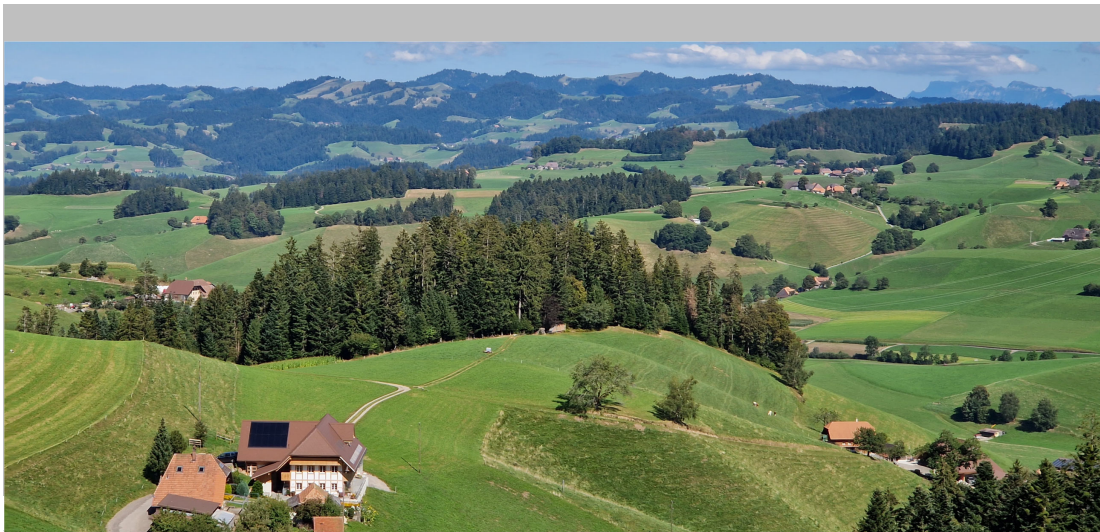


## **Regionalkonferenz Emmental Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental 2025**



### **Teil 1: Hauptbericht**

Das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental 2025 besteht aus folgenden Elementen:

- Teil 1: Hauptbericht
- Teil 2: Massnahmenband
- Teil 3: RGSK-Karte

## **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](http://www.ecoptima.ch), [info@ecoptima.ch](mailto:info@ecoptima.ch)

Metron Bern AG, Neuengasse 43, Postfach, 3001 Bern  
Telefon 031 380 76 80  
[www.metron.ch](http://www.metron.ch), [bern@metron.ch](mailto:bern@metron.ch)

### **Bearbeitung**

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

Antje Neumann, MSc Geographie

Titelbild: Emmentaler Landschaft (eigene Fotografie, Standort Aspihubel, Blickrichtung Osten, 01.09.2023)

## Inhalt

<b>1. Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1 Ausgangslage und Auftrag	4
1.2 Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept	4
1.3 Übergeordnete Rahmenbedingungen	6
1.4 Regionale Organisation	6
1.5 Erarbeitungsprozess	7
1.6 Ergebnisse der Mitwirkung	9
1.7 Änderungen gegenüber der Vorgängergeneration	9
<b>2. Situations- und Trendanalyse</b>	<b>10</b>
2.1 Perimeter	10
2.2 Siedlung	11
2.3 Landschaft	18
2.4 Verkehr	26
<b>3. Entwicklungsleitbild</b>	<b>58</b>
3.1 Übergeordnete Entwicklungsziele der Region Emmental	58
3.2 Entwicklungsleitbild	60
3.3 Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Burgdorf	67
<b>4. Handlungsbedarf</b>	<b>68</b>
4.1 Siedlung	68
4.2 Landschaft	70
4.3 Verkehr	72
<b>5. Strategien</b>	<b>78</b>
5.1 Siedlung	78
5.2 Landschaft	83
5.3 Tourismus	84
5.4 Verkehr	85
<b>6. Massnahmen</b>	<b>92</b>
6.1 Siedlung	92
6.2 Landschaft	96
6.3 Tourismus	97
6.4 Verkehr	97
<b>Anhang</b>	<b>104</b>
Anhang 1: Abkürzungsverzeichnis	104
Anhang 2: Massnahmen Verkehr mit Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprogramms Burgdorf, 1.-4. Generation	106

## 1. Einleitung

### 1.1 Ausgangslage und Auftrag

Für die Schweiz, aber auch für den Kanton Bern ist die Abstimmung der Gesamtverkehrs- und der Siedlungsentwicklung von zentraler Bedeutung. Die Abstimmung hat zum Ziel, die Siedlungsentwicklung dorthin zu steuern, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich ist und die Verkehrsangebote so zu steuern, dass sie die gewünschte Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten ermöglichen. In Artikel 98a des kantonalen Baugesetzes wird das dafür vorgesehene Instrument, das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK), definiert. Die Zielsetzung des Kantons ist die Planung und gegenseitige Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlung auf regionaler Stufe.

Für jede der sechs SARZ-Regionen (SARZ = Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit) des Kantons Bern ist ein RGSK zu erarbeiten und im Vierjahresrhythmus zu aktualisieren. Für die Erarbeitung der RGSK sind die Regionalkonferenzen zuständig. Das RGSK Emmental 2025 wurde somit von der Regionalkonferenz Emmental im Auftrag des Kantons erarbeitet.

Seit der Genehmigung 2021 ist das RGSK 2021 in Kraft. Mit der Genehmigung des RGSK 2025 wurde das RGSK 2021 durch dieses abgelöst.

### 1.2 Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept

Ziele des RGSK	<p>Für das Emmental ist die Abstimmung der Gesamtverkehrs- und der Siedlungsentwicklung von zentraler Bedeutung. Mit dem RGSK sollen folgende Ziele erreicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Die Siedlungsentwicklung an Standorten zu konzentrieren, an welchen die Verkehrserschliessung bereits ausreicht oder umweltgerecht und kostengünstig realisierbar ist.</li><li>– Die Verkehrsangebote so zu steuern, dass sie die gewünschte Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten ermöglichen.</li></ul>
Verbindlichkeit und Spielraum	<p>Beim RGSK handelt es sich um ein strategisches Führungsinstrument auf regionaler Stufe mit Richtplan-Charakter (vgl. Präzisierung der Verbindlichkeit weiter unten).</p> <p>Das RGSK Emmental erfüllt die Funktion eines regionalen Teilrichtplans gemäss Art. 98a Abs. 4 BauG. Regionale Teilrichtpläne der Planungsregionen bzw. der Regionalkonferenzen sind behördenverbindlich (vgl. Art. 57 Abs. 1 BauG). Behördenverbindlich bedeutet, dass die übergeordneten Vorgaben für die in der Gemeinde zuständige Planungsbehörde, in der Regel die Exekutive und die Verwaltung (Legislative), verbindlich sind. Diese für die Planung verantwortliche Behörde hat bei der Vorbereitung der Planungsgeschäfte die RGSK-Festlegungen zu berücksichtigen. Die in der Baugesetzgebung verankerte Gemeindeautonomie bleibt</p>

dabei unverändert bestehen. Das heisst, dass die Gemeinden im Rahmen der übergeordneten Vorgaben weiterhin für die Nutzungsplanung in ihrem Gebiet verantwortlich sind.

Im RGSK Emmental wird zwischen erläuterndem Text und behördenverbindlichen Inhalten unterschieden. **Die behördenverbindlichen Inhalte sind grau hinterlegt. In folgenden Bestandteilen des RGSK sind behördenverbindliche Festlegungen enthalten:**

- **Hauptbericht (Teil 1):**
  - **Entwicklungsleitbild (Kap. 3)**
  - **Strategien (Kap. 5)**
- **Massnahmenblätter (Teil 2)**
- **RGSK-Karte (Teil 3)**

In den Ortsplanungen sind Abweichungen von den behördenverbindlichen Inhalten möglich, wenn nach neuen Erkenntnissen eine gesamthafte bessere Lösung möglich ist (als Begründung einer besseren Lösung im Bereich Siedlung können beispielsweise Baulandumlegungen, Zonenabtausch usw. geltend gemacht werden).

Räumlich konkrete Festlegungen, beispielsweise im Rahmen der RGSK-Karte, sind nicht parzellenscharf und lassen den Gemeinden in ihrem Autonomiebereich gemäss Baugesetzgebung ausreichende Entscheidungsspielräume (z.B. regionale Landschaftsschongebiete). Grundeigentümerverbindliche Festsetzungen sind im Rahmen der kommunalen Planungen zu präzisieren und zu definieren.

Verhältnis zum  
AP Burgdorf

Das Agglomerationsprogramm (AP) ist ein bundesrechtliches Instrument, welches zur gegenseitigen Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft beitragen soll. Der Bund kann für in einem AP vorgeschlagene Verkehrsmassnahmen finanzielle Beiträge sprechen. Folgende Gemeinden sind beitragsberechtigende Gemeinden der Agglomeration Burgdorf: Burgdorf, Aefligen, Hasle bei Burgdorf, Hindelbank, Kirchberg, Lyssach, Oberburg, Rütligen-Alchenflüh und Rüti bei Lyssach.

Das AP Burgdorf und das RGSK Emmental werden jeweils parallel und aufeinander abgestimmt erarbeitet, so auch das vorliegende RGSK Emmental 2025 und das AP Burgdorf der 5. Generation.

Gemäss Art. 98a, Abs. 2 des Baugesetzes des Kantons Bern beinhaltet das RGSK auch das Agglomerationsprogramm. Das AP Burgdorf wird als separates Dossier erstellt, als Grundlage für die Prüfung durch den Bund. Die behördenverbindlichen Kapitel Zukunftsbild und Strategien des AP Burgdorf wurden in das RGSK Emmental integriert und damit behördenverbindlich verankert.

### 1.3 Übergeordnete Rahmenbedingungen

#### Kantonale und regionale Planungen

Für das RGSK 2025 sind insbesondere folgende kantonalen Planungen relevant, die in den nachfolgenden Kapiteln erläutert resp. vertieft werden:

- Richtplan 2030 Kanton Bern (KRP), Stand 2023
- Kantonales Landschaftsschutzkonzept (KLEK), 2020, und Sachplan Biodiversität, 2019
- Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (GVM), 2019
- Gesamtmobilitätsstrategie 2022
- Strassennetzplan 2022–2037, Investitionsrahmenkredit Strasse, 2022–2025
- Sachplan Veloverkehr, 2014, angepasst 2020, nachgeführt 2023
- Regionales Angebotskonzept (RAK) 2022–2025, Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2022–2025; Kantonales Angebotskonzept für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2022–2025
- Güterverkehrs- und Logistikkonzept, 2021
- Arbeitszonenbewirtschaftung, 2023

### 1.4 Regionale Organisation

#### 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 Gemeindepräsidenten der Region an. Vorsitz hat ein:e politische:r Amtsträger:in aus der Region. Die Regionalversammlung beschliesst das RGSK und das AP.

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

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.

### 1.5 Erarbeitungsprozess

Das RGSK 2025 Emmental und das AP5 Burgdorf 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.

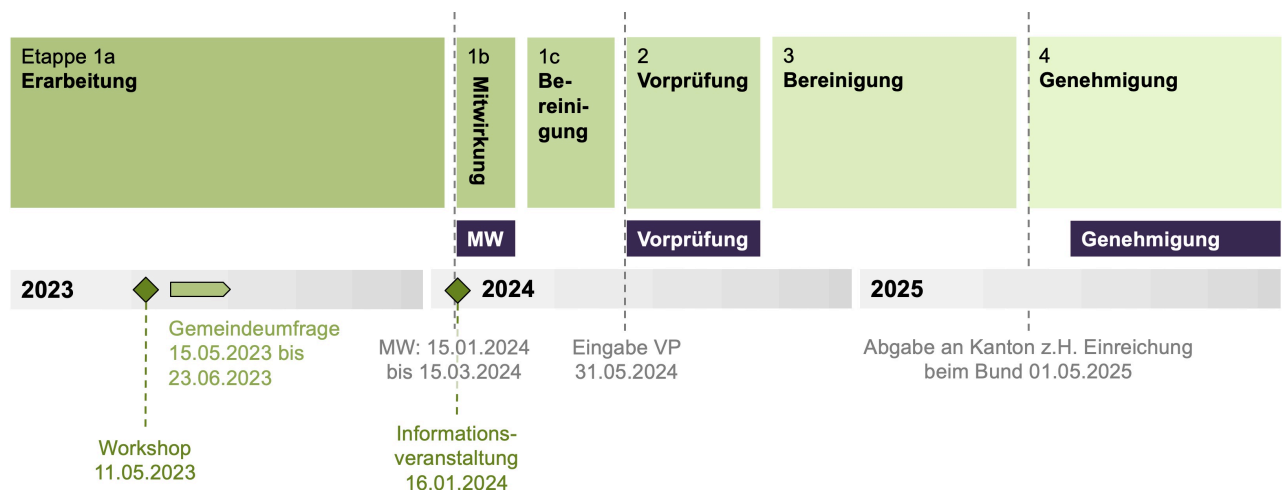


Abb. 1. Erarbeitungsprozess RGSK 2025 Emmental und AP5 Burgdorf (eigene Abbildung)

Nachfolgend werden die einzelnen Phasen des Erarbeitungsprozesses beschrieben.

#### Etappe 1a: Erarbeitung

Workshop  
 11.05.2023

Um die Gemeinden in 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.

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 RGSK 2025 und AP5 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. 1.4) vorgelegt.
Mitwirkungsdauer	<b>Etappe 1b und 1c: Öffentliche Mitwirkung und Bereinigung</b> Die Mitwirkung zum RGSK 2025 und zum AP5 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 RGSK 2025 und AP5 zu erläutern und zu diskutieren.
Überarbeitung AP	Die Auswertung der öffentlichen Mitwirkung ist in einem separaten Mitwirkungsbericht dokumentiert. RGSK und AP wurden gestützt darauf überarbeitet.
Vorprüfung Kanton	<b>Etappe 2: Vorprüfung</b> Die Vorprüfung von RGSK und AP durch den Kanton fand vom 1. Juni 2024 bis am 30. September 2024 statt.
Verabschiedung durch Regionalversammlung	<b>Etappe 3: Bereinigung und Beschlussfassung</b> Das Dossier wurde entsprechend dem Vorprüfungsbericht bereinigt und, wo nötig, überarbeitet. Die Regionalversammlung hat am <span style="background-color: yellow;">  </span> 2025 das RGSK und das AP beschlossen.
Genehmigung	<b>Etappe 4: Genehmigung</b> Das RGSK Emmental mit dem AP Burgdorf wurde Mitte 2025 vom Kanton als regionaler Richtplan genehmigt. Einreichungsfrist des AP beim Bund zur Prüfung ist der 31. Mai 2025.



## 1.6 Ergebnisse der Mitwirkung

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

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

## 1.7 Änderungen gegenüber der Vorgängergeneration

RGSK 2025  
knüpft an Vorgän-  
gergenerationen  
an

Das RGSK 2025 löst das RGSK 2021 ab, knüpft aber inhaltlich an das RGSK 2021 an. Die Kerninhalte des RGSK 2021 werden nahtlos weitergeführt und neue Themen werden ergänzt. Das Schlüsselprojekt des RGSK 2021, 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 RGSK 2025 berücksichtigt die Verkehrssanierung BOH als Ausgangslage und baut Strategien und Massnahmen darauf auf.

Inhaltliche Wei-  
terentwicklung

Inhaltlich wurde das RGSK in verschiedenen Bereichen weiterentwickelt:

- 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.
- 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 siedlungs-nahmen 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
- In der Analyse Verkehr werden neu die Pendlerströme 2018 analysiert, Fahrzeiten des ÖV dargestellt, Umsteigeknoten werden vordefinierten Typen von Verkehrsdrehscheiben zugeordnet sowie Aussagen zu intermodalen Angeboten und Alternativen von ÖV-Angeboten getätigt.

## 2. Situations- und Trendanalyse

### 2.1 Perimeter

**RGSK** Das RGSK Emmental umfasst die 39 Gemeinden der Regionalkonferenz Emmental.

**AP** Die Agglomeration Burgdorf ist Teil der Region Emmental. Die Agglomeration Burgdorf besteht aus der Kernstadt Burgdorf und 8 weiteren beitragsberechtigten Gemeinden gemäss PAVV.

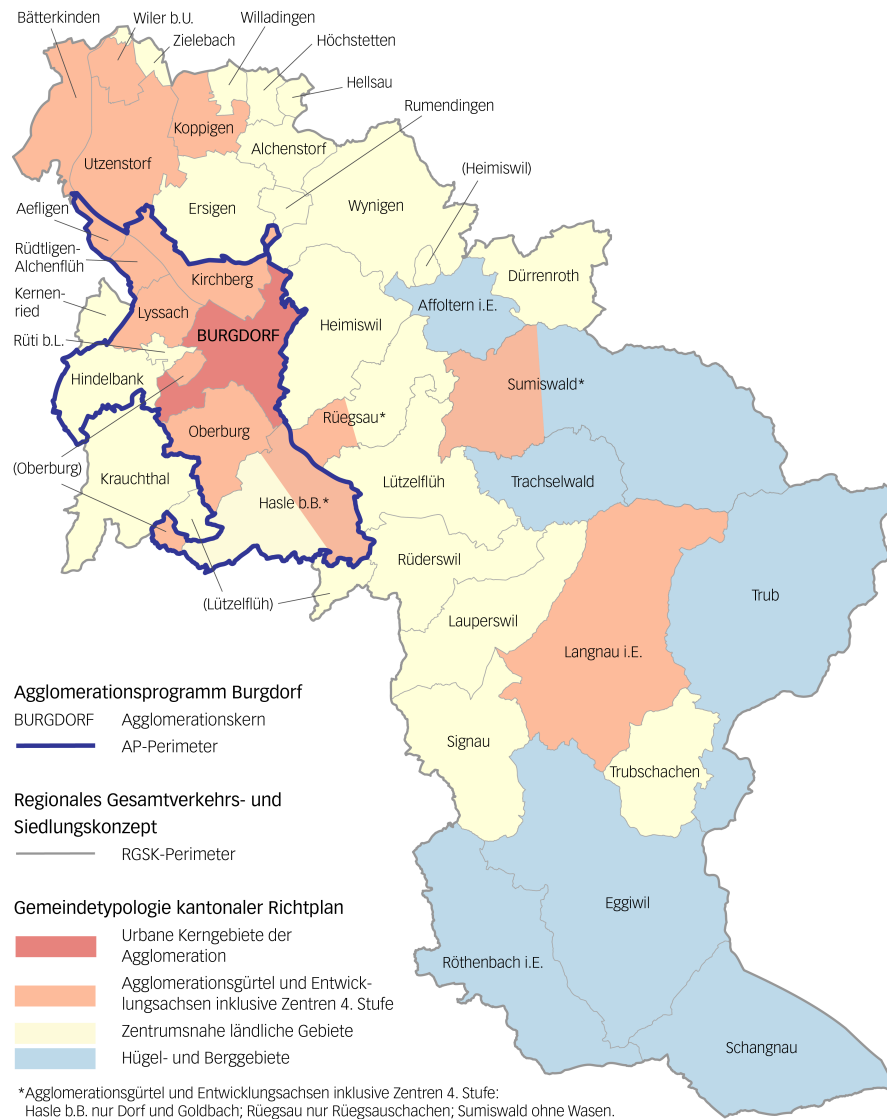


Abb. 2. Perimeter der Regionalkonferenz Emmental und der Agglomeration Burgdorf

## 2.2 Siedlung

### 2.2.1 Siedlungsstruktur

Konzentration der  
 Entwicklung auf  
 Talebene der  
 Emme

Die meisten der grösseren Siedlungsgebiete der Region Emmental 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. 2.4).

In der Talebene hat sich das Siedlungsgebiet stark ausgebreitet und teilweise auch den Gewässerraum und die Ufervegetation der Emme zurückgedrängt.

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

Schneller Zugang  
 zu Naherholungs-  
 gebieten

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

### 2.2.2 Bevölkerungsentwicklung

#### Entwicklung 2010–2020

Die Bevölkerungszahl der Region Emmental beträgt rund 98'000 Personen und ist 2010–2020 um rund 4'000 Personen resp. jährlich um 0.42% gewachsen.

	2010	2020	Veränderung absolut	Jährliches Wachstum
Agglomeration Burgdorf	33'920	36'564	2'644	0.75%
weitere Gemeinden der Region Emmental	59'757	61'102	1'345	0.22%
<b>Region Emmental</b>	<b>93'677</b>	<b>97'666</b>	<b>3'989</b>	<b>0.42%</b>

Tab. 1. Bevölkerungsentwicklung 2010–2020, ständige Wohnbevölkerung (Quelle: STATPOP BFS)

#### Trend

Die Region Emmental wird bis 2040 gemäss betrachteten Szenarien ein jährliches Wachstum von rund 0.3–0.5% aufweisen. Trifft das ein, wird die Bevölkerungszahl 2040 rund 105'000 – 108'000 Einwohnende betragen. Die Agglomeration Burgdorf wird auch in Zukunft überproportional zur Bevölkerungsentwicklung der Region Emmental beitragen.

	Ausgangslage		Wachstum gem. KRP 2030 <sup>1</sup>		Wachstum gem. GVM <sup>2</sup>	
	2020	Wachs- tumsrate 2010–2020	2040	Wachs- tumsrate	2040	Wachs- tumsrate
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%
<b>Region Emmental</b>	<b>97'666</b>	<b>0.42%</b>	<b>107'557</b>	<b>0.48%</b>	<b>104'521</b>	<b>0.34%</b>

Tab. 2. Szenarien Bevölkerungsentwicklung mit Horizonten 2030 resp. 2040 (Quelle: KRP, STATPOP BFS)

## 2.2.3 Beschäftigtenentwicklung

### Entwicklung 2011–2020

In der Region Emmental arbeiten rund 37'000 Beschäftigte (Vollzeitäquivalente). Im Zeitraum 2011–2020 blieb das Arbeitsplatzangebot gesamthaft konstant. 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 Region Emmental und der Agglomeration Burgdorf negativ entwickelt (schlechteres Verhältnis Zu-/Wegpendler).

	2011	2020	Veränderung absolut	Jährliches Wachstum
Agglomeration Burgdorf	17'336	18'087	751	0.5%
Weitere Gemeinden der Region Emmental	20'022	19'266	-756	-0.4%
<b>Region Emmental</b>	<b>37'358</b>	<b>37'353</b>	<b>-5</b>	<b>0.0%</b>

Tab. 3. 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 0.24% jährlich bis 2040 aus.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die GVM-Annahmen basieren auf dem BFS Szenario „mittel“ der Bevölkerungsentwicklung 2020 – 2050.

- 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.

	Ausgangslage		Annahme Wachstum gem. GVM Kt. Bern	
	2020	Wachstumsrate 2011–2020	2040	Jährliches Wachstum
Agglomeration Burgdorf	17'336	0.47%	18'670	0.16%
Weitere Gemeinden der Region Emmental	20'022	-0.43%	20'489	0.31%
<b>Region Emmental</b>	<b>37'358</b>	<b>0.00%</b>	<b>39'160</b>	<b>0.24%</b>

Tab. 4. Beschäftigtenentwicklung (Vollzeitäquivalente) mit Horizont 2040 (Quelle: STATENT BFS, GVM Kt. Bern)

## 2.2.4 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 (vgl. untenstehende Tabelle, Stand 2022):

- Raumnutzendendichte in überbauten Wohn- Misch- und Kernzonen (WMK): Im KRP sind unterschiedliche Mindestdichtevorgaben pro Raumtyp definiert. Die Gemeinden, welche die KRP-Mindestdichtevorgaben ihres Raumtyps erfüllen, haben einen Vorteil bei der Ermittlung des tatsächlichen Baulandbedarfs Wohnen. Damit wird ein Anreiz geschaffen, die Raumnutzendendichte zu erhöhen, bevor Ein- oder Umzonungen vorgenommen werden (können).
- Bauzonenreserven: Unüberbaute WMK werden gemäss KRP als Bauzonenreserven bezeichnet.
- 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.
- Tatsächlicher 15-jähriger Baulandbedarf Wohnen: Der tatsächliche 15-jährige Baulandbedarf Wohnen ist der Kennwert, nach welchem sich die Genehmigungsfähigkeit von Ein- und Umzonungen in den entsprechenden Gemeinden richtet.

	Raumnutzendendichte			Tatsächlicher
	KRP- Richtwert	Erhebung 2022	Differenz	15-jähriger Bauland- bedarf Wohnen <sup>3</sup>
Aefligen	53	42.3	-10.7	-2.4
Affoltern im Emmental	34	38.3	4.3	-1.2
Alchenstorf	39	30.3	-8.7	-1.8
Bätterkinden	57	50.3	-6.7	-2.7
Burgdorf	85	97.6	12.6	22.8
Dürrenroth	39	44.7	5.7	0.2
Eggiwil	34	51.2	17.2	-0.6
Ersigen	39	38.7	-0.3	-2.7
Hasle bei Burgdorf	57	49.9	-7.1	< 0 (div. Raumtypen)
Heimiswil	39	41.5	2.5	0.5
Hellsau	39	38.9	-0.1	-1.6
Hindelbank	39	61.6	22.6	1.9
Höchstetten	39	32.3	-6.7	-1.5
Kernenried	39	50.1	11.1	0.3
Kirchberg (BE)	57	67.5	10.5	4.8
Koppigen	57	47.0	-10.0	-1.7
Krauchthal	39	46.4	7.4	-0.5
Langnau im Emmental	57	74.4	17.4	15.3
Lauperswil	39	49.0	10.0	0.2
Lützelflüh	39	50.7	11.7	-2.3
Lyssach	53	48.9	-4.1	-0.9
Oberburg	53	66.2	13.2	1.6
Röthenbach im Emmental	34	42.0	8.0	-0.8
Rüderswil	39	45.2	6.2	-1.0
Rüdtligen-Alchenflüh	57	63.5	6.5	2.3
Rüegsau	57	58.0	1.0	1.2 (2020, div. Rt.)
Rumendingen	39	26.5	-12.5	-0.7
Rüti bei Lyssach	39	35.7	-3.3	-0.4
Schangnau	34	48.6	14.6	-0.1
Signau	39	51.9	12.9	-0.9
Sumiswald	57	51.2	-5.8	< 0 (div. Raumtypen)
Trachselwald	34	34.7	0.7	-1.0
Trub	34	36.5	2.5	-1.1
Trubschachen	39	55.4	16.4	-1.3
Utzenstorf	57	50.5	-6.5	-5.9
Wiler bei Utzenstorf	53	48.2	-4.8	-1.4
Willadingen	39	26.4	-12.6	-0.9
Wynigen	39	46.6	7.6	0.2
Zielebach	39	34.3	-4.7	-1.2

Tab. 5. Raumnutzendendichte in überbauten Wohn- Misch- und Kernzonen (WMK) sowie tatsächlicher 15-jähriger Wohnbaulandbedarf; Erhebungsmethodik gemäss KRP, Datenstand 2022 (Quelle: Erhebung AGR, 2021)

### Ermittlung der Nutzungsreserven der bestehenden Bauzonen

Nutzungsreser-  
ven in Anzahl  
Raumnutzende

Die Bauzonenreserven und die inneren Nutzungsreserven sind die primären Entwicklungsmöglichkeiten der Region Emmental. Mit den Annahmen, dass die Bauzonenreserven bis ca. 2040 vollständig und die

<sup>3</sup> 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.

inneren Nutzungsreserven zu 10% mit jeweils einer Dichte<sup>4</sup> von je 83 Raumnutzenden pro ha genutzt werden, bieten die bestehenden Wohn-, Misch- und Kernzonen der Region Emmental Platz für rund 8'200 zusätzliche Raumnutzende. Dies entspricht einem grossen Anteil des erwarteten Wachstums gemäss KRP bis 2040 (vgl. Kap. 2.3) und zeigt somit den Beitrag der Innenentwicklung zur Aufnahme des Bevölkerungswachstums.

<b>Nutzungsreserven</b>			
(Potenzial für zusätzliche Raumnutzende in bestehenden Bauzonen; Annahme: 83 Raumnutzende / ha)			
	<b>Bauzonenreserven</b>	<b>Innere Nutzungsreserven in überbauten WMK</b>	<b>Total</b>
	(Annahme: 10% bis 2040)		
Agglomeration Burgdorf	2'489	968	3'458
Weitere Gemeinden der Region Emmental	3'910	853	4'763
<b>Region Emmental</b>	<b>6'399</b>	<b>1'822</b>	<b>8'221</b>

Tab. 6. 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 Region Emmental leisten.

Die Berechnungsmethodik des tatsächlichen Baulandbedarfs stellt für viele Gemeinden der Region Emmental eine Herausforderung dar, da sie ihre Entwicklungsmöglichkeiten stark einschränkt. Die Gemeinden hinterfragen die Methodik und wünschen sich einen grösseren Spielraum in der kommunalen Nutzungsplanung.

Umsetzung

Die Gemeinden treiben die Aktivierung der Potenziale mit verschiedenen Massnahmen voran. In einigen grösseren Gemeinden 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 Innenentwicklungspotenziale auch weitere Massnahmen nötig, um

<sup>4</sup> Die Annahme der Dichte von 83 Raumnutzenden pro ha entspricht der Annahme des AP4 (120 m<sup>2</sup> pro Raumnutzenden).

zusätzliche Flächen zu aktivieren (vgl. Kap. 5 Strategien zu den Umstrukturierungen und Siedlungserweiterungen).

### 2.2.5 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. 2.3.4) 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: Obenstehende Daten werden Anfangs 2024 aktualisiert.**

Handlungsbedarf vor allem ausserhalb der Agglomeration

Eine Analyse der Beschäftigtenentwicklung 2011–2020 zeigt, dass die Agglomeration Burgdorf überproportional zum Arbeitsplatzangebot der Region Emmental beiträgt. In den weiteren Gemeinden der Region war in demselben Zeitraum die Beschäftigtenentwicklung rückläufig (vgl. Kap. 2.3.2). Der Handlungsbedarf für die Schaffung neuer Arbeitsplätze liegt somit gemäss den Zielsetzungen der Region nicht in der Agglomeration, sondern in den übrigen Gemeinden der Region (z.B. in Langnau, Signau, Sumiswald usw.). Ein Beschäftigtenwachstum in der Region Emmental ausserhalb der Agglomeration Burgdorf ist erforderlich, um auch im ländlichen Raum eine ausgewogene Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen zu erreichen und die Pendlerbewegungen zu minimieren. Nach wie vor hat ein Ausbau des Arbeitsplatzangebots auch in der Agglomeration eine wichtige Bedeutung.

### 2.2.6 Kantonale Entwicklungsgebiete

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (Arbeitsnutzung)

In der Region Emmental 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.

- **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 / Rütligen-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.

Prioritäre Entwicklungsgebiete  
Wohnen

Zudem sind im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A\_08) zwei prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen von kantonalen Bedeutung innerhalb der Region Emmental eingetragen:

- **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.

### 2.2.7 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 ist mit dem ESP Aemme-Center in Lyssach / Rütligen-Alchenflüh ein ViV-Standort im kantonalen Richtplan eingetragen. Zwei weitere Standorte in Burgdorf und Langnau sind als regionale ViV-Standorte im RGSK eingetragen (vgl. Massnahmenband).

## 2.3 Landschaft

### 2.3.1 Landschaftsstruktur

Drei Landschafts-  
typen

Landschaftlich ist die Region Emmental durch die auslaufenden Hügelszüge des Napfgebiets und die breiter werdende Talebene der nordwärts fliessenden Emme geprägt. 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 Hügelland (Ost und West)
- Talebene (Schwemmebene) der Emme
- Ebene des Mittellandes

Von Landwirt-  
schaft und Forst-  
wirtschaft gepräg-  
tes Hügelgebiet  
Zunehmende tou-  
ristische 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 Region 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. 3. *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. 4. 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 Mittleren und Unteren Emmental durch die starke Ausbreitung der Siedlung und Verkehrsinfrastruktur stark unter Druck geraten. Es bestehen auch Hochwasserrisiken.

Auenwälder  
(Schachen)

Die ursprünglichen Auenwälder (Schachen) entlang der Emme sind 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 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 / Rüttiligen-Alchenflüh, der Winterseyschachen in Oberburg / Hasle, oder die einseitige Aufweitung im Felseggshachen 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. 5. 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. 6. Mit dem NRP-Projekt «Perlenkette-Emme» werden Biodiversität und sanfter Tourismus entlang der Emme gefördert (Quelle: Verein Perlenkette Emme)

Ebene unter starkem Entwicklungsdruck

### Mittelland (Unteres Emmental)

Nördlich von Burgdorf laufen die Hügelzüge aus. Es beginnt die offene Mittelland-Ebene des Unteren Emmentals zwischen Hindelbank, Zielesbach, Hellsau und Burgdorf. Diese steht unter grossem Entwicklungsdruck. Hier ist die traditionelle Kulturlandschaft (Wässermatten) durch die dynamische Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Autobahnananschluss, 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. 7. Ebene des Mittellands mit Blick Richtung Jura im Norden, im Vordergrund Lyssach, in der Bildmitte Kirchberg und Rüttiligen-Alchenflüh, links Autobahn und « Shopping-Meile » (Quelle: Gemeinde Lyssach)

### 2.3.2 Freiraumstruktur

Direkter Zugang zu Naherholungsgebieten

Alle Siedlungsgebiete der Region Emmental 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.

### 2.3.3 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.

### 2.3.4 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 lärmmindernden 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 Region Emmental wird mit der Realisierung des Bauprojekts Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle.

### 2.3.5 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 Region Emmental 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.

### 2.3.6 Nachhaltigkeitsbeurteilung

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.

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:
  - Signau
- Stufe 2: NE-Leitbild und/oder NE-Legislaturplanung:
  - Eggwil, Röthenbach, Trub
- Stufe 3: Teilnahme Definition NE-Indikatorenset:
  - Rüdltigen-Alchenflüh, Oberburg, Hasle, Rüegsau, Trachselwald, Sumiswald, Rüderswil, Krauchthal, Heimiswil, Ersigen, Wynigen, Hellsau, Höchstetten, , Koppigen, Utzenstorf, Bätterkinden
- Stufe 4: Durchführung NHB:
  - Burgdorf, Kirchberg

### 2.3.7 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 Region Emmental 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 bestehen in den meisten grösseren Siedlungsgebieten der Region Emmental Flächen mit einer starken bis extremen Wärmebelastung. Einige Gemeinden des Unteren und Mittleren Emmentals haben einen besonders grossen Anteil an Siedlungsflächen mit einer sehr starken bis extremen Wärmebelastung. In den kleineren Siedlungsgebieten der Region Emmental sowie generell im Oberen Emmental (bessere Durchlüftung aufgrund der topografischen Lage) ist die Wärmebelastung geringer. Trotzdem weisen auch Flächen in diesen Siedlungsgebieten eine starke Wärmebelastung auf.  Ab einer starken Wärmebelastung stuft der Kanton Massnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation als notwendig ein (Begrünung, Beschattung, Entsiegelung).
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

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

## 2.4 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 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.

### 2.4.1 Gesamtverkehr

#### Verkehrssanierung BOH

Die Verkehrserschliessung des Emmentals und insbesondere die Verkehrssituation im Raum Burgdorf und dem Unteren 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.

Gesamtverkehrs-  
lösung «emmen-  
talwärts»

Mit der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (VS BOH) – oder auch «emmentalwärts» – wurde im Rahmen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental 2016 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 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.

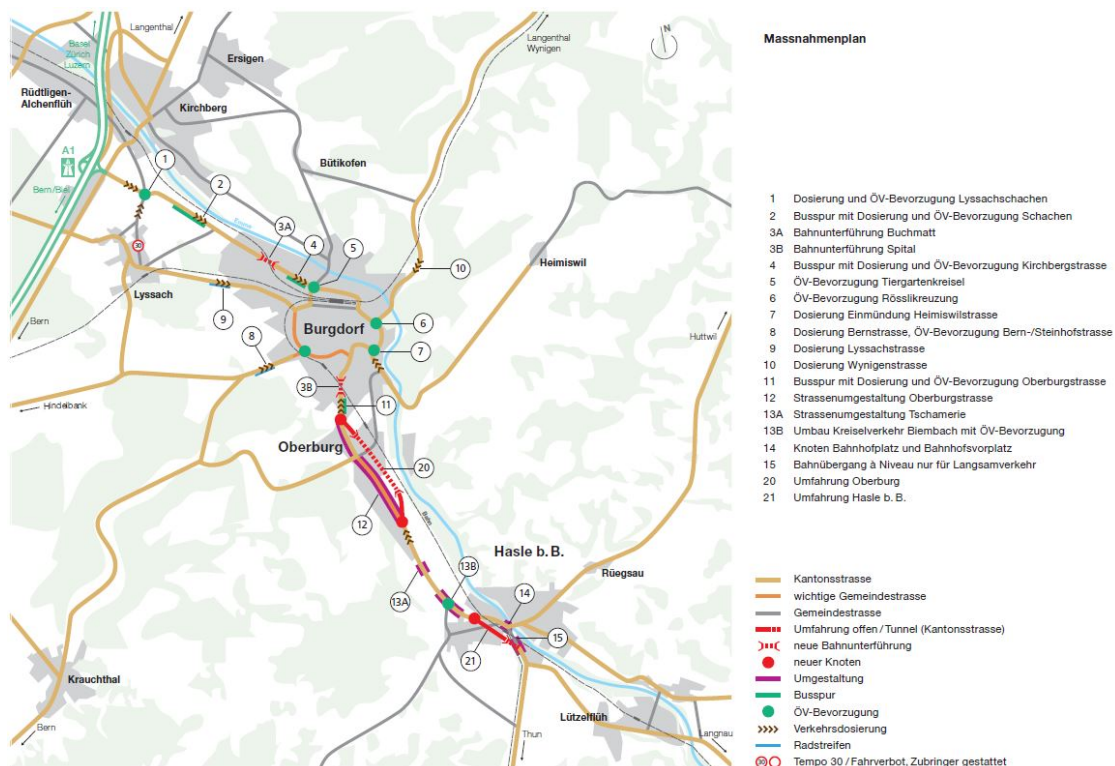


Abb. 8. Massnahmenplan Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (Quelle: TBA Kanton Bern)

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, die RKE 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 Region Emmental auch mit der VS BOH als Basis, so dass ein aufeinander abgestimmtes Gesamtverkehrssystem entsteht.

### Pendlerströme

Die Pendlerströme von 2018 zeigen eine grosse Bedeutung der Kernagglomerationsgemeinde Burgdorf sowie im regionalen Kontext eine ausgeprägte Verflechtung der Gemeinden entlang der Talachse bis nach Langnau. Tangentiale Pendelbeziehungen zwischen den Gürtelgemeinden der Agglomeration oder den Gürtelgemeinden und dem weiteren ländlichen Raum sind eher schwach ausgeprägt.

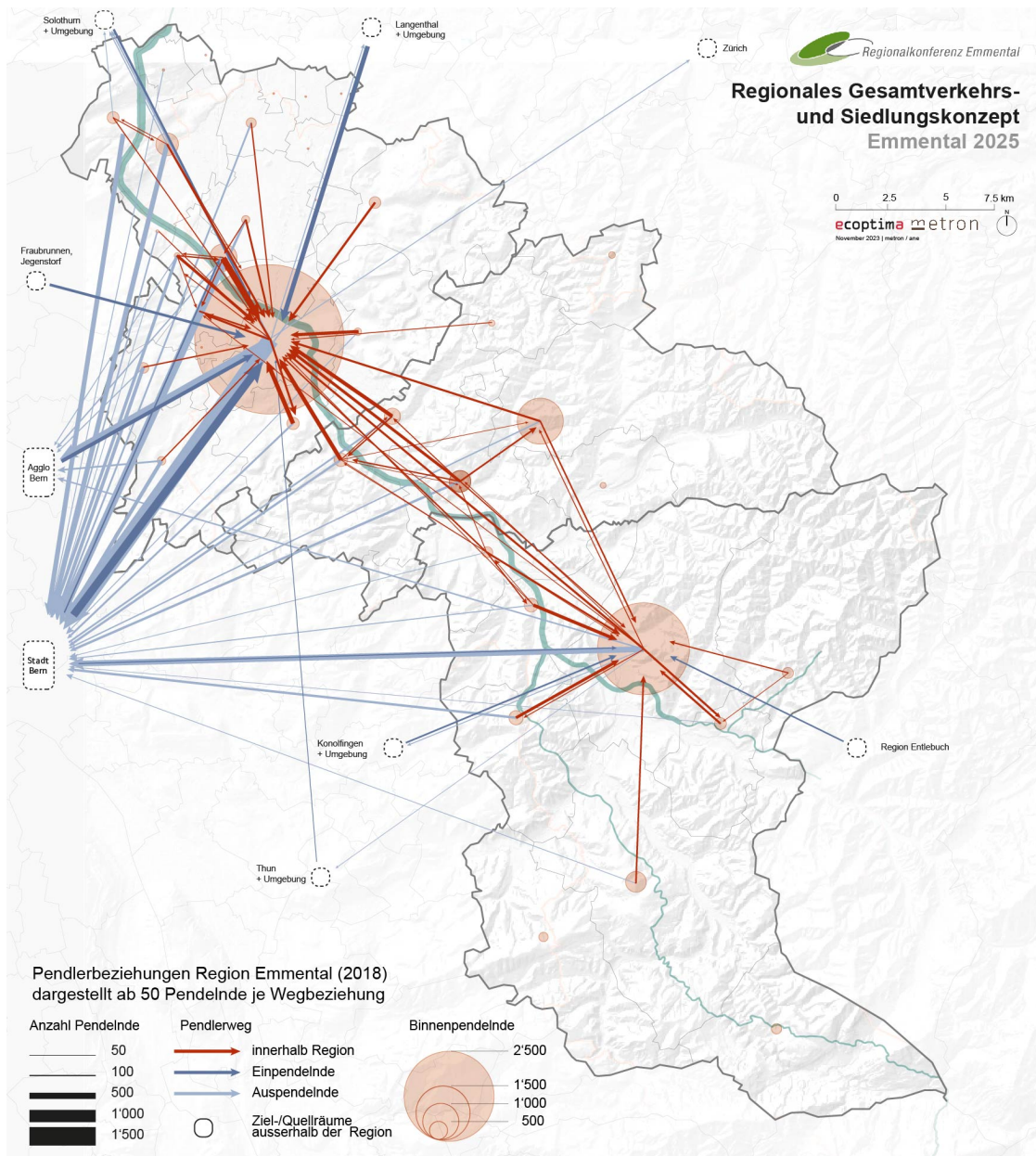


Abb. 9. Pendlerströme 2018 in der Region Emmental und Agglomeration Burgdorf, dargestellt ab 50 Personen je Pendelbeziehung (Daten: BFS STATPOP, STATENT, AHV-Register)

Hier zeigt sich zum einen die hohe Attraktivität an Arbeitsplätzen in den Kernagglomerationsgemeinden und den Zentren wie Langnau und Sumiswald. 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 dar. Die Verflechtung mit den weiteren umliegenden Agglomerationen, wie Solothurn und Langenthal, ist deutlich geringer profiliert.

Ebenfalls ersichtlich ist, dass in den Zentrumsgemeinden Burgdorf, Langnau und Sumiswald 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 Region der kurzen Wege, die zu bewahren und zu stärken ist.

### **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 Schweizer Bevölkerung erhoben. Die Erhebung 2021 bildet die Grundlage für die nachfolgende Bestimmung des Modal Splits der Wohnbevölkerung in den 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.

Modal Split im  
Kanton Bern nach  
Region

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.

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.

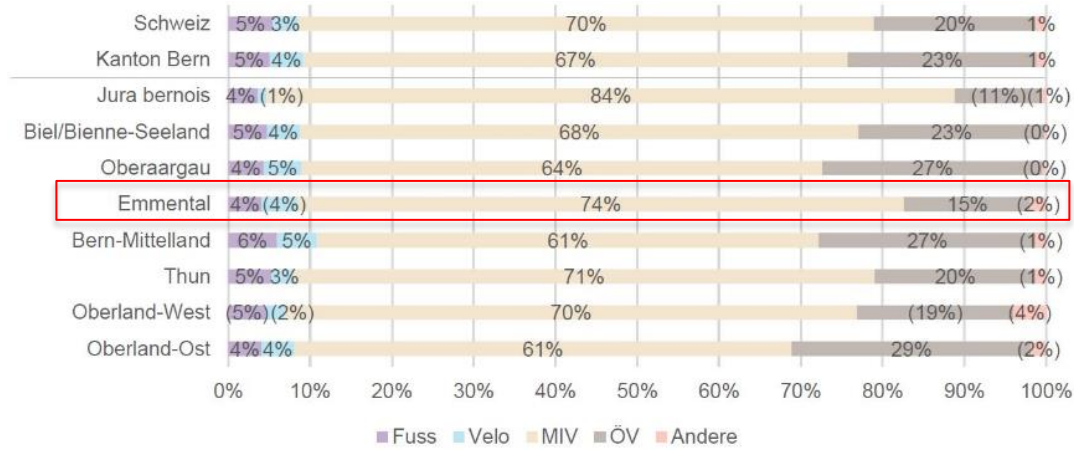


Abb. 10. Tagesdistanzen und Modal Split in der Schweiz, im Kanton Bern und in den bernischen Regionen 2021 (Daten: Auswertungen Kanton Bern zum MZVM 2021)

Modal Split im Kanton Bern nach Raumtyp

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 ländlichen Gebiete sowie Hügel- und Berggebiete mit rund 80 % 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. 2.4.4).

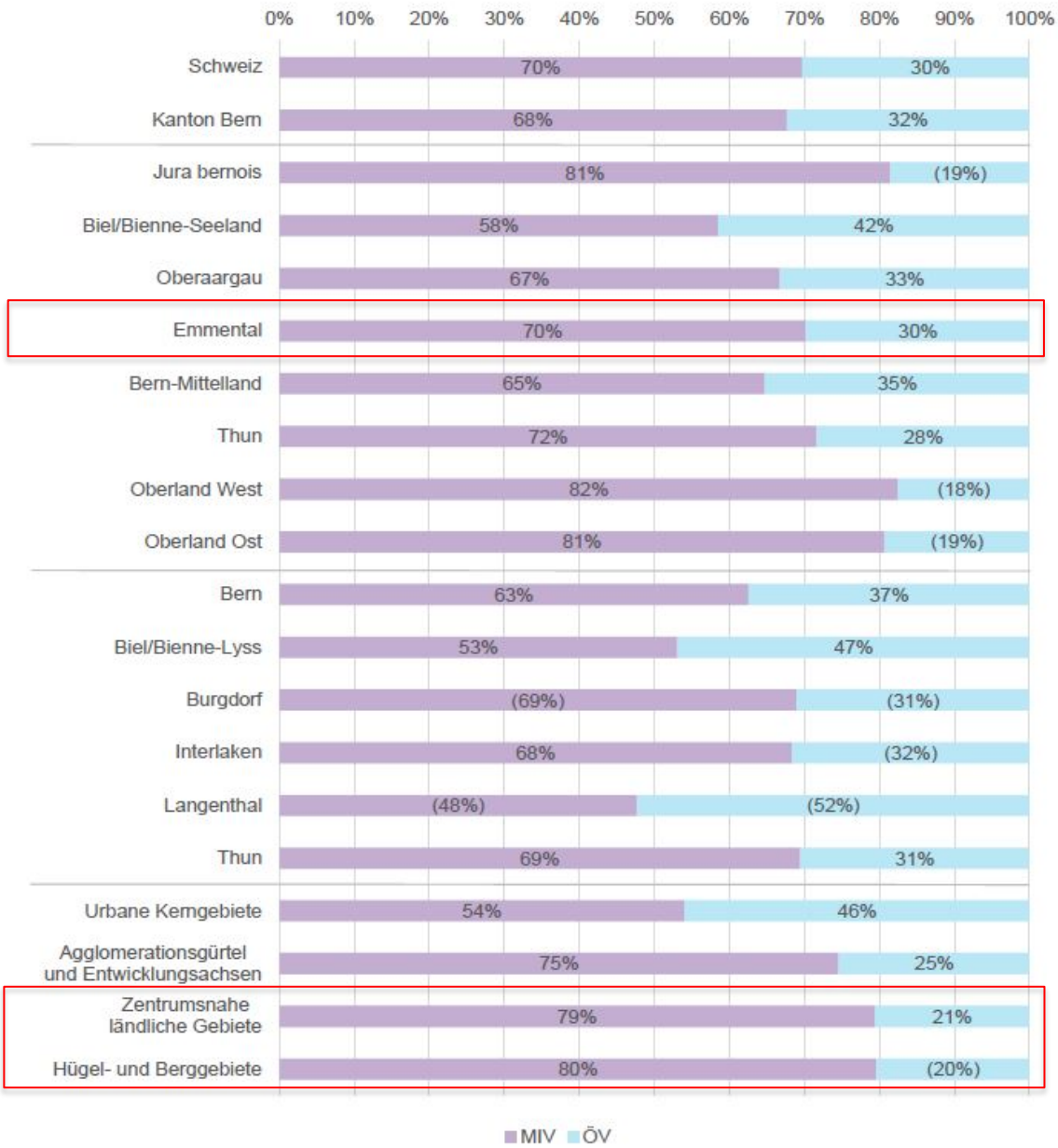


Abb. 11. Modal Split MIV-ÖV beim Arbeits- und Ausbildungsverkehr in der Schweiz, im Kanton Bern, in den bernischen Regionen und nach Raumtypen 2021 (Daten: Auswertungen Kanton Bern zum MZVM 2021)

## 2.4.2 Fuss- und Veloverkehr

### Fussverkehr

Die Fusswegnetzplanung ist meist eine kommunale Aufgabe. Insbesondere die sukzessive Umsetzung von verkehrsberuhigten oder geschwindigkeitsreduziertem Strecken und Zonen sowie autofreie Abschnitte und Fusswegverbindungen in den Siedlungszentren und Wohngebieten tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Erreichung eines engmaschigen Fussverkehrsnetzes bei. 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. Die im Fussverkehr zurückgelegten Distanzen sind – zumindest im Alltagsverkehr – geringer als im Veloverkehr. Darum liegt seine Bedeutung noch ausgeprägter innerhalb der Agglomeration und innerhalb der Gemeinden in dichter besiedelten Gebieten.

Wander- und  
Fusswegnetze

Zum Fussverkehr besteht als Grundlage auf kantonaler Ebene der Sachplan Wanderrouthenetz, der ein flächig attraktives Wanderwegnetz zum Ziel hat. Das Wanderrouthenetz wird im Rahmen der periodischen Überarbeitung des kantonalen Sachplans Wanderrouthenetz – und in enger Zusammenarbeit von Kanton, Region und Gemeinden – überprüft und bei Bedarf angepasst. Die übrige Fusswegnetzplanung ist gemäss Art. 44 Strassengesetz (SG) eine kommunale Aufgabe. Die Gemeinden sind gemäss Art. 27 Strassenverordnung (SV) verpflichtet, im Zusammenhang mit der kommunalen Richtplanung auch das Fuss- und Wanderwegnetz zu festzulegen.

Sachplan  
Veloverkehr des  
Kantons Bern

### Veloverkehr

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 Freizeitrouthen 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.

Der Alltagsverkehr spielt sich schwergewichtig innerhalb der Gemeinden ab, wo das grösste Förderungspotenzial liegt. Weitere Potenziale des Veloverkehrs liegen bei den Verbindungen zwischen mittelgrossen Gemeinden, insbesondere durch die starke Zunahme von E-Bikes. Das Zusammenspiel zwischen öffentlichem und Veloverkehr kann auch durch Bike + Ride-Plätze an den Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs gefördert werden. Der kantonale Sachplan Veloverkehr unterteilt das Velonetz in die Kategorien Vorrangrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz.



Die Vorrangrouten stellen die höchste Netzebene des Veloroutennetzes dar. Mit ihrer hochwertigen Gestaltung schöpfen sie das gesamte Velopotenzial aus. Sie verknüpfen wichtige Ziele im Alltagsverkehr mit attraktiven, sicheren und schnellen Verbindungen. 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 Region Emmental liegen die Vorrangrouten auf dem Korridor Kirchberg – Burgdorf – Oberburg – Hasle – Lützelflüh sowie Burgdorf – Lyssach – Hindelbank.

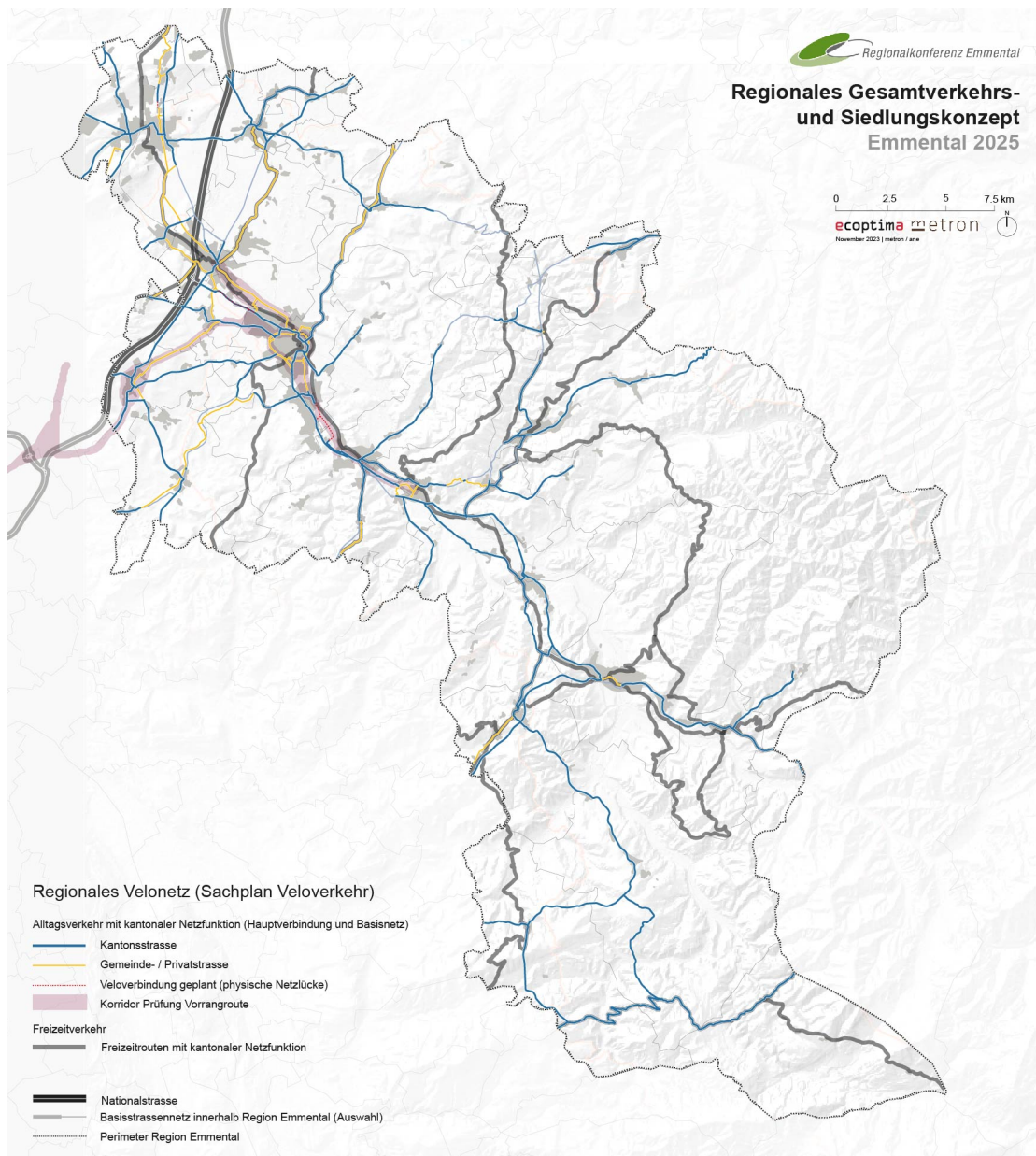


Abb. 12. Velonetz gemäss Sachplan Veloverkehr, Stand November 2023 (Daten: Geoportal Kanton Bern)

Weiterentwick-  
lung 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 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 Region Emmental ergeben sich aus der RVNP die nächsten Schritte zur Weiterentwicklung und Aufwertung des Velonetzes

Velofreizeitver-  
kehr

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 Region Emmental.

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.

### 2.4.3 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

#### Netzplanung

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 in der Region

Emmental wird von den Bahnlinien der SBB, BLS und Südostbahn sowie den Buslinien der Busland AG und PostAuto AG gebildet. Die Region Emmental zeigt bei den Pendlerströmen (Kap. 2.4.1) und ÖV-Linien (Abb. 13) eine duale Ausrichtung resp. Priorisierung.

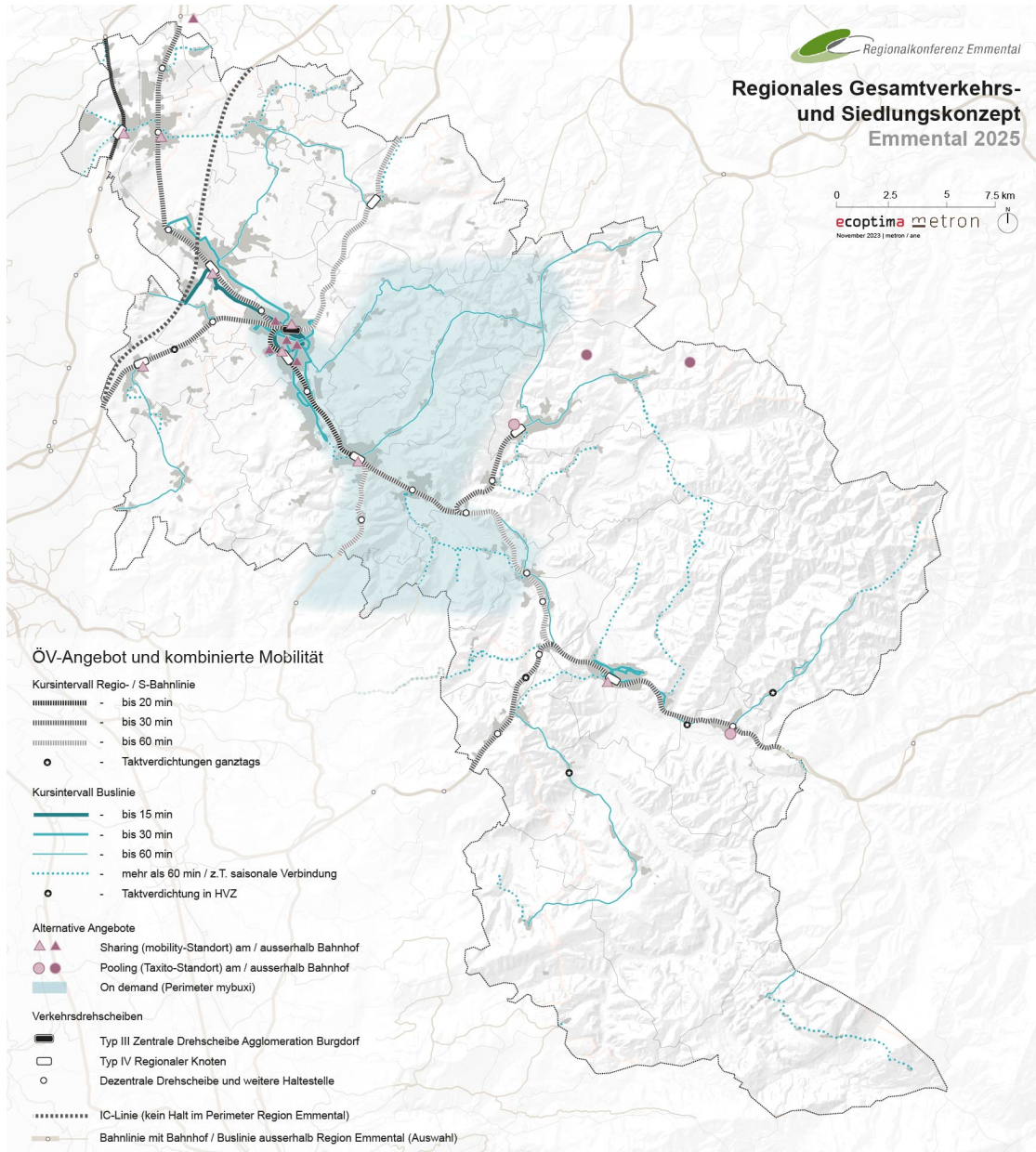


Abb. 13. ÖV-Angebot, Kombinierte Mobilität und Drehscheiben-Typisierung (Stand 2023)

Mit Burgdorf und den Kernagglomerationsgemeinden ist zum einen eine zentralistisch ausgelegte Struktur vorhanden, welche mit der hohen Dichte an Wohnungen, Arbeitsplätzen sowie der Konzentration an Verwaltungs-, Kultur- und Versorgungsstandorten zusammenhängt. Gleichzeitig sind die externen Pendlerströme und das ÖV-Angebote eher auf

die umliegenden Agglomerationen und Zentren ausgerichtet als auf die intraregionalen Verbindungen im Emmental. Dies wird deutlich an Burgdorf und dem regionalen Zentrum Langnau, welche jeweils nach Bern mehr und attraktivere Verbindungen aufweisen als zueinander:

- Burgdorf – Bern: 4 Verbindungen pro Stunde (direkt)
- Langnau – Bern: 2 Verbindungen pro Stunde (direkt) + Verdichtungskurse in Spitzenstunde
- Burgdorf – Langnau: 1 Verbindung pro Stunde (direkt) + 2 Verbindungen pro Stunde (1x Umsteigen Ramsei, 1x Umsteigen in Bern Wankdorf)

Aus überregionaler Sicht wächst das Angebot auf den RBS-Linien zwischen Solothurn und Bern. Mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2022 erhielt der Bahnhof Bätterkinden einen deutlichen Angebotsausbau mit 6 Verbindungen pro Stunde in Richtung Bern. Da der Bahnhof über ein grösseres P+R-Angebot (92 Parkplätze) verfügt, steigt die Bedeutung des Bahnhofs für die kombinierte Mobilität.

Angrenzend an die Agglomeration Burgdorf / Region Emmental weist der Bahnhof Jegenstorf eine hohe Attraktivität auf, da dieser seit Dezember 2022 mit 8 Verbindungen pro Stunden in Richtung Bern bedient wird und damit eine flexible P+R-Ausgangslage aufweist. Der Bahnhof Fraubrunnen ist über eine stündliche Direktverbindung mit dem Bus ab Burgdorf angeschlossen und fährt in Richtung Bern 4 Verbindungen pro Stunde.

### **Erschliessungsgrad**

Der Erschliessungsgrad gibt Auskunft darüber, ob die Siedlungsstruktur „ÖV-freundlich“ ist. Als erschlossen gelten Einwohnerinnen und Einwohner, die innerhalb eines Radius von max. 750 m um eine Bahnstation oder max. 400 m um eine Busstation wohnen.

Tabelle 3 zeigt einen konstant guten Erschliessungsgrad der Agglomerationskerngemeinde Burgdorf (> 98 %) und des regionalen Zentrums Langnau (85 %). Über die ganze Region Emmental gesehen sind 75 % der Einwohnenden mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, was eine leichte Steigerung über die letzten Jahre bedeutet.

	2021	2018	2016	2014	2012
Kanton Bern	81.5	80.8	80.6	81.6	81.6
Region Emmental	74.9	73.5	73.6	74.2	73.4
Burgdorf	98.4	98.2	99.7	98.4	98.4
Langnau i.E.	84.6	86.9	84.9	84.7	84.4
Agglomeration Burgdorf (BeSA)	79.2	77.5	78.1	78.6	78.5
Jura bernois	79.0	77.9	77.4	80.5	81.0
Biel/Bienne	95.6	95.4	94.4	94.2	94.6
Seeland	80.4	78.6	79.1	79.8	79.5
Oberaargau	76.7	77.1	76.7	77.9	77.7
Bern-Mittelland	88.3	87.6	87.7	88.4	88.3
Thun	87.7	87.4	87.3	87.6	87.5
Obersimmental-Saanen	69.0	67.8	68.0	70.5	69.6
Frutigen-Niedersimmental	72.9	72.1	71.6	73.2	74.1

Tab. 7. Entwicklung ÖV-Erschliessungsgrad im Kanton Bern, der Regionen und ausgewählten Perimetern innerhalb der Region Emmental 2012 – 2021 (Daten: AÖV Kanton Bern)

Der Erschliessungsgrad von 75 % für das Emmental ist mit geringen Schwankungen seit 2012 stabil; im Gesamtkantonalen Vergleich jedoch unterdurchschnittlich. Dies hat im Emmental weniger mit dem ÖV-Netz zu tun als mit der unterschiedlichen Siedlungsstruktur (Streusiedlungsgebiete) im Gegensatz zu anderen Regionen im Kanton Bern. Den tiefsten Wert weist der Verwaltungskreis Obersimmental-Saanen in der Planungsregion Thun-Oberland West mit 69 % auf.

Die Nähe zur Haltestelle berücksichtigt nicht, wie gut das Angebot an der Haltestelle ist. Die ÖV-Erschliessungsgüte in der gesamten Region Emmental zeigt, dass 2021 ein Drittel der Bevölkerung eine sehr gute ÖV-Erschliessung hat (33.2 % in den Güteklassen A - C) und mit D insgesamt 55.7 % der Bevölkerung eine sehr gute bis gute ÖV-Erschliessung hat. Im Vergleich zu den weiteren Regionen im Kanton Bern ist im Emmental jedoch ein sehr hoher Anteil der Bewohnenden nicht mit dem ÖV erschlossen (26.3 %), was sich auch in den Werten des Modal Split widerspiegelt (vgl. Kap. 2.4.1).

	Innerhalb Güteklasse			
	A-C	A-D	A-F	keine
Kanton Bern	52.2	70.2	85.3	14.7
Emmental	33.2	55.7	73.7	26.3
Burgdorf	83.2	99.5	99.6	0.4
Langnau i.E.	30.6	61.9	81.4	18.6
Agglomeration Burgdorf (BeSA)	61.2	87.1	93.1	6.9
Bern-Mittelland	73.2	84.0	90.8	9.2
Biel/Bienne-Seeland	53.4	70.1	90.0	10.0
Jura bernois	6.7	34.8	75.3	24.7
Oberaargau	32.8	63.1	78.2	21.8
Oberland-Ost	11.4	56.7	87.4	12.6
Thun Oberland-West	45.3	63.0	79.1	20.9

Tab. 8. Bevölkerung nach ÖV-Güteklassen im Kanton Bern, in den Regionen und ausgewählten Perimetern innerhalb der Region Emmental 2021 (Daten: AÖV Kanton Bern)

### Nachfrageentwicklung

Covid 19-be-  
 dingte ÖV-Ab-  
 nahme

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 2022 noch nicht 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-Anteil in der Region Emmental wieder wachsen wird.

Der Bahnhof Burgdorf, als frequenzstärkster Bahnhof in der Region Emmental, verzeichnete 2022 rund 15'900 ein- und aussteigende Fahrgäste (DWV, Mo-Fr); dies sind 2'800 Fahrgäste weniger als 2018, wo 18'700 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag erfasst wurden. Der Covid19-bedingte Rückgang ist bei fast allen Bahnhöfen zu beobachten; die Tendenz ist jedoch seit 2020 wieder steigend und die gesamtregionale Entwicklung des ÖV bei der nächsten Aktualisierung des RGSK wieder zu bewerten.

Bahnhof	Ein-/Aussteigende		Bahnhof	Ein-/Aussteigende	
	2018	2022		2018	2022
<b>Agglomeration Burgdorf</b>			<b>Region Emmental</b>		
Burgdorf	18'700	15'900	Utzenstorf	210	190
Burgdorf Steinhof	1'600	1'500	Wiler	290	260
Burgdorf Buchmatt	300	210	Wynigen	990	840
Aefligen	490	510	Lützelflüh-Goldbach	1'100	990
Hasle-Rüegsau	2'800	2'400	Ramsei	1'700	1'600
Oberburg	1'400	1'200	Sumiswald-Grünen	1'000	890
Hindelbank	1'500	1'200	Grünenmatt	210	190
Kirchberg-Alchenflüh	1'100	730	Emmenmatt	200	200
Lyssach	430	550	Zollbrück	240	220
Schafhausen i.E.	130	80	Neumühle	90	90
			Langnau i.E.	5'400	4'400
			Trubschachen	850	700
			Signau	960	790

Tab. 9. Ein- und aussteigende Fahrgäste an ausgewählten Bahnhöfen 2018 und 2022 (Daten: SBB data.sbb.ch)

Beispielhaft wurde die Entwicklung auf verschiedenen Abschnitten des Bahnnetzes im Raum Burgdorf ausgewertet, die folgendes Bild zeigt:

- Alle ausgewerteten Strecken zeigen einen markanten Fahrgast-Rückgang in der Periode 2022 gegenüber 2018.
- Prozentual betrachtet, fand der stärkste Rückgang auf der Strecke Burgdorf – Kirchberg-Alchenflüh statt (-25 %). Die weiteren Strecken befinden sich bei Rückgängen zwischen -14 % bis -18 %.

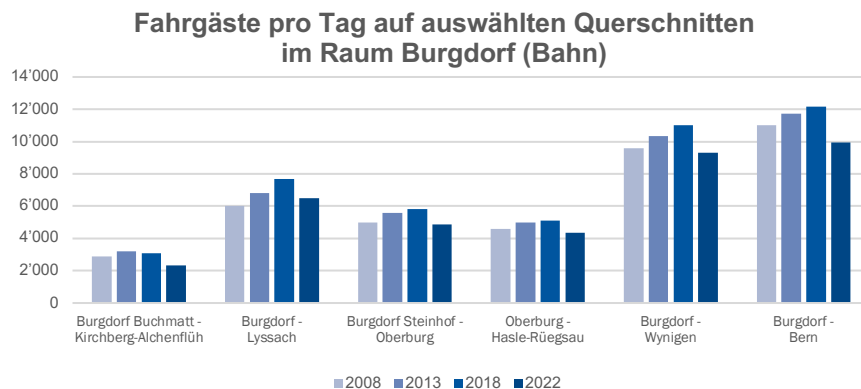


Abb. 14. Beförderte Fahrgäste pro Tag im Vergleich 2008 – 2022; Durchschnitt Montag – Freitag; S-Bahn, Regional- und Fernverkehrszüge (Daten: BLS, SBB, SOB 2023)

Wird das Covid19-beeinflusste Jahr 2022 nicht berücksichtigt:

- 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.

### **Reisezeit ÖV**

Wie wichtig eine kompakte Siedlungsstruktur, verbunden mit einer guten ÖV-Abdeckung (und einem nachfragegerechten Takt) ist, zeigt sich bei den reinen Fahrtzeiten von dem bestehendem linearen Bus- und Bahnangebot (Stand 2023), d.h. exklusive der Zeit zum Erreichen der nächstgelegenen Haltestelle. So decken die beiden Zentren Burgdorf und Langnau das Emmental fast flächig mit einer Reisezeit bis 30 min ab. Wegbeziehungen im Alltag und in der Freizeit, die sich im Einzugsradius dieser linearen Wege befinden, können damit in relativ kurzer Zeit zurückgelegt werden.

Bei Personen, die in unmittelbarer Nähe zu einer ÖV-Haltestelle wohnen, besteht damit eine attraktive Ausgangslage für den ÖV. Um diese Ausgangslage jedoch auch nutzen zu können, bedarf es eines guten und dichten Fahrplanangebotes, damit eine Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem MIV entstehen 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.



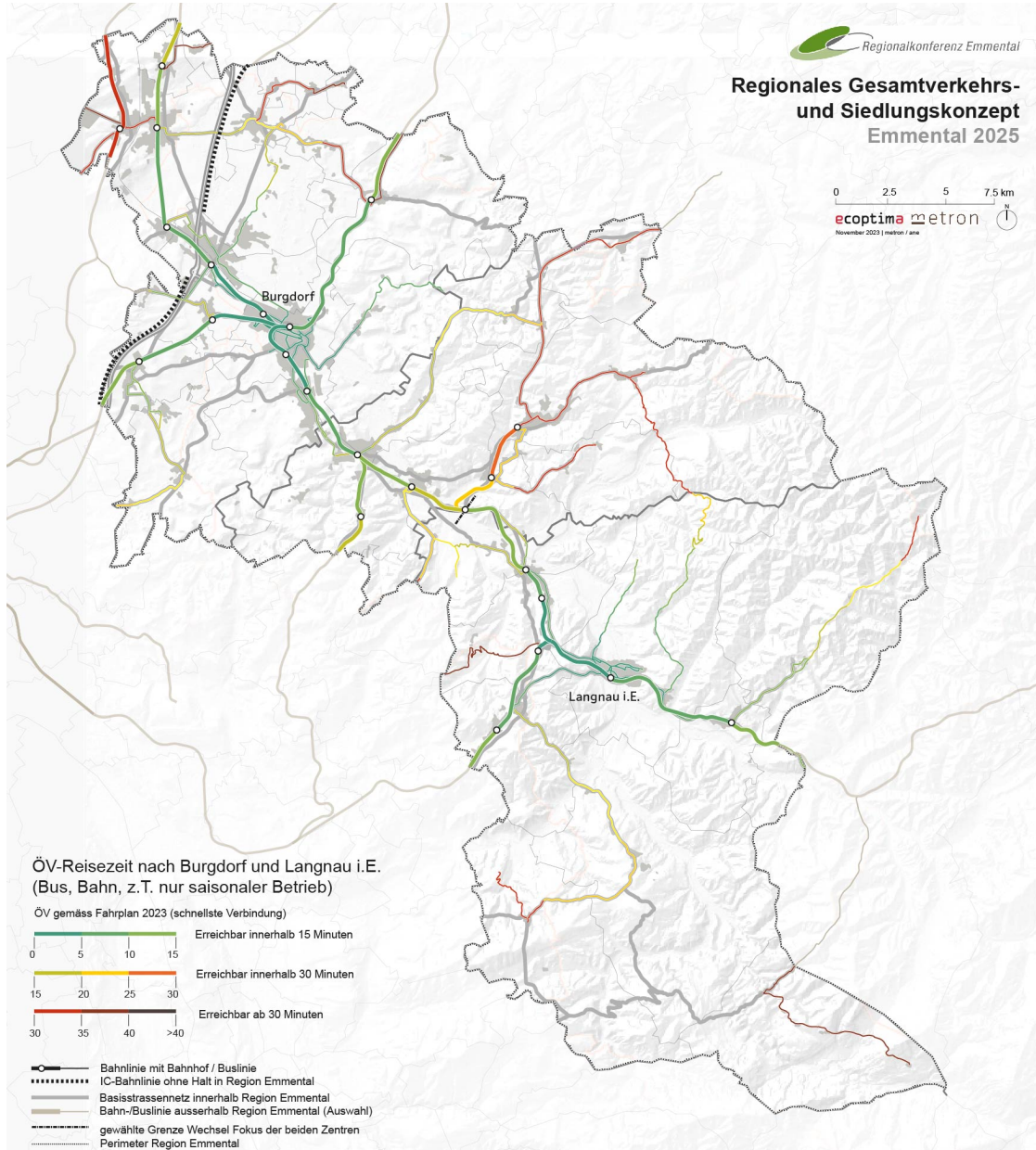


Abb. 15. ÖV-Erreichbarkeit zu den Zentren Burgdorf und Langnau innerhalb der Region Emmental (Stand 2023)

Die Netzstruktur und die benötigten Fahrtzeiten zeigen jedoch auch auf, dass beispielsweise tangentielle Wegbeziehungen (z.B. von Wynigen nach Sumiswald, 42 min) oder regionale Wegbeziehungen (z.B. von Trubschachen nach Aefligen, 67 min) weiterhin eine Herausforderung darstellen. Auffallend ist u.a. auch, dass die RBS-Linie via Bätterkinden ungenügend an die übrige Region angeschlossen ist und damit ihre ÖV-Funktion über die Gemeinde hinaus nicht wahrnehmen kann. Es ist anzunehmen, dass Pendelnde eher mit dem MIV anreisen und via P+R-Funktion zur RBS-Linie wechseln.

### Fahrplanstabilität

Die hohe MIV-Auslastung der Hauptverkehrsachsen 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. 16. 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 Region Emmental.

#### 2.4.4 Nachhaltigkeit und intermodale Angebote

##### 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 Region Emmental 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.

Mobilitätzentrale  
Burgdorf mit  
Langnau und  
Kirchberg

Der Bahnhof Burgdorf stellt die zentrale Drehscheibe des Emmentals 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 Mobilitätszentrale, 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 Region, 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

Verkehrs-  
 drehscheiben

behindertengerechten Haltekanten einem zukünftigen Kapazitätsausbau gerecht werden.

Auch die weiteren Bahnhöfe in der Region Emmental 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 über den Bahnhof Burgdorf nach Langnau zu reisen.

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

Haltestelle	EGK	Ein-/ Aussteigende	P+R	B+R	Bus	Sharing / Pooling
<b>Typ III Zentrale Drehscheibe kleine Agglomeration</b>						
Im Kern einer mittleren bzw. kleinen Agglomeration. Multimodaler Verknüpfungspunkt, der vorrangig den Umstieg vom schienengebundenen Regional- und Nahverkehr zum städtischen ÖV sowie zu den anderen Mobilitätsangeboten optimieren.						
Burgdorf	A	15'900	155	●	●	Mobility, edrive, carvelo2go, Mybuxi
<b>Typ IV Regionaler Knoten</b>						
Zentralität innerhalb (Nebenkern) 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.						
Bätterkinden	C		92	●	●	Mobility
Burgdorf Steinhof	B	1'500	32	●	○	Mobility, Mybuxi
Hasle-Rüegsau	B	2'400	29	●	●	Mobility, Mybuxi
Hindelbank	C	1'200	33	●	●	Mobility
Kirchberg-Alchenflüh	C	730	22	●	●	Mobility
Langnau	B	4'400	54	●	●	Mobility
Sumiswald-Grünen	C	890	20	●	●	Taxito
Wynigen	C	840	50	●	●	
<b>VII Dezentrale Drehscheiben</b>						
Lokale Erschliessung und früh-/mittelzeitiger Übergang zwischen dem Individualverkehr aus dem ländlichen Raum (Auto, Fuss und Velo) zum öffentlichen Verkehr.						
Aefligen	C	510	17	●	●	
Burgdorf Buchmatt	C	210	0	○	○	
Emmenmatt	C	200	16	●	●	
Grünenmatt	C	190	24	●	●	Mybuxi
Lützelflüh-Goldbach	C	990	16	●	●	Mybuxi
Lyssach	C	550	10	●	●	
Neumühle	D	90	0	●	○	
Oberburg	B	1'200	6	●	○	Mybuxi

Haltestelle	EGK	Ein-/ Aussteigende	P+R	B+R	Bus	Sharing / Pooling
Ramsei	C	1'600	33	●	●	Mybuxi
Schafhausen i.E.	D	80	5	●	○	Mybuxi
Signau	C	790	6	●	●	
Trubschachen	C	700	41	●	●	Taxito
Utzenstorf	C	190	21	●	●	Mobility
Wiler	C	260	11	●	●	
Zollbrück	D	220	5	●	●	edrive

● vorhanden      ○ nicht vorhanden

Tab. 10. Typisierung Verkehrsdrehscheiben und Angebote am Standort, Stand 2023  
 (Fahrgäste 2022) (Daten: SBB, BLS, mobility, chargemap.com)

### Alternative Angebote

**Sharingangebote** Innerhalb der Region Emmental bestehen weitere Standorte von intermodalen Angeboten, die zur autofreien oder autoreduzierten Mobilität beitragen. Dazu gehören zurzeit drei Carsharing-Anbieter (Mobility, edrive, 2EM) und ein Lastenveloverleih (Carvelo2go).

**On Demand** In den dünnbesiedelten Bereichen des ländlichen Raumes wie auch am Rand vieler Agglomerationsräume stösst der öffentliche Verkehr schweizweit 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.

**On Demand - Rufbus-System** Aus dieser Studie ging u.a. die 2020 erfolgte Umsetzung des On Demand-Angebotes Mybuxi im Korridor (Burgdorf-) Heimiswil, Affoltern i. E., Rüegsau und Hasle b. Burgdorf hervor. Das private On Demand-Unternehmen bietet flexible Fahrten mit Kleinbussen im Streusiedlungsgebiet an. 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 nächsten regionalen Angebotskonzepte der Regionen einfließen.

On Demand -  
private  
Mitnahme

Seit 2020 ist das Mitnahmesystem Taxito 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.

Beide On Demand-Angebote agieren in Bereichen mit fehlendem oder geringem ÖV-Grundangebot, wobei auch einige Bahnhöfe in die Perimeter eingebunden sind, um den Umstieg auf den ÖV anbieten zu können.

Ladeinfrastruktur  
im MIV

Bei der Elektrifizierung des Privatverkehrs helfen zunehmend öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen. In der Region Emmental befinden sich diese zurzeit in grösserer Zahl entlang des Basisnetzes zwischen Burgdorf und der Autobahn A1 sowie im Kernsiedlungsgebieten von Langnau und Sumiswald. Auch wenn die Zahl öffentlicher Ladestationen schweizweit noch ein deutliches Wachstumspotenzial aufweist, so bestehen in einem Grossteil der Emmentaler Gemeinden mindestens eine Ladestation, die das regionale Basisangebot darstellen. Die Ladepunkte befinden sich beispielsweise entlang der Kantonsstrassen, bei den Gemeindeverwaltungen, bei Tankstellen und Garagen. Weitere halböffentliche Ladestationen, die beispielsweise von Firmen für ihre Kund:innen 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  
Veloabstellplatz-  
angebot

#### **Bike and Ride**

Im Sinne einer Daueraufgabe wird von den Gemeinden und Transportunternehmungen an allen Bahnhöfen in der Region Emmental 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 RGSK haben die Regionen bei ausgewiesenen 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.

## 2.4.5 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.

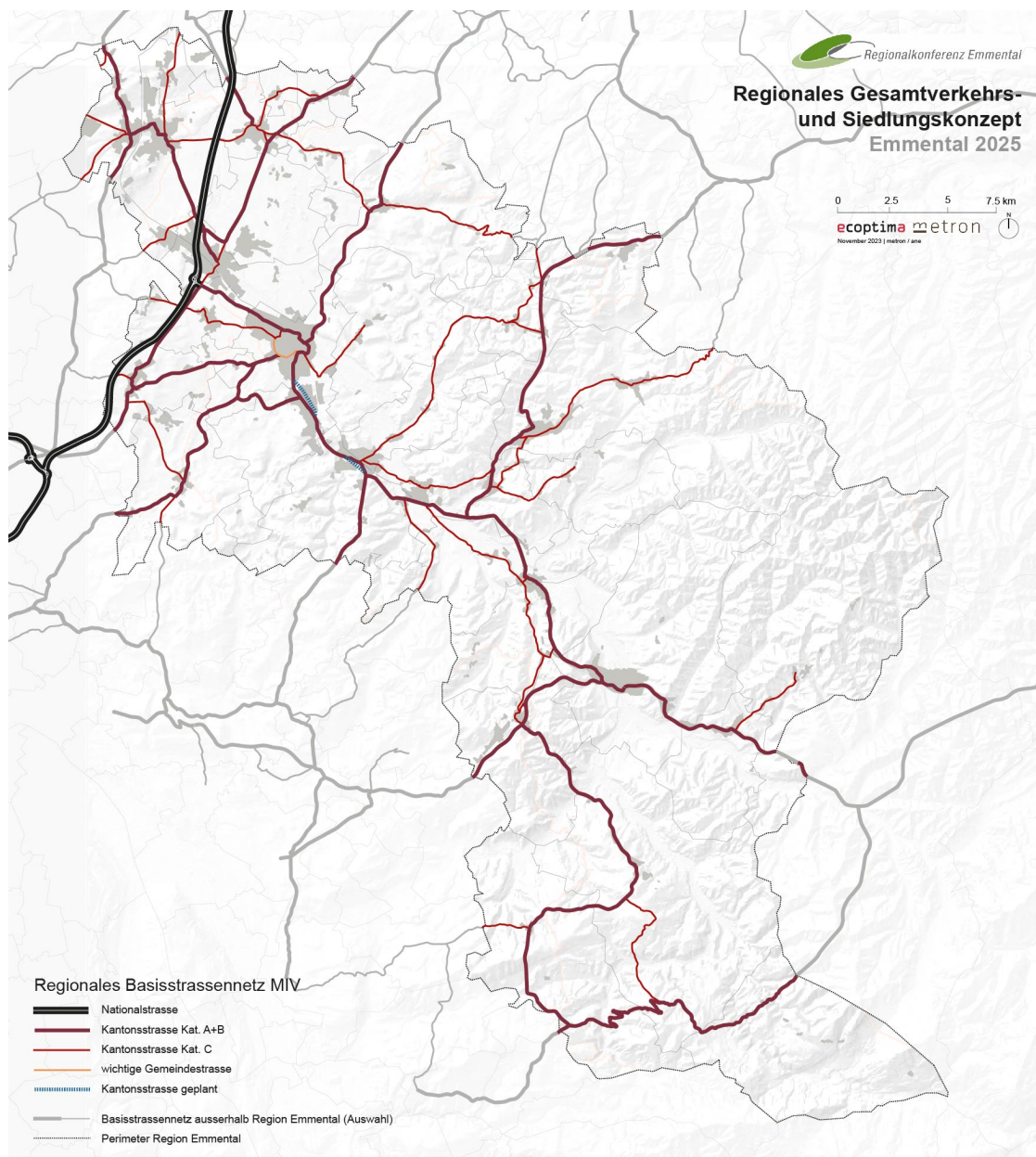


Abb. 17. Basistrassennetz Region Emmental, Stand November 2023 (Daten: Geoportalkanton Bern)

### Belastung des Strassennetzes

Die Daten des Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern zeigen, dass die gesamte Verkehrsachse entlang der Emme, zwischen Langnau und Utzenstorf, stark frequentiert ist. Mit 15'000 – 20'000 Fahrten pro Tag (durchschnittlicher Werktagsverkehr, DWV) besteht die höchste Auslastung im regionalen Netz zwischen Hasle und Kirchberg; die Abschnitte nördlich und südlich schliessen mit > 10'000 Fahrten jedoch auf erhöhtem Niveau direkt an. Die Prognosen zeigen bis 2040 weiterhin ein leichtes Wachstum auf dem Netz entlang des Talbodens.

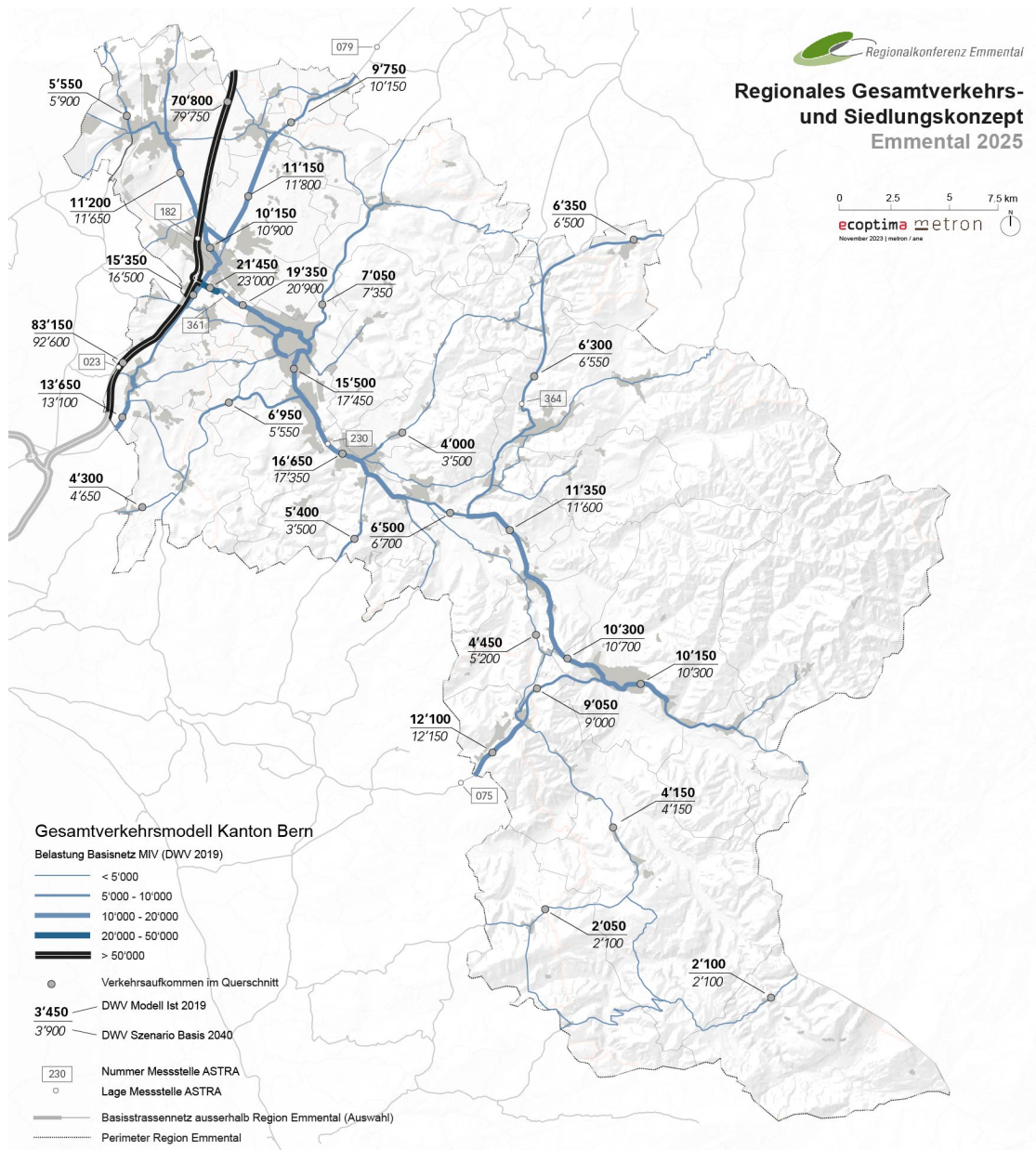


Abb. 18. Verkehrsbelastungen gemäss Gesamtverkehrsmodell 2019 und Basis-Szenario 2040, DWV (Daten: TBA-DLZ Kanton Bern)



Die obige Darstellung zeigt, dass die Verkehrsbelastung abseits der Hauptachsen moderat ist (< 5'000 Fahrzeuge pro Tag).

Zur Verifizierung des GVM werden die Daten der Schweizerischen automatischen Strassenverkehrszählung (SASVZ) des Bundesamtes für Strassen ASTRA sowie des kantonalen Tiefbauamts beigezogen. In folgender Tabelle sind die effektiv erfassten durchschnittlichen, werktäglichen Verkehrsbelastungen (DWV, in Motorfahrzeugen) an den für das Emmental relevanten Querschnitten zusammengestellt (Standorte siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Messstelle ASTRA/ TBA Kt Bern	2005	2017	2020	2022
182 Kirchberg N (AB)	64'232	71'100	Bau- arbeiten	Bau- arbeiten
361 Kirchberg S, Schachenguët	16'172	16'629	16'017	17'013
230 Hasle-Rüegsau W	15'321	15'896	14'865	15'343
075 Bowil, Bori	10'065	11'064	10'364	11'912
023 Mattstetten	73'637	82'046	71'165	79'697
079 Seeberg N	6'663	7'343	6'381	8'430
364 Sumiswald, Gammenthal	4'964	5'365	5'202	5'598

Tab. 11. Verkehrsbelastungen der Strassen 2005 bis 2022, DWV (Daten: ASTRA, TBA-DLZ Kanton Bern)

Bei allen Querschnitten ist der Verkehr seit 2005 auf gleichem Niveau geblieben oder hat zugenommen. Der höchstbelastete Querschnitt befindet sich auf der Autobahn A1. Der DTV bei der Messstelle Mattstetten stieg bis ins Jahr 2017 auf 82'000 Fahrzeuge pro Tag an. Darauf hat die Region jedoch nur einen beschränkten Einfluss. Die DTV-Werte von 2020 zeigen den Einfluss der Covid 19-Pandemie; 2022 stiegen die erfassten Werte wieder deutlich an.

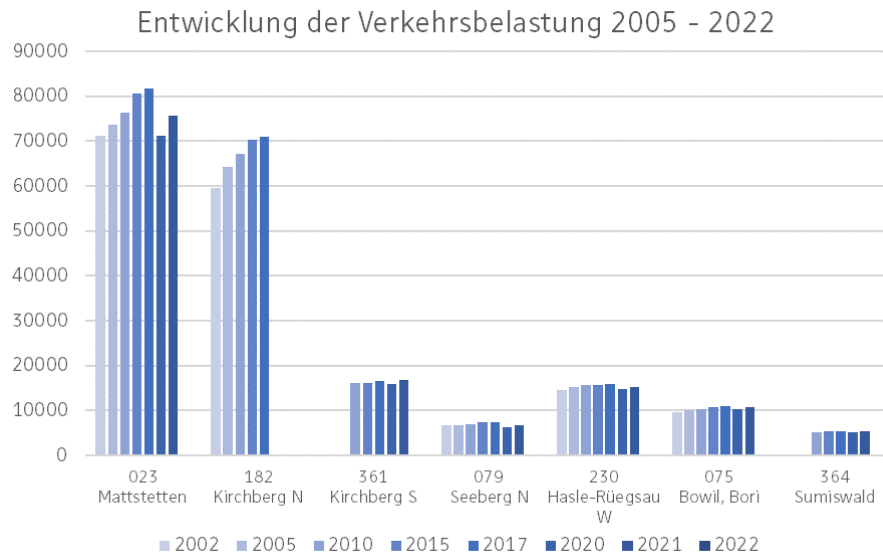


Abb. 19. Entwicklung Verkehrsbelastung 2002 - 2022 auf ausgewählten Querschnitten, DWV (Daten: ASTRA, TBA-DLZ Kanton Bern)

Bei der Betrachtung bis zurück ins Jahr 2005 fällt auf, dass das Wachstum auf dem Nationalstrassennetz stetig zugenommen hat (exkl. Covid 19-bedingte Einbrüche 2020), jedoch sich auf dem untergeordneten Netz eine Stabilität eingependelt hat resp. nur eine langsame Zunahme besteht. Dies deutet darauf hin, dass das Netz auf den Zufahrtsachsen zur Autobahn gesättigt ist.

#### 2.4.6 Verkehrssanierung BOH

Um die erwartete Verkehrsentlastung durch die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle einordnen zu können, hat das Tiefbauamt des Kantons Bern eine Übersicht von modellierten Werten des Referenzzustandes 2019 und des Projektzustandes 2040 erstellt (Abbildung 20).

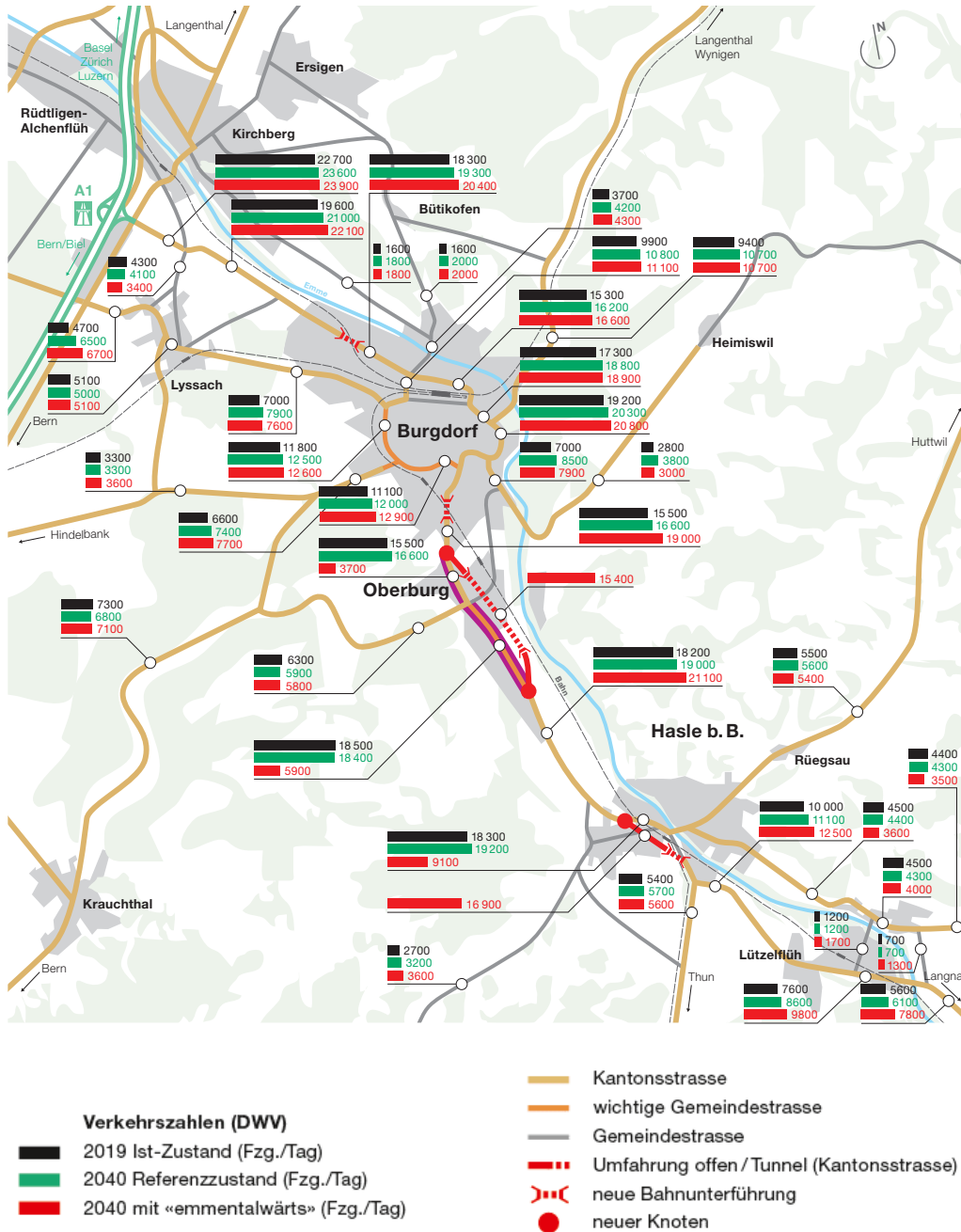


Abb. 20. Basisnetz mit Verkehrszahlen Referenzzustand 2019, 2040 und Projektzustand 2040 gemäss Verkehrssanierung BOH (Quelle: TBA Kanton Bern)

Grundsätzlich wird die prognostizierte Verkehrszunahme zwischen 2019 und 2040 eher zurückhaltend prognostiziert (zwischen +5 % und +10 %). Ein Grund dafür ist – vor allem auf der Autobahn und dem Autobahnanschluss Kirchberg-Alchenflüh – die beschränkte oder ausgeschöpfte Kapazität auf dem Strassennetz. Ein Teil des Verkehrs weicht deshalb auf eine weiträumige Umfahrung von Burgdorf aus, zum Beispiel via Krauchthal (dies ist bereits heute teilweise der Fall). Die Verkehrsmenge durch

Burgdorf hängt also auch von der Entwicklung auf der Autobahn und auf dem Anschluss ab. Die Verkehrssanierung BOH führt zu einer markanten Reduktion des Verkehrsaufkommens auf den Ortsdurchfahrten Oberburg und Hasle.

In Burgdorf wird der Verkehr dank Verkehrsmanagement (Dosierung / Pfortneranlagen) sowie in Oberburg und Hasle 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 2-3 Minuten jedoch kaum ins Gewicht. Der Unterschied der Reisezeitgewinne aus und in Richtung Emmental ist auf die Verkehrsmanagementmassnahmen zurückzuführen.

#### **2.4.7 Siedlungsverträglichkeit und 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**

Gemäss Norm 41 724 «Strassenverkehrssicherheit - Unfallschwerpunkt-Management» des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) ist ein Unfallschwerpunkt eine Stelle im Strassenetz, an der die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, nach Unfallschwerekategorie gewichtet (Berechnungswert), in einem bestimmten Perimeter und innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert erreicht oder überschreitet. Auf Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen beträgt der Grenzwert über 3 Jahre  $\geq 5$  Ereignisse, auf Autobahnen und Autostrasse  $\geq 8$  Ereignisse, wobei Unfälle mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person doppelt gewichtet, also als zwei Ereignisse gezählt werden.

Als Grundlage für die RGSK werden durch das Tiefbauamt des Kantons Bern Unfallschwerpunkte untersucht und eine umfassende Schwachstellenanalyse durchgeführt. Dabei werden die im Rahmen von «Via sicura» durch das Bundesamt für Strassen ASTRA entwickelte Infrastruktur - Sicherheitsinstrumente berücksichtigt. Die sich in Betrieb befindenden Strassen werden systematisch einer Sicherheitsbeurteilung unterzogen. Basierend auf ausgewiesenen Unfallschwerpunkten werden unter Anwendung des Sicherheitsinstruments Black Spot Management (BSM) Massnahmen zur Verhinderung von Unfällen definiert. Dabei werden bei Bedarf auch Sofortmassnahmen umgesetzt.

Durch das Tiefbauamt des Kantons Bern wurden die Unfälle im Auswertungszeitraum von 2020 bis 2022 untersucht sowie Unfallschwerpunkte (USP) lokalisiert. Der Einbezug von Unfallhäufungsstellen (UHS), bei denen auch die polizeilich erfassten reinen Sachschadenunfälle 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.

Innerhalb der Region Emmental wurden 14 USP identifiziert, davon 1 USP auf dem Netz des Bundes (Autobahn), 12 USP auf Kantonsstrassen und 1 USP auf Gemeindestrassen. Es wurden zwei UHS identifiziert.

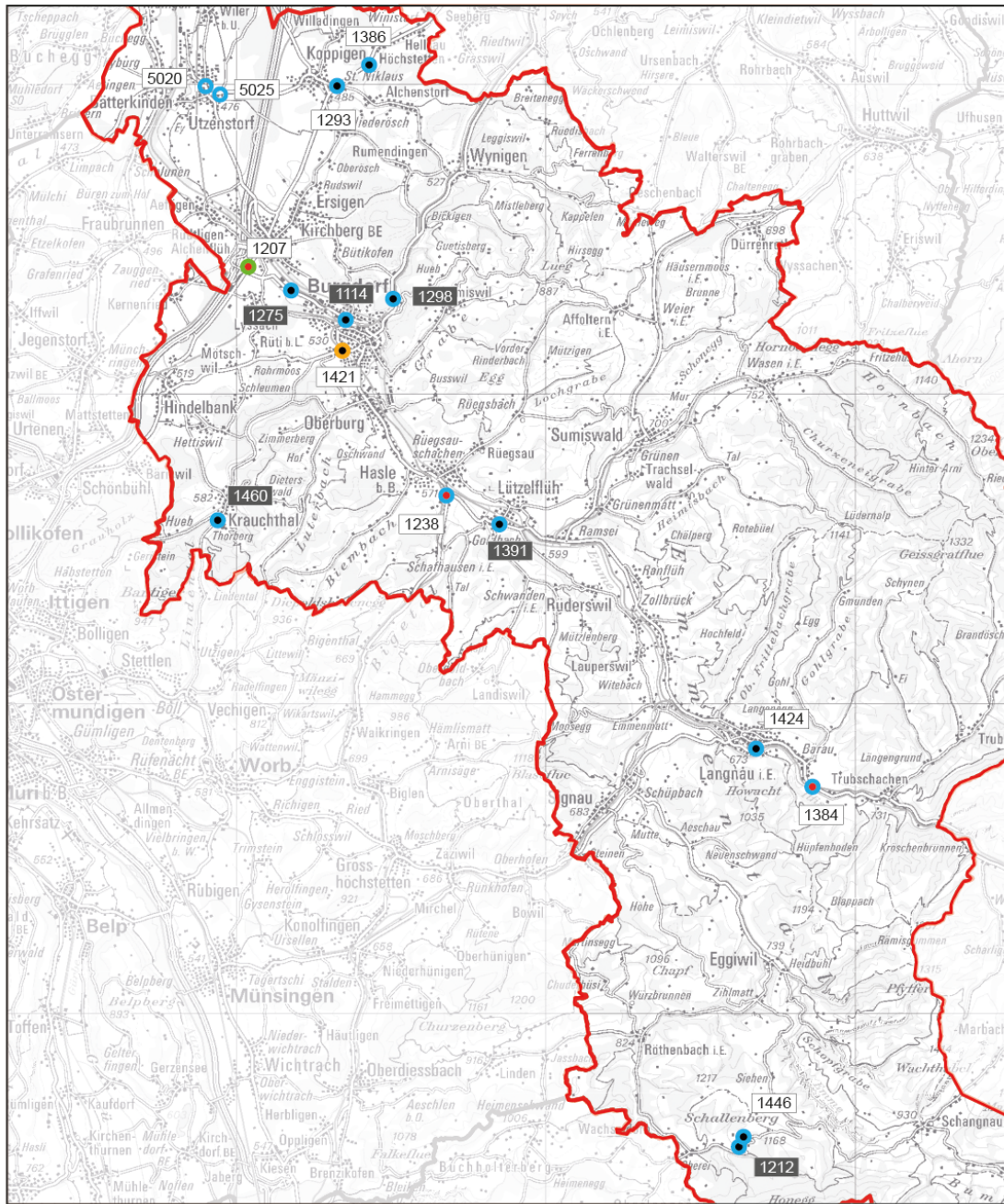
3 USP wurden aufgrund mehrerer Grenzwertüberschreitungen als prioritär zur Sanierung eingestuft. Die Hauptursachen für die Unfälle bei diesen prioritären USP sind in den meisten Fällen jedoch Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmenden.

Bei 6 USP wurden bereits Massnahmen umgesetzt und die Wirkungskontrolle initiiert.

	<b>Total</b>	<b>– mit Priorität</b>	<b>– ohne Priorität</b>
<b>USP</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>11</b>
– davon bereits in Ausführung / umgesetzt	6	0	6
– davon mit Massnahmenvorschlägen / in Projektierung	0	0	0
– davon nur identifiziert / analysiert	8	3	5
<b>UHS</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

Tab. 12. *Tabellarische Übersicht USP und UHS in der Region Emmental (Quelle: TBA-DLZ Kanton Bern)*

Die Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen der Region Emmental auf dem folgenden Übersichtsplan verortet:



**Legende**

- Grenze Region Emmental
- Grenze restlicher Regionen

- |                                      |                                     |                                       |
|--------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| Bund                                 | Kanton                              | Gemeinde                              |
| <span style="color: green;">●</span> | <span style="color: blue;">●</span> | <span style="color: orange;">●</span> |
| <span style="color: green;">○</span> | <span style="color: blue;">○</span> | <span style="color: orange;">○</span> |
| <span style="color: green;">○</span> | <span style="color: blue;">○</span> | <span style="color: orange;">○</span> |

- Unfallschwerpunkt mit Priorität
- Unfallschwerpunkt ohne Priorität
- Unfallhäufungsstelle

**Meilenstein Sanierung**

- (Stand 06.2023)
- 1234 identifiziert / analysiert
  - 1234 Massnahmen bekannt / projektiert
  - 1234 in Ausführung / umgesetzt

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
 des Kantons Bern; Tiefbauamt  
 31.05.2023

1:180'000

Abb. 21. Auswertung der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen in der Region Emmental 2020-2022 (Quelle: TBA-DLZ Kanton Bern; ergänzt: Metron)

Unfälle mit Fuss- und Veloverkehrsteilnehmenden

Für den Fuss- und Veloverkehr wurde für die Agglomeration Burgdorf eine Detailauswertung durchgeführt. Diese Auswertung des Dienstleistungszentrums vom Tiefbaumt des Kantons Bern zeigt die Verunfallten pro 1'000 Personen als 10-jährige Zeitreihe. Im Fokus der Auswertung steht der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs (untere Linie); die Zahl aller Verunfallten (obere Linie) dient zur relativen Einordnung.

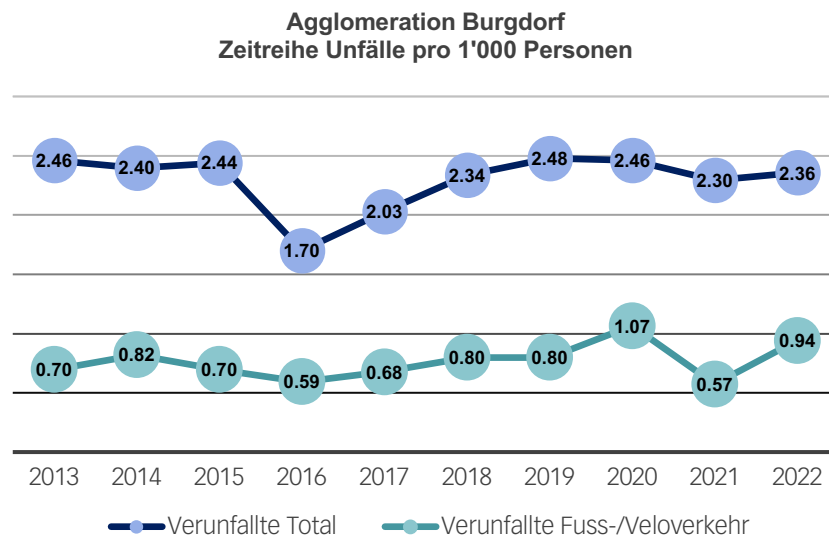


Abb. 22. Zeitreihe Unfälle pro 1'000 Personen 2013 - 2022 in der Agglomeration Burgdorf für Zufussgehende und Velofahrende sowie das Total aller Verkehrsteilnehmenden (Quelle: TBA-DLZ Kanton Bern; Darstellung: Metron)

In der Agglomeration Burgdorf zeigen die Zahlen, dass in rund jedem dritten Unfall eine Fuss- oder Velobeteiligung besteht. Insgesamt ist ein 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, sondern ebenso die Region Emmental und die Schweiz. 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 Zufussgehenden (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-Fahrenden<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> MZMV 2021, Kap. 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».

#### 2.4.8 Güterverkehr

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

#### 2.4.9 Fazit

Die Ist- und Trendanalyse für die Region Emmental zeigt, dass die bisher erfolgten Planungen und Massnahmen zu einer guten Ausgangslage für die weiteren 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 in den grösseren Siedlungsgebieten insbesondere ein Veloverleihsystem die autofreie oder autoreduzierte Mobilität massgeblich unterstützen könnte. Als erste Gemeinde ist die Stadt Burgdorf zurzeit dabei ein entsprechendes Konzept und Projekt auszuarbeiten.
- Das Fuss- und Veloverkehrsnetz ist qualitativ und quantitativ auszubauen, um die Mobilitätsbedürfnisse der bestehenden und auch prognostizierten neuen Einwohnenden und Arbeitsplätze möglichst klima- und siedlungsverträglich abwickeln zu können.
- Die Pendlerstatistik zeigt auf, dass in der Region Emmental 2018 ein bedeutender Teil der Arbeits- und Ausbildungswege den Zielort Burgdorf aufweist. Sie weist jedoch auch darauf hin, dass die Agglomerationsgürtelgemeinden und die Gemeinden Sumiswald und Langnau bei den Pendlerbewegungen ebenfalls wichtige Zielorte darstellen. Dies zeigt, dass auch die Qualität der Verkehrsverbindungen zu den Gürtelgemeinden und weiteren starken Zentrumsgemeinden deutlich zu stärken sind. Mit einer räumlichen Verteilung der Pendlerbewegungen, einer Stärkung der Rahmenbedingungen für Binnenpendelnde (Wohnen + Arbeiten 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 Region Emmental verfügt mit 74.9 % über eine ÖV-Dichte, die sich unter dem kantonalen Durchschnitt befindet (81.5 %). 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.

### 3. Entwicklungsleitbild

**Inhalt** Das Entwicklungsleitbild stellt die Ziele die Regionalkonferenz Emmental mit Horizont 2040 dar. Bildlich werden die räumlich konkreten Entwicklungsziele dargestellt und textlich werden die die Entwicklungsziele ausformuliert. Sowohl Karte als auch die Zielformulierungen (grau hinterlegt) sind behördenverbindlich.

**Verbindlichkeit** Behördenverbindliche Inhalte dieses Kapitels sind (Titel oder Inhalte grau hinterlegt):

- Kapitel 3.1 «Übergeordnete Entwicklungsziele der Region Emmental»
- Kapitel 3.2 «Entwicklungsleitbild»
- Kapitel 3.3 «Zukunftsbild des AP Burgdorf»

*Hinweis: Dieses Kapitel enthält die Aussagen des Zukunftsbilds des AP5 Burdorf, welche somit ebenfalls behördenverbindlich festgelegt werden. Somit wird die Grundanforderung 1 «Trägerschaft und Partizipation» der Agglomerationsprogramme erfüllt.*

#### 3.1 Übergeordnete Entwicklungsziele 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 Region Emmental behauptet und entwickelt sich als eigenständiger Raum 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 Siedlungsgebiete der Region Emmental entwickeln 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 AP 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. 2.3.2) 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 Gebiete der Region Emmental bilden den Kontrast zu den dichter besiedelten Gebieten. 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 werden gelöst und die Verkehrssicherheit wird erhöht.

### **3.2 Entwicklungsleitbild**

#### Bedeutung

Im Entwicklungsleitbild sind die wesentlichen Elemente der angestrebten räumlichen Ordnung der Region Emmental dargestellt. Es stellt den angestrebten Zustand im Jahr 2040 dar. Wie die Zielsetzungen gemäss Entwicklungsleitbild erreicht werden sollen, wird mit den Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr aufgezeigt (vgl. Kap. 5).

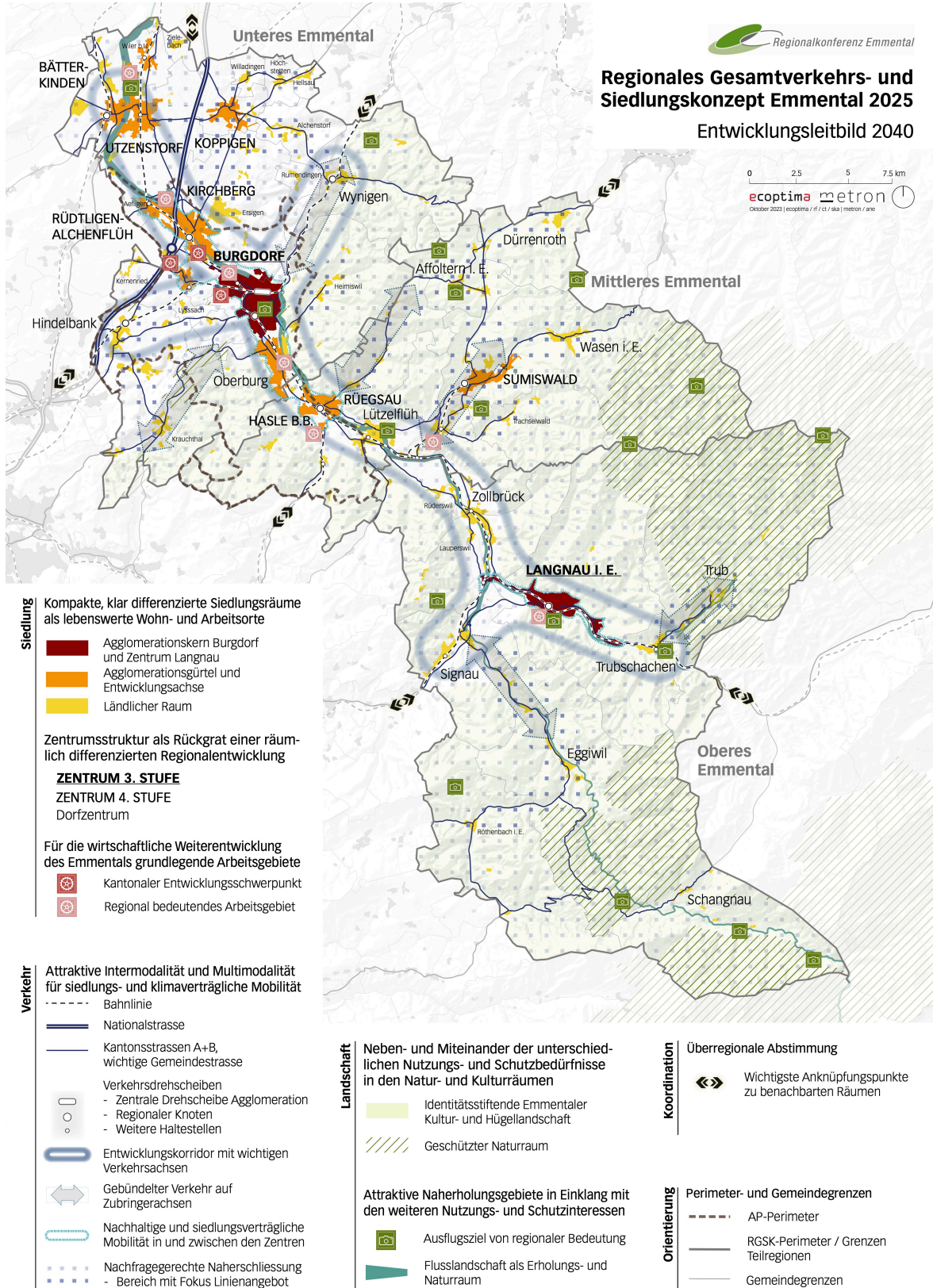


Abb. 23. Entwicklungsleitbild der Region Emmental.

### 3.2.1 Siedlung

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

- Agglomerationskern Burgdorf und Zentrum Langnau
  - Burgdorf und Langnau haben sich dank der Nutzung ihrer Innenentwicklungspotenziale dynamisch entwickelt. Die ortsbauliche Qualität konnte weiterentwickelt werden.
  - Die Zentren der beiden Gemeinden inklusive der gut erhaltene historische Altstadt Burgdorfs bilden lebendige, durchlässige und fussgängerfreundliche Begegnungsorte.
  - Burgdorf und Langnau zeichnen sich durch die gelebte Identität, nutzungsdurchmischte und optimal aufeinander abgestimmte Wohn- und Arbeitsquartiere mit ansprechenden öffentlichen Frei- und Grünräumen aus.
  - 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 ortsverträglich 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.
  - An dafür besonders geeigneten Standorten bestehen attraktive Arbeitsgebiete, welche einen wichtigen Beitrag zum Arbeitsplatzangebot der Region 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.
  - 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 Richtplan<sup>6</sup>)
  - Als wichtigste Zentren der Region verfügen Burgdorf und Langnau über ein vielfältiges Angebot an Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen.
  - Die Zentren 3. Stufe sind Standorte von Unternehmen und Bildungseinrichtungen mit regionaler bis überregionaler Ausstrahlung. Dadurch besteht in Burgdorf und Langnau ein breites Arbeitsplatz- und Bildungsangebot.
- 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.

### 3.2.2 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 Region. 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.
- 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.

---

<sup>6</sup> Die Zentralitätsstruktur wird durch den kantonalen Richtplan festgelegt (Massnahmenblatt C\_01). Zentren der 3. Stufe gelten als regionale Zentren von kantonalen Bedeutung. Zentren der 4. Stufe gelten als regionale Zentren.

#### 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 Kaltfluthaushalt und die Reduktion der Wärmebelastung sind wichtige Frei- und Grünräume gesichert.
- Flusslandschaft als Erholungs- und Naturraum
  - Die Flusslandschaften sind wichtige Lebensräume, deren natürliche Qualitäten erhalten bleiben sollen.
  - Die Flussräume sind als Naherholungsräume zugänglich und mit Fuss- und Velowegen gut an die Siedlungsgebiete angebunden.
- Ausflugsziel von regionaler Bedeutung
  - Die Ausflugsziele von regionaler Bedeutung werden von der Bevölkerung zu Erholungs- und Freizeitwecken aufgesucht und tragen zur regionalen Identität bei.

#### **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.
- Klimaanpassung
  - Die Region 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.

### 3.2.3 Verkehr

#### 5) **Attraktive Intermodalität und Multimodalität für siedlungs- und klimaverträgliche Mobilität**

- Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren
  - In den Siedlungszentren besteht ein dichtes Fussgänger- und Velowegnetz, das sichere und direkte und attraktive Verbindungen zu den wichtigsten Quell-/Zielorten bietet.
  - Dort, wo eine wirtschaftlich tragfähige Nachfrage besteht, stehen der Bevölkerung 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 sind entsprechend ihrer lokalen und regionalen Funktion im Gesamtnetz ausgebaut und bieten effiziente und zuverlässige Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn sowie zwischen Fussverkehr, Veloverkehr und wo vorhanden On Demand-Angeboten.
- Nachfragegerechte Naherschliessung
  - Es besteht eine zuverlässige, attraktive und nachfragegerechte Grunderschliessung mit ÖV oder On Demand.
  - Als wichtige Zentrumsorte verfügen Burgdorf und Langnau 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.

### 3.2.4 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 Region Emmental 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.

### 3.3 Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Burgdorf

Das unten abgebildete Zukunftsbild ist eine teilräumliche Vertiefung des Entwicklungsleitbilds für den Agglomerationsperimeter. Es wurde für das Agglomerationsprogramm Burgdorf erarbeitet. Für das Zukunftsbild gelten die Aussagen zum Entwicklungsleitbild (vgl. Kap. 3.2) unvermindert.

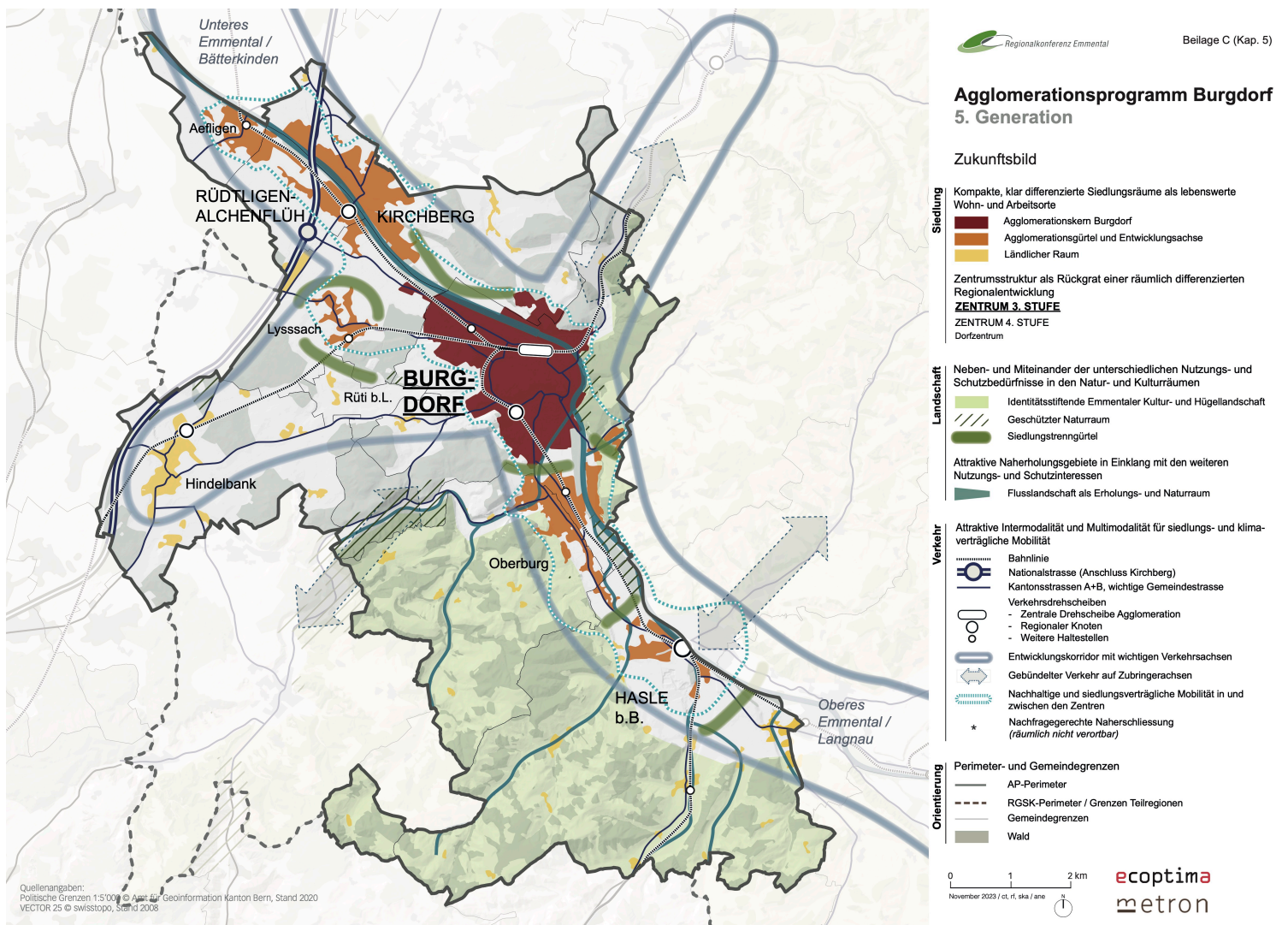


Abb. 24. Zukunftsbild der Agglomeration Burgdorf.

## 4. Handlungsbedarf

*Hinweis für die Mitwirkung: Das Kapitel Handlungsbedarf basiert auf dem Kapitel «Stärken und Schwächen» des RGSK 2021. In Abstimmung mit dem AP Burgdorf wurde es gesamtheitlich überarbeitet und umstrukturiert. Die Kernaussagen wurden in dieses Kapitel überführt.*

### 4.1 Siedlung

#### Stärken und bisher Erreichtes

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

#### Wohnnutzung

Aufgrund der grossen Nachfrage nach Wohnraum hat sich die Region schon früh mit der begrenzten Ressource Boden auseinandergesetzt. In der Region Emmental sind zahlreiche Areale vorhanden, welche sich zur Umnutzung und/oder Verdichtung eignen. Diese liegen mehrheitlich in den Gebieten, in welchen Bauland tendenziell eher knapp vorhanden ist, namentlich in den regionalen Zentren Burgdorf und Langnau sowie in den Gemeinden im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen.

Die Nachfrage im Wohnbausektor konzentriert sich in ländlichen Räumen vorwiegend auf Einfamilienhäuser. Die Gemeinden gehen in ihren Ortsplanungen auf diese Nachfrage ein und stellen im Rahmen der planerischen Möglichkeiten entsprechende Flächen zur Verfügung. Auch im ländlichen Raum werden bereits Innenentwicklungspotenziale genutzt, wo dies möglich und zielführend ist.

Das Emmental ist eine attraktive Wohnregion, vor allem was das Umfeld betrifft. Der grösste Teil der Wohngebiete ist keinen oder wenigen störenden Luft- und Lärmemissionen ausgesetzt.

#### Arbeitsnutzung

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.

#### Ressourcen

Das Emmental verfügt über ausreichende Mengen der erneuerbaren Ressource Holz. Dies ist eine Chance für eine nachhaltige Bautätigkeit und Energienutzung.

#### 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 (z.B. Klimaanpassung) zu berücksichtigen und die Nutzung erneuerbarer Energieressourcen zu intensivieren.

<b>Schwäche / Herausforderung / Chance</b>	<b>Bezug zum Entwicklungsleitbild</b>	<b>Handlungsbedarf</b>
Knappe oder ungünstig gelegene Reserven zur Deckung des Wohnraumbedarfs	Kompakte, klar differenzierte Siedlungsräume als lebenswerte Wohn- und Arbeitsorte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung aktiv an bereits gut erschlossene Lagen lenken</li> <li>- Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum unter Berücksichtigung der Gesetzgebung auch ermöglichen (Mindest-EGK, FFF u.dgl.)</li> <li>- Besonders qualitätsvolle und dichte Gebietsentwicklungen priorisieren</li> <li>- Potenziale mit geeigneten Massnahmen priorisieren, aktivieren und dicht nutzen</li> <li>- Herausforderung Ortsbildschutz für die Entwicklung kleinerer Gemeinden/Ortsteile</li> </ul>
Knappe oder ungünstig gelegene Reserven zur Deckung des Arbeitsflächenbedarfs	Kompakte, klar differenzierte Siedlungsräume als lebenswerte Wohn- und Arbeitsorte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potenzial für hohe Nachfrage nach Arbeitsplätzen im Gebiet des Autobahnanschlusses Kirchberg nutzen</li> <li>- Voraussetzungen zum Erhalt des Arbeitsplatzangebots im ländlichen Raum schaffen</li> <li>- ESP Burgdorf Bahnhof: Entwicklungspotenziale nutzen.</li> <li>- ESP Burgdorf Buchmatt: Verdichtungspotenziale aktivieren durch Koordination mit Betrieben und Grundeigentümerschaft.</li> <li>- ESP Lyssach / Rüdtligen-Alchenflüh: Verkehrssituation optimieren, um Entwicklungsreserven zu aktivieren.</li> </ul>
Teilweise mangelhafte Aufenthalts- und Bewegungsqualitäten der öffentlichen Räume	Die Wohn- und Lebensqualität und die ortsbaulichen Qualitäten sind hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsqualitäten erhöhen/sichern</li> <li>- Strassenräume sicher und siedlungsverträglich gestalten</li> </ul>
Unzulänglich abgestimmte überkommene Siedlungsentwicklung (z.B. Gewerbeflächen)	Auf Stufe Agglomeration und Region koordinierte Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindeübergreifende Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung intensivieren</li> </ul>

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

Tab. 13. Handlungsbedarf Siedlung sowie dessen Bezug zum Entwicklungsleitbild

## 4.2 Landschaft

### Stärken und bisher Erreichtes

Landschaftsbild	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.
Landschaftsschutz	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.
Charakteristische Streusiedlungsgebiete	Die attraktive und intakte Kulturlandschaft sowie die Vielfalt an unterschiedlichen Räumen sind Aspekte, die als Stärken der Region Emmental unübertroffen sind. Aufgrund der Streusiedlung und der damit verbundenen ganzjährigen Nutzung werden die teilweise schwierig zugänglichen Gebiete nach wie vor gepflegt und damit vor der Vergandung bewahrt.

### Handlungsbedarf

Die Region Emmental strebt den Erhalt der spezifischen Charakteristiken der Landschaft an. Mit einzelnen konkreten Projekten erfolgen punktuell wichtige Beiträge zu wichtigen landschaftlichen Themen.

<b>Schwäche / Herausforderung / Chance</b>	<b>Bezug zum Entwicklungsleitbild</b>	<b>Handlungsbedarf</b>
Nutzungsdruck auf Landschaft und Naturräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neben- und Miteinander der unterschiedlichen Nutzungs- und Schutzbedürfnisse in den Natur- und Kulturräumen</li> <li>- Attraktive Naherholungsgebiete in Einklang mit den weiteren Nutzungs- und Schutzinteressen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Teilrichtplan Landschaft Emmental: Ausführung der Schutzbestimmungen und Wahrnehmung der koordinierenden Funktion der Region</li> <li>- Nutzungsdruck bei Naherholungsgebieten mit Lenkung, Sensibilisierung oder Einschränkung störungsintensiver Aktivitäten reduzieren</li> </ul>
Siedlungsdruck auf Grünräume und Kulturland	Kompakte, klar differenzierte Siedlungsräume als lebenswerte Wohn- und Arbeitsorte	- Weiteres Siedlungswachstum in die Landschaft vermeiden
Zugang zu Naherholungsräumen	Attraktive Naherholungsgebiete in Einklang mit den weiteren Nutzungs- und Schutzinteressen	- Zugänge zu Naherholungsräumen erleichtern/ausbauen
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"> <li>- Ökologisch sensible Bereiche schützen, pflegen und aufwerten</li> <li>→ RKE: Umsetzung Teilrichtplan Landschaft sowie div. Projekte auf kommunaler Ebene</li> </ul>
<p>Nicht überall ausreichende Ausstattung mit hochwertigen, öffentlichen Frei- und Grünflächen im Siedlungsgebiet</p> <p>Punktuelle Hitzeinseln</p>	Hochwertige Frei- und Grünräume mit unterschiedlichen Qualitäten und Funktionen prägen Siedlungsstruktur der Agglomeration	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vernetzung der Frei- und Grünflächen sicherstellen</li> <li>- Bestehende Ortszentren, Verkehrsachsen, Frei- und Grünflächen mit Aufenthaltsdefiziten aufwerten (Schwammstadtelemente, Beschattung durch Bäume)</li> <li>- Freiräume bei Nachverdichtung/ Umstrukturierung stärken</li> <li>Ausgewählte Freiräume zu öffentlichen Bewegungs-/Begegnungsorten aufwerten</li> </ul>

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Entwicklungsleitbild	Handlungsbedarf
Touristisches Potenzial für Outdooraktivitäten  Fehlende Entwicklungsmöglichkeiten für touristische Angebote	Attraktive Naherholungsgebiete in Einklang mit den weiteren Nutzungs- und Schutzinteressen	- Gute Bedingungen für die Entwicklung gastgewerblicher Betriebe schaffen - Wanderwegnetz weiter attraktivieren

Tab. 14. Handlungsbedarf Landschaft sowie dessen Bezug zum Entwicklungsleitbild

### 4.3 Verkehr

#### Stärken und bisher erreichtes

Bedarfsgerechtes ÖV-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle vier Jahre erarbeitet die Region Emmental zuhanden des Kantons Bern ihr ÖV-Konzept. Dabei werden Siedlungsentwicklungen, die effektive und zu erwartende Nachfrage und die Kostendeckung sorgfältig berücksichtigt und abgewogen.</li> <li>- Die überregionale Erschliessung mit dem ÖV mit attraktivem Takt und Betriebszeiten: Anbindung an das Regional- und S-Bahnsystem von SBB (Bern – Olten [– Zürich – Chur]), RBS (Bern – Solothurn] und BLS (Bern – Langnau – Luzern, Thun – Bern – Langnau).</li> <li>- Dichtes ÖV-Netz im Rahmen der topographischen Möglichkeiten.</li> <li>- Um den Streusiedlungen 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.</li> </ul>
Attraktives P+R- und B+R-Angebot	An den Bahnhöfen in der Region konnte das Angebot an Veloabstellplätzen (B+R) ausgebaut werden. Das P+R-Angebote ist an allen Bahnhöfen ausreichend. Damit sind 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.



Verkehrssanie- rung BOH	<p>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.</p> <p>Das Gesamtverkehrskonzept zur Verkehrssanierung BOH hat mit dem positiven Abstimmungsresultat im März 2023 weitere wichtige Schritte zur Umsetzung erreichen können.</p>
Sanierung Unfall- schwerpunkte	<p>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.</p>
Sanierung aller Schwachstellen Lärm	<p>Mit der Verkehrssanierung BOH wird ein Grossteil der noch ausstehen- den Lärmsanierungen auf der Hauptverkehrsachse Burgdorf–Oberburg– Hasle vorgenommen</p>
Mobilitäts- strategie Burgdorf	<p>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.</p>
KlimaVision30 Burgdorf	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Realisierung des Bushofes und Steigerung der ÖV-Nutzung um 30%</li><li>– Steigerung des Veloanteils am Modalsplit auf 30% bis 2030</li><li>– Eliminierung der Netzwidestände für den Langsamverkehr um 30 % (2020 bis 2030)</li><li>– Reduktion von Elterntaxis und Schulbus um 30 % pro Jahr bis 2030</li></ul> <p>Schaffung von Tempo 30 auf 30% der Kantonsstrassen bis 2030 (aktives Einwirken der Stadt beim Kanton, v.a. im Bereich von Schulanlagen und Schulwegen)</p> <p><b>Handlungsbedarf</b></p> <p>Insgesamt besteht der Bedarf nach einer weiteren Optimierung und Ausbau der Verkehrsnetze. Die Mobilitätsbedürfnisse werden stetig diverser und mit ihnen die Anforderungen von den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden an die Infrastrukturen für Alltags und Freizeitwege.</p>

So führt beispielweise der gesamte Verkehr mit allen Verkehrsmitteln entlang des Emme-Haupttalbodens und nur wenige Tangentialverbindungen und Räume mit Parallelachsen können zur Entlastung dieser vielfrequenzierten Achse beitragen.

Nachfolgend werden tabellarisch die Handlungsbedürfnisse je Verkehrsmittel aufgelistet.

#### 4.3.1 Fuss- und Veloverkehr

Physische und qualitative Lücken im Veloverkehrsnetz. Die fehlenden direkten Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Gemeinden im Unteren Emmental.

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Entwicklungsleitbild	Handlungsbedarf
– Ungenügende Anzahl und Ausbaustandard Veloabstellplätze	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– Laufender Ausbau Veloparkierung (Anzahl, Ausbaustandard, Standorte) – Ausbau Veloparkierung B+R; u.a. Bahnhof Hasle-Rüegsau
– fehlende Führungen des Fuss- und/oder Veloverkehrs	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– Umsetzung neuer Fuss- und Veloverbindungen, u.a.: Burgdorf, Industriequartier Buchmatt und Anbindung Spital; Oberburg, Krauchthalstr., Schwandengasse-Hänzirain; Kantonaler Radweg Oberburg - Hasle
– Fehlende öffentliche Auflademöglichkeiten E-Bike	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– 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	– Sanierung verbleibender Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen
– gefährliche, unattraktive Wegführung oder ungenügender Ausbaustandard Fuss- und/oder Veloverbindung	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– Aufwertung bestehender Fuss- und Veloverbindungen, u.a. Burgdorf Altstadt (Gesamtgestaltung); Burgdorf-Kirchberg (Ey); Burgdorf/Oberburg Krauchthalstr.; Velovorrangroute Kirchberg-Burgdorf-Lützelflüh; Wynigen-Burgdorf; Hasle-Burgdorf

Tab. 15. Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr sowie dessen Bezug zum Entwicklungsleitbild

#### 4.3.2 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Grund-  
 erschliessung

Die Anforderungen an eine ÖV-Grunderschliessung sind zu hoch für ländliche Gemeinden (Einstiegshürde Mindestanforderungen,

Folgekosten). Des Weiteren sind die Bedürfnisse an die ÖV-Erschliessung für Einwohnende teilweise andere als jene für den Tourismus resp. die Naherholung; es ist schwierig beide nachfragegerecht zu ermöglichen (Taktangebot, Anschlüsse, Zielorte). Eine flächige, nachfragegerechte Grunderschliessung mit dem ÖV oder adäquaten Alternativangeboten ist dennoch anzuvizieren.

Verkehrsdrehscheiben Die Pendlerbewegungen zeigen eine hohe Beziehung zwischen den Gemeinden entlang des Haupttalbodens und in die grösseren Nachbaragglomerationen; die Verkehrsdrehscheiben entlang des Talboden sind für frühzeitige Umsteigepunkte zu stärken, um auch die überregionalen Pendlerwege möglichst siedlungs- und klimaverträglich zu gestalten.

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Entwicklungsleitbild	Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ungenügende ÖV-Grunderschliessung, u.a. in Streusiedlungsgebieten</li> <li>- Lange Fahrtzeiten Busse und ungenügende Taktichte Bus/Bahn</li> <li>- Anforderungen an ÖV-Grunderschliessung sind (oft zu) hoch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachfragegerechte Naherschliessung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionale ÖV-Verbindung «Ost-West» zw. Oberem und Unterem Emmental stärken</li> <li>- ÖV-Angebotsausbau (Taktverdichtung, Tangentialverbindungen), wo eine entsprechende Nachfrage besteht; Optimierung zeitliche Umsteigebeziehungen Bahn-Bus (z.B. Langnau)</li> <li>- Einführung/Optimierung ÖV-Grunderschliessung, z.B. Hellsau-Höchstetten-Willadingen-Koppigen; Kräiligen (Bätterkinden), Langnau, Trubschachen/Trub)</li> <li>- Schaffung ÖV-/On Demand-Grundangebot für Randzeiten [Abend/Nacht, Wochenende] und in Bereichen mit nicht bündelbarer resp. mit geringer Nachfrage</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ungenügende Umstellung auf nachhaltig betriebene Busflotte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einführung e-Busse; u.a. erste Linie in Burgdorf zum Fahrplan 2026</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zeitweise Behinderung der Busse auf Strassen (Anschlussbrüche, Verspätungen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimierung strassengebundener ÖV (Priorisierung, Infrastruktur); u.a. Lyssach (Shoppingmeile), Verbindung A1 – Burgdorf; Raum Bahnhof Burgdorf</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ungenügende ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mindestens ÖV-Grunderschliessung von Entwicklungsgebieten, z.B. Ersigen, Rössler-Areal; Rüegsau, Wintersey</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufwertungs-/Umbaubedarf Bushaltestellen (Hindernisfreiheit, Mobiliar, Echtzeitinformationen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachfragegerechte Naherschliessung</li> <li>- Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- weitere Umgestaltungen von Haltestellen, v.a. BehiG-konform</li> </ul>

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Entwicklungsleitbild	Handlungsbedarf
– Ungenügender Platz für Reparatur und Service von ÖV-Fahrzeugen und Betrieb	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– Ausbau Betriebsinfrastruktur: BLS-Werkstätte Oberburg (geplant 2026-2028); Busdepot Burgdorf
– Bessere räumliche und zeitliche Abstimmung der einzelnen Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote	– Verkehrsdrehscheiben – Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– Laufende Prüfung und Optimierung von hindernisfreien Zugängen, zeitliche Abstimmung von ÖV-Angeboten im Rahmen RAK und Aufwertung Verkehrsdrehscheiben
– Ungenügende Abdeckung Sharing-Angebote	– Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren	– Einführung Veloverleihsystem in Zentren mit genügendem Nachfragepotenzial – Carsharing-Angebot ausbauen / fördern

Tab. 16. Handlungsbedarf Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität sowie dessen Bezug zum Entwicklungsleitbild

### 4.3.3 Motorisierter Individualverkehr und nachfrageorientierte Mobilität

Die wichtigste Schwachstelle im Strassennetz ist die hohe Verkehrsbelastung der Achse Autobahn A1 – Burgdorf – Hasle, die durch das Projekt Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle behoben werden soll. Sie ist nicht nur für den motorisierten, sondern auch für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse von Bedeutung, da der heutige Zustand zu Verzögerungen im Betriebsablauf und Fahrplanstörungen führt. Weitere Schwachstellen sind vor allem punktuell in den Siedlungszentren zu finden, u.a. der Ilfiskreisel in Langnau.

Die Strassenbelastungen und die fehlenden Kapazitätsreserven in der gesamten Region, insbesondere entlang der Hauptachsen in den Spitzenstunden schwächen die Leistung des Gesamtstrassennetzes und führen u.a. zu Ausweichverkehr und erhöhten Belastungen für Anwohnende entlang der Strecke.

Schwäche / Herausforderung / Chance	Bezug zum Entwicklungsleitbild	Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Langer Rückstau in Hauptverkehrszeiten</li> <li>- Beeinträchtigung von Aufenthalts- und Lebensqualität in Ortskernen durch zeitweise grosse Verkehrsaufkommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren</li> <li>- Entwicklungskorridor mit wichtigen Verkehrsachsen</li> <li>- Nachhaltige Mobilität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung VS BOH</li> <li>- Optimierung Verkehrsfluss; u.a. Lyssach Bernstrasse (Shoppingmeile); Lyssach Emmentalstr. (Verbindung A1–Burgdorf); Langnau Ilfiskreisel</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Strassen mit Gestaltungsdefiziten, ineffizienten Strassenquerschnitten oder ungenügende Verkehrssicherheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwicklungskorridor mit wichtigen Verkehrsachsen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierung und Aufwertung von Strassen und Plätzen; u.a. Ortsdurchfahrt Lyssach; Burgdorf: Oberburgstrasse (zw. Schloss und Spital), BGK Grabenstrasse, BGK Lochbachstrasse</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schleich- und Ausweichverkehr in die Quartiere</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laufende Prüfung und Optimierung der Verkehrslenkung</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstimmung resp. Einführung von Parkraumbewirtschaftung in den Gemeinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parkraumbewirtschaftung: Die Regionalkonferenz überprüft die Situation periodisch und unterstützt die Gemeinden bei der Koordination.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduktion MIV-Anteil; insbesondere bei zentrumsbezogenen Wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebündelter Verkehr auf Zubringerachsen</li> <li>- Nachfragegerechte Naherschliessung</li> <li>- Nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilitätsmanagement für Wohnen und Arbeiten</li> </ul>

Tab. 17. Handlungsbedarf motorisierter Individualverkehr und nachfrageorientierte Mobilität sowie dessen Bezug zum Entwicklungsleitbild

## 5. Strategien

**Inhalt** In den folgenden Teilstrategien wird das Entwicklungsleitbild konkretisiert und aufgezeigt, wie auf den festgestellten Handlungsbedarf reagiert werden soll.

**Verbindlichkeit** Behördenverbindliche Inhalte dieses Kapitels sind (Titel oder Inhalte grau hinterlegt):

- Kapitel 5.1 «Siedlung»
- Kapitel 5.2 «Landschaft»
- Kapitel 5.3 «Tourismus»
- Kapitel 5.4 «Verkehr»

*Hinweis: Dieses Kapitel enthält die Aussagen der Teilstrategien des AP5 Burdorf, welche mit diesem Teilkapitel ebenfalls behördenverbindlich festgelegt werden. Somit wird die Grundanforderung 1 «Trägerschaft und Partizipation» der Agglomerationsprogramme erfüllt.*

### 5.1 Siedlung

#### 5.1.1 Zentralitätsstruktur festlegen

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

#### Orte der dritten Zentralitätsstufe

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

#### Orte der vierten Zentralitätsstufe

Die Zentren 4. Stufe Bätterkinden/Utzenstorf, Hasle-Rüegsau, Kirchberg-Alchenflüh, Koppigen und Sumiswald (ohne Wasen) wurden im RGSK 1. Generation festgelegt und in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

Anforderungen an Zentren der 4. Stufe:

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

Auswirkungen der Festlegung von Zentren der 4. Stufe:

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

### **Zentrale Orte in Entwicklungsräumen / im ländlichen Raum**

In der Region Emmental übernehmen verschiedene weitere Ortschaften namentlich für die ländlicheren Gebiete wichtige zentrale Funktionen und fördern den Erhalt der dezentralen Konzentration. An diesen Standorten sollen insbesondere Versorgungseinrichtungen von überörtlicher Bedeutung angesiedelt werden. Im RGSK 1. Generation wurden folgende zentrale Orte bezeichnet:

- Zentrale Orte in Entwicklungsräumen: Ersigen, Hindelbank, Lützelflüh, Lyssach und Oberburg
- Zentrale Orte im ländlichen Raum: Eggwil, Krauchthal, Signau, Trubschachen, Wynigen und Zollbrück

## **5.1.2 Siedlungsentwicklung konzentrieren**

### **Zentren kompakt entwickeln**

Burgdorf und Langnau entwickeln sich weitgehend innerhalb der 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. In den peripheren Gebieten gilt das Ziel «Halten der Bevölkerung». Im Streusiedlungsgebiet soll das Potenzial zur Umnutzung landwirtschaftlicher Ökonomie-Gebäude im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Die Region unterstützt die Suche nach solchen Lösungen.

### **5.1.3 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.

Die Schwerpunkte der Arbeitsplatzentwicklung liegen primär in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten in der Umgebung Burgdorfs und sekundär in Langnau sowie auf den Entwicklungsachsen. Dabei sollen die vorhandenen Bauzonen möglichst effizient genutzt und innere Reserven mobilisiert werden. Aufgrund des Strukturwandels im primären Sektor sind Voraussetzungen zu schaffen, dass sich Betriebe auch in den ländlichen Räumen weiterentwickeln und ansiedeln können.

Die Entwicklung der kantonalen ESP kommt nur langsam voran. Der kantonale ESP Lyssachsachen wurde sistiert. Die Mobilisierung des Innenentwicklungspotenzials in den beiden ESP Buchmatt und Bahnhof Burgdorf ist anspruchsvoll, aber auf Kurs. Mehrere regionale Arbeitsschwerpunkte sind zurzeit blockiert, weil ihre Erschliessung den Anforderungen nicht genügt. Deshalb werden zur Erreichung der Zielsetzungen der Arbeitsplatzentwicklung bis 2030 zusätzliche Einzonungen grösserer zusammenhängender Arbeitsgebiete notwendig sein (vgl. Kap. 2.2.5). In allen Teilgebieten der Region Emmental besteht eine grosse Nachfrage nach Arbeitsgebieten.

#### **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.

*Hinweis: Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sind im RGSK-Massnahmenband beschrieben.*

#### **Wohn- und Arbeitsschwerpunkte entwickeln**

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

*Hinweis: Die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sind im RGSK-Massnahmenband beschrieben.*

#### **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 Fruchtfolgeflächen vorgenommen wurde.

*Hinweis: Die Vorranggebiete sind im RGSK-Massnahmenband beschrieben.*

#### **5.1.4 Versorgungszentren stärken, Detailhandel und verkehrsentensive Vorhaben konzentrieren**

##### **Zentren stärken**

- Burgdorf und Langnau als Zentren 3. Stufe<sup>7</sup> ausbauen: Versorgungseinrichtungen von regionaler Bedeutung werden weiterentwickelt. In Burgdorf werden ausgewählte Einrichtungen mit überregionaler Ausstrahlung angesiedelt (Bildungscampus).
- Die Zentren 4. Stufe 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

---

<sup>7</sup> 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

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**

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

#### **5.1.5 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.

##### **Strassenräume attraktiv gestalten**

- Belastete Strassenabschnitte im dicht bebauten Siedlungsgebiet mit beeinträchtigter Wohn- und Aufenthaltsqualität werden aufgewertet. Zentrale Räume 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.

## **5.2 Landschaft**

### **5.2.1 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 Talebenen bleiben 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 grundeigentümerverbindlich 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 Naherholungsräume erschliessen: Die siedlungsorientierten Naherholungsräume werden aufgewertet und zugänglich gemacht. Die Naherholungsräume 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.

### **5.3 Tourismus**

- Das Emmental wird touristisch primär an den Wochenenden und teilweise in der Ferienzeit bereist. Die ÖV-Verbindungen werden überprüft, um ein angepasstes Angebot auf den vorhandenen Linien zu erhalten und die Möglichkeiten des Reisens mit ÖV weiter zu propagieren.
- Für touristisch bedeutende gastgewerbliche Betriebe (vgl. Massnahmenband EM.T-S.01) ausserhalb des Siedlungsgebiets sind planerische Rahmenbedingungen zu schaffen, welche einen wirtschaftlichen Betrieb begünstigen und moderate Weiterentwicklungen ermöglichen. Mit der Ausscheidung von Zonen für gastgewerbliche Nutzung ausserhalb des Siedlungsgebiets werden massvolle Weiterentwicklungsmöglichkeiten ermöglicht. Damit sollen diese Standorte als wichtige touristische Ausgangspunkte gestärkt werden. Massnahmen an den entsprechenden Standorten sind im RGSK-Massnahmenband beschrieben.
- Das Angebot für Wanderer:innen und Mountainbiker:innen ist als wichtige Grundlage für den Tourismus in der Region weiter zu attraktivieren.

## **5.4 Verkehr**

### **5.4.1 Gesamtverkehr**

Die Region Emmental 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 Region Emmental die 4V-Strategie als Rückgrat der Gesamtverkehrsstrategie, welche in der Mobilitätstrategie des Kantons Bern und im Sachplan Verkehr des Bundes anvisiert wird: 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 ÖV-Angebot 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:

● Hauptwirkung ○ Unterstützende Wirkung	4 V-Strategie			
	vermeiden	verlagern	verträglich gestalten	vernetzen
<b>Zukunftsbildelemente</b>				
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. 18. Verknüpfung der Zukunftsbildelemente mit den 4V-Strategien und Formulierung der Hauptwirkung und unterstützenden Wirkung

#### 5.4.2 Fuss- und Veloverkehr

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

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

Die Strategieelemente sind:

#### **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.

#### **Vorrangrouten Veloverkehr: durchgängige Verbindungen mit hohem Ausbaustandard**

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

#### **Sichere und durchgängige Veloverbindungen entlang den Haupt-siedlungsachsen realisieren**

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

#### **Sichere und attraktive Verbindungen abseits der Kantonsstrasse bereitstellen**

- In den Zentren 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) reduzieren die Abhängigkeit vom eigenen Fahrzeug.

#### **5.4.3 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität**

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

Das im Talboden liegende Bahnsystem stellt das zentrale, leistungsfähige und reichweitenstarke Grundangebot der Region dar. Das Bussystem schliesst in den Seitentälern der Streusiedlungsgebiete die Erschliessung sicher. MIV, Velo und On Demand stellen im nicht und schlecht erschlossenen Raum Zubringerverkehrsmittel zur nächstgelegenen Bahn- oder ggf. Bushaltestelle dar.

Im öffentlichen Verkehr soll die folgende Strategie verfolgt werden:

#### **ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, prioritäre Gebiete bezeichnen**

- Das Angebot und die Kapazitäten werden bedarfsgerecht mit dem Ziel erweitert, die Erreichbarkeit der Kernstadt und der Zentren 3.+4. Stufe aus der gesamten Region zu verbessern.
- Priorität hat die Angebots- und Kapazitätserweiterung in der Kernstadt Burgdorf und der Zentrumsgemeinde Langnau sowie im Bereich wichtiger Entwicklungsgebiete.
- 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.

#### **Busbeschleunigungsmassnahmen realisieren**

- In den Zentren und auf den Entwicklungsachsen wird ein reibungsloser Busbetrieb gewährleistet, um die Anschlüsse an den Verkehrsdrehscheiben zu gewährleisten. Dazu trägt eine Kombination von Buspriorisierungs- und Verkehrsmanagement-Massnahmen bei, die im Zusammenhang mit dem Projekt VS BOH realisiert werden.

#### **Verkehrsdrehscheiben stärken**

- Die ÖV-Drehscheiben an den Bahnhöfen 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 an Bahnhöfen 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 ÖV wird etappiert auf fossilfreie Antriebe umgestellt.

#### **5.4.4 Motorisierter Individualverkehr und nachfrageorientierte Mobilität**

Die Verkehrserschliessung des Emmentals und insbesondere die Verkehrssituation im Raum Burgdorf und im Unteren Emmental sind seit langem unbefriedigend. Die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (VS BOH) besteht als Kernelement einer Gesamtverkehrsstrategie, die bereits seit dem RGSK I (2016) existiert. Die Realisierung der VS BOH ist für das RGSK 2025 weiterhin zentraler Bestandteil der Verkehrsstrategie und auch Bestandteil des Entwicklungsleitbildes der Region Emmental.

Neben der VS BOH liegt für den motorisierten Individualverkehr der Fokus des Weiteren auf der Sanierung von Ortsdurchfahrten in verschiedenen Ortschaften. Damit werden die Siedlungsverträglichkeit sowie die Qualität und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert.

Die Strategieelemente des MIV und der NM für die Region Emmental sind:

##### **Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten**

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

##### **Ortskerne vom Durchgangsverkehr entlasten**

- Die Ortsdurchfahrten von Oberburg und Hasle werden mit den Umfahrungen im Rahmen der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle vom Durchgangsverkehr entlastet.

##### **Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit verbessern, Trennwirkung reduzieren**

- In den übrigen Orten auf den Entwicklungsachsen werden der Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit verbessert und durch eine flächeneffiziente Aufteilung des Strassenraums die Trennwirkung der Verkehrsachsen reduziert.

##### **Verkehr in den Siedlungsgebieten 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. + 4. Stufe 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.

### 5.4.5 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
<b>Zukunftsbildelemente</b>				
Abstimmung S+V	●	○		
<b>Elemente Teilstrategie Fuss + Velo</b>				
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		●		
<b>Elemente Teilstrategie ÖV + KM</b>				
ÖV-Angebot bedarfsgerecht ausbauen, prioritäre Gebiete bezeichnen		●		
Alternative Erschliessungsformen realisieren	○	●		
Entwicklungsgebiete erschliessen	○	●		
Busbeschleunigungsmassnahmen realisieren	○	●		
Verkehrsdrehscheiben stärken		○		●
Bike + Ride an Bahnhöfen zur Verfügung stellen	○	○	○	●
<b>Elemente Teilstrategie MIV + NM</b>				
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	●		○	
<b>Weitere Elemente</b>				
(in MIV + NM:) Mobilitätskonzepte erarbeiten	●	●		
(in ÖV+KM:) Umweltfreundliche und energieeffiziente Mobilität stärken		○	●	

Tab. 19. Zuordnung der Strategieelemente Verkehr zur übergeordneten 4V-Strategie

## 6. Massnahmen

**Inhalt** Die in diesem Kapitel beschriebenen Massnahmen setzen das Entwicklungsleitbildes der Region, das Zukunftsbildes der Agglomeration und die Strategien um. Die Massnahmen des RGSK 2025 basieren auf jenen des RGSK 2021, wobei einige Anpassungen vorgenommen wurden. Grundlage für die Festlegung der Massnahmen im RGSK 2025 bildeten die Umfrage und der Austausch mit den Gemeinden im Jahr 2023.

**Verbindlichkeit** Das vorliegende Kapitel dient der Erläuterung der Massnahmen. Behördenverbindlich sind die im Massnahmenband aufgeführten Massnahmen.

*Hinweis: Die Massnahmen werden mit sogenannten Massnahmenblättern dargestellt, welche gemäss der Anforderungen des Kantons strukturiert werden. Die Massnahmen weisen unterschiedliche Koordinationsstände auf (Definition siehe Massnahmenblätter) und enthalten Angaben zu den Beteiligten, zu den Kosten und zum weiteren Vorgehen. Pro Massnahme ist auch eine kurze Beurteilung der Auswirkungen aufgeführt, wo vorhanden mit Bezug zur Agglomerationsstrategie.*

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

### 6.1 Siedlung

#### 6.1.1 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (S-UV)

**Übersicht** Dieses Massnahmenpaket bezeichnet zentral gelegene und gut erschlossene Gebiete, welche sich für die Erneuerung des Gebäudebestands, die Nachverdichtung und/oder Umnutzung eignen. In den RGSK 2016 und 2021 wurden in der ganzen Region solche Gebiete evaluiert. Die Gemeinden aktivieren seither diese Potenziale nach Möglichkeiten. Die Bilanz der 2023 durchgeführten Gemeindeumfrage zeigt, dass vielerorts Entwicklungsabsichten oder konkrete Planungen bestehen. Gegenüber dem RGSK 2021 werden einige Gebiete entfernt, da sie mittlerweile realisiert wurden. Bei den neu ins RGSK aufgenommenen Gebieten handelt es sich um konkrete, bereits in Entwicklung befindliche Vorhaben.

Neue Massnahmen		Entfernte Massnahmen	
Nr.	Titel	Nr.	Titel
EM.S-UV.01.19	Hindelbank, Areal Hofstetter	EM.S-UV.01.16	Lützelflüh, Zollhausmatte
EM.S-UV.01.20	Burgdorf, b.move/Verwaltungs-zentralisierung Lyssach-strasse	EM.S-UV.01.17	Lützelflüh, Parkettstrasse
		EM.S-UV.02.03	Krauchthal, Hub
		EM.S-UV.02.09	Langnau im Emmental, Knie-matte Nord

Tab. 20. Anpassungen der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete im RGSK 2025.

Zudem werden an den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten gegenüber dem RGSK 2021 folgende Anpassungen vorgenommen:

- Langnau im Emmental, Bädligässli (EM.S-UV.02.08): Der Koordinationsstand wird von einer Vororientierung in ein Zwischenergebnis überführt.

### 6.1.2 Schwerpunkte Wohnen / Arbeiten (S-SW / S-SA)

Übersicht

Dieses Massnahmenpaket bezeichnet grössere, gut erschlossene Bauzonenreserven Wohnen und Arbeiten von regionaler Bedeutung. Diese sollen gemeinsam mit den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten zur Deckung des Baulandbedarfs beitragen. Die 2023 durchgeführte Gemeindeumfrage zeigte, dass einige Gebiete bereits realisiert sind und andere kurz vor der Realisierung stehen. Gerade bei den Arbeitszonen zeigt sich, dass viele Reserven blockiert sind, weil die Grundeigentümer-schaft diese als Reserve betrachtet und deshalb keine Überbauung in absehbarer Zeit anstrebt.

Neue Massnahmen		Entfernte Massnahmen	
Nr.	Titel	Nr.	Titel
EM.S-SA.02.08	Lützelflüh, Kentaurareal Ost	EM.S-SW.02.01	Bätterkinden, Ahornweg
EM.S-SA.02.09	Lützelflüh, Lerch-Areal	EM.S-SA.02.02	Sumiswald, Eystrasse West
		EM.S-SA.02.04	Trubschachen, Untere Säge

Tab. 21. Anpassungen der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte im RGSK 2025.

An den weiteren Wohn- und Arbeitsschwerpunkten werden gegenüber dem RGSK 2021 keine Anpassungen vorgenommen.

### 6.1.3 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten (S-VW / S-VA)

Übersicht

Vorranggebiete Siedlungserweiterung sind potenzielle Gebiete für Neuzonungen, welche den Anforderungen der Strategie genügen (insbesondere der Abstimmung Siedlung / Verkehr / Landschaft).

Die Vorranggebiete haben eine erhöhte Bedeutung, da Einzonungen > 1 Hektare grundsätzlich nur noch in im RGSK festgesetzten Vorranggebieten möglich sind.

Der explizite Bedarf an zusätzlichem Wohnbauland pro Gemeinde wird jeweils jährlich vom AGR publiziert. Neueinzonungen können nur bei ausgewiesenem Bedarf vorgenommen werden. Aufgrund der ungleichen Verteilung des Wohnbaulandbedarfs wird im Emmental langfristig ein Transfer von Einzonungskontingenten angestrebt: Ungenutzte Einzonungskontingente von Gemeinden, in welchen Einzonungen aus unterschiedlichen Gründen nicht möglich sind, sollen in Vorranggebieten Siedlungserweiterung in den übrigen Regionsgemeinden genutzt werden können. An den Transfer von Einzonungskontingenten werden spezielle Anforderungen gestellt.

Neue Massnahmen		Entfernte Massnahmen	
Nr.	Titel	Nr.	Titel
EM.S-VA.01.08	Burgdorf, BLS-Werkstätte (Oberburgerfeld)	EM.S-VW.02.02	Langnau im Emmental, Leen
EM.S-VA.01.09	Lyssach, Ussere Schachen	EM.S-VA.01.02	Lyssach, Lyssachsachen
EM.S-VA.02.07	Trub, Längegrund Säge	EM.S-VA.01.05	Lützelflüh, Gumpersmühle-Grünenmatt
EM.S-VA.02.08	Trubschachen, Bäreggstalden		
EM.S-VA.02.09	Kernenried, Paradisli		

Tab. 22. Anpassungen der Vorranggebiete Siedlungserweiterung im RGSK 2025.

Zudem werden an den Vorranggebieten Siedlungserweiterung gegenüber dem RGSK 2021 folgende Anpassungen vorgenommen:

- Signau, Hof/Sängeli (EM.S-VW.02.03): Reduktion der Fläche.
- Kirchberg, Neuhof-Ischlag (EM.S-VA.01.01): Der Koordinationsstand des Teilperimeters westlich der Autobahn wird von einem Zwischenergebnis in eine Festsetzung überführt. Der Teilperimeter östlich der Autobahn wird ersatzlos gestrichen.
- Hasle bei Burgdorf, Riefershäusern (EM.S-VA.01.04): Der Koordinationsstand wird von einem Zwischenergebnis in eine Festsetzung überführt.
- Lützelflüh, Kentaurareal West (EM.S-VA.01.07): Der Koordinationsstand wird von einem Zwischenergebnis in eine Festsetzung überführt.

Bericht Interessenabwägung

Sämtliche Vorranggebiete Siedlungserweiterung betreffen Kulturland und Fruchfolgefleichen. Die entsprechenden Nachweise, welche der Kanton zur Genehmigung der Festsetzung dieser Gebiete verlangt, werden in einem separaten Bericht erbracht (Siehe Beilage 1 «Nachweise zur Festsetzung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung»).

#### 6.1.4 Vorranggebiet Siedlungserweiterung Bikepark (S-VÜ)

Der in Grünenmatt geplante Bikepark Greenride ist gemäss den kantonalen Vorgaben im RGSK als Vorranggebiet Siedlungserweiterung

einzutragen. Damit wird die Basis für die angestrebte Einzonung des Bikeparks geschaffen. Der Bikepark wird mit Koordinationsstand «Festsetzung» ins RGSK 2025 aufgenommen.

<b>Neue Massnahme</b>	
<b>Nr.</b>	<b>Titel</b>
EM.S-VÜ.01.01	Lützelflüh, Bikepark Greenride

### 6.1.5 Weitere Siedlungsmassnahmen

Zusätzlich zu den gebietsspezifischen Siedlungsmassnahmen werden im RGSK 2025 allgemeine Siedlungsmassnahmen festgelegt. Die folgenden beiden Massnahmen waren bereits Bestandteile des RGSK 2021. Sie werden im RGSK 2025 weiterhin geführt:

- Regionale Zusammenarbeit (EM.S-Ü.01)
- Verkehrsintensive Vorhaben (EM.S-VIV.01)

KlimaVision30  
(EM.S-Ü.02)

Als neue Massnahme wird die Massnahme «KlimaVision30» (EM.S-Ü.02) ins RGSK 2025 aufgenommen. Die Stadt Burgdorf hat mit der Klimastrategie «KlimaVisison30» eine Grundlage geschaffen, deren Zielsetzung und Massnahmen sich auf alle Fachbereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr auswirken. Die Massnahme wurde für das AP Burgdorf entwickelt und muss daher auch im RGSK Emmental festgehalten werden.

*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.*

### 6.1.6 Siedlungsmassnahmen des AP Burgdorf

Weitere UV-, SW-  
und VA-Massnahmen

Entgegen der bisherigen Praxis wird nur eine Auswahl der Siedlungsmassnahmen aus dem RGKS 2021 ins AP Burgdorf der 5. Generation überführt (bisher wurden alle RGSK-Siedlungsentwicklungsgebiete auch im AP als Massnahmen abgebildet). Aufgrund der Vorgaben des Kantons müssen diese Massnahmen jeweils auch im RGSK Emmental festgehalten werden. In der untenstehenden Tabelle sind die Gesamt- oder Teilgebiete der RGSK-Siedlungsmassnahmen aufgeführt, welche als Siedlungsmassnahme im AP5 enthalten sind. Bei diesen Massnahmen stehen konkrete Planungs- oder Realisierungsschritte zwischen 2028 und 2031 an.

<b>RGSK 2025-Nr.</b>	<b>RGSK 2025-Massnahme</b>	<b>Gesamt- oder Teilgebiet?</b>	<b>AP5-Massnahme (Nr.)</b>
EM.S-UV.01.01	Burgdorf, Bahnhof Burgdorf	Teilgebiet	Burgdorf, Realisierung Farbwegareal (EM.S-UV.03.01)
EM.S-UV.01.01	Burgdorf, Bahnhof Burgdorf	Teilgebiet	Burgdorf, Ausarbeitung Überbauungsordnung Hunyadigässli (EM.S-UV.03.02)
EM.S-UV.01.06	Burgdorf, Gyrischachen	Gesamtgebiet	Burgdorf, Überarbeitung Überbauungsordnung Gyrischachen (EM.S-UV.03.03)
EM.S-UV.01.09	Oberburg / Burgdorf, Vögeli- gut	Teilgebiet	Oberburg / Burgdorf, Realisierung Vögeli- gut (EM.S-UV.03.04)
EM.S-UV.01.11	Rüdtligen-Alchenflüh, Ju- rastrasse Alchenflüh KAB	Gesamtgebiet	Rüdtligen-Alchenflüh, Reali- sierung Überbauung Jurastrasse Alchenflüh KAB (EM.S-UV.03.05)
EM.S-UV.01.14	Hasle bei Burgdorf, Klötzli- matte	Teilgebiet	Hasle bei Burgdorf, Erarbei- tung Überbauungsordnung Klötzlimatte (EM.S-UV.03.06)
EM.S-UV.01.20	Burgdorf, b.move/Verwal- tungszentralisierung Lyssach- strasse	Gesamtgebiet	Burgdorf, Planungsrechtliche Sicherung b.move/Verwal- tungszentralisierung Lyssach- strasse (EM.S-UV.03.07)
EM.S-UV.01.08	Oberburg / Burgdorf, Zentrum Oberburg	Gesamtgebiet	Oberburg, Planungsrechtliche Sicherung Zentrum Oberburg (EM.S-UV.03.08)
EM.S-VW.01.02	Kirchberg, Juraweg	Gesamtgebiet	Kirchberg, Realisierung Jura- weg (EM.S-VW.03.01)
EM.S-VA.01.08	Oberburg / Burgdorf, BLS- Werkstätte (Oberburgerfeld)	Gesamtgebiet	Oberburg / Burgdorf, Ausar- beitung PGV BLS-Werkstätte Oberburg (EM.S-VA.03.01)

Tab. 23. Gegenüberstellung RGSK 2025- und AP5-Siedlungsmassnahmen.

## 6.2 Landschaft

Landschafts-  
massnahmen

Das RGSK 2025 umfasst neu konkrete Planungen als Landschaftsmassnahmen. Diese werden mit dem AP Burgdorf eingereicht und müssen daher auch im RGSK Emmental festgehalten werden.

Die Massnahmen tragen zu lebenswerten öffentlichen Räumen in Burgdorf bei und wirken sich positiv aufs Stadtklima und die Biodiversität aus.



<b>RGSK 2025-Nummer</b>	<b>Massnahme</b>
EM.L-Gr.01.01	Burgdorf, Öffentliche Parkanlage Villa Schnell
EM.L-Gr.01.02	Burgdorf, Aufwertung Aufenthaltsqualität Gebrüder-Schnell-Terrasse-Grabenstrasse-Hofstattplatz
EM.L-Gr.01.03	Burgdorf, Aufwertung Gyripark
EM.L-Gr.01.04	Burgdorf, Baumpflanzung entlang Einschlagweg/ Brunnmattstrasse

Tab. 24. Landschaftsmassnahmen im RGSK 2025.

### 6.3 Tourismus

Die touristische Massnahme zu den gastgewerblichen Nutzungen ausserhalb des Siedlungsgebiets wurde mit dem RGSK 2021 neu entwickelt. Sie wird im RGSK 2025 unverändert belassen.

<b>RGSK 2025-Nummer</b>	<b>Massnahme</b>
EM.T-S.01	Gastgewerbliche Nutzungen ausserhalb des Siedlungsgebiets

Tab. 25. Touristische Massnahme im RGSK 2025.

### 6.4 Verkehr

Die Massnahmen des RGSK 2025 unterstützen die angestossenen Entwicklungen und anvisierten Ziele der vorhergehenden RGSK-Generationen und setzen an wichtigen Schlüsselstellen im Gesamtverkehrssystem an.

So liegt ein Fokus auf der Weiterentwicklung eines durchgängigen und sicheren Veloverkehrsnetzes. 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.

#### 6.4.1 Übergeordnete Massnahmen

Die Gesamtverkehrsstrategie der Region Emmental berücksichtigt die übergeordneten Massnahmen des Bundes und stimmt ihre Planungen mit den nationalen Projekten ab.

Erweiterung A1  
 Schönbühl–  
 Kirchberg

Die Schnittstelle der Region Emmental 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 Staubbildung; 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.

#### 6.4.2 Fuss- und 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, 2. Priorität) wird entlang der Bahnlinie sowohl eine attraktive Direktverbindung zwischen den Gemeinden Burgdorf–Lyssach–Hindelbank ermöglicht wie auch die überregionale Verbindung in die Nachbaragglomeration Bern gestärkt.

Fussverkehr

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 (1. Priorität EM.FVV-Ü.01.02).

Die Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen im RGSK 2025 sind:

RGSK 2025-Nr.	Massnahme	Prio	AP5
EM.FVV-Ü.01	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge,		

RGSK 2025-Nr.	Massnahme	Prio	AP5
<b>Kategorie Fuss- und Veloverkehr, A-Horizont, Agglomeration</b>			
EM.FVV-Ü.01.01	Burgdorf, Begegnungszone Bucherstrasse-Lyssachstrasse-Aebikreisel	1	Ja
EM.FVV-Ü.01.02	Burgdorf, Hindernisfreier Zugang zur Altstadt, Etappe 1	1	Ja
EM.FVV-Ü.01.03	Kirchberg, Schulwegsicherheit im Rahmen Campus 25+	1	Ja
<b>EM.FVV-Ü.02 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, B-Horizont, Agglomeration</b>			
EM.FVV-Ü.02.01	Burgdorf, Neubau Radverbindung Unterbergental Krauchthal - Oberburg (KS 234.4)	2	Ja
EM.FVV-Ü.02.02	Burgdorf, Hindernisfreier Zugang zur Altstadt, Etappe 2	2	Ja
EM.FVV-Ü.02.03	Lyssach, Strassenverbreiterung Burgdorf Nassi - Lyssach (KS 1402)	2	Ja
EM.FVV-Ü.02.04	Velovorrangrouten Burgdorf-Hindelbank	2	Ja
EM.FVV-Ü.02.05	Burgdorf, Schliessung Veloring Spital	2	Ja
<b>EM.FVV-Ü.03 Massnahmenpaket Kategorie Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen, 1-/2-/3-Priorität, Region</b>			
EM.FVV-Ü.03.01	Krauchthal, Sanierung Lindentalstrasse (KS 234.4)	1	-
EM.FVV-Ü.03.02	Lauperswil, Neubau Radweg Zollbrück - Obermatt (KS 243)	1	-
EM.FVV-Ü.03.03	Sumiswald, Erweiterung der Verkehrsfläche, Steighilfe und Sicherung Fussgängerquerung	1	-
EM.FVV-Ü.03.04	Sumiswald, Fuss- und Velobrücke über die Grüene zur Erschliessung des Areals Fürtenmatte Süd	1	-
EM.FVV-Ü.03.05	Utzenstorf, Sanierung Aefligenstrasse (KS 1303)	1	-
EM.FVV-Ü.03.06	Utzenstorf, Sanierung Oberdorfstrasse (Unfallschwerpunkt 1121) (KS 242)	2	-
EM.FVV-Ü.03.07	Langnau, Sanierung Ortsdurchfahrt Hüslimatte - Ilfis (KS 243)	2	-
EM.FVV-Ü.03.08	Burgdorf, Langsamverkehrsverbindung Personenunterführung West Bahnhof Burgdorf	3	-
EM.FVV-Ü.03.09	Burgdorf, Velostation Unterführung West	3	-
EM.FVV-Ü.03.10	Burgdorf, Sanierung / Ersatz Friedhofbrücke	3	-
EM.FVV-Ü.03.11	Burgdorf, Unterführung Nassi	3	-
EM.FVV-Ü.03.12	Burgdorf, Unterführung Wassermattweg	3	-
EM.FVV-Ü.03.13	Burgdorf, Hindernisfreier Zugang zur Altstadt, Etappe 3	3	-
EM.FVV-Ü.03.14	Burgdorf, Velostation Unterführung Ost	3	-
<b>Einzelmassnahmen Fuss- und Veloverkehr</b>			
EM.FVV-Ü.05	Radweg Oberburg - Hasle	1	Ja
EM.FVV-Ü.06	Burgdorf, Langsamverkehrsverbindung Personenunterführung Ost Bahnhof Burgdorf - Anschluss Quartier Ämmebrügg (Gyrischachen)	2	-
EM.FVV-Ü.07	Burgdorf, Ersatz Eybrücke	2	Ja
EM.FVV-Ü.08	Burgdorf, LV-Überführung Buchmatt, Anbindung Industriequartier Buchmatt (Nordseite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt	2	Ja

RGSK 2025-Nr.	Massnahme	Prio	AP5
EM.FVV-Ü.09	Burgdorf, LV-Überführung Spital, Anbindung Schlossmatt-quartier an Spital und S-Bahnhaltestelle Steinhof	2	Ja
EM.FVV-Ü.10	Burgdorf, LV-Anbindung Industriequartier Buchmatt (Süd-seite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt und Kantonsstrasse, Kreisel Pulverweg	2	Ja

Tab. 26. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr mit Umsetzungs-Priorität und Hinweis Bestandteil AP5 Burgdorf im RGSK 2025.

### 6.4.3 Öffentlicher Verkehr

Verbesserung  
ÖV-Erschliessung

Die Siedlungsentwicklungen finden teils in Gebieten statt, welche heute noch nicht ausreichend an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden sind. Im Rahmen dieser beiden Massnahmen sind Verbesserungen der Buserschliessung von Gebieten im bestehenden Siedlungsgebiet und bei Siedlungserweiterungen zu prüfen. Ziel in all diesen Gebieten ist das Erreichen der ÖV-Güteklasse D (EM.ÖV-Ü.04.01).

Elektrifizierung  
des ÖV und  
neues Busdepot

Um einen siedlungs- und klimaverträglichen ÖV in der Region Emmental zu stärken, soll als erster Schritt die Elektrifizierung der Ortsbuslinien in der Agglomeration Burgdorf gestartet werden (EM.ÖV-E.05). 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).

Die Massnahmen im öffentlichen Verkehr im RGSK 2025 sind:

RGSK 2025-Nr.	Massnahme	Prio	AP5
<b>Einzelmassnahmen ÖV</b>			
EM.ÖV-E.05	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Burgdorf	1	Ja
<b>EM.ÖV-Ü.04</b>	<b>Massnahmenpaket Kategorie Übrige Massnahmen ÖV, Studien- und Koordinationsaufgaben, 1-/2-/3-Priorität, Region</b>		
EM.ÖV-Ü.04.01	Verbesserung ÖV-Erschliessung in der Region Emmental	1	-

Tab. 27. Massnahmen öffentlicher Verkehr mit Umsetzungs-Priorität und Hinweis Bestandteil AP5 Burgdorf im RGSK 2025.

#### 6.4.4 Kombinierte Mobilität

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

RGSK 2025-Nr.	Massnahme	Prio	AP5
<b>EM.KM-Mu.02</b>	<b>Massnahmenpaket Kategorie Multimodale Drehscheiben, B-Horizont, Agglomeration</b>		
EM.KM-Mu.02.01	Hasle b. Burgdorf, Bahnhofplatz Hasle	2	Ja
<b>EM.KM-P.03</b>	<b>Massnahmenpaket Kategorie P+R-Anlagen, 1-/2-/3-Priorität, Region</b>		
EM.KM-P.03.01	Signau, Park+Ride Bahnhof	1	-

Tab. 28. Massnahmen kombinierte Mobilität mit Umsetzungs-Priorität und Hinweis Bestandteil AP5 Burgdorf im RGSK 2025.

#### 6.4.5 Motorisierter Individualverkehr

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

MIV-U  
 Umfahrung Das Massnahmenblatt MIV-U.05 «Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle, Umfahrung Hasle b.B.» umfasst den Abschnitt «Umfahrung Hasle» des Projekts Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle. Die anderen beiden Abschnitte der VS BOH «Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf» und die «Umfahrung Oberburg» sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms Burgdorf 3. Generation (vgl. auch Tabelle Massnahmen mit Leistungsvereinbarungen Agglomerationsprogramme Burgdorf 1.-4. Generation, Anhang). Das Verkehrssanierungsprojekt VS BOH wird über alle drei Abschnitte als Gesamtprojekt entwickelt. Das Projekt ist zentraler Bestandteil der regionalen Gesamtverkehrsstrategie und dient allen Verkehrsträgern.

MIV-Auf -  
 Sanierung Orts-  
 durchfahrten Mit diesen Massnahmen werden längs der Hauptachse siedlungsverträglichere Verhältnisse angestrebt und bestehende Schwachstellen auf dem Strassennetz behoben oder entschärft. Diese Massnahmen beinhalten auch bessere Bedingungen für den Bus- und den Fuss- und Veloverkehr.

MIV-E -  
 Verbesserung  
 Erschliessung Bei bisher nicht optimal ans Strassennetz angebotenen Gebieten soll punktuell die Erschliessung für den MIV verbessert werden, um eine Grundlage für geplante Arealentwicklungen zu schaffen. Konkret geht es um die bessere Erschliessung des «Areal Papierfabrik Plus» in Utzenstorf sowie des Gebiets südlich des Bahnhofs in Trubschachen (EM.MIV-E.03.01 + EM.MIV-E.03.02).

Die Massnahmen im motorisierten Individualverkehr im RGSK 2025 sind:

RGSK 2025-Nr.	Massnahme	Prio	AP5
<b>EM.MIV-Auf.01</b>	<b>Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum, A-Horizont, Agglomeration</b>		
EM.MIV-Auf.01.01	Burgdorf, Verkehrssanierung Schloss - Spital (KS 23)	1	Ja
EM.MIV-Auf.01.02	Burgdorf, Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzept Grabenstrasse	1	Ja
EM.MIV-Auf.01.03	Burgdorf, Umsetzung verkehrsplanerische Überprüfung Ein- schlagweg	1	Ja
EM.MIV-Auf.01.04	Kirchberg, Umsetzung Verkehrsberuhigungskonzept	1	Ja
<b>EM.MIV-Auf.02</b>	<b>Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum, B-Horizont, Agglomeration</b>		
EM.MIV-Auf.02.01	Oberburg, Sanierung Ortsdurchfahrt Rohrmoos (innerhalb Agglomeration) (KS 245)	2	-
EM.MIV-Auf.02.02	Lyssach, Sanierung Ortsdurchfahrt (KS 1402)	2	-
<b>EM.MIV-Auf.03</b>	<b>Massnahmenpaket Kategorie Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum, 1-/2-/3-Priorität, Region</b>		
EM.MIV-Auf.03.01	Höchstetten, Sanierung Ortsdurchfahrt (KS 1)	1	-
EM.MIV-Auf.03.02	Koppigen, Sanierung Ortsdurchfahrt (KS 251)	1	-
EM.MIV-Auf.03.03	Krauchthal, Sanierung Ortsdurchfahrt Hueb (KS 234.3)	1	-
EM.MIV-Auf.03.04	Krauchthal, Sanierung Ortsdurchfahrt (KS 234.4)	1	-
EM.MIV-Auf.03.05	Langnau, Sanierung Ortsdurchfahrt, Sägestrasse (KS 10)	1	-
EM.MIV-Auf.03.06	Langnau, Sanierung Ortsdurchfahrt, Gerbeplatz – Bärau (KS 10)	1	-
EM.MIV-Auf.03.07	Lauperswil, Sanierung Ortsdurchfahrt Zollbrück (KS 243)	1	-
EM.MIV-Auf.03.08	Lauperswil, Sanierung Ortsdurchfahrt Lauperswil (KS 1409)	1	-
EM.MIV-Auf.03.09	Sumiswald, Sanierung Ortsdurchfahrt (KS 23)	1	-
EM.MIV-Auf.03.10	Wiler bei Utzenstorf, Sanierung Ortsdurchfahrt Wiler (KS 1447)	1	-
EM.MIV-Auf.03.11	Wiler bei Utzenstorf, Verbreiterung Wilerfeld - Wiler (KS 1447)	1	-
EM.MIV-Auf.03.12	Wiler bei Utzenstorf, Verbreiterung Wilerwald (KS 1447)	1	-
EM.MIV-Auf.03.13	Zielebach, Sanierung Dorfstrasse (Ortsdurchfahrt)	1	-
EM.MIV-Auf.03.14	Utzenstorf, Sanierung Poststrasse inkl. Knoten Haupt- strasse/Poststrasse (KS 251)	3	-
EM.MIV-Auf.03.15	Hasle b. Burgdorf, Sanierung Ortsdurchfahrt Goldbach (KS 23)	3	-
EM.MIV-Auf.03.16	Signau, Sanierung Ortsdurchfahrt Schüpbach (KS 229.3)	3	-
	<b>Einzelmassnahmen MIV – Umfahrung</b>		
EM.MIV-U.05	Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle, Umfahrung Hasle b.B. (USP 1238)	1	Ja
<b>EM.MIV-E.03</b>	<b>Massnahmenpaket Kategorie Verbesserung MIV- Erschliessung, 1-/2-/3-Priorität, Region</b>		
EM.MIV-E.03.01	Utzenstorf, Erschliessung Areal Papierfabrik (bestehende Zufahrt)	1	-

<b>RGSK 2025-Nr.</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Prio</b>	<b>AP5</b>
EM.MIV-E.03.02	Utzenstorf, Erschliessung Areal Papierfabrik (neuer Anschluss)	1	-
<b>EM.MIV-E-Mob.01</b>	<b>Massnahmenpaket Kategorie Infrastruktur für die E-Mobilität im MIV, A-Horizont, Agglomeration</b>		
EM.MIV-E-Mob.01.01	Burgdorf, Erstellung öffentlich zugänglicher E-Ladestationen MIV	1	Ja

Tab. 29. *Massnahmen motorisierter Individualverkehr mit Umsetzungs-Priorität und Hinweis Bestandteil AP5 Burgdorf im RGSK 2025.*

## Anhang

### Anhang 1: 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
KS	Kantonsstrassennummer
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
SG	Strassengesetz Kanton Bern, BSG 732.11
SV	Strassenverordnung Kanton Bern, 732.111.1
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
UeO	Überbauungsordnung
UHS	Unfallhäufungsstellen
USP	Unfallsschwerpunkte



Anhang

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
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 2: Massnahmen Verkehr mit Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprogramms Burgdorf, 1.-4. Generation

**Hinweis für die Mitwirkung: Dieser Anhang ist eine Forderung des Kantons. Sobald die Massnahmenblätter nach der Mitwirkung erstellt werden, kommt diese Liste in den Massnahmenband und wird aus dem Bericht entfernt.**

### 1. Generation

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 T1	LV1.1	Umgesetzt
- Burgdorf-Kirchberg, ESAF / Neumatt-LV-Brücke	404.007 T2	LV1.2	Umgesetzt
- Ersatzmassnahme Emmensteg LV-Brücke, Rüdtligen-Alchenflüh-Kirchberg	404.007 T4	LV1.3	Umgesetzt (2024)
- Radverbindung Ey / Ersatz für LV-Verbindung Burgdorf-Lyssach-Schachen	404.008 T1	LV2.1	Umgesetzt
- Burgdorf-Wynigen (Grafenschüre-Sommerhaus)	404.008 T2	LV2.2	Umgesetzt
- Neubau Velostation Burgdorf (ESP Bahnhof Burgdorf)	404.009	LV3	Umgesetzt

### 2. Generation

A2-Massnahme	ARE-Code	Nr. AP2	Umsetzungsstand
Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf	0404.2.011	ÖV07	Umgesetzt (2024)
Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone Lyssach (Verkehrssanierung Lyssachsachen)	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	Umsetzungsstand

Anhang

Bahnverkehr mittel- / langfristig (Betrieb)	0404.2.006	ÖV01	Umgesetzt
Busverkehr mittel- / langfristig	0404.2.007	ÖV02	Umgesetzt

### 3. Generation

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

### 4. Generation

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

Anhang

A4-Massnahme	ARE-Code	Nr. AP4	Umsetzungs-/ Bearbeitungsstand
– Hindelbank, Sanierung Ortsdurchfahrt Dorfstrasse (KS 1)	0404.4.003	MIV-Auf.1.2	In Bearbeitung, Umsetzung bis Ende 2028
<b>Paket LV_A-Liste</b>	<b>0404.4.060</b>		
– 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
<b>Av4-nicht mitfinanzierte Massnahme</b>	<b>ARE-Code</b>	<b>Nr. AP4</b>	<b>Umsetzungsstand</b>
Verbesserung ÖV-Erschliessung im Agglomerationsperimeter	0404.4.001	ÖV-Str.1	Umgesetzt; Erarbeitung RAK 2023/24