öffentlichen Verkehr geprüft werden, mit welchen Massnahmen die Buser-schliessung verbessert werden kann. Ziel ist es, einen möglichst grossen Teil der Verkehrsnachfrage durch den ÖV abdecken zu können.

On Demand Gestützt auf das Konzept zu alternativen Erschliessungs- und Angebotsformen (Massnahme KM-W-1 des AP3, 0404.3.020) prüft die Region weitere On Demand-Einsatzgebiete und führt Pilotprojekte durch. Die Ergebnisse sollen in die Erarbeitung des RAK 2031–2035 sowie das AP6 einfließen.

8.5 Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Teilkapitelinhalt Mit diesem Teilkapitel wird die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen in der Agglomeration Burgdorf allgemein erläutert. Die projektspezifische Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird in den einzelnen Massnahmenblättern (vgl. Massnahmenband) ausführlicher aufgezeigt.

8.5.1 Vorbemerkungen

Berner Ansatz Der Berner Ansatz zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung hat eine lange Tradition. Bereits vor gut 30 Jahren hat der Regierungsrat in seinem Bericht «Berner S-Bahn / Siedlung» die Zusammenhänge erkannt und eine auf die S-Bahn abgestimmte Siedlungsentwicklung postuliert, welche bis heute gilt. Die künftige Raumentwicklung im Kanton Bern sollte sich an drei Eckpfeilern orientieren: Die Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Siedlungsentwicklung nach innen. Daraus entwickelte sich beispielsweise das sehr erfolgreiche kantonale Programm der Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte ESP (vgl. Kap. 4.3.6). Ab 2003 wurden erstmals Mobilitätsstrategien für einzelne Agglomerationen erarbeitet. Diese Gemeinschaftswerke von

Kanton, Regionen und Gemeinden bildeten die Grundlage für die ab 2007 folgenden AP der 1. Generation. Seither wurde das AP Burgdorf in jeder Generation erarbeitet.

Zentral am bernischen Ansatz ist die wirkungsvolle Abstimmung von Verkehr und Siedlung nicht nur innerhalb der Agglomerationsperimeter, sondern darüber hinaus im gesamten Kanton. Grundlage dafür bildet die Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ). Auf Grundlage der SARZ wurde 2007 per Volksentscheid das Regionalkonferenzmodell eingeführt. Die Regionalkonferenzen sind für die überkommunal abgestimmte regionale Planung verantwortlich. Wo formell noch keine Regionalkonferenz gebildet wurde, übernehmen Planungsregionen diese Aufgabe. Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung erfolgt in den RGSK, die flächendeckend für den ganzen Kanton erstellt und alle vier Jahre aktualisiert werden und die auch die Grundlage für das jeweilige AP bilden. Nach vier Generationen RGSK liegen etablierte und wirkungsvolle Planungen auf regionaler Ebene vor.

Übergeordnete
Vorgaben

Zur Lenkung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind weitere übergeordnete Vorgaben massgebend. Das kantonale Baugesetz und der kantonale Richtplan sehen Festlegungen vor, mit welchen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sichergestellt wird, wie z.B. die Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung von Einzonungen oder Standorte für verkehrsintensive Vorhaben (ViV). Für eine gezielte und umsichtige Abstimmung von Siedlung und Verkehr sorgt der Kanton mit der Gesamtmobilitätsstrategie, dem Strassennetzplan oder dem Sachplan Veloverkehr. Er stellt damit eine zielgerichtete und umsichtige Abstimmung von Siedlung und Verkehr sicher.

Kommunale
Planungen

Die Agglomerationsgemeinden streben eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung an, weil sie die Vorteile einer proaktiven und abgestimmten kommunalen Entwicklung erkannt haben. Beispielsweise verfügen mehrere Agglomerationsgemeinden über einen Verkehrsrichtplan. Viele Gemeinden verfügen zudem über Siedlungsentwicklungskonzepte und verlangen arealspezifische Mobilitätskonzepte.

8.5.2 Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen

Bei den AP5-Siedlungsmassnahmen handelt es sich um Entwicklungen im bestehenden Siedlungsgebiet. Durch ihre zentralen Lagen unterstützen sie massgeblich die gewünschte räumliche Entwicklung der Agglomeration Burgdorf und ermöglichen eine siedlungsverträgliche Mobilität für die Raumnutzenden. So befinden sich die Neubauten an bereits gut erschlossenen Lagen in den Siedlungsgebieten, d.h. mit beispielsweise direktem Anschluss an die kommunalen und regionalen Fuss- und Velowegenetze, kurzen Distanzen zu den Haltestellen und attraktiven Taktangeboten des ÖV (überwiegend ÖV-Güteklassen A-C, mindestens D) sowie geschwindigkeitsreduzierten Zonen.

Um die Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität in diesen und den anderen zentral gelegenen und dichter werdenden Siedlungsgebieten noch weiter zu erhöhen, leisten u.a. folgende Projekte einen wichtigen Beitrag: Elektrifizierung des ÖV (Reduktion Lärm-/Luftemissionen), Neubau Radweg Oberburg-Hasle (sichere Velowegverbindung abseits der Kantonsstrasse) und Begegnungszone Bucherstrasse-Lyssachstrasse-Aebikreisel (Erweiterung des bewährten Koexistenz-Bereiches im Zentrum von Burgdorf). Eine besonderen Stellenwert weist die Verkehrssanierung BOH auf, da sie gemeindeübergreifend konzipiert ist und damit grossräumig wirkt. Indem der ÖV priorisiert, der MIV dosiert sowie der Transitverkehr umgeleitet wird, trägt die Gesamtverkehrsmassnahme zu einer besseren Erreichbarkeit und Qualität (Lärm, Luft, Sicherheit) der Siedlungsmassnahmen in Burgdorf, Oberburg und Hasle bei.

Siedlungsmassnahme AP5 (Nr.)	Beschrieb	Ausgangslage Verkehr / Erschliessung	Strategie (S) und Massnahmen (M) Verkehr
Burgdorf, Realisierung Farbwegareal (EM.S- UV.03.01)	Mischnutzung (Dienstleistung und Wohnen), rund 1 ha	ÖV: EGK A, Bahnhof Burgdorf > 200 m MIV: T20-Zone FVV: Begegnungszone, Freizeitveloroute angrenzend + Basisnetz Gemeinde	S: ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, Verkehr in Siedlungsgebieten sicher gestalten M: Verkehrssanierung BOH (Teil Burgdorf, 0404.3.029/30, inkl. Busbevorzugungen/Verflüssigung + Lenkung MIV)
Burgdorf, Ausarbeitung Überbauungsordnung Hunyadigässli (EM.S- UV.03.02)	Mischnutzung (Dienstleistung und Wohnen), rund 1 ha	ÖV: EGK A, Bushaltestelle < 100 m, Bahnhof Burgdorf > 200 m MIV: T20-Zone FVV: Begegnungszone, Freizeitveloroute angrenzend + Basisnetz Gemeinde	S: ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, Verkehr in Siedlungsgebieten sicher gestalten M: Verkehrssanierung BOH (Teil Burgdorf, 0404.3.029/30, inkl. Busbevorzugungen/Verflüssigung + Lenkung MIV)
Burgdorf, Überarbeitung Überbauungsordnung Gyrischachen (EM.S- UV.03.03)	Wohnnutzung (Verdichtung bestehender Überbauung), rund 1 ha	ÖV: EGK B/C, Bushaltestelle < 100 m MIV: T30-Zone FVV: kantonale Alltagsveloroute angrenzend + Basisnetz Gemeinde	S: ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, Verkehr in Siedlungsgebieten sicher gestalten M: Verkehrssanierung BOH (Teil Burgdorf, 0404.3.029/30, inkl. Busbevorzugungen/Verflüssigung + Lenkung MIV)

Siedlungsmassnahme AP5 (Nr.)	Beschrieb	Ausgangslage Verkehr / Erschliessung	Strategie (S) und Massnahmen (M) Verkehr
Oberburg / Burgdorf, Realisierung Vögelgut (EM.S-UV.03.04)	Mischnutzung (Einkauf/Detailhandel und Wohnen), rund 1.8 ha	ÖV: EGK B/C, Bushaltestelle < 100 m, Bahnhof Oberburg 400 m MIV: T30-Zone FVV : Basisnetz Gemeinde	S: ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, Verkehr in Siedlungsgebieten sicher gestalten M: Verkehrssanierung BOH (Teil Oberburg, 0404.3.006, inkl. Strassenumgestaltung Ortsdurchfahrt)
Rüdtligen-Alchenflüh, Realisierung Überbauung Jurastrasse Alchenflüh KAB (EM.S-UV.03.05)	Wohnnutzung (rund 100 Wohnungen), rund 1 ha	ÖV: EGK D, Bahnhof Burgdorf 300 m MIV: T50 FVV: Freizeitveloroute angrenzend + Basisnetz Gemeinde	S: ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, Verkehr in Siedlungsgebieten sicher gestalten M: In Planung Umsetzung Tempo-30-Zone
Hasle bei Burgdorf, Erarbeitung Überbauungsordnung Klötzlimatte (EM.S-UV.03.06)	Wohnnutzung, rund 9.4 ha	ÖV: EGK B/C, Bushaltestelle < 300 m, Bahnhof Oberburg 600 m MIV: T30-Zone Dorfstrasse FVV : Basisnetz Gemeinde	S: ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, Aufenthaltsqualität erhöhen, Verkehr in Siedlungsgebieten sicher gestalten M: In Planung Umsetzung erweiterte Tempo-30-Zone Quartier
Burgdorf, Planungsrechtliche Sicherung b.move/Verwaltungscentralisierung Lyssachstrasse (EM.S-UV.03.07)	Arbeitsnutzung (Stadtverwaltung), rund 1.4 ha	ÖV: EGK C, Bushaltestelle <150 m MIV: T50 FVV: kantonale Alltagsveloroute angrenzend + Basisnetz Gemeinde	S: ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, Verkehr in Siedlungsgebieten sicher gestalten M: Verkehrssanierung BOH (Teil Burgdorf, 0404.3.029/30, inkl. Busbevorzugungen/Verflüssigung + Lenkung MIV)
Oberburg, Planungsrechtliche Sicherung Zentrum Oberburg (EM.S-UV.03.08)	Mischnutzung (Aufwertung und Verdichtung infolge Umsetzung VS BOH, B-Massnahme), rund 18.8 ha	ÖV: EGK B/C, Bushaltestelle < 150 m / Bahnhof Oberburg < 500 m MIV: T60 FVV: kantonale Alltagsveloroute + Basisnetz Gemeinde	S: ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, Verkehr in Siedlungsgebieten sicher gestalten M: Verkehrssanierung BOH (Teil Oberburg, 0404.3.006, inkl. Strassenumgestaltung Ortsdurchfahrt)

Siedlungsmassnahme AP5 (Nr.)	Beschrieb	Ausgangslage Verkehr / Erschliessung	Strategie (S) und Massnahmen (M) Verkehr
Kirchberg, Realisierung Juraweg (EM.S-VW.03.01)	Wohnnutzung (neue Wohnüberbauung), rund 4 ha	ÖV: EGK D, Bushaltestelle 500 m MIV: T50 FVV: Basisnetz Gemeinde	S: ÖV-Angebot bedarfsge- recht ausbauen, Verkehr in Siedlungsgebieten si- cher gestalten M: In Planung Umsetzung Tempo-30-Zone
Oberburg / Burgdorf, Aus- arbeitung PGV BLS-Werk- stätte Oberburg (EM.S- VA.03.01)	Arbeitsnutzung (betriebs- nahe Instandhaltung Roll- material), rund 2.5 ha	ÖV: EGK C/D, Bushalte- stelle 300 m, Bahnhof Oberburg 500 m MIV: T50 FVV: kantonale All- tagsveloroute angrenzend + Basisnetz Gemeinde	S: Vorrangroute Velover- kehr: Durchgängige Ver- bindung mit hohem Aus- baustandard, Verkehr in Siedlungsgebieten sicher gestalten M: EM.FVV-Ü.05 Radweg Oberburg - Hasle

Tab. 47. Verkehrliche Zusammenhänge und Abhängigkeiten der AP5-Siedlungsmassnahmen.

Anhang

Anhang 1: Beilagenverzeichnis

Massnahmenband AP5 Burgdorf

Im Massnahmenband sind die Massnahmen des AP5 Burgdorf in Form der sogenannten Massnahmenblätter enthalten. Diese enthalten ausführliche Informationen zu allen Massnahmen. Die Massnahmen werden anhand ihrer Nummern identifiziert.

Kartenband AP5 Burgdorf

Das Kartenband enthält alle Beilagenkarten. In den Teilkapiteln dieses Berichts wird mit den Nummern auf entsprechende Karten verwiesen.

Nr.	Titel
A.	Karten Umsetzungsstand
A.1	Umsetzungsstand Siedlungsmassnahmen
A.2	Umsetzungsstand Verkehrsmassnahmen
B.	Analysekarten (IST-Zustand)
B.1	Raumnutzendendichte
B.2	Nutzungsreserven
B.3	Landschaftstypen
B.4	Reisezeiten öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr
B.5	Fussverkehrsmengen – modelliert
B.6	Netz Veloverkehr (Sachplan Veloverkehr Kt. Bern)
B.7	Netz öffentlicher Verkehr
B.8	Öffentlicher Verkehr – Erschliessungsgüteklassen
B.9	Öffentlicher Verkehr – Fahrgastaufkommen
B.10	Intermodale Angebote und Nachhaltigkeit
B.11	Regionales Basisstrassennetz
B.12	Verkehrsbelastung regionales Basisstrassennetz
B.13	Verkehrsberuhigung
C.	Zukunftsbild
D.	Schwachstellenkarten
D.1	Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr
D.2	Schwachstellen öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität
D.3	Schwachstellen Strassennetz
E.	Strategiekarten
E.1	Teilstrategie Siedlung und Landschaft
E.2	Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr
E.3	Teilstrategie öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität
E.4	Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr und nachfrageorientierte Mobilität
F.	Massnahmenkarten
F.1	Siedlungsmassnahmen AP5
F.2	Landschaftsmassnahmen AP5
F.3	Verkehrsmassnahmen AP5 – FVV
F.4	Verkehrsmassnahmen AP5 – ÖV + KM
F.5	Verkehrsmassnahmen AP5 – MIV

Anhang

Anhang 2: Abkürzungsverzeichnis

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
AP	Agglomerationsprogramm
AP1, AP2, AP3, AP4, AP5	Agglomerationsprogramm der 1./2./3./4./5. Generation
ASTRA	Bundesamt für Strassen
B+R	Bike+Ride
BFS	Bundesamt für Statistik
BSM	Black Spot Management
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagverkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FS	Koordinationsstand Festsetzung (kantonaler Richtplan oder RGSK)
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
KM	Kombinierte Mobilität
KRP	Kantonaler Richtplan Bern
KS	Kantonsstrasse
LV	Langsamverkehr
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel, SR 725.116.21
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Controlling Agglomerationsverkehr
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
NRP	Neue Regionalpolitik
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride
PU	Personenunterführung
RGSK EM	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental
RN	Raumnutzende
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
SG	Strassengesetz Kanton Bern, BSG 732.11
SV	Strassenverordnung Kanton Bern, 732.111.1
SVN	Sachplan Veloverkehrsnetz des Kantons Bern
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
UeO	Überbauungsordnung
UHS	Unfallhäufungsstelle
USP	Unfallschwerpunkt
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Anhang

VBS	Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
VO	Koordinationsstand Vororientierung
VS BOH	Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle (auch: «emmentalwärts»)
VZÄ	Vollzeitäquivalent
ZE	Koordinationsstand Zwischenergebnis
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung
ZöN	Zone für öffentliche Nutzung
ZPP	Zone mit Planungspflicht

Anhang

Anhang 3: Liste der beitragsberechtigten Gemeinden

Gemeinde	Agglomeration gemäss PAVV	BFS-Nr.
Burgdorf	Burgdorf	404
Aefligen	Burgdorf	401
Hasle bei Burgdorf	Burgdorf	406
Hindelbank	Bern	409
Kirchberg	Burgdorf	412
Lyssach	Burgdorf	415
Oberburg	Burgdorf	418
Rüdtligen-Alchenflüh	Burgdorf	420
Rüti bei Lyssach	Burgdorf	422

Anhang 4: Berner Ansatz der Abstimmung von Verkehr und Siedlung

Die untenstehende Abbildung zeigt das Zusammenspiel zwischen kantonalem, regionalem und kommunalem Planungsinstrumentarium auf, welches in den nachfolgenden Kapiteln erläutert wird.

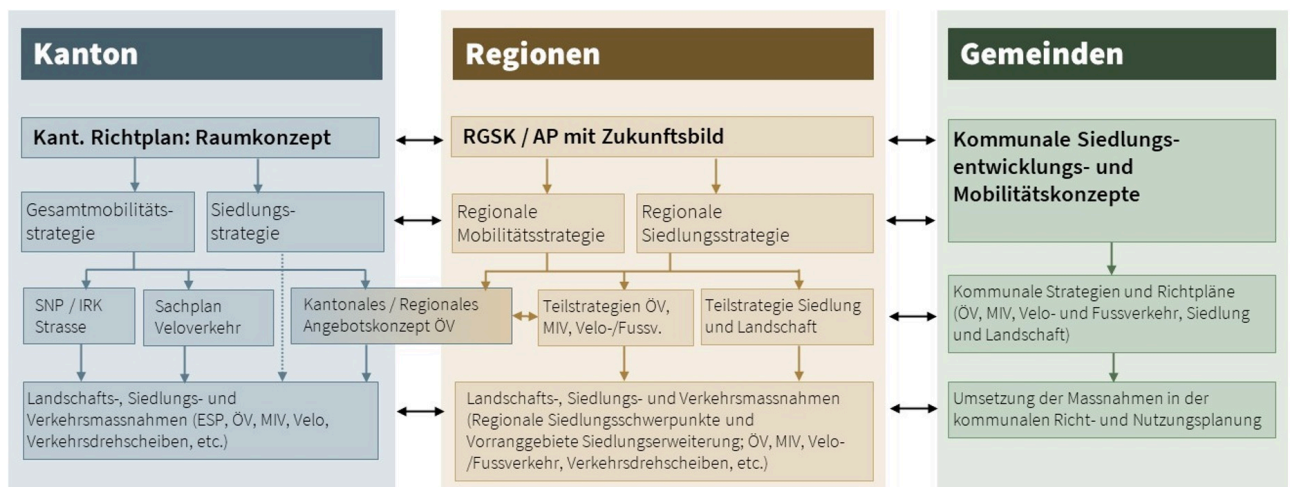


Abb. 1. Planungsinstrumente zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene im Kanton Bern.

Auf kantonaler Ebene beruht die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf der Verknüpfung zwischen der kantonalen Richtplanung, der strategischen Verkehrsplanung und der mittelfristigen Finanzplanung.

Kantonaler Richtplan

Der vom Bundesrat am 4. Mai 2016 genehmigte kantonale Richtplan 2030 und die am 1. April 2017 in Kraft getretene Teilrevision der kantonalen Baugesetzgebung setzen das revidierte eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) um. Die im Richtplan 2030 enthaltenen Strategien und Massnahmen werden alle zwei Jahre im Rahmen eines Richtplancontrollings überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Ergebnisse der vorliegenden Synthese AP 5 werden in die Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplans in den Jahren 2025 und 2026 einfließen.

Funktion

Der kantonale Richtplan gibt den behördenverbindlichen Rahmen für die Raumplanung im Kanton Bern vor. Die darin enthaltenen Zielsetzungen zur Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind für die Berner Agglomerationsprogramme massgebend und verbindlich. Diese Ziele lauten: Die Zersiedlung ist zu bremsen, die Siedlungsentwicklung ist nach innen zu lenken und auf die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr abzustimmen. Das Kulturland ist zu schonen, respektive

Anhang

die Fruchtfolgeflächen zu schützen. Der kantonale Richtplan enthält darüber hinaus wichtige verbindliche Vorgaben zu weiteren Themen wie Natur, Landschaft, Klima, Tourismus und Landwirtschaft, welche für die Berner RGSK und Agglomerationsprogramme ebenso von zentraler Bedeutung sind.

Entwicklungsgebiete

Der kantonale Richtplan enthält die prioritären Entwicklungsgebiete für das Wohnen und gemischte Nutzungen (im Massnahmenblatt A_08) sowie für das Arbeiten (kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP und strategische Arbeitszonen SAZ im Massnahmenblatt C_04). Zudem enthält er verbindliche Regeln für die Festlegung von Wohn- und Arbeitsschwerpunkten sowie von Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten im Rahmen der RGSK und AP auf regionaler Ebene.

Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten

Der kantonale Richtplan stellt auch klare Anforderungen an Siedlungserweiterungen im Bereich Wohnen und Arbeiten. Sie müssen überkommunal abgestimmt sein und ab einer Grösse von zwei Hektaren oder bei Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen zwingend in den RGSK als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen oder Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung verankert sein. Für die Verankerung solcher Vorranggebiete im RGSK ist zudem ein Bedarfsnachweis mit den entsprechenden Alternativprüfungen zu erbringen. Dabei sind strenge Anforderungen, u.a. zum haushälterischen Umgang mit dem Boden, zu den Fruchtfolgeflächen und zur ÖV-Erschliessung zu erfüllen. Der kantonale Richtplan Bern legt somit die räumliche Erweiterung des Siedlungsgebietes nicht selbst fest, sondern überträgt diese Aufgabe verbindlich den Regionen. Mit den kantonalen Vorgaben zu den RGSK 2025 / AP 5 (s. RRB 692/2022), der kantonalen Vorprüfung sowie der kantonalen Genehmigung stellt der Kanton sicher, dass die Anforderungen des kantonalen Richtplans an Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten eingehalten werden.

Das regionale Planungsinstrumentarium: Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) und Agglomerationsprogramme (AP)

Eine enge Abstimmung der kommunalen, regionalen und kantonalen Planungen ist für die erfolgreiche Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zentral. Fundierte regionale Planungen erlauben es dem Kanton, seine Planungen auf diese abzustützen und für das ganze Kantonsgebiet Prioritäten zu setzen, insbesondere bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK)

Den **Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK)** kommt eine zentrale Scharnierfunktion zwischen den kommunalen und den kantonalen Planungen zu. Die in der Verordnung über die Regionalkonferenzen bezeichneten Perimeter der RGSK umfassen den ganzen Kanton. Die RGSK werden durch die Regionalkonferenzen bzw. Planungsregionen gemäss den Vorgaben des Kantons und unter Einbezug

Anhang

der Gemeinden erarbeitet. Die RGSK durchlaufen eine öffentliche Mitwirkung und die kantonale Vorprüfung. Sie werden durch die regionalen Träger als behördenverbindlicher regionaler Teilrichtplan nach Artikel 98a Absatz 4 BauG erlassen und vom Kanton schlussendlich genehmigt. Die RGSK gewährleisten so die flächendeckende Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Kanton Bern. Dank der thematischen Erweiterung der RGSK in den Bereichen Natur und Landschaft sowie Tourismus und dem vierjährigen Aktualisierungsrhythmus besteht ein massgeschneidertes und flexibles Planungsinstrument für die langfristige, sektorenübergreifende Steuerung der regionalen Entwicklung.

Agglomerations-
programme (AP)

Die RGSK enthalten von Gesetzes wegen die jeweiligen **Agglomerationsprogramme (AP)** nach Bundesrecht (Art. 98a Abs. 2 BauG). Damit wird die optimale Integration der Agglomerationsprogramme nach Bundesrecht in die regionale Gesamtplanung sichergestellt. Der zentrale Unterschied zwischen den RGSK und den AP besteht im Perimeter: Die AP erstrecken sich grundsätzlich über die BeSA-Perimeter des Bundes, teilweise mit leichten Anpassungen. Die RGSK umfassen hingegen alle Gemeinden innerhalb des jeweiligen Regionalkonferenz- resp. Planungsregionsperimeters.

Zusammenspiel
RGSK und AP

Die RGSK 2025 und die AP 5. Generation werden jeweils als eigenständige Dokumente – gestützt auf die Vorgaben des Kantons und des Bundes – erstellt. Damit kommt der Kanton Bern einer zentralen Forderung des Bundes nach, welcher massgeschneiderte und vom RGSK losgelöste Agglomerationsprogramme verlangt. Inhaltlich sind AP und RGSK für den Perimeter der Agglomerationen deckungsgleich: Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen samt deren Priorisierung stimmen inhaltlich überein. Im Agglomerationsprogramm werden die AP-Massnahmen teilweise präziser beschrieben und mit zusätzlichen Attributen versehen. Alle nicht-infrastrukturellen und verkehrlichen Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen sind entsprechend im jeweiligen RGSK verankert. Darüber hinaus können die RGSK gerade im Bereich Siedlung und Landschaft auch Massnahmen in den Agglomerationen enthalten, welche über die A- und B-Horizonte der jeweilige AP-Generation hinausgehen und im Sinne von mittel- bis langfristigen Richtplanmassnahmen in den RGSK verankert sind, ohne im AP explizit aufgeführt zu werden.

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat - gestützt auf Art. 98a Abs. 3 BauG - inhaltliche und zeitliche Vorgaben an die Erarbeitung der RGSK 2025 und der AP 5 erlassen (vgl. RRB 692/2022). Die entsprechenden Vorgaben umfassen namentlich die Grundsätze und thematischen Schwerpunkte für die Bevölkerungs-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, die verkehrsintensiven Vorhaben und die Erschliessungsqualitäten mit dem öffentlichen Verkehr. Dazu werden die zu behandelnden Inhalte präzisiert und konkrete Aufträge erteilt, mit denen die Abstimmung von Verkehr und Siedlung in den Regionen sichergestellt wird.

Anhang

Die Stärken des Berner Ansatzes auf der regionalen Ebene

Behördenverbindlichkeit der AP im Kanton Bern	Die RGSK sind behördenverbindliche regionale Teilrichtpläne. Indem das jeweilige AP Bestandteil des RGSK ist, erfüllen die AP die Anforderung des Bundes an eine regional abgestimmte, behördenverbindliche Planungsgrundlage. Dieses Zusammenspiel ist eine grosse Stärke des Berner Ansatzes.
Partizipativer Prozess	Die AP werden zusammen mit den RGSK in einem partizipativen Prozess erarbeitet. Die Erarbeitung erfolgt durch die zuständigen Regionalkonferenzen oder Planungsregionen aufgrund der verbindlichen Vorgaben des Regierungsrats unter Einbezug des Kantons und der Gemeinden. Der Einbezug der Gemeinden erfolgt durch deren Vertretung in den Organen der Regionalkonferenzen resp. der Planungsregionen sowie im Rahmen von Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahren. Der partizipative Prozess umfasst in der Regel auch Workshops, in denen der Ist-Zustand analysiert, der Handlungsbedarf und mögliche Massnahmen eruiert und das Zukunftsbild angepasst oder neu erarbeitet werden. Die Entwürfe des RGSK und AP werden in eine öffentliche Mitwirkung gegeben, anschliessend überarbeitet und dem Kanton zur Vorprüfung unterbreitet. Die aufgrund der kantonalen Vorprüfungsberichte überarbeiteten AP und RGSK werden durch die Organe der regionalen Trägerschaften (Regionalversammlung bzw. Vereinsversammlung der Planungsregionen), die aus Vertretungen der beteiligten Gemeinden zusammengesetzt sind, als behördenverbindliche regionale Teilrichtpläne beschlossen und dem Kanton zur Genehmigung unterbreitet. Nach ihrer Genehmigung sind die RGSK (und AP) somit für alle Gemeinden im betreffenden Perimeter behördenverbindlich. Damit ist die Grundanforderung 1 des Bundes («Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden sind von den zuständigen Gemeindeorganen zu beschliessen») erfüllt. Der Kanton gibt die AP 5 für die Einreichung beim Bund frei (gemäss Art. 8 PAVV). Er ist - wie erwähnt - für die Genehmigung der RGSK zuständig. Mit der Genehmigung fliessen die Anträge der Regionen dann in die kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumente ein.
Koordinierte Erarbeitung und Umsetzung	Das Zusammenspiel zwischen kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsinstrumenten hat sich bewährt. Im Erarbeitungsprozess verfügen die regionalen Trägerschaften und die Gemeinden einerseits über den nötigen Gestaltungsspielraum. Andererseits ist mit den verbindlichen kantonalen Vorgaben an die RGSK und AP eine optimale Abstimmung von Verkehr und Siedlung sichergestellt. Die vom Kanton genehmigten RGSK und AP fliessen in die Überarbeitung der kantonalen Planungsinstrumente ein und stellen die verbindliche Grundlage für die Umsetzung auf regionaler und kommunaler Ebene dar.
Mitfinanzierung kommunaler AP-Massnahmen durch den Kanton	Die zweite grosse Stärke des Berner Ansatzes betrifft die Finanzierung kommunaler Massnahmen. Gemäss Artikel 62 des kantonalen Strassengesetzes (SG) leistet der Kanton Beiträge an die vom Bund mitfinanzierten Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen, insbesondere auch an Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und die

Anhang

kombinierte Mobilität. Der Kantonsbeitrag beläuft sich derzeit auf 35 Prozent der anrechenbaren Kosten nach Abzug der Beiträge des Bundes aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF).

Das kommunale Planungsinstrumentarium

Die Gemeinden setzen die Vorgaben des kantonalen Richtplans und der RGSK 2025 / AP 5 – sowie die darin bezeichneten Gebiete – in ihren Ortsplanungen um.

Wohnen und gemischte Nutzungen

Im Bereich Wohnen und gemischte Nutzungen setzen die Gemeinden die im jeweiligen RGSK / AP festgesetzten Wohnschwerpunkte, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (alle bereits in der rechtsgültigen Bauzone) um. Für die Umsetzung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen aus dem RGSK (noch nicht eingezonte Flächen) muss die jeweilige Gemeinde den 15-jährigen Baulandbedarf Wohnen geltend machen können. Die Berechnung der Bauzonengrösse Wohnen (in Wohn-, Misch- und Kernzonen WMK) erfolgt mit einer Berechnungsmethode, welche im Massnahmenblatt A_01 des kantonalen Richtplans verbindlich definiert ist. Die Methode umfasst drei Schritte: In einem ersten Schritt wird unter Berücksichtigung der Lage der Gemeinde in den Raumtypen, ihrer Zentralität sowie der aktuellen Raumnutzerdichte der theoretische Baulandbedarf Wohnen ermittelt. In einem zweiten Schritt werden die unüberbauten WMK und in einem dritten Schritt – falls die Gemeinde unter dem Richtwert der Raumnutzerdichte des jeweiligen Raumtyps liegt – auch ein Drittel der Nutzungsreserven innerhalb der überbauten WMK beim theoretischen Baulandbedarf Wohnen in Abzug gebracht. Falls aus dieser Berechnung ein tatsächlicher Baulandbedarf Wohnen resultiert (d.h. die Gemeinde einen tatsächlichen Einzonungsbedarf geltend machen kann), ist eine Einzonung eines Vorranggebietes Siedlungserweiterung Wohnen überhaupt erst möglich. Damit ein Gebiet als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen überhaupt ins RGSK aufgenommen werden kann, müssen neben den Kriterien der Lage und Zentralität weitere Kriterien verbindlich erfüllt sein. Dabei handelt es sich u.a. um eine gute ÖV-Erschliessung (im Minimum ÖV-EGK D), Mindestdichtevorgaben, die Schonung des Kulturlandes und den Schutz der Fruchtfolgefläche sowie die Ausscheidung anderer vorrangiger Nutzungen. Die Einhaltung dieser Vorgaben (s. RRB 692/2022) stellt der Kanton mit der Vorprüfung, respektive der Genehmigung des RGSK sicher.

Arbeiten

Im Bereich Arbeiten setzen die Gemeinden die im RGSK / AP festgesetzten Arbeitsschwerpunkte (bereits in der rechtsgültigen Bauzone) um. Für die Umsetzung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten aus dem RGSK (noch nicht eingezonte Flächen) gelten die verbindlichen Grundsätze und Vorgaben des kantonalen Richtplans (Massnahmenblatt A_05): Einzonungen für grössere Neuansiedlungen sind nur in Entwicklungsschwerpunkten (ESP) oder Vorranggebieten Siedlungserweiterung der RGSK möglich. Ansonsten sind Einzonungen primär für den lokalen Bedarf bereits ansässiger Betriebe möglich. Auch dort gelten die

Anhang

Regelungen bezüglich Kulturland und Fruchtfolgeflächen. Ebenso muss eine gute ÖV-Erschliessung gewährleistet sein. Zudem durchläuft jede Einzonung von Arbeitszonen die Arbeitszonenbewirtschaftung, mit der eine regionale Abstimmung erfolgt und sichergestellt wird, dass vorhandene Arbeitszonen besser genutzt werden, bevor eine Einzonung getätigt wird.

Der Berner Ansatz der Abstimmung von Verkehr und Siedlung erzielt Wirkung

Der nachfolgende Exkurs «Raumplanungsbericht 2022 des Kantons Bern» zeigt auf, dass die Regelungen des kantonalen Richtplans 2030 streng sind und Wirkung erzielt wird.

Exkurs Raumplanungsbericht 2022 des Kantons Bern

Die Einzonungen sind im Vergleich zur Entwicklung vor der Teilrevision des RPG markant gesunken. Zwischen 2018 und 2021 ist im Kanton Bern die Fläche der Wohn-, Misch- und Kernzonen sowie der Arbeitszonen gesamthaft bei rund 20'500 ha relativ konstant geblieben.

Die Raumnutzerdichte hat im Kanton Bern zwischen 2015 und 2021 in allen Raumtypen zugenommen.

Bei der Genehmigung des kantonalen Richtplans 2030 betrug der Auslastungsgrad der Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) gemäss den technischen Richtlinien Bauzonen des Bundes 100.8% basierend auf dem BFS-Szenario hoch aus dem Jahr 2010. Die Szenarien wurden 2015 und 2020 durch das BFS aktualisiert. Mit den Zahlen von 2020 und den übrigen aktualisierten Daten weist der Kanton Bern nun beim Referenzszenario einen Auslastungsgrad von 104.8% (2018: 101.1%) und beim hohen Szenario von 107.6% (2018: 104.5%) auf. Die Erhöhung des Auslastungsgrads widerspiegelt die hohe Bautätigkeit der letzten Jahre und die Siedlungsentwicklung nach innen.

Anhang 5: Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern

Allgemein	<p>Der Kanton Bern verfügt seit 2010 über ein eigenes kantonales Gesamtverkehrsmodell (GVM). Seitdem wird es regelmässig aktualisiert und teils auch überarbeitet. Das GVM BE ist ein klassisches 4-Stufen-Modell. (Verkehrserzeugung → Verkehrsverteilung → Verkehrsaufteilung → Verkehrsumlegung). Es unterscheidet die Fahrtzwecke Arbeit, Ausbildung, Nutzfahrt, Einkauf sowie Freizeit und berechnet die Nachfrage im motorisierten Individualverkehr (MIV), dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem Fuss- und Veloverkehr. Es ist prognosefähig und massnahmensensitiv und kann dank seiner multimodalen Struktur auch Verlagerungen zwischen den Verkehrsmitteln modellieren.</p>
Aktualisierung GVM BE 2019	<p>Das GVM BE 2019 gibt den Ist-Zustand 2019 wieder und ist auf einen Prognosehorizont von 2040 ausgelegt. Die Aktualisierung und Weiterentwicklung des GVM BE 2019 wurde im März 2023 abgeschlossen. Da wir uns aktuell in einer Zeit mit grossen Veränderungen und vielen Ungewissheiten befinden sind die Prognoseannahmen mit Unsicherheiten behaftet. Insbesondere die Covid-Pandemie und damit einhergehende Veränderungen des Arbeits- und Mobilitätsverhaltens haben die Unsicherheiten bei den Prognosen weiter vergrössert.</p> <p>Bei der Aktualisierung wurden Informationen aus Verkehrszählungen, zur Bevölkerungs- und zur Arbeitsplatzentwicklung sowie zum Mobilitätsverhalten einbezogen. Ausserdem stützt sich das GVM BE 2019 auf die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes ab und berücksichtigt das veränderte Mobilitätsverhalten seit der Covid-Pandemie. Um eine grössere Bandbreite möglicher Entwicklungen abzubilden, wurden zwei verschiedene Szenarien («Basis» und «Moderat») erarbeitet. Das Szenario «Basis» beruht auf dem Szenario «Basis» der Verkehrsperspektiven 2050, das Szenario «Moderat» entspricht weitgehend dem Szenario «Weiterwie-bisher» (WWB) des Bundes und geht von einer stärkeren Verkehrsentwicklung aus.</p> <p>Folgende <u>Annahmen</u> beinhalten beide Prognoseszenarien 2040 des GVM BE 2019 (Basis und Moderat):</p> <ul style="list-style-type: none">– Aktualisierte Wachstumsprognose des BFS für den Kanton Bern: Gesamtbevölkerung und erwerbstätige Bevölkerung wachsen im Kanton Bern gemäss Bevölkerungsszenarien des BFS bis 2040 langsamer als bisher angenommen. Als Grundlage wird das Szenario «mittel» resp. das Referenzszenario des BFS verwendet.– Berücksichtigung der Klimaziele des Bundes, die in den Annahmen der Verkehrsperspektiven 2050 (VP 2050) hinterlegt sind.– Berücksichtigung der Veränderungen im Mobilitätsverhalten: Grosse Bedeutung von zunehmendem Freizeitverkehr, von Homeoffice sowie des Online-Einkaufs, die zu sinkenden resp. konstanten Mobilitätsraten führen.– Entwicklung des Verkehrsverhaltens (Zunahme des Veloverkehrs resp. der -geschwindigkeit u. a. durch den Elektrovelo-Boom).

Anhang

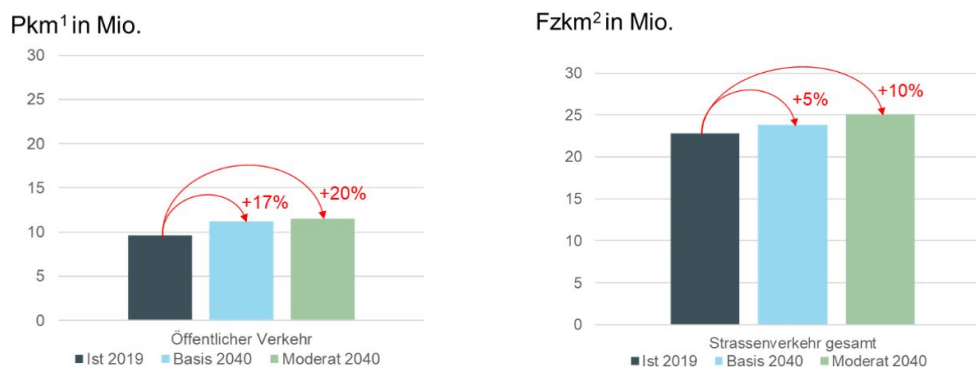
- Grosser Einfluss des Aussenverkehrs auf die Verkehrsnachfrage im Kanton Bern bzw. den Modellperimeter. Auch der Aussenverkehr geht gegenüber den letzten Prognosen stark zurück.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die grundlegenden Annahmen der Szenarien «Basis» und «Moderat» auf:

	Szenario Basis	Szenario Moderat
Grundlage	Basiert auf dem Bundesszenario «Basis»	Basiert weitgehend auf dem Bundesszenario «Weiter-wie-bisher»
Bevölkerungswachstum	Regionalisiertes Bevölkerungswachstum des Kantons Bern (BFS-Szenario Mittel) -> Zunahme gegenüber «Ist 2019» von knapp 10% im kantonalen Durchschnitt, was einem Wachstum von gut 100'000 Personen entspricht.	
Homeoffice	38 % der homeofficefähigen Arbeiten im Homeoffice	18% der homeofficefähigen Arbeiten im Homeoffice
Mobilitätsrate	Sinkend gegenüber «Ist 2019»	In der Summe gleich «Ist 2019»
Velo-geschwindigkeit	+ 13.3 % gegenüber «Ist 2019»	+ 8 % gegenüber «Ist 2019»
Verteilung Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum	Vorgaben zum Wachstum nach Raumtypen und für einzelne grosse Gemeinden. Verteilung des Wachstums auf Verkehrsmodellzonen nach einem vorgegebenen «Verteilmechanismus» (prioritär in Entwicklungsgebieten und unüberbauten Bauzonen gemäss RGSK 2021) in Absprache und in Zusammenarbeit mit den Regionen.	
Aussenverkehr	Geht stark zurück und entspricht dem Bundesszenario «Basis»	

Tab. 48. Vergleich der Szenarien «Basis» und «Moderat» des Kantons Bern

Diese aufgeführten Annahmen der aktuellen Prognoseszenarien führen in ihrer Gesamtheit zu folgendem prognostiziertem Verkehrswachstum:



¹ Personenkilometer

² Fahrzeugkilometer (ohne Berücksichtigung PW-Besetzungsgrad)

Abb. 2. Verkehrsleistung [km] im Kanton Bern gemäss GVM BE 2019

Abweichungen zwischen den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes und dem GVM BE 2019 des Kantons Bern:

Anhang

	VP 2050	GVM BE 2019	Bemerkung
Ist-Zustand	Ist-Zustand 2017	Ist-Zustand 2019	Abweichende HAFAS-Fahrpläne in den Ist-Zuständen Bund und Kanton, damit Auswirkungen auf den städtischen ÖV-Fahrplan im Prognosehorizont.
Prognosehorizont	Prognosehorizont 2050 mit Fünf-Jahres-Zwischenschritten (4 Szenarien: Basis, WWB, NTG und ITG)	Prognosehorizont 2040 (2 Szenarien: Basis und Moderat)	vgl. Zeile oben
Mobilitätsraten	Sinken in allen Szenarien.	Sinken im Szenario Basis, im Szenario Moderat bleiben sie in der Summe gleich.	
Bevölkerung	Das mittlere Bevölkerungsszenario gemäss BFS wurde angewendet.	Das mittlere Bevölkerungsszenario gemäss BFS wurde angewendet, im GVM BE 2019 jedoch auf Grundlage der RGSK 2021 Siedlungsmassnahmen regional verfeinert.	Das Bevölkerungswachstum wurde gemäss der tieferen BFS-Prognosen über den Kanton gedeckelt (und ist tiefer als in den RGSK 2021).
Räumliche Verteilung	Die Verteilung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums ist in den vier Bundesszenarien (Basis, WWB, NTG und ITG) verschieden.	Die Verteilung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum ist in den zwei kantonalen Szenarien gleich.	Für das GVM BE wurden die Siedlungsmassnahmen der RGSK 2021 für die räumliche Verteilung herangezogen. .
Strassennetz	Folgende Projekte sind in den VP 2050 und <u>NICHT</u> im GVM BE 2019 enthalten: - Biel West – Im Rusel (Umfahrung Biel, Tunnel Vingelz) nur in VP 2050 - Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) / Inkl. Anschluss Brüggmoos nur in VP 2050 - Brüggmoos – Biel West nur in VP 2050 Folgendes Projekt ist <u>NICHT</u> in den VP 2050 und jedoch im GVM BE 2019 enthalten: - Umfahrung Burgdorf – Hasle nur im GVM BE 2019		GVM BE 2019: Ist-Netz auf dem Stand 2019 sowie höherer Detaillierungsgrad bei Ist- und Prognosenetz 2040
Aussenverkehr¹⁷	Der Aussenverkehr des Szenarios WWB ist abweichend zum Aussenverkehr des Szenarios Basis.	In den beiden kantonalen Szenarien Basis und Moderat wurde der Aussenverkehr des Bundesszenarios Basis hinterlegt.	

¹⁷ Alle Wege, die ausserhalb des Modellperimeters starten und/oder enden sowie durchführen, zählen zum Aussenverkehr.

Anhang

Für das GVM BE 2019 sind der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) sowie die Morgen- und Abendspitzenstunde verfügbar. Für den MIV wurde zusätzlich noch der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) erarbeitet.

Das GVM BE 2019 ist ein Prognoseinstrument, das bei der Planung unterstützen soll. Die Szenarien «Basis» und «Moderat» sind beide als gleichwertig zu betrachten und zeigen die Bandbreite möglicher Entwicklungen auf. Bei der Anwendung muss jedes Projekt gesondert betrachtet werden. Bei Bedarf sind auch projektspezifische Anpassungen der Modellinputdaten möglich.

Anwendung im
AP 5

Das Szenario «Basis» stellt die Grundlage für die Infrastruktur- und Angebotsentwicklung der Bundesämter für Verkehr (BAV) und für Strassen (ASTRA) dar, sowie für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme durch das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE).

Bei projektspezifischen Modellanwendungen (bspw. für die Angaben von DTV und DWV pro Massnahme in den Massnahmenblättern) sollen primär die Werte aus dem Prognoseszenario Basis genommen werden. Je nach Siedlungs- resp. Verkehrsmassnahme kann sich jedoch ein Vergleich der Werte aus beiden Szenarien lohnen.