

Region Emmental

RGSK Emmental

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
Emmental



April 2012

georegio Jörg Wetzels, dipl. Geograf, Raumplaner FSU, Ökologe SVU

Σ SIGMAPLAN Raum Umwelt Verkehr Informatik

Thunstrasse 91, 3006 Bern Telefon 031 356 65 65 Fax 031 356 65 60 www.sigmaplan.ch

Projektorganisation

Vorname / Name	Organisation	Funktion	
Regionale RGSK-Kommission (politische Vertretung)			
Christoph Neuhaus	Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion	Regierungsrat	Vorsitz
Katharina Dobler	Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR	Kantonsplanerin	
Roger Schibler	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion	Kreisoberingenieur IV	
Walter Scheidegger	Gemeinde Hasle b. Burgdorf	Gemeinderatspräsident	
Bernhard Antener	Region Emmental	Vorstandsmitglied	
Elisabeth Zäch	Region Emmental	Vorstandsmitglied	
Werner Wyss	Region Emmental	Vorstandsmitglied	
Theo Rügger	RVK 3 (Kommission öV)	Kommissionsmitglied	
Gesamtprojektleitung (fachliche Vertretung)			
Katharina Dobler	Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR	Kantonsplanerin	Co-Leitung
Roger Schibler	Oberingenieurkreis IV Burgdorf	Kreisoberingenieur IV	Co-Leitung
Matthias Fischer	Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR	Projektleiter	
Daniel Schwarz	Amt für Öffentlichen Verkehr	Projektleiter	
Hannes Fankhauser	Gemeinde Heimiswil	Gemeindeschreiber	
Peter Kindler	Gemeinde Koppigen, Alchenstorf, Willadingen	Gemeindeschreiber	
Oliver Mischler	Gemeinde Langnau	Bauverwalter	
Christian Wenger	Gemeinde Rüttligen-Alchenflüh	Gemeindeschreiber	
Fritz Kobel	Gemeinde Sumiswald	Bauverwalter	
Max Sterchi	Gemeinde Signau	Gemeindeschreiber	
Eduard Müller	Gemeinde Sumiswald	Gemeindeschreiber	
Peter Hänsenberger	Stadt Burgdorf	Leiter Baudirektion	
Clemens Friedli	RVK3 (Kommission öV)	Geschäftsführer	
Karen Wiedmer	Region Emmental	Geschäftsführerin	
Projektmanagement			
Region Emmental			
Auftragnehmer			
Klaus Dörnenburg	Sigmaplan AG		
Pierre Masson	atelier georegio		
Jörg Wetzel	atelier georegio		
Lutz Willms	Sigmaplan AG		

Impressum

Auftraggeber: Region Emmental
 Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK), vertreten durch
 das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)
 Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE)

Autoren: Klaus Dörnenburg, Lutz Willms, Sigmaplan
 Jörg Wetzel, Pierre Masson, georegio

Version	Datum	Autor(en)
1.0	12.04.2012	kd / JW / WI / PM

RGSK Emmental / AP V+S Burgdorf

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Zielsetzung.....	1
1.3	Vorgehen	2
1.4	Verbindlichkeiten.....	2
1.5	Abgrenzung RGSK Emmental / AP V+S Burgdorf	2
1.6	Abgrenzung zu regionalen Planungen.....	3
2	Grundlagen	5
2.1	Planungsperimeter.....	5
2.2	Ist-Zustand und bisherige Entwicklung Siedlung	6
2.3	Ist-Zustand und bisherige Entwicklung Verkehr	13
2.4	Zukünftiger Zustand Siedlung	22
2.5	Zukünftiger Zustand Verkehr	25
2.6	Fazit	27
3	Stärken und Schwächen	28
3.1	Methodik	28
3.2	Siedlung	29
3.3	Verkehr	33
3.4	Fazit	35
4	Entwicklungsleitbild	36
4.1	Vorgaben des kantonalen Richtplans	36
4.2	Inputs aus regionalen Planungen	37
4.3	Strategie und Ziele.....	39
4.4	Tourismus	40
4.5	Zentralitätsstruktur	41
4.6	Entwicklungsleitbild Region Emmental	43
4.7	Fazit	44
5	Angestrebte Entwicklung	45
5.1	Siedlung	45
5.2	Verkehr	53
5.3	Fazit	56
6	Massnahmen	57
6.1	Massnahmenentwicklung	57
6.2	Arten von Massnahmen	58

6.3	Massnahmenblätter Siedlung	58
6.4	Massnahmenblätter Verkehr.....	61
6.5	Fazit	64
7	RGSK-Karte	65
7.1	Ausgangslage und Vorgaben	65
7.2	Siedlung	65
7.3	Verkehr	67
8	Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke.....	68

Anhang

Anhang 1: Schwachstellen Strassennetz Region Emmental

Anhang 2: Auswertung Unfallstatistik Region Emmental

Anhang 3: Auszug aus dem kantonalen Richtplan Velo

Anhang 4: Kriterien zur Zentralität und Bewertung der Gemeinden

Anhang 5: Übersicht Vorranggebiete Siedlungserweiterung (Ergänzung MB S5)

Anhang 6: Lesehilfe zur RGSK-Karte (Regionale Inhalte)

Anhang 7: Technischer Kurzbericht Verkehrssimulation Burgdorf, Oberburg

Anhang 8: Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr: Technischer Bericht

Anhang 9: Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr: Netzplan mit Massnahmenbedarf

Zusammenfassung

Das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Emmental und das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung AP V+S Burgdorf

Eine gegenseitige Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung ist unabdingbar, um das erklärte Ziel des Bundes wie des Kantons Bern zu erreichen: eine nachhaltige Raumentwicklung. Konkret heisst dies, dass die Siedlungsentwicklung prioritär an Orten stattfinden muss, die bereits gut für den privaten wie für den öffentlichen Verkehr erschlossen sind oder wo eine Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr möglich ist. Die benötigte Verkehrsinfrastruktur muss kostengünstig und effizient sein und möglichst geringe Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt haben. Dies entspricht den Zielsetzungen der vom Bund ausgelösten Agglomerationsprogramme, die mit dem RGSK flächendeckend auf die ganze Region Emmental ausgeweitet wurden.

Das Agglomerationsprogramm Burgdorf beschränkt sich in seiner Analyse auf die erweiterte Agglomeration Burgdorf, die entsprechenden Massnahmen haben aber immer einen direkten Bezug zum Agglomerationsperimeter gemäss Definition des BFS. Das AP V+S der 2. Generation wurde, um den Anforderungen des Bundes zu genügen, als separates Dokument erstellt. Im Rahmen des RGSK werden die relevanten Folgerungen daraus aufgenommen und alle Massnahmen aufgeführt.

Das RGSK legt für die Region Emmental die Konturen seiner zukünftigen Struktur fest und bildet eine Grundlage für die regionale Entwicklung. Das RGSK erhält den Charakter eines Richtplans, ist also für die Behörden und Gremien von Gemeinde, Region und Kanton verbindlich.

Drei Dokumente mit unterschiedlichen Aussagen

Das RGSK besteht aus drei Teilen: Dem RGSK-Bericht, den Massnahmenblättern und der RGSK-Karte. Der Bericht stellt die Hintergrundinformationen zur Verfügung. Für die eiligen Lesenden fasst ein Fazit am Schluss jedes Kapitels die wesentlichen Inhalte zusammen. Die Massnahmenblätter zeigen, welche Projekte realisiert werden sollen - innerhalb und ausserhalb der Agglomeration - und wie weitere regionale Aufgaben und Probleme anzugehen sind, für welche die Planung noch nicht so weit fortgeschritten ist. Die Karte schliesslich hält alle wichtigen, lokalisierbaren Inhalte fest.

Aussagen mit Richtplancharakter, also behördenverbindliche Festlegungen, befinden sich primär in den Massnahmenblättern und in der RGSK-Karte. Im vorliegenden Erläuterungsbericht haben das Entwicklungsleitbild (Abschnitt 4.6) und die gewählten Stossrichtungen (grau hinterlegte Passagen im Kapitel 5) behördenverbindlichen Charakter.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Für jede der sechs SARZ-Regionen (SARZ = Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit) ist ein RGSK zu erarbeiten und in Zukunft im Vierjahresrhythmus zu aktualisieren. Für die Erarbeitung der RGSK sind die Regionalkonferenzen zuständig. Solange eine SARZ-Region noch keine Regionalkonferenz eingesetzt hat, werden die RGSK unter Federführung des Kantons mit Einbezug der RVK sowie der Planungs- und Bergregionen erarbeitet.

Für die Schweiz, aber auch den Kanton Bern ist die Abstimmung der Gesamtverkehrs- und der Siedlungsentwicklung von zentraler Bedeutung, ganz einfach weil uns Konflikte und Widersprüche teuer zu stehen kommen. Diese Abstimmung hat zum Ziel, die Siedlungsentwicklung dorthin zu steuern, wo die Verkehrserschließung umweltgerecht und kostengünstig möglich ist, und die Verkehrsangebote so zu steuern, dass sie die gewünschte Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten ermöglichen. Im kantonalen Baugesetz wird im neuen Artikel 98a das dafür vorgesehene Instrument des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzeptes (RGSK) umschrieben.

1.2 Zielsetzung

Mit der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) fördert der Kanton die Zusammenarbeit der Gemeinden. Mit der Einführung von Regionalkonferenzen bietet sich den Regionen die Chance, zahlreiche heute von eigenständigen Organisationen wahrgenommene Aufgaben zu bündeln. Der Kanton überträgt den Regionen entsprechende Aufgaben, Verantwortungen und Kompetenzen. Damit wird im Sinne der Ziele des kantonalen Richtplanes die Partnerschaft zwischen Kanton und den Regionen gefördert.

Die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist für die Agglomeration Burgdorf im Rahmen des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung der ersten Generation erfolgt. Mit dem RGSK soll diese langfristige Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlungsentwicklung auf die ganze Region ausgedehnt werden. Die RGSK bilden die Grundlage für die Abstimmung dieser Themen auf kantonaler Ebene und das RGSK Emmental stellt gleichzeitig das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Burgdorf der zweiten Generation dar.

1.3 Vorgehen

Die Erarbeitung des RGSK Emmental erfolgt in den folgenden Schritten:

Bis Mitte 2009	Vorarbeiten, Vorgehensplan RGSK Emmental, kantonale Vorgaben und Handbuch RGSK Emmental
Mitte 2009 – Mitte 2010	Erarbeitung 1. Entwurf RGSK Emmental
Mitte 2010 – Mitte 2011	Öffentliche Mitwirkung, Überarbeitung RGSK, Einreichung beim Kanton
Mitte 2011 – Ende 2011	Prüfungsverfahren beim Kanton mit Priorisierung und Synthese der RGSK
Bis Ende März 2012	Anpassungen auf Grund der Vorprüfung, Entkopplung von RGSK und AP V+S Burgdorf
Ab 2012	Genehmigungsverfahren zur Festsetzung des RGSK als teilregionaler Richtplan. Danach Umsetzung RGSK in der Region und im kantonalen Planungsinstrumentarium

1.4 Verbindlichkeiten

Die RGSK haben primär die Funktion, die regionale Verkehrs- und Siedlungsentwicklung unter den Gemeinden und zwischen diesen und dem Kanton abzustimmen. Dies bedingt, dass die Planungsinhalte als behördenverbindlich bezeichnet werden. Ein genehmigtes RGSK entfaltet dieselbe Wirkung wie ein regionaler Teilrichtplan.

Aussagen mit Richtplancharakter, also behördenverbindliche Festlegungen, befinden sich primär in den Massnahmenblättern und in der RGSK-Karte. Im vorliegenden Erläuterungsbericht sind die behördenverbindlichen Teile grau hinterlegt. Es sind dies das Entwicklungsleitbild (Abschnitt 4.6), die gewählten Stossrichtungen im Kapitel 5 sowie die Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke in Kapitel 8.

1.5 Abgrenzung RGSK Emmental / AP V+S Burgdorf

In seiner Funktion deckt sich das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental mit dem Agglomerationsprogramm V+S Burgdorf: Das RGSK EM nimmt die flächendeckende Abstimmung von Verkehr und Siedlung in der gesamten Region Emmental vor, während sich das AP V+S Burgdorf auf den Agglomerationsperimeter beschränkt. Materiell ist das AP V+S Burgdorf auf das RGSK EM abgestimmt. Die Behördenverbindlichkeit der zentralen Inhalte (Strategien und Ziele, räumliches Entwicklungsleitbild und Massnahmen) wird dabei über das RGSK, den regionalen Teilrichtplan für die Abstimmung von Verkehr und Siedlung, erreicht. Aufgrund dieser Abhängigkeiten wird in den Tabellen im vorliegenden RGSK-Bericht konsequent zwischen den verschiedenen Zentralitätstypen (Kern, Gürtel und erweiterte Agglomeration, siehe Abschnitt 2.1 und Abbildung 1) unterschieden.

1.6 Abgrenzung zu regionalen Planungen

Im Jahre 1977 wurde für die ehemalige Planungsregion Burgdorf ein umfassender Richtplan in Kraft gesetzt. Dieser besteht aus den Teilrichtplänen Struktur, Siedlung, Tourismus, Verkehr und Landschaft. Abgesehen vom Bereich Landschaft werden alle Themen in das RGSK überführt. Im RGSK-Massnahmenblatt L1 wird die Landschaft thematisiert. In den nächsten Jahren soll eine umfassende Landschaftsplanung über die gesamte Region Emmental erarbeitet werden. Bis zum Vorliegen dieser Grundlage muss der regionale Teilrichtplan Landschaft mit den zugehörigen Richtplaninhalten im Bereich Landschaft noch in Kraft bleiben. Die übrigen Teilrichtpläne Struktur, Siedlung, Tourismus und Verkehr werden mit dem RGSK aufgehoben.

Ähnliches gilt für die ehemalige Region Oberes Emmental, wo ein regionaler Gesamttrichtplan aus dem Jahre 1983 existiert. Dieser besteht aus den Teilrichtplänen Verkehr, Tourismus und je einem Plan Siedlung + Landschaft „Schutz und Gestaltung“ und „Nutzung“. Im Zusammenhang mit der aufgeschobenen Landschaftsplanung bleibt der Teilrichtplan Siedlung + Landschaft „Schutz und Gestaltung“ mit den zugehörigen Richtplaninhalten im Bereich Landschaft in Kraft. Die Teilrichtpläne Verkehr, Tourismus und Siedlung + Landschaft „Nutzung“ werden mit dem RGSK aufgehoben.

Zusätzlich zu den regionalen Richtplänen hat die ehemalige Planungsregion Burgdorf ein regionales Schwerpunktprogramm SPP erarbeitet. Dieses hat auch den Charakter eines Richtplans und ist am 14. Oktober 2008 durch das AGR genehmigt worden. Als Bestandteil des SPP wurde auch das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (AP V+S) der ersten Generation als teilregionaler Richtplan genehmigt. Dieses wird durch das aktuelle AP V+S der zweiten Generation abgelöst.

Das Schwerpunktprogramm behandelt neben den Themen Siedlung und Verkehr eine Reihe weiterer Massnahmen aus den Bereichen Bildung und Forschung, Tourismus und Kultur sowie anderweitige Aspekte. Nach Möglichkeit wurden die Inhalte in das RGSK oder ins neue Agglomerationsprogramm aufgenommen und die Massnahmen in neue Aktivitäten überführt. Aufgrund der vielfältigen Ausrichtung der SPP können jedoch nicht alle Massnahmen in das RGSK oder das AP übernommen werden. Eine Überprüfung der 21 Massnahmen aus dem SPP hat jedoch gezeigt, dass sie alle entweder erledigt oder aufgenommen bzw. anderweitig umgesetzt sind. Das Schwerpunktprogramm Region Burgdorf kann somit mit der Genehmigung des RGSK ebenfalls ersatzlos aufgehoben werden.

Nachfolgend sind die Massnahmen und deren Stand der Umsetzung aus dem SSP im Einzelnen aufgeführt.

Thema	Nr	Massnahme	Stand	Bemerkungen
Koordination	1	Institutionalisierung Regionalkonferenz	erledigt	Volksabstimmung März 2012: RK angenommen
Koordination	2	Bereinigung Regions- und Teilregionenperimeter	erledigt	ab 1.1.2008

Grundlagen Raum	3	Regionale Zentrenstruktur	übernommen	RGSK MB S6 / S7
Wirtschaft	4	Regionale wirtschaftliche Schwerpunkte	übernommen	RGSK MB A1
Siedlung	5	Förderung des Wohnens	erledigt	RGSK allgemein ESP Wohnen
Siedlung	6	Aktionsprogramm ländlicher Raum	übernommen	RGSK MB L2 NRP ab 2008
Siedlung	7	Koordination raumwirksamer Aufgaben	erledigt	Philosophie des RGSK allgemein
Verkehr	8	Entwicklung und Umsetzung nachhaltige Mobilitätsstrategie	in Umsetzung	Thema wird durch Verein "Emmental bewegt" weiter bearbeitet
Koordination	9	Dienstleistungsbörse für gemeinsame Aufgabenerfüllung	nicht umgesetzt	Entscheid der Region: Aktuell kein Handlungsbedarf
Koordination	10	Schaffung eines Identitätsträgers	erledigt	Region Emmental, Tourismus Emmental
Bildung	11	Unterstützung Realisierung Bildungs- und Forschungsraum Emme	in Umsetzung	Zusammenarbeit mit Verein "Bildungsraum Emme" ist etabliert
Gesellschaft	12	Umsetzung Alterspolitik	kommunale Aufgabe	teilregional gelöst
Koordination	13	Regionaler Finanzausgleich	übernommen	RGSK MB O1
Koordination	14	Regionalmarketing	übernommen	Region Emmental
Tourismus	15	Aktionsprogramm Tourismus	erledigt	Tourismus Emmental
Gesellschaft	16	Aktionsprogramm Kultur	in Umsetzung	Kulturförderung Regionalkonferenz
Gesellschaft	17	Koordination im Sozialbereich	in Umsetzung	Kommunale Aufgabe, Federführung Kanton
Bildung	18	Bildungsfinanzierung	abgesetzt	Entscheid Region: nicht weiterbearbeiten
Freizeit und Sport	19	Regionale Koordination Freizeit-, Erholungs- und Sportinfrastruktur	abgesetzt	Überregionale Sportstättenplanung; Entscheid Region: aktuell kein Handlungsbedarf
Ver-/ Entsorgung	20	Regionale Sondersammelstellen und einheitliches Gebührensystem	abgesetzt	Nach Gesprächen mit Burgdorf Entscheid: nicht weiter verfolgen
Umwelt	21	Naturpark im Raum Emmental	erledigt	Projektende durch negative Volksabstimmungen

2 Grundlagen

Für die Erarbeitung des RGSK Emmental wird eine Vielzahl von nationalen, kantonalen und regionalen Grundlagen berücksichtigt. Der Kanton Bern hat im RGSK-Handbuch sowie in den kantonalen Vorgaben zur Erarbeitung des RGSK Emmental die zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen und Vorgaben festgelegt.

2.1 Planungsperimeter

Der Planungsperimeter des RGSK Emmental umfasst die 42 Gemeinden der Region Emmental. Die Agglomerationskerngemeinde Burgdorf und die Agglomerationsgürtelgemeinden Aefligen, Kirchberg, Lyssach, Oberburg und Rütligen-Alchenflüh bilden gemeinsam die Agglomeration Burgdorf gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik.

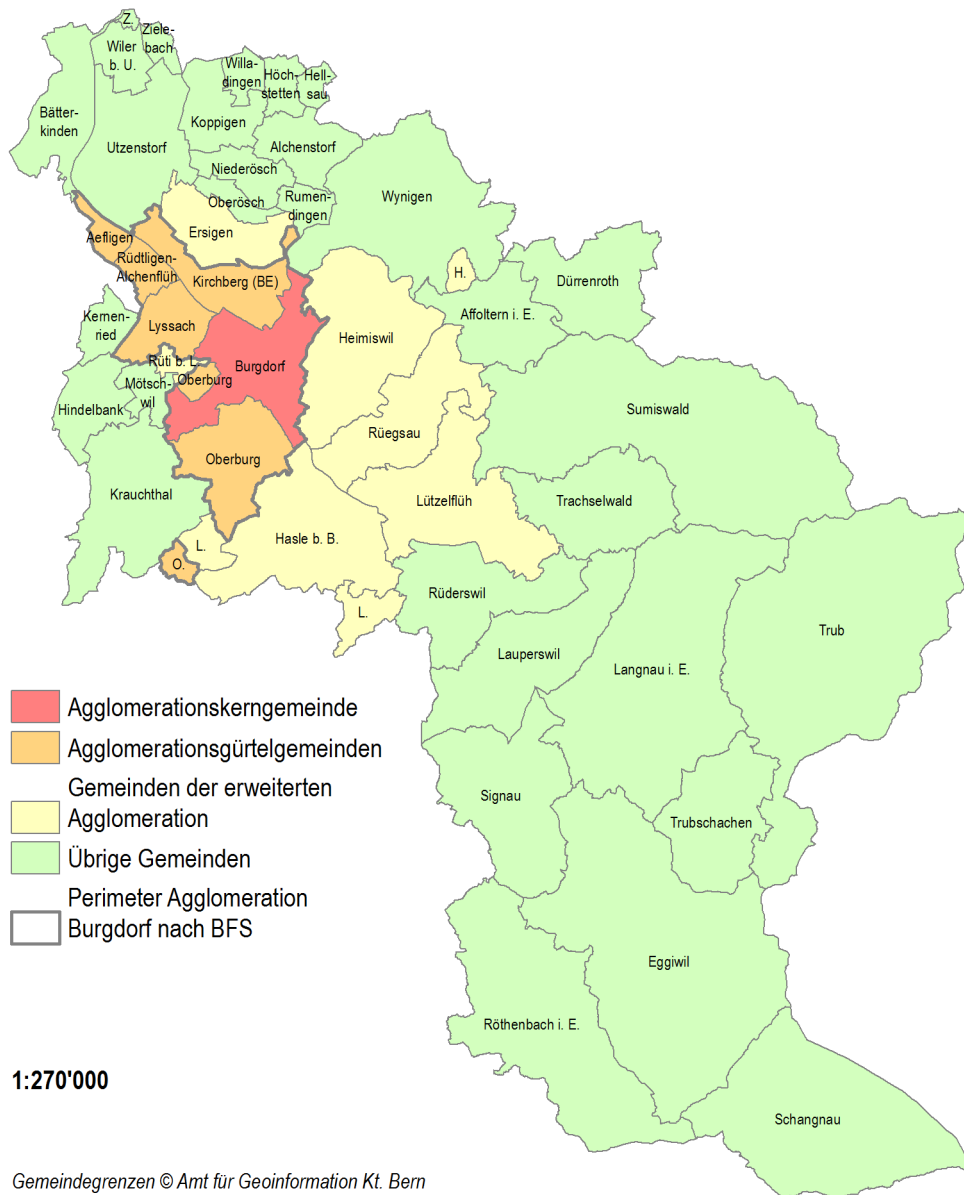


Abbildung 1 Planungsperimeter Region Emmental

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Burgdorf befasst sich mit der erweiterten Agglomeration, die 6 weitere Gemeinden, nämlich Ersigen, Hasle b.B., Heimiswil, Lützelflüh, Rüegsau und Rüti b.L. umfasst.

2.2 Ist-Zustand und bisherige Entwicklung Siedlung

2.2.1 Einwohner

Datengrundlage

Quelle: Wohnbevölkerung der Gemeinden am 01.01.2001, respektive 01.01.2009 aus den ESPOP- Daten des Bundesamtes für Statistik (BFS) gemäss Finanzverwaltung des Kantons Bern. Im Gegensatz zu den Bevölkerungsdaten aus der Volkszählung VZ 2000, wo alle Einwohner einer Gemeinde erfasst werden (inkl. Saisonarbeiter, Kurzaufenthalter und Asylsuchende), handelt es sich bei ESPOP um eine Synthesestatistik. Diese verwendet die Fortschreibungsmethode und stützt sich auf die Ergebnissen der VZ, der Statistik der ausländischen Wohnbevölkerung, der Statistik der natürlichen Bevölkerungsbewegung und der Wanderungsstatistik der Schweizer Bürger. Zur besseren Vergleichbarkeit wurde im RGSK Emmental sowohl für das Jahr 2000 wie auch für das Jahr 2009 die ESPOP Daten verwendet.

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Region Emmental im Zeitraum 2000 – 2009 zeigt einen geringen Bevölkerungszuwachs von 1.9 % bzw. 0.21 % pro Jahr. In Burgdorf, der Agglomerationskerngemeinde, betrug der Bevölkerungszuwachs 5.1 %. Der Bevölkerungszuwachs beträgt in den Agglo-Gürtelgemeinden 4.1 % und in den Gemeinden der erweiterten Agglomeration 3.8 %. In den ländlichen Gemeinden, in denen über die Hälfte der Regionsbevölkerung lebt, stagnierte die Bevölkerungszahl praktisch.

	2000	2009	Differenz 2000 - 2009		
			abs.	%	% p.a.
Agglo-Kerngemeinde	14'498	15'238	740	5.1 %	0.55 %
Agglo-Gürtelgemeinden	12'510	13'019	509	4.1 %	0.44 %
Erw. Agglo-Gemeinden	13'009	13'501	492	3.8 %	0.41 %
Übrige Gemeinden	51'297	51'324	27	0.1 %	0.01 %
Region Emmental	91'314	93'082	1'768	1.9 %	0.21 %

Tabelle 1 Bevölkerungsentwicklung nach Gemeindetypen

Die Unterschiede in der Bevölkerungsentwicklung sind relativ gross. In der folgenden Tabelle sind die Gemeinden mit einer absoluten Veränderung (Zuwachs oder Verlust) von mehr als 200 Einwohnern und/oder einer relativen Veränderung von über 5 % aufgelistet.

	2000	2009	Differenz 2000 - 2009	
Mötschwil (LG)	123	138	15	12.2 %
Utzenstorf (LG)	3'662	4'080	418	11.4 %
Bätterkinder (LG)	2'700	2'996	296	11.0 %
Koppigen (LG)	1'908	2'069	161	8.4 %
Oberörsch (LG)	103	110	7	6.8 %
Hindelbank (LG)	1'880	2'006	126	6.7 %
Kirchberg (SAG)	5'283	5'608	325	6.2 %
Oberburg (SAG)	2'692	2'846	154	5.7 %
Niederörsch (LG)	214	226	12	5.6 %
Willadingen (LG)	172	181	9	5.2 %
Burgdorf (AK)	14'498	15'238	740	5.1 %
Sumiswald (LG)	5'349	5'084	-265	-5.0 %
Röthenbach im E. (LG)	1'350	1'281	-69	-5.1 %
Trachselwald (LG)	1'096	1'038	-58	-5.3 %
Hellsau (LG)	195	181	-14	-7.2 %
Eggiwil (LG)	2'677	2'467	-210	-7.8 %
Trub (LG)	1'593	1'462	-131	-8.2 %
Trubschachen (LG)	1'577	1'436	-141	-8.9 %
Rumendingen (LG)	96	81	-15	-15.6 %

Tabelle 2 Bevölkerungsentwicklung ausgewählter Gemeinden

2.2.2 Arbeitsplätze

Datengrundlage

Quelle: Arbeitsplätze 2001: Betriebszählung 2001 des Bundesamtes für Statistik für die Sektoren 2 und 3, Landwirtschaftliche Betriebszählung 2000 für den ersten Sektor, Arbeitsplätze 2005: Betriebszählung 2005 des Bundesamtes für Statistik für alle Sektoren. Es werden jeweils Vollzeitäquivalente angegeben, d.h. Teilzeitstellen werden prozentual zu Vollzeitarbeitsstellen umgerechnet. Für den Gesamtvergleich wurde vereinfachend angenommen, dass sich die Zahl der Arbeitsplätze im 1. Sektor von 2000 bis 2001 nicht verändert hat. Einzelne unplausible Zahlen konnten nicht verifiziert werden. Sie verfälschen das Gesamtbild aber nicht wesentlich.

Arbeitsplatzentwicklung

Statistisch gesehen, handelt es sich um die in der jeweiligen Gemeinde beschäftigten Personen. Dabei wird im Allgemeinen nach Voll- und Teilzeitbeschäftigten unterschieden. Da der Anstellungsgrad recht unterschiedlich sein kann, werden im folgenden die so genannten "Vollzeitäquivalente" wiedergegeben. Die Zahlen geben demnach Auskunft über die vorhandenen Vollzeitarbeitsplätze in einer Gemeinde. Die hier wiedergegebenen Daten stammen aus der Betriebszählung des Jahres 2005. Tabelle 3 zeigt die Entwicklung der Zahl der Vollzeitarbeitsplätze für die ganze Region:

	2001	2005	Differenz 2001 - 2005		
			abs.	%	% p.a.
1. Sektor: Landwirtschaft	5'793	5'294	-499	-8.6 %	-2.2 %
2. Sektor: Industrie/Gewerbe	13'466	13'118	-348	-2.6 %	-0.65 %
3. Sektor: Dienstleistungen	17'029	16'882	-147	-0.9 %	-0.22 %
Alle Sektoren	36'288	35'294	-994	-2.7 %	-0.69 %

Tabelle 3 Entwicklung der Vollzeitäquivalente nach Sektoren

Grundsätzlich ist in allen Sektoren ein Arbeitsplatzrückgang zu verzeichnen. Der Rückgang ist – sowohl absolut wie relativ – am stärksten im 1. Sektor und am wenigsten ausgeprägt im 3. Sektor. Die Differenzierung nach Gemeindetypen zeigt folgendes Bild:

	2001	2005	Differenz 2001- 2005		
			abs.	%	% p.a.
1. Sektor. – Landwirtschaft					
Agglo-Kerngemeinde	129	79	-50	-39 %	-11.5 %
Agglo-Gürtelgemeinden	302	279	-23	-7.6 %	-1.96 %
Erw. Agglo-Gemeinden	1'007	949	-58	-5.8 %	-1.47 %
Übrige Gemeinden	4'355	3'987	-368	-8.5 %	-2.18 %
Region Emmental	5'793	5'294	-499	-8.6 %	-2.23 %
2. Sektor. – Industrie/Gewerbe					
Agglo-Kerngemeinde	3'584	3'547	-37	-1.0 %	-0.26 %
Agglo-Gürtelgemeinden	1'698	1'793	95	5.6 %	1.37 %
Erw. Agglo-Gemeinden	1'268	1'212	-56	-4.4 %	-1.12 %
Übrige Gemeinden	6'916	6'566	-350	-5.1 %	-1.29 %
Region Emmental	13'466	13'118	-348	-2.6 %	-0.65 %
3. Sektor. – Dienstleistungen					
Agglo-Kerngemeinde	5'962	5'979	17	0.3 %	0.07%
Agglo-Gürtelgemeinden	2'384	2'353	-31	-1.3 %	-0.33 %
Erw. Agglo-Gemeinden	1'390	1'418	28	2.0 %	0.50 %
Übrige Gemeinden	7'293	7'132	-161	-2.2 %	-0.56 %
Region Emmental	17'029	16'882	-147	-0.9 %	-0.22 %

Tabelle 4 Arbeitsplatzentwicklung nach Sektoren und Gemeindetypen

Einzig im Dienstleistungssektor in der Agglomerationskerngemeinde Burgdorf und in Gemeinden der erweiterten Agglomeration sowie im Industrie- und Gewerbe-sektor in den Agglo-Gürtelgemeinden ist ein leichter Zuwachs an Vollzeitäquivalenten zu beobachten. Es ist auch deutlich zu sehen, dass zwischen 2001 und 2005 die meisten Arbeitsplätze in den ländlichen Gemeinden abgebaut wurden. Ausserdem ist zu erwähnen, dass in der Agglomerationskerngemeinde im Landwirtschaftssektor ein grosser Teil der Arbeitsplätze verloren ging.

Über alle Sektoren gesehen, ergibt sich folgende Entwicklung:

	2001	2005	Differenz 2001– 2005		
			abs.	%	% p.a.
Agglo-Kerngemeinde	9'675	9'605	-70	-0.7 %	-0.18 %
Agglo-Gürtelgemeinden	4'384	4'425	41	0.9 %	0.23 %
Erw. Agglo-Gemeinden	3'665	3'579	-86	-2.3 %	-0.59 %
Übrige Gemeinden	18'564	17'685	-879	-4.7 %	-1.21 %
Region Emmental	36'288	35'294	-994	-2.7 %	-0.69 %

Tabelle 5 Arbeitsplatzentwicklung nach Gemeindetypen

2.2.3 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP

Aktuell präsentiert sich der Stand der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) in der Region Emmental folgendermassen:

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



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

2.2.4 Baulandreserven

Datengrundlage

Zonenflächen je Gemeinde und zusammengefasste Zonen in ha, aufgeteilt nach überbaut, baureif und nicht baureif. Stichdatum: 11.07.2006

Eingezonte Flächen

Tabelle 6 zeigt die überbauten, baureifen und nicht baureifen Zonenflächen (in ha) für Wohnzonen, gemischte Zonen und Arbeitszonen im Überblick.

	Wohnen	Gemischt	Arbeiten	Total	
Überbaut	661	684	336	1'681	89 %
Baureif	65	43	50	158	8 %
Nicht baureif	14	12	23	49	3 %
Region Emmental	739	739	410	1'888	100 %

Tabelle 6 Bauzonenflächen (in ha) im Überblick

Gesamthaft sind 89 % der eingezonten Flächen überbaut, rund drei Viertel der Bauzonenreserven sind baureif. Am geringsten sind die Bauzonenreserven bei den gemischten Zonen (etwas mehr als 7 %), am grössten naturgemäss bei den Arbeitszonen (knapp 18 %). Abbildung 3 verdeutlicht die Daten aus der Tabelle für die Bauzonenflächen der Region Emmental.

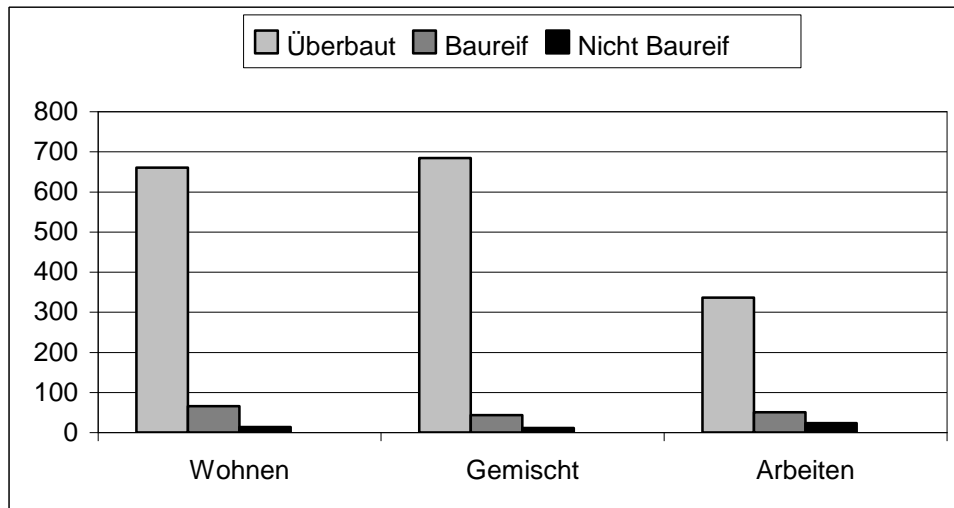


Abbildung 3 Baulandreserven (in ha) im Überblick

Die folgenden Tabellen geben detailliertere Angaben, gegliedert nach Überbauungsstand, Zonentyp und Gemeindetyp:

	Wohnen	Gemischt	Arbeiten	Total
Überbaut				
Agglo-Kerngemeinde	146	64	82	291

Agglo-Gürtelgemeinden	125	90	54	269
Erw. Agglo-Gemeinden	93	129	42	265
Übrige Gemeinden	296	400	159	856
Region Emmental	661	684	336	1'681
Baureif				
Agglo-Kerngemeinde	9	5	9	22
Agglo-Gürtelgemeinden	7	3	13	23
Erw. Agglo-Gemeinden	6	4	2	11
Übrige Gemeinden	44	31	27	102
Region Emmental	65	43	50	159
Nicht Baureif				
Agglo-Kerngemeinde	0	0	0	0
Agglo-Gürtelgemeinden	7	5	18	30
Erw. Agglo-Gemeinden	3	3	3	10
Übrige Gemeinden	3	3	2	9
Region Emmental	14	12	23	48

Tabelle 7 Baulandreserven nach Nutzungstyp und Gemeindetypen

	Überbaut	Baureif	Nicht Baureif	Total
Agglo-Kerngemeinde	291	22	0	313
Agglo-Gürtelgemeinden	269	23	30	322
Erw. Agglo-Gemeinden	265	11	10	285
Übrige Gemeinden	856	102	9	966
Region Emmental	1'681	159	48	1'888

Tabelle 8 Baulandreserven (in ha) nach Baureifetyp und Gemeindetyp

2.2.5 Umnutzungs- und Verdichtungspotenzial

Da die Nachfrage nach neuen Wohnflächen weiter zunimmt, steigt die Bedeutung, bestehende Bauvolumen umzunutzen und schlecht ausgenutzte Areale zu verdichten, weiter an. Auch in der Region Emmental sind die Möglichkeiten für solche bodenschonenden Massnahmen hoch und es gilt, diese Potenziale im Rahmen des RGSK zu benennen und deren Umsetzung vorzubereiten. Dies geschieht u.a. mit der Festlegung von Regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkten im vorliegenden RGSK Emmental (Massnahme S4). Abgesehen von der Umnutzung bestehender Areale können Verdichtungen in Ortskernen u.a. durch veränderte Vorschriften betreffend der Ausnutzung erreicht werden. Dabei sind jedoch allfällige Vorbehalte der Denkmalpflege bzw. die Anliegen des Ortsbildschutzes zu berücksichtigen.

In folgenden Gemeinden gibt es Areale, die umgenutzt und/oder verdichtet werden könnten:

- alle ESP Standorte im Gebiet Burgdorf (Burgdorf Bahnhof, Lyssach / Rütligen-Alchenflüh, Burgdorf Buechmatt)
- Bätterkinden: LANDI Areal
- Burgdorf: AMP (Wohnen oder Gewerbe)
- Burgdorf: Bahnhof, Neumatt, Altstadt
- weitere Verdichtungsmöglichkeiten im gesamten Stadtkörper von Burgdorf (Grundsatz zur inneren Verdichtung im Rahmen der Ortsplanung 2005)
- Langnau: Zeughausareal
- Oberburg: Areal entlang Krauchthalstrasse
- Rütligen-Alchenflüh: Bahnhofgebiet und KAB-Gelände sowie EXRO-Areal
- Signau: Gasse
- Sumiswald: Zeughausareal Grünen
- Wiler bei Utzenstorf: Cargo

Weitere Details zu den Umstrukturierungsgebieten finden sich im Massnahmenblatt S3.

2.3 Ist-Zustand und bisherige Entwicklung Verkehr

2.3.1 Verkehrsinfrastruktur Strasse

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



Abbildung 4 Strasseninfrastruktur Region Emmental

Eine Übersicht über die bestehenden Schwachstellen (Stand 2008), als kantonale Vorgabe an das RGSK, befindet sich im Anhang 1. Die Schwachstellen der einzelnen Gemeinden sind unterschiedlichen Schwachstellentypen zugeordnet, kurz erläutert und priorisiert. Die entsprechenden Massnahmen werden zusammen mit dem Bearbeitungsstand, dem Realisierungszeitraum und weiteren Informationen aufgeführt.

2.3.2 Verkehrsbelastung der Strassen

Datengrundlage

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

Entwicklung der Verkehrsbelastung

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

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

Tabelle 9 Verkehrsbelastungen der Strassen

An vier der in Tabelle 9 aufgeführten Querschnitten (zwei innerhalb der Region, zwei daran angrenzend) werden auch automatische Verkehrszählungen durchgeführt. Für diese liegen Resultate bis ins Jahr 2008 vor:

Name	DTV 2000	DTV 2008	Differenz 2000 – 2008		
			abs.	%	% p.a.
Kirchberg N (AB)	57'464	65'081	7'617	13 %	1.6 %
Hasle-Rüegsau W	14'745	15'381	636	4 %	0.5 %
Bowil, Bori	9'317	10'098	781	8 %	1.0 %
Seeberg N	6'425	6'886	461	7 %	0.9 %
Durchschnitt				11 %	1.3 %

Tabelle 10 Verkehrsbelastungen an Querschnitten mit Zählautomaten

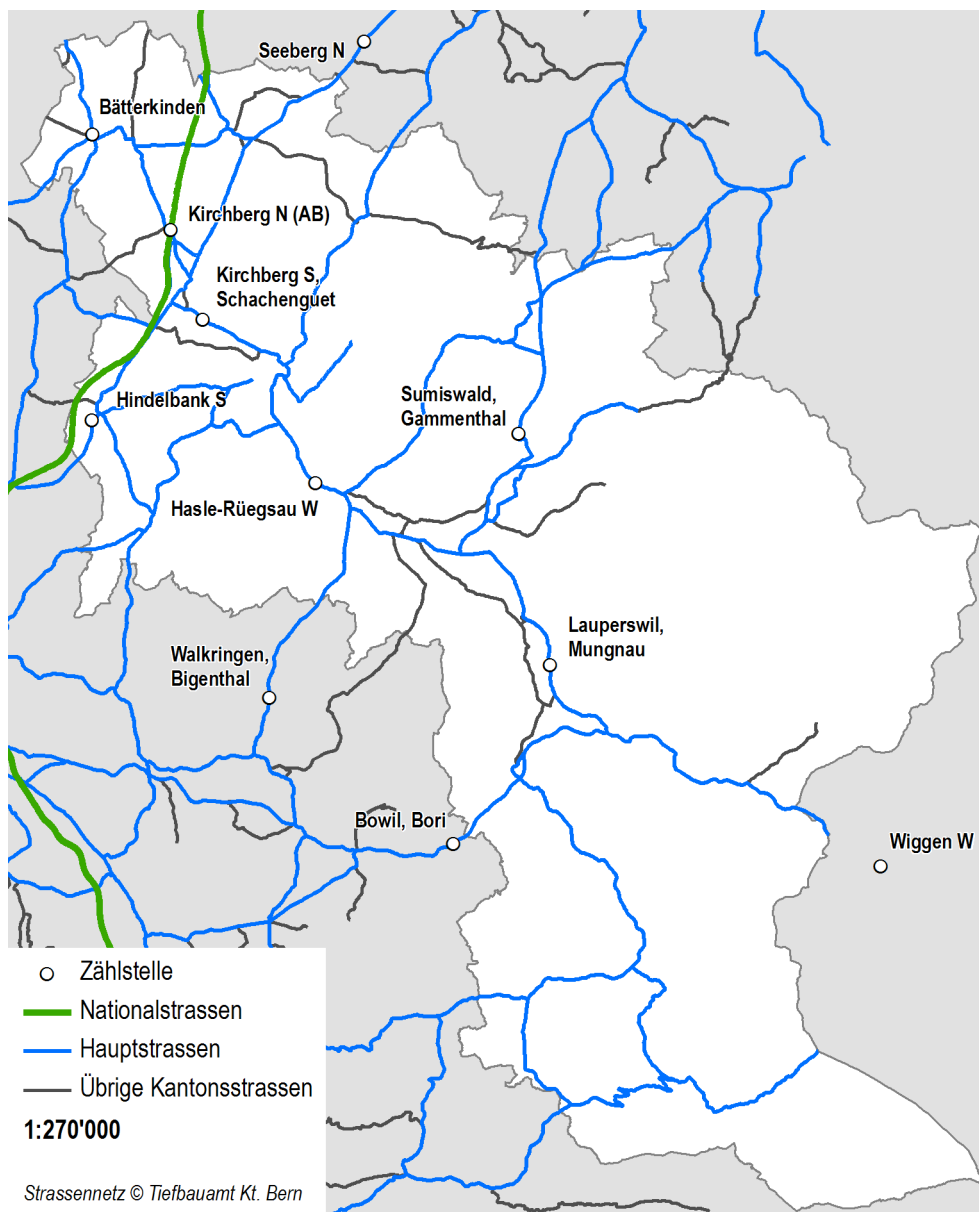


Abbildung 5 Übersichtskarte der Zählstellen

Die am meisten belasteten Querschnitte sind einerseits die Autobahn A1 mit einem durchschnittlichen jährlichen Verkehrswachstum von 1.6 % in den letzten 8 Jahren (darauf hat die Region Emmental nur einen beschränkten Einfluss) und die Zufahrt zur Autobahn im Schachenguët mit 2.6 % pro Jahr zwischen 2000 und 2005. Stellt man diese Zahl in Beziehung zum Bevölkerungswachstum, so sieht man, dass die Mobilität mit dem Auto in den letzten Jahren stark zugenommen haben muss. Diese überdurchschnittliche Verkehrszunahme kann aber nicht allein durch die Tatsache, dass sich die Arbeitsplätze wahrscheinlich weiter in Gebiete ausserhalb der Region verlagert haben, erklärt werden: Es muss auch ein allgemeiner Zuwachs der Mobilität angenommen werden. Wie Tabelle 10 zeigt, ist aber das Verkehrswachstum über die letzten acht Jahre im Innern der Region (Hasle-Rüegsau) wesentlich kleiner als etwa auf der Autobahn.

2.3.3 Öffentlicher Verkehr (öV)

In Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan wird öV-Erschliessungsqualität folgendermassen bestimmt: Zuerst wird für die entsprechende Verkehrsmittelgruppe in Abhängigkeit vom Kursintervall die Haltestellenkategorie bestimmt. Verkehren Verkehrsmittel verschiedener Gruppen, ist die Haltestellenkategorie einzeln zu bestimmen und die beste massgebend.

Kursintervall	Bahn / Fernverkehr ¹	S-Bahn / Regionalzüge	Tram ² / Bus / Seilbahn
bis 10 Min.	I	I	II
11 - 20 Min.	I	II	III
21 - 30 Min.	II	III	IV
31 - 60 Min.	III	IV	V
min. 10 Kurspaare pro Tag	-	V	VI

Tabelle 11 Bestimmung der Haltestellenkategorie

Für die festgelegte Haltestellenkategorie ist anschliessend mit dem entsprechenden Abstand zur Haltestelle die öV-Güteklasse abzuleiten.

Haltestellenkategorie	- 400m	400 – 750m	750 – 1000m	1000 – 1250m
I	A	B	C	D
II	B	C	D	-
III	C	D	-	-
IV	D	E	-	-
V	E	-	-	-
VI	F	-	-	-

Tabelle 12 Bestimmung der Güteklasse

Die folgenden Erschliessungsqualitäten basieren auf dem Fahrplan von 2010.

Das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs lässt sich am besten mit der Karte der Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr illustrieren. Die beste öV-Erschliessungsqualität (Güteklasse A) wird nur innerhalb von 400 m um den Bahnhof Burgdorf herum erreicht. Die Güteklasse B wird im Umkreis von 400 m um die Bahnhöfe Burgdorf Steinhof, Oberburg, Hasle-Rüegsau und Langnau sowie im Abstand von 400 bis 750 m vom Bahnhof Burgdorf erreicht. Alle weiteren Güteklassen können der Abbildung 6 entnommen werden. Diese wie auch die Darstellung in der RGSK-Karte datieren vom April 2010 und weisen für Koppigen einen Fehler auf: Dort wird die Güteklasse D (nicht nur E) erreicht.

¹ Mindestens stündliche Schnellzugsabfahrten gemäss Definition im kantonalen Kostenverteilungsschlüssel.

² Gemäss Definition im kantonalen Kostenverteilungsschlüssel (Art. 5 Abs. 4 Kostenbeitragsverordnung).

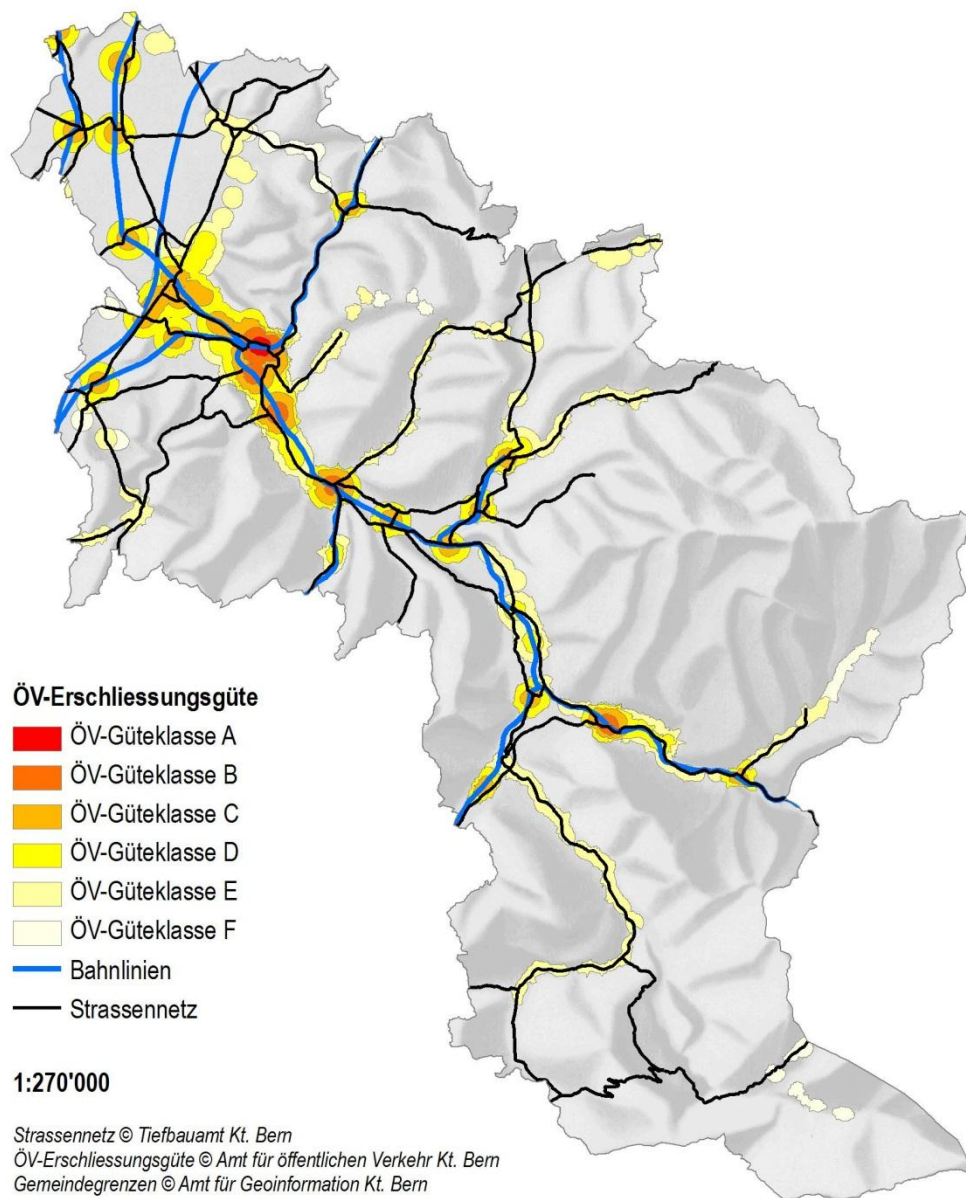


Abbildung 6 öV-Erschliessungsqualität in der Region Emmental

In Tabelle 13 ist unter Einbezug des Angebotes im öV (Fahrplan 2010) und den Einwohnerzahlen (Volkszählung 2000) der Erschliessungsgrad aufgezeigt. Dieser Erschliessungsgrad gibt Auskunft darüber, ob die Siedlungsstruktur „öV-freundlich“ ist. Als erschlossen gelten Einwohner, die innerhalb eines Radius von 750 m um eine Bahnstation oder 400 m um eine Busstation wohnen.

Tabelle 13 zeigt eine Abnahme des Erschliessungsgrades von der Agglomerationskerngemeinde (98 %) zu den Agglo-Gürtelgemeinden (86 %) sowie eine sehr starke Abnahme zu den Gemeinden der erweiterten Agglomeration (59 %) und den übrigen Gemeinden (66 %). Dabei überrascht, dass die Gemeinden der erweiterten Agglomeration einen geringeren Erschliessungsgrad aufweisen als die übrigen

Gemeinden. Über die ganze Region Emmental gesehen sind 73 % der Einwohner mit öffentlichen Verkehr erschlossen.

	Einwohner	erschlossene Einwohner	Erschliessungsgrad
Agglo-Kerngemeinde	14'574	14'345	98.4%
Agglo-Gürtelgemeinden	12'646	10'842	85.7%
Erw. Agglo-Gemeinden	12'931	7'648	59.1%
Übrige Gemeinden	51'476	34'120	66.3%
Region Emmental	91'627	66'955	73.1%

Tabelle 13 ÖV-Erschliessungsgrad Region Emmental

Im Schlussbericht für die Mitwirkung zum regionalen Angebotskonzept 2014 – 2017 der Region Emmental wurde untersucht, ob die bestehenden öV-Linien die Zielvorgaben und Minimalanforderungen der Angebotsverordnung (AGV) in Bezug auf Nachfrage und Kostendeckung erfüllen. Die Tabelle 14 zeigt, dass im Schienenverkehr bei der Nachfrage und im Kostendeckungsgrad 3 von 7 Linien die Zielvorgabe erreichen. Zwei Linien haben die Minimalvorgaben für beide Kriterien nicht erfüllt. Beim Busverkehr konnten bei der Nachfrage 21 von 27 Linien, im Kostendeckungsgrad 22 von 27 Linien mindestens ihre Minimalvorgaben erfüllen. Die Minimalvorgaben nicht erreicht haben 6 Linien bei der Nachfrage und 5 beim Kostendeckungsgrad.

	Nachfrage			Kostendeckungsgrad		
	Minimalvorgabe		Zielvorgabe erreicht	Minimalvorgabe		Zielvorgabe erreicht
	nicht erreicht	erreicht		nicht erreicht	erreicht	
Schienenverkehr						
S-Bahn Linien	1	1	2	1	1	2
Regio-Linien	1	1	1	1	1	1
Busverkehr						
Buslinien	6	12	9	5	18	4

Tabelle 14 Auswertung der Linien des öV-Angebotskonzeptes 2014 – 2017

Abbildung 7 zeigt aus dem Angebotskonzept des Kantons Bern (2010 bis 2013) für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr das Liniennetz und die Zuordnung zu den Angebotsstufen im Sollzustand, welches den heutigen Istzustand darstellt.

Angebotskonzept 2010-13, Soll-Zustand
RVK 3 Emmental

Schéma d'offre 2010-13, situation prévue
CRT 3 Emmental

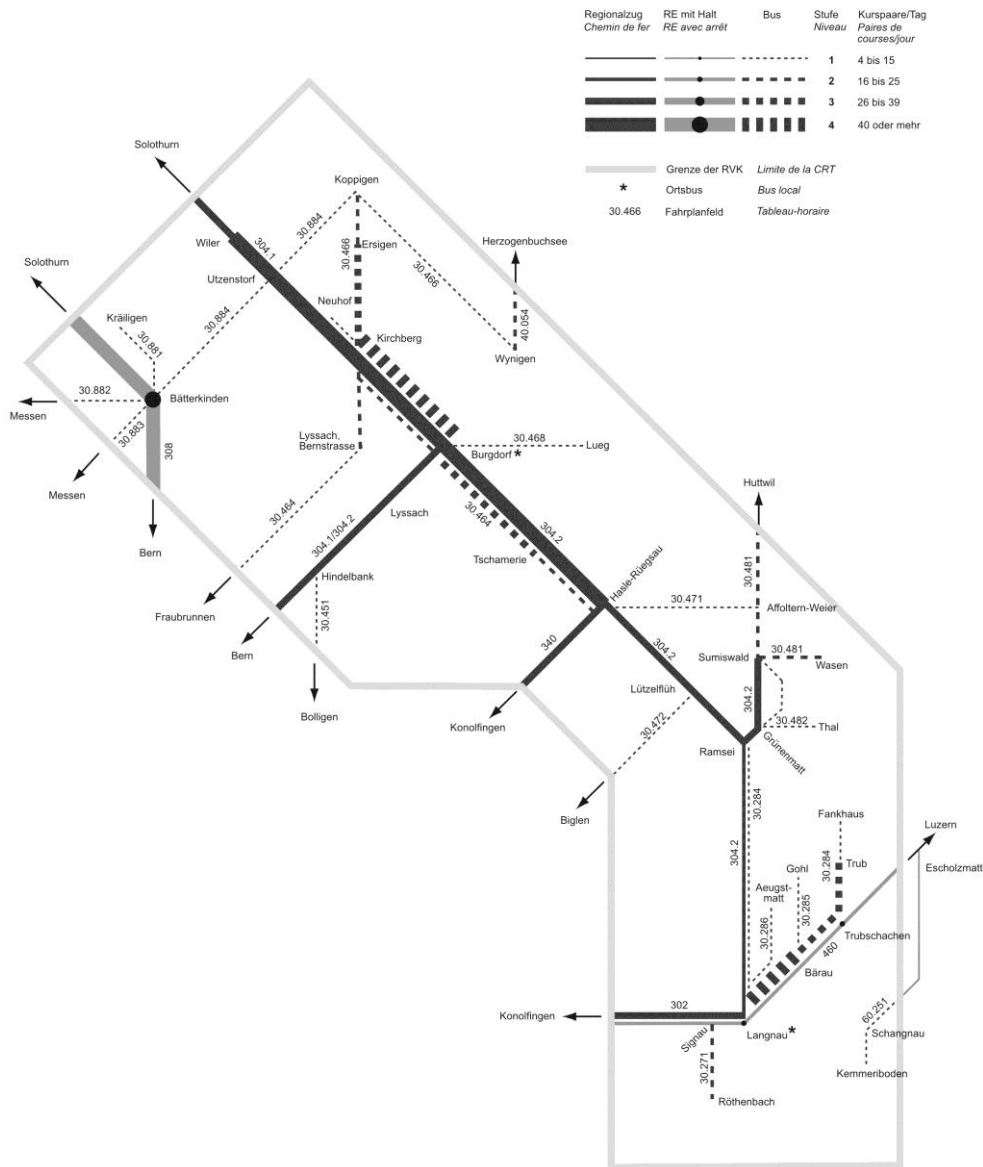


Abbildung 7 Netzgrafik des öV in der Region Emmental

2.3.4 Veloverkehr

Beim Veloverkehr ist zwischen Alltags- und Freizeitverkehr zu unterscheiden.

Der Alltagsverkehr spielt sich schwergewichtig innerhalb der Agglomeration und sonst innerhalb der Gemeinden ab. Insbesondere die Stadt Burgdorf sieht beim Veloverkehr ein grosses Förderungspotenzial und versucht dieses mit verschiedenen Massnahmen zu aktivieren (Fussgänger-Velo-Modellstadt etc.). Weitere Potenziale liegen beim Verkehr innerhalb mittelgrosser Gemeinden und in der Agglomeration Burgdorf. Das Zusammenspiel zwischen öffentlichem und Veloverkehr kann auch durch so genannte Bike + Ride-Plätze an den Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs gefördert werden.

Für den Freizeitverkehr stehen verschiedene nationale und regionale Velorouten zur Verfügung. Auch die insbesondere für E-Bikes konzipierte so genannte "Herzroute" verfügt über Abschnitte in der Region Emmental.

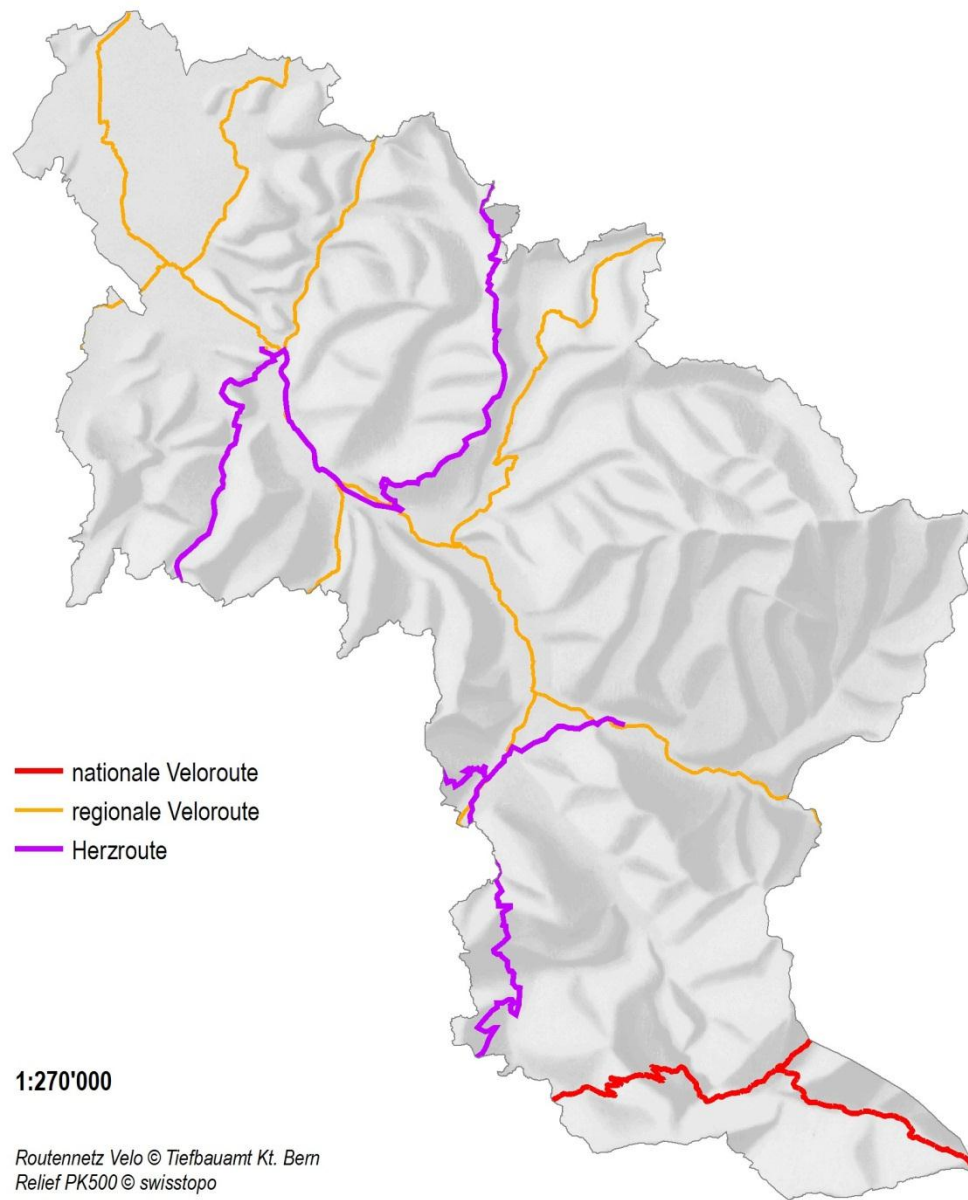


Abbildung 8 Touristische Velorouten

2.3.5 Fussverkehr

Die im Fussverkehr zurückgelegten Distanzen sind – zumindest im Alltagsverkehr – noch geringer als im Veloverkehr. Darum liegt seine Bedeutung noch ausgeprägter innerhalb der Agglomeration und innerhalb der Gemeinden. Auch hier ist in erster Linie auf die Stadt Burgdorf und die Funktion des Fussverkehrs als Zubringer zum öffentlichen Verkehr hinzuweisen.

Für den Freizeitfussverkehr steht ein attraktives Wanderwegnetz zur Verfügung. Dieses wurde im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans Wanderwegnetz (neu: Sachplan Wanderroutennetz) überprüft und nur punktuell angepasst.

2.3.6 Verkehrsmittel im Vergleich

Modal Split:

Unter Modal Split wird die Aufteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsmittel verstanden. Im Allgemeinen werden entweder der öffentliche und der private Verkehr miteinander verglichen, heute aber immer mehr die "drei Säulen" Langsamverkehr / öffentlicher Verkehr / motorisierter Individualverkehr. Im Bericht zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation wird er für folgende 3 Korridore ausgewiesen:

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

Reisegeschwindigkeit:

Für die Agglomeration Burgdorf (Agglomerationskern- und -gürtelgemeinden) ist die mittlere Reisegeschwindigkeit für den Motorfahrzeugverkehr (42 km/h), der Bahn (48 km/h) sowie der Busse (33 km/h) bestimmt worden. Allerdings wurden beim öV die Anmarsch- und Wartezeit nicht einbezogen.

2.3.7 Güterverkehr

Die mengenmässig bedeutendsten Güterverkehrsströme spielen sich zwischen Autobahn A1 und Shoppingmeile bzw. Burgdorf/Buchmatt – wo sich einige Transportdienstleister angesiedelt haben – ab. In Hasle-Rüegsau ist entgegen der Befürchtungen seit Einführung der LSVA der Schwerverkehrsanteil rückläufig.

2.3.8 Verträglichkeit

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

2.4 Zukünftiger Zustand Siedlung

2.4.1 Bevölkerungsentwicklung

Die vom Kanton auf der Basis der Zahlen des Bundesamtes für Statistik vorgenommenen Bevölkerungsprojektionen bis ins Jahr 2030 (Szenario mittel) sagen für die Region Emmental als Ganzes einen stetigen geringen Zuwachs von durchschnittlich etwas weniger als 0.2 % pro Jahr (ab 2006) voraus. Die Zahlen der Tabelle 15 zeigen auch, dass ab 2010 mit einer grösseren Bevölkerungsdynamik gerechnet wird. Ein Vergleich zwischen der effektiven Bevölkerungszahl von 2009 (93'082) mit der vorausgesagten Bevölkerung für 2010 (92'561) zeigt, dass der Effektivwert für 2009 leicht über dem Prognosewert für 2010 liegt.

Bezugsjahr	Bevölkerung	Zuwachs	Zuwachs pro Jahr
2000	91'314	0.8 %	0.14 %
2006	92'083	0.5 %	0.13 %
2010	92'561	2.2 %	0.22 %
2020	94'636	1.8 %	0.17 %
2030	96'296		

Tabelle 15 Bevölkerungsentwicklung bis 2030

2.4.2 Arbeitsplatzentwicklung

Obwohl die Statistik auch eine rückläufige Tendenz bei den regionalen Arbeitsplätzen aufzeigt, sollte im Sinne der gesamtheitlichen Entwicklung der Region Emmental alles daran gesetzt werden, die bestehenden Arbeitsplätze zumindest zu halten. Primär stellt sich dabei die Frage, wie die wohl unweigerlich fortschreitende Abnahme im landwirtschaftlichen Sektor aufgefangen werden kann. Einerseits bestehen Möglichkeiten zur Ansiedlung neuer Arbeitsplätze an den ESP Standorten. Da die Entwicklung dieser Gebiete aber unweigerlich wieder Mehrverkehr nach sich zieht, sind auch Arbeitsplätzonen in den ländlichen Gemeinden auszuscheiden. Diesbezüglich bieten sich in erster Linie die Zentren vierter Ordnung an. Zudem sind aber auch Entwicklungsmöglichkeiten für zukunftsfähige lokale Unternehmen zu schaffen, von denen es in der Region nicht wenige gibt. Der im Jahre 2008 für das Obere Emmental erarbeitete Bericht „Regionale Bauzonen für die Arbeitsnutzung“ kann hierbei wegleitend sein. Auch diese Grundlage hat sich an den erstaunlich erfolgreichen und innovativen Betrieben in den ländlichen Gebieten orientiert und bezweckt eine Umkehr der drohenden Abwärtsspirale.

Ein weiterer Ansatzpunkt für positive Entwicklungen könnte in einer intensivierten Zusammenarbeit zwischen regionalen Unternehmen und der Fachhochschule in Burgdorf liegen, deren Standort allerdings vom Kanton in Frage gestellt wird. Die Frage, ob die Verluste im landwirtschaftlichen Sektor eher durch gewerblich-industrielle Arbeitsplätze oder eher durch Angebote im Dienstleistungsbereich aufgefangen werden, kann mit raumplanerischen Mitteln kaum beeinflusst werden.

2.4.3 Entwicklung von publikumsintensiven Einrichtungen

Publikumsintensive Einrichtungen befinden sich einzig in der so genannten "Shoppingmeile" im Raum Lyssach - Rüdtiligen-Alchenflüh. In der - zur Zeit sistierten - Planung zum Entwicklungsschwerpunkt Lyssach Schachen Buchmatt sind publikumsintensive Nutzungen ausgeschlossen und auch sonst sind nirgends in der Region Ansiedlungen von publikumsintensiven Einrichtungen im Bereich Einkauf oder Freizeit vorgesehen.

2.4.4 Entwicklung der Baulandreserven und der Potenziale für eine Siedlungsverdichtung

Die in Tabelle 15 prognostizierte Entwicklung der Bevölkerungszahl von heute rund 93'100 auf ca. 96'300 im Jahre 2030 wirkt sich direkt auf den Bauzonenbedarf aus. Als Folge der nach wie vor zu beobachtenden Abnahme der Belegungsdichte pro Wohnung sowie dem Trend zunehmender Wohnflächen pro Person müssen die Gemeinden auch ohne Bevölkerungsentwicklung genügend Wohnbauland ausscheiden. Allein die Absicht, die aktuellen Einwohnerzahlen zu halten, kann nur mit einer gewissen Bautätigkeit und ausreichenden Baulandreserven erfüllt werden.

Geht man bei der Ermittlung des Baulandbedarfs für die Region Emmental vom Ansatz des kantonalen Richtplanes aus, dass jeder Gemeinde mindestens ein Kontingent von 0.5 ha für den 15-jährigen Bedarf zur Verfügung steht, gelangt man zu einer Zahl von rund 210 ha für die gesamte Region. Rechnet man mit den konkreten Zahlen der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und den erwähnten Kennzahlen zum Halten der Bevölkerung (Wohnungsbelegung, Wohnfläche), erreicht man einen Wert von 194 ha Baulandbedarf.

In der Tabelle 6 im Bericht sind die aktuellen Bauzonenreserven für Wohnnutzungen dargestellt. Vernachlässigt man den Baureifegrad und rechnet man für die gemischten Zonen mit einem Wohnanteil von 80 %, kommt man auf eine aktuelle Bauzonenreserve von rund 123 ha. Die Differenz zwischen dem Bedarf von 194 ha und den effektiven Reserven von 123 ha beträgt etwa 80 ha. Dieses Defizit ist teilweise systembedingt, indem Nachschreibungen und Aktualisierungen der Baulandbedarfswerte frühestens jeweils acht Jahre nach der Genehmigung von Ortsplanungen möglich sind. Je weiter eine Ortsplanung zurück liegt bzw. je mehr Bauland in dieser Zeit überbaut worden ist, desto grösser ist in einer Gemeinde die Differenz zwischen dem Baulandbedarf gemäss kantonalem Richtplan und dem effektiv vorhandenen Angebot. Die Gemeinde kann den Bedarf frühestens nach acht Jahren wieder auffüllen und die Differenz auf Null setzen. Das erwähnte gesamtregionale Defizit von 80 ha kann teilweise mit diesem Mechanismus begründet werden. Die Ortsplanungen der einzelnen Gemeinden werden sich auch in der Ära des RGSK primär auf die Kontingente gemäss kantonalem Richtplan ausrichten.

Zahlreiche Gemeinden verzichten auf eine vollumfängliche Ausschöpfung der ihnen zustehenden Baulandkontingente. Gerade Gemeinden mit erheblichem Umstrukturierungspotenzial wie Burgdorf oder Oberburg setzen bewusst auf die Möglichkeit der Innenverdichtung. Anstatt weiter in die Fläche zu wachsen, werden zentral gelegene Areale umgenutzt oder einer optimaleren Ausnutzung zugeführt (siehe Kapitel 2.2.5 und Massnahmenblatt S3 Umstrukturierungsgebiete).

Auch zu erwähnen ist, dass das Defizit an Wohnbauland vorwiegend in den grösseren Orten und an gut mit öV erschlossenen Lagen vorhanden ist. In der Agglomerationsgemeinde Burgdorf beispielsweise werden bei einem Bedarf von 32 ha nur noch 13 ha an Reserven ausgewiesen. In den ländlichen Gemeinden sind bei einem Bedarf von 103 ha noch 75 ha an Reserven vorhanden. In den Agglomerationsgürtelgemeinden stehen heute bei einem Bedarf von 59 ha noch 35 ha Reserven zur Verfügung. Interessant ist die Tatsache, dass von den total 194 ha rund 140 ha für das Halten der Bevölkerung notwendig sind. Die Bevölkerungsentwicklung hingegen erfordert lediglich eine Entwicklungsfläche von 54 ha.

	Reserve (ha)	Bedarf total (ha)	Differenz	Bedarf „Halten“	Bedarf „Entwicklung“
Total	123	194	71	140	54
Agglo-Kerngemeinde	13	32	19	23	9
Agglo-Gürtelgemeinden	21	30	9	22	8
Erw. Agglo-Gemeinden	15	29	14	21	8
Übrige Gemeinden	75	103	28	74	29

Tabelle 16 Zonenflächenreserve und –bedarf für 2024 (Wohnnutzung)

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

Eine weitere Möglichkeit im Umgang mit der Entwicklung der Baulandreserven besteht in der Schaffung eines innerregionalen Ausgleichsmechanismus für Bauland. Der kantonale Richtplan propagiert solche Modelle und hat der Region einen entsprechenden Prüfauftrag erteilt. Mit diesem Mechanismus wäre es möglich, das von der Gemeinde X nicht genutzte Kontingent der Gemeinde Y zu übertragen. Ein entsprechendes Modell wurde im Rahmen des RGSK in der Region seeland.biel/bienne vorgeschlagen. Obwohl die Region Emmental in dieser Generation RGSK auf eine entsprechende Erarbeitung verzichtet, dürfte das Thema in der nächsten Überarbeitung aktuell werden.

2.5 Zukünftiger Zustand Verkehr

2.5.1 Strasseninfrastruktur

Die Sanierung der Querung Lyssach-Schachen ist abgeschlossen. Beschlossen ist das Projekt Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf. Nach deren Realisierung ist die Situation zu überprüfen, um den Handlungsbedarf zu verifizieren.

Noch nicht klar ist, wie es bezüglich Autobahnzubringer Emmental (Umfahrung Burgdorf – Oberburg – Hasle) weitergehen soll: Die Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB hat ergeben, dass dringender Handlungsbedarf besteht. Neben der zentralen Massnahme "Bestvariante ZMB Emmental" gibt es weitere Massnahmen, die damit zusammenhängen. Die entsprechenden flankierenden Massnahmen werden zur Zeit noch bearbeitet. Der Beschluss, ob der Autobahnzubringer ins Nationalstrassennetz aufgenommen wird, steht noch aus.

2.5.2 Angebot des öffentlichen Verkehrs

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

Auf dem bestehenden S-Bahn-Netz sollen bis in etwa 10 Jahren verschiedene Taktverdichtungen erfolgen. So sollen auf der Strecke Burgdorf - Bern pro Stunde 5 (gegenüber heute 4) Verbindungen angeboten werden. Mit stündlich 4 schnellen Verbindungen (1xIR-Zug, 1x RE-Zug, 2xS44-Züge) ergibt sich damit ungefähr ein Viertelstundentakt zwischen Bern und Burgdorf. Ab 21 Uhr sollen die fehlenden Kurspaare wieder eingeführt werden und mittelfristig soll auch der IR Bern - Olten - Zürich den Haltepunkt Wynigen bedienen. Richtung Solothurn sollen halbstündliche Bahnverbindungen über den ganzen Tag und in den Hauptverkehrszeiten sogar alle 15 Minuten angeboten werden. Richtung Hasle-Rüegsau soll das Angebot von 3 auf stündlich 4 Verbindungen steigen. Im oberen Emmental soll das sehr gute Bahnangebot gehalten werden, mit der Verlängerung der S-Bahn Luzern bis Langnau ergeben sich auch ab Langnau in Richtung Luzern halbstündliche Angebote. Die Taktlücken am Abend auf der Strecke Bern - Burgdorf - Langnau sollen geschlossen werden.

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

2.5.3 Künftiges Verkehrsaufkommen

Das neue Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern vergleicht den heutigen Verkehr (Referenzjahr 2007) mit dem Zustand im Jahr 2030. Grundlage für das Modell sind Verkehrszählungen sowie verschiedene Annahmen zur Entwicklung von

Bevölkerung und Arbeitsplätzen und weiterer Strukturdaten. Der Autobahnzubringer Emmental ist im Modell nicht berücksichtigt.

Aus diesem Gesamtverkehrsmodell wurden die Verkehrsbelastungen der schon im Kapitel 2.3.2 aufgelisteten Querschnitte für einen Vergleich ausgewertet. In Tabelle 17 sind die relativen Veränderungen und die Veränderungsraten pro Jahr zwischen 2007 und 2030 sowie die Auslastung der Strassen, richtungsgetrennt, für die Abendspitzenstunde (ASP) 2030 zusammengestellt.

Name	Differenz 2007 - 2030		Auslastung ASP 2030	
	relativ	pro Jahr	Richtung Süden	Richtung Norden
Kirchberg N (AB)	+ 13 %	+ 0.6 %	75 %	75 %
Kirchberg S, Schachenguët	+ 12 %	+ 0.5 %	55 %	65 %
Hasle-Rüegsau W	+ 15 %	+ 0.6 %	70 %	50 %
Bowil, Bori	+ 21 %	+ 0.8 %	35 %	45 %
Lauperswil, Mungnau	+ 16 %	+ 0.7 %	40 %	40 %
Hindelbank S	+ 30 %	+ 1.1 %	30 %	40 %
Seeberg N	+ 24 %	+ 0.9 %	30 %	30 %
Bätterkinder	+ 27 %	+ 1.0 %	25 %	25 %
Sumiswald, Gammenthal	+ 26 %	+ 1.0 %	25 %	25 %
Walkringen, Bigenthal	+ 27 %	+ 1.0 %	25 %	25 %
Wiggen W	+ 32 %	+ 1.2 %	20 %	15 %
Durchschnitt	+ 17 %	+ 0.7 %		

Tabelle 17 Verkehrsbelastungen der Strassen

Bei den Veränderungen der Verkehrsbelastung zwischen 2007 und 2030 fällt auf, dass diese im Durchschnitt geringer und weniger stark differenziert sind (min. + 0.5 % p.a., max. + 1.2 % p.a.) als die Änderungen zwischen 2000 und 2005 (siehe Seite 12: min. - 1.7 % p.a., max. + 2.6 % p.a.). Allerdings muss hier auf die Schätzgenauigkeit von Verkehrsmodellen verwiesen werden.

Die höchste Auslastung wird mit 75 %, für beide Richtungen, für die Autobahn bei Kirchberg prognostiziert. Dieser Verkehr befindet sich allerdings nicht im Einflussbereich der Region. Auf den Kantonsstrassen der Region wird die grösste Auslastung für die Kantonsstrasse durch Hasle in Richtung oberes Emmental prognostiziert. Die Auslastung der Ortsdurchfahrt Burgdorf ist im Verkehrsmodell nicht quantitativ angegeben. Der technische Bericht zur Verkehrssimulation (Anhang 7) diagnostiziert Überschreitungen der Leistungsfähigkeit an mehreren Kreuzungen.

2.5.4 Veloverkehr

Für die Agglomeration Burgdorf liegt ein Konzept für den Veloverkehr vor (Stand 2009). Der regionale Richtplan Veloverkehr wurde im Zeitraum 2010/2011 erarbeitet und ist in die vorliegende Planung integriert (Anhänge 8 und 9).

2.5.5 Verkehr von publikumsintensiven Einrichtungen

Ausserhalb der bestehenden "Shopping-Meile" sind keine publikumsintensiven Einrichtungen geplant. Im geplanten, momentan aber sistierten ESP im Raum Lyssach - Rüdliggen-Alchenflüh sind ausdrücklich keine publikumsintensiven Einrichtungen vorgesehen. Die bisherigen Planungen zeigen, dass der durch den ESP generierte Verkehr gewisse Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur bzw. Umbauten des bestehenden Anschlusses an die Autobahn bedingen wird. Dies muss im Rahmen der entsprechenden Planungen weiter abgeklärt werden.

2.6 Fazit

Der Zuwachs der Einwohnerzahl war in den letzten Jahren gering. Auch die Prognosen sind gering, allerdings zeigen die jüngsten Entwicklungen, dass die errechneten Werte übertroffen werden dürften. Die Arbeitsplatzzahlen waren rückläufig, wobei der Rückgang in den ländlichen Räumen ausgeprägter war als in der Agglomeration.

Da nicht davon ausgegangen werden kann, dass sich die Erwerbsquote (Anteil der Einwohner, die erwerbstätig sind) seit dem Jahr 2000 wesentlich verändert hat, bedeutet die gegenläufige Entwicklung von Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen, dass heute pro Einwohner weniger Arbeitsplätze in der Region selber zur Verfügung stehen als vor 10 Jahren. Dies heisst, dass wahrscheinlich mehr Regionsbewohnende einer Arbeit ausserhalb der Region nachgehen.

Die heute zur Verfügung stehenden Bauzonenreserven entsprechen gesamthaft dem prognostizierten Bedarf bis 2030 nicht vollständig. Ein grosser Teil des Baulandbedarfs dürfte jedoch als Folge von Umstrukturierungen, optimaleren Umnutzungen oder Nutzung aktueller Brachen und Reserven gedeckt sein.

Die Verkehrsbelastung auf den Strassen der Region Emmental liegt - mit Ausnahme der Strassenzüge im Agglomerationsbereich - unter 10'000 Fahrzeugen pro Tag. Der geplante Autobahzubringer Emmental zwischen Autobahnanschluss und Hasle ist nicht nur für den Verkehr innerhalb der Agglomeration, sondern auch für die Anbindung des oberen Emmentals an die Autobahn von Bedeutung. Wenn er nicht als Teil des Nationalstrassennetzes realisiert werden kann, ist er ins Agglomerationsprogramm aufzunehmen, damit er vom Bund mitfinanziert werden kann.

Die Siedlungsgebiete in den Tälern sind insbesondere durch die S-Bahn gut erschlossen. Wo die Erschliessung durch den Bus erfolgt, ist die Qualität – aber auch die Nachfrage – geringer. Mit dem geplanten Ausbau des öV-Angebots (2. Teilergänzung S-Bahn Bern) soll insbesondere die Kapazität für den Verkehr ins Agglomerationszentrum Burgdorf und nach Bern erweitert werden. Die Kapazitätsprobleme beschränken sich auf das Agglomerationsgebiet und auf die Strecke nach Bern.

Insbesondere für den gemeinde- und regionsinternen Verkehr bestehen im Langsamverkehr Potenziale, die durch eine Entlastung der Hauptstrassen wie durch das Angebot attraktiver Alternativrouten abseits der stark befahrenen Strassen mobilisiert werden müssen.

3 Stärken und Schwächen

3.1 Methodik

Die der folgenden Analyse zu Grunde liegende Methode ist die so genannte SWOT-Analyse. Die vier Buchstaben stehen für:

- S = Strengths (Stärken)
- W = Weaknesses (Schwächen)
- O = Opportunities (Chancen)
- T = Threats (Gefahren oder Risiken).

Stärken und Schwächen

Stärken und Schwächen sind Faktoren, die ihre Ursache in der Region selber haben. Interne Faktoren wie geografische Voraussetzungen, Zusammensetzung der Bevölkerung, finanzielle Situation und Besonderheiten der Region sind für diesen Teil der Analyse entscheidend. Wenn beispielsweise die Lebensqualität aufgrund von günstigen Umweltbedingungen besonders hoch ist, so wird dieser Faktor als Stärke bezeichnet, wenn aber eine hohe Abwanderung zu verzeichnen wäre, müsste dies als Schwäche bezeichnet werden. Eine Beurteilung der Stärken und Schwächen liefert ein gutes Bild davon, wo sich die Region zurzeit gerade befindet. Die Liste der erkannten Stärken und Schwächen soll dabei helfen, die Stärken optimal zu nutzen und die Schwächen auszugleichen.

Chancen und Risiken

Chancen und Risiken sind Faktoren, die von der Region kaum beeinflusst werden können, jedoch spürbare Auswirkungen auf diese haben. Unter diese Kategorie fallen z.B. Wirtschaftstrends, die Stärken und Schwächen der Nachbarregionen, spezielle Ausprägungen und Projekte des Kantons, der Schweiz, bestehende oder neu entstehende Vorschriften, technologische Fortschritte, Lebensstil und demografische Trends.

3.2 Siedlung

3.2.1 Bevölkerung und Wohnen

Die Region Emmental wird zunehmend als attraktiver Standort für die Wohnnutzung erkannt. Wohnen auf dem Lande und Arbeiten in der Agglomeration wird somit zu einem Angebot, das im Vergleich zu anderen Regionen als Stärke gehandelt werden kann. Mit der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs dürfte die Bedeutung dieses Standortvorteils noch zunehmen und verfügbarer Wohnraum an gut erschlossenen Lagen soll als Stärke der Region gefördert werden. Die SWOT-Analyse hat im Bereich Bevölkerung und Wohnen folgende Resultate ergeben:

Stärken

Die ansässige Bevölkerung identifiziert sich stark mit der Region Emmental. Wenn ausreichend Arbeitsplatzangebote vorhanden sind, bleiben Familien gerne hier oder kehren sogar zurück.

Die Bauzonen sind in den einzelnen Gemeinden weder zu gross, noch besteht ein Unterangebot. Der Umgang mit den Reserven kann als haushälterisch bezeichnet werden, Neueinzonungen befinden sich an gut erschlossenen Standorten.

Wie in Kapitel 2.2.5 ausgeführt, sind auch in der Region Emmental verschiedene Areale vorhanden, welche sich zur Umnutzung und/oder Verdichtung eignen. Entsprechende Objekte sind namentlich in den regionalen Zentren Burgdorf und Langnau sowie in den Agglomerationsgürtelgemeinden vorhanden, also in jenen Gebieten, wo Bauland tendenziell eher knapp vorhanden ist.

Die Nachfrage im Wohnbausektor konzentriert sich in ländlichen Räumen vorwiegend auf Einfamilienhäuser. Die Gemeinden gehen in ihren Ortsplanungen auf diese Nachfrage ein und stellen entsprechende Flächen zur Verfügung.

Die Bauzonen sind für die Wohnnutzung sehr attraktiv, vor allem was das Umfeld und Sicherheitsaspekte betrifft. Sie ermöglichen eine hohe Lebensqualität und verhindern eine soziale Durchmischung keinesfalls. Der grösste Teil der Wohnzonen ist keinen störenden Luft- und Lärmemissionen ausgesetzt.

Eine weitere Stärke besteht in der unmittelbaren Verflechtung zwischen Neubaugebieten und historischen Stadt- und Dorfkernen. Dasselbe gilt für die Möglichkeit eines unmittelbaren Erlebens der Landwirtschaft – nur selten führen diese unterschiedlichen Nutzungsformen zu Konflikten (Geruchsimissionen).

Als aktuelle Stärke der waldreichen Region soll die Möglichkeit zur Nutzung der erneuerbaren Energieressource Holz nicht unerwähnt sein.

Schwächen

Das Netz des öffentlichen Verkehrs verläuft in den Tälern und Ebenen. Werden nun Wohnzonen an gut erschlossenen Standorten ausgeschieden, entsteht vielerorts ein Konflikt mit der produzierenden Landwirtschaft. Zum einen stehen die gut erschlossenen Flächen für eine Einzonung nicht zur Verfügung, zum anderen werden wertvolle Fruchtfolgeflächen beansprucht. Weicht man andererseits an Randlagen aus, sind entweder die Anforderungen der öV-Güteklassen nicht erfüllt, oder die Erschliessungskosten der Hanggebiete werden unverhältnismässig hoch.

Die Baulandhortung ist in ländlichen Gebieten relativ verbreitet. Eingezontes Land wird für die Nachkommen reserviert und steht über Jahre nicht zur Verfügung. Gemeinden mit einem hohen Anteil solcher Flächen sehen sich oft in ihren Entwicklungsmöglichkeiten gebremst, weil sie nur ein bestimmtes Kontingent an Bauland ausscheiden können. Bei Neueinzonungen kann dieses Problem mit Infrastrukturverträgen gelöst werden.

Der Trend zu grossen Einkaufszentren in Autobahnnähe kann dazu führen, dass Alltagsgüter nicht mehr lokal vorhanden sind. Dies kann vor allem für die ältere Bevölkerung mit Nachteilen verbunden sein.

Chancen

Die Chancen für den Bereich Bevölkerung und Wohnen lassen sich einerseits von aktuellen Trends ableiten, bauen andererseits auf den vorhandenen Stärken auf. Diesbezüglich sind namentlich folgende Aspekte zu erwähnen:

Vermehrtes Bewusstsein in der Bevölkerung (auch in Stadt und Agglomeration) für die Lebensqualität auf dem Lande und das damit verbundene Suchen nach einem Lebensmodell „Arbeiten in der Agglomeration, Wohnen auf dem Lande“.

Förderung von attraktiven öV-Angeboten, welche den erwähnten Trend unterstützen helfen.

Entwicklungen im Energiesektor und die Nachfrage nach erneuerbaren Ressourcen wie Holz und Sonne (Langnau als Ort mit hoher Sonnenscheindauer!).

Risiken

Wie überall dürfte die Überalterung der Bevölkerung auch in der Region Emmental zu gewissen Herausforderungen führen. Die Entwicklungen führen unweigerlich dazu, dass Dienstleistungen nicht mehr flächendeckend garantiert werden können. Dies wiederum wird dazu führen, dass gewisse Einbussen in der Attraktivität in Kauf genommen werden müssen.

Mit der wachsenden Intensität der Niederschläge nehmen auch die Hochwasserereignisse und deren Mengen zu. Diese Entwicklung kann zu Konflikten zwischen Fließgewässern und Nutzungszonen führen.

3.2.2 Arbeitsplätze

Obwohl sich das Hauptangebot an Arbeitsplätzen auf wenige Standorte in und um Burgdorf konzentriert, findet man überall in der Region einige hochqualifizierte, traditionsreiche Unternehmen. Diese „Perlen“ nehmen die Nachteile ihrer Standorte in Kauf und bauen auf den offenbar dennoch bedeutenden Vorteilen auf. Sie werden damit zu Zeugen für das regional vorhandene Unternehmertum und den Willen, sich auch in einem schwierigen Umfeld durchzusetzen. Diese Firmen sind für die Identität der Region und die Arbeitsplatzsituation von grosser Bedeutung und müssen entsprechend gepflegt werden.

Stärken

Wo Arbeitszonen vorhanden sind, können sie als erschlossen oder zumindest gut erschliessbar bezeichnet werden.

Erhebliche Potenziale zur Ansiedlung von Arbeitsplätzen stehen in Umnutzungsobjekten und Verdichtungsarealen vor allem in den regionalen Zentren sowie im Agglomerationsgürtel zur Verfügung.

Die arbeitende Bevölkerung der Region Emmental gilt als sehr zuverlässig und firmentreu. Dieser positive Standortfaktor wird auch immer wieder von Vertretenden der erwähnten „Perlen“ ins Feld geführt.

Die Arbeitszonen befinden sich insbesondere an attraktiven Lagen, als sie für die Arbeitenden gut erreichbar sind und eine hohe Umgebungsqualität aufweisen.

Schwächen

Im Gebiet des Autobahnanschlusses Kirchberg besteht eine hohe Nachfrage nach Arbeitsplätzen. Die Region nutzt dieses Potenzial noch ungenügend.

Arbeitsplatzgebiete sind wohl gut erschlossen, für den Langsamverkehr jedoch nicht sehr vorteilhaft erreichbar.

Die Anbindung der Arbeitszonen an das übergeordnete Verkehrsnetz ist noch nicht optimal.

Teilweise sind in der Region Standortkonflikte zwischen traditionellen Arbeitszonen und Wohnnutzungen feststellbar.

Die Firmen sind zum Teil derart spezialisiert, dass nur eine untergeordnete Nachfrage nach lokalen Arbeitskräften vorhanden ist. Dies ist vor allem in einer ländlichen Region mit ausgeprägtem Strukturwandel in der Landwirtschaft von Nachteil. Die Landwirte finden in der Region nur selten ein Nebeneinkommen.

Chancen

Die Region Emmental verfügt als Ganzes betrachtet über bedeutende und attraktive Reserven an gut geeigneten Standorten (Autobahnnähe im Bereich Burgdorf, Lyssach, Rüdltigen-Alchenflüh, Kirchberg)

Das öV-Angebot kann insgesamt auch für die Arbeitsplatzentwicklung als ausreichend bis gut bezeichnet werden.

Dass sich immer wieder Persönlichkeiten dazu entschliessen, trotz der offensichtlichen „Nachteile“ auf den Standort Emmental zu setzen, ist als grosse Chance zu werten und wahrzunehmen

Risiken

Die ungenügende Nutzung des Potenzials um den Autobahnanschluss bei Kirchberg könnte sich mittelfristig als Risiko auswirken, indem Nachbarregionen diesbezüglich rascher und wirksamer reagieren.

Ein weiteres Risiko, das sich auf die Wohn- und Lebensqualität der Bewohnenden auswirken könnte, liegt in der unmittelbaren Nachbarschaft zwischen emissionsstarken bzw. verkehrsintensiven Arbeitsnutzungen und Wohngebieten.

Ein Risikofaktor könnte die Spezialisierung einzelner Firmen darstellen, indem diese in der Region nicht genügend qualifiziertes Personal rekrutieren können.

3.2.3 Siedlung ausserhalb des Baugebiets

Die Region Emmental ist vor allem in ihren höheren Lagen ein typisches Streusiedlungsgebiet. Obwohl landschaftlich sehr reizvoll und touristisch nachgefragt, ist die Streusiedlung als eine der Hauptschwächen und gleichzeitig als Risiko zu nennen. Der Aufwand zur Erschliessung dieser Gebiete ist sehr hoch. Zudem führt der Strukturwandel in den Bauten ausserhalb der Bauzonen zu einem Raumangebot, das aufgrund der rechtlichen Voraussetzungen schlecht (um)genutzt werden kann.

Stärken

Die attraktive und intakte Kulturlandschaft sowie die Vielfalt an unterschiedlichen Räumen sind Aspekte, die als Stärken der Region Emmental unübertroffen sind.

Aufgrund der Streusiedlung und der damit verbundenen ganzjährigen Nutzung werden die teilweise schwierig zugänglichen Gebiete nach wie vor gepflegt und damit vor der Vergandung bewahrt.

Schwächen

Die vom Streusiedlungsgebiet stark betroffenen Gemeinden sind in Bezug auf die Erschliessung der entlegenen Höfe gefordert und mittelfristig finanziell vermutlich sogar überfordert. Unterhalt und Neubau von Erschliessungsanlagen sind teuer und belasten die Gemeindehaushalte zunehmend.

Chancen

Die Streusiedlung ist als Kulturlandschaft sehr attraktiv und wird touristisch nachgefragt.

Touristische Angebote mit „Wildernesselementen“ werden zunehmend marktfähig und entsprechen einem Bedürfnis. Schwer zugängliche Gebiete könnten in dieser Hinsicht plötzlich an Attraktivität gewinnen.

Obwohl das Projekt zum Aufbau eines Regionalen Naturparks durch die negativen Abstimmungsresultate gestoppt worden ist, stellt der Raum Hohgant für gewisse touristische Sparten eine grosse Chance dar. Gerade für den Bereich Outdoor-Aktivitäten eignet sich dieser unberührte Teil des Emmentals hervorragend.

Risiken

Zerfallende Strukturen in der Landschaft könnten sich gerade auf den Tourismus negativ auswirken, indem ehemals gepflegte Objekte und Landschaften entweder brachliegen oder unzugänglich werden.

Als grosses Risiko ist die zunehmende finanzielle Belastung der Gemeinden zu beachten.

Ein Risiko im Zusammenhang mit einer allzu grossen Öffnung der baulichen Möglichkeiten in der Landwirtschaftszone besteht in der Zunahme des Verkehrs. Da im Zusammenhang mit der Änderung der entsprechenden übergeordneten Gesetzgebung (RPG) keine Öffnungen zu erwarten sind, stellt dieser Aspekt kein Risiko für die Region dar.

3.3 Verkehr

3.3.1 Überregionale Verkehrserschliessung

Die Stärken sind:

- Die überregionale Verkehrsinfrastruktur im Unteren Emmental und in der Agglomeration von Burgdorf ausserhalb der Spitzenzeiten
- Die überregionale Erschliessung mit dem öV im Rahmen der topographischen Möglichkeiten (Umbaumasnahmen, Abendangebote)
- Ein genügendes Sitzplatzangebot im öV ausserhalb der Spitzenzeiten
- Ausreichende überregionale Veloverbindungen für den Freizeitverkehr zwischen Gemeinden am Rand der Region Emmental und Gemeinden ausserhalb der Region.

Als Schwächen werden gesehen:

- Die überregionale Verkehrsinfrastruktur in den Spitzenstunden, besonders für das obere Emmental
- Die Strassenbelastungen und die Kapazitätsreserven in der gesamten Region, insbesondere entlang der Hauptachsen in den Spitzenstunden und in den Räumen Lyssach - Rüdtligen-Alchenflüh sowie Burgdorf – Oberburg - Hasle
- Begrenztes Sitzplatzangebot im öV in den Spitzenzeiten
- Zu wenig P+R Angebote ausserhalb von Burgdorf (und auch im Unteren Emmental)

Chancen:

- Mit einer Verlagerung vom mIV zum öV / LV kann eine Entlastung der Strassen und damit eine Erhöhung der Sicherheit erreicht werden.

3.3.2 Regionale und lokale Verkehrserschliessung

Wahrgenommen als Stärken werden:

- Die regionale Strassenerschliessung der Region Emmental
- Die regionale öV-Erschliessung (mit Ausnahme der wenig dicht besiedelten Streusiedlungsgebiete)
- Der Zugang zu den Haltestellen und deren Ausbaustandard im Unteren Emmental
- Die lokalen Veloverbindungen in den Ortszentren
- Die vorhandenen regionalen Veloverbindungen für den Freizeitverkehr
- Die regionalen Wanderwege und lokalen Fusswegverbindungen

Zu den Schwächen zählen:

- Die fehlenden direkten Verbindungen für den Langsamverkehr zwischen Gemeinden im unteren Emmental
- Der Zugang zu den Haltestellen und deren Ausbaustandard im Oberen Emmental
- Die Lücken im Velonetz und teilweise der Belag der vorhandenen Veloverbindungen

Chancen:

- Die Realisierung des Autobahnzubringers Emmental eröffnet im Raum Lyssach – Rütliglen-Alchenflüh – Kirchberg – Burgdorf wichtige Handlungsspielräume für eine haushälterische und verkehrstechnisch befriedigende Erschliessung des geplanten Entwicklungsschwerpunkt ESP.

3.3.3 Schwachstellen im Strassennetz

Die wichtigste Schwachstelle im Strassennetz ist die hohe Verkehrsbelastung der Achse Autobahn A1 – Burgdorf – Hasle, die durch das Projekt Autobahnzubringer Emmental behoben werden soll. Sie ist nicht nur für den motorisierten, sondern auch für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse von Bedeutung, da sie zu Verzögerungen im Betriebsablauf und Fahrplanstörungen führt. Daneben wird die gesamte Strasseninfrastruktur in der Region Emmental periodisch vom Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis IV, auf Schwachstellen überprüft, um damit die Basis für das Strassenbauprogramm zu haben. Kriterien dafür sind Strassenkapazität, Siedlungsverträglichkeit, Sicherheit, öV-Beeinträchtigung, Fuss- und Veloverkehr sowie Erhaltungsbedarf. Die für den vorliegenden Bericht und die Massnahmenentwicklung aktualisierte Fassung ist als Anhang 1 diesem Bericht beigelegt (ohne Schwachstellen gemäss kantonalem Richtplan Velo, siehe unten) und diente zur Formulierung der erforderlichen Massnahmen zur Strasseninfrastruktur.

Als weitere Quelle zur Überprüfung des Handlungsbedarfs bei einzelnen Teilstrecken diente die vom Oberingenieurkreis erstellte Auswertung der Unfallstatistik (Zusammenfassung siehe Anhang 2). Deren Analyse zeigte, dass in der Region Emmental einzig folgende 2 Strassenteilstücke mit höherer Unfallrate (mehr als 4.5 Unfälle innerhalb von 2 Jahren) nicht in einem Massnahmenblatt abgehandelt werden:

- Der Kreisel beim Autobahnanschluss Kirchberg-Alchenflüh (Nr. 1 und 2 im Anhang 2) gehört zur Autobahn und das ASTRA ist zuständig. Die Massnahmenmöglichkeiten sind dem ASTRA im Rahmen der Studie zum ESP vorgeschlagen worden.
- In einer Kurve entlang der Krauchthalstrasse (Nr. 5 im Anhang 2) wird zurzeit mit Geschwindigkeitsmessungen und Videoaufnahmen eine Situationsanalyse gemacht. Messungen vor dem Einbau eines Rüttelstreifens und nach dem Einbau sollen erste Ergebnisse zeigen. Wenn die Ergebnisse vorliegen wird entschieden ob noch weitere Massnahmen nötig sind.

Somit lässt sich aus der Unfallstatistik kein weitergehender Handlungsbedarf ableiten.

Eine weitere Grundlage für die Identifizierung des Handlungsbedarfs im Strassennetz stellt der kantonale Richtplan Velo dar, der verschiedene Typen von Schwachstellen definiert (siehe Anhang 3). Diese Vorgaben wurden im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Teilrichtplans Veloverkehr detailliert analysiert und sind in die Massnahmenvorschläge eingeflossen.

3.4 Fazit

Das Emmental ist für die Wohnnutzung sehr attraktiv. Die vorhandenen Reserveflächen können den Baulandbedarf der nächsten 15 Jahre nicht vollständig abdecken. Zudem befinden sie sich nicht immer am richtigen Ort. Im ländlichen Raum ist die Verfügbarkeit von eingezonten Grundstücken oft eingeschränkt (Hortung für Eigengebrauch). Die Versorgungsbasis der lokalen Bevölkerung muss genau beobachtet und allenfalls unterstützt werden, um die Attraktivität als Wohnstandort langfristig zu gewährleisten. Wohnnutzungen in Streusiedlungsbereichen können zwar sehr attraktiv sein, führen jedoch bei grossen Distanzen zwischen Standort und öV-Linien zu einem Zwang der Automobilität.

Eine Stärke der regionalen Wirtschaft sind die traditionellen, über die ganze Region verteilten Firmen – primär im Produktionssektor - die ein gewisses Wachstumspotenzial aufweisen. Insbesondere an gut mit dem öV erreichbaren Standorten besteht jedoch ein gewisses Manko an Reserveflächen für die Arbeitsnutzung.

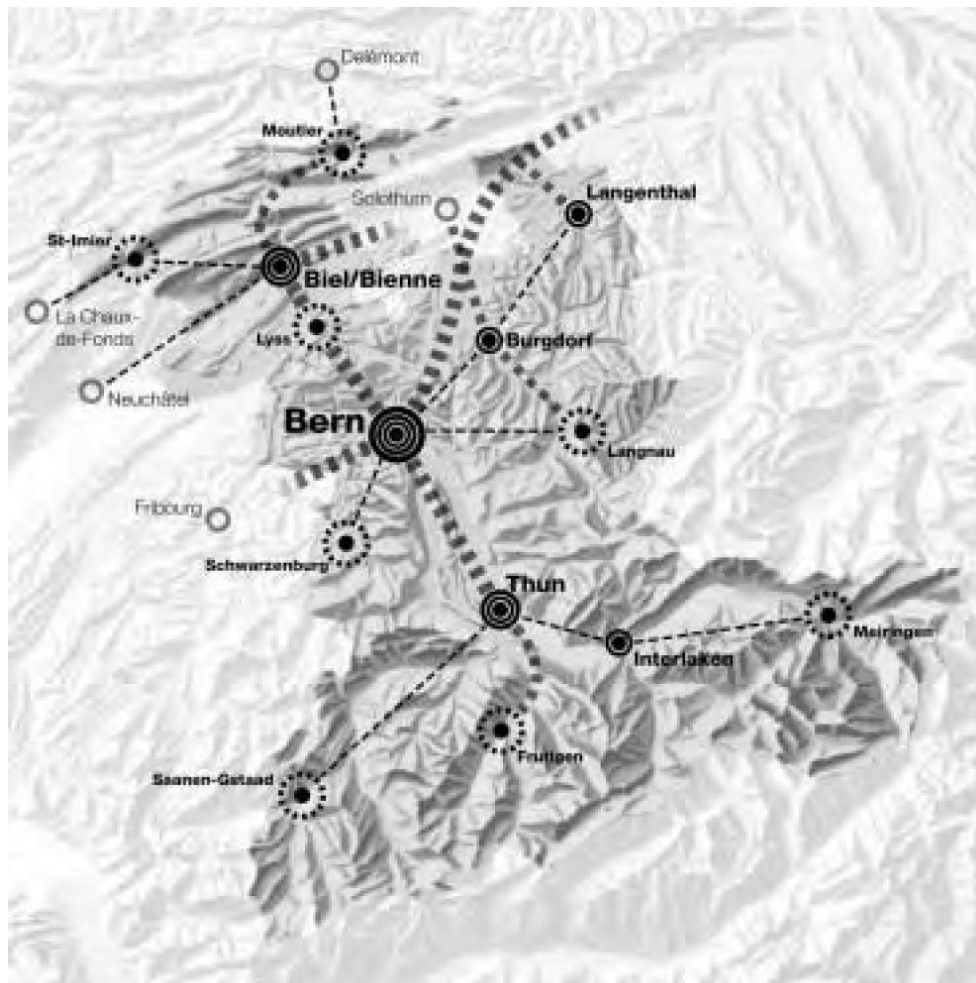
Die Schwachpunkte im Strassenverkehrssystem konzentrieren sich weitgehend auf den Agglomerationsperimeter. Damit betreffen sie aber im Raum Burgdorf auch die Anbindung des oberen Emmentals an die Autobahn. Die Schwachstellen wurden systematisch erfasst und bilden die Grundlage für die Massnahmenplanung des Kantons. Auch für das Veloverkehrsnetz stand eine systematische Schwachstellenanalyse zur Verfügung, die für die Erarbeitung des Regionalen Teilrichtplans Veloverkehr ausgewertet wurde und zur Formulierung von Massnahmen geführt hat.

4 Entwicklungsleitbild

4.1 Vorgaben des kantonalen Richtplans

Das Entwicklungsleitbild des kantonalen Richtplanes auf kantonaler Ebene strebt an: die Wirtschaftskraft zu bündeln, Entwicklungen zu ermöglichen und Landschaftsräume zu schonen. Konkret bedeutet das:

- Effizienter Mitteleinsatz bei regionaler Vielfalt anstreben
- Die Kräfte auf Zentren und Achsen lenken
- Zentren und Räume miteinander vernetzen
- Den ländlichen Raum stärken
- Ökologische Entwicklung anstreben










	Kantonale Entwicklungsachsen erster Ordnung		Zentrum von nationaler Bedeutung
	Kantonale Entwicklungsachsen zweiter Ordnung		Kantonale Zentren
	Verbindungsachsen		Regionale Zentren von kantonaler Bedeutung (wirtschaftliche Steuerung)
			Regionale Zentren von kantonaler Bedeutung (regionalpolitische Steuerung)

Abbildung 9 Entwicklungsleitbild auf kantonaler Ebene aus dem kantonalen Richtplan

Die Region Emmental hat im überregionalen Verkehr zwei Berührungspunkte mit der kantonalen Entwicklungsachse erster Ordnung. Wichtig sind die Strecken Thun – Bern und Bern – Olten (Zürich / Basel). Entlang der Nationalstrasse A1 ist der Anschluss Kirchberg sehr relevant, der Verkehr vom Oberemmental nutzt auch die Verbindung via Signau und Grosshöchstetten zur Nationalstrasse A6.

Als wichtige kantonale Entwicklungsachse zweiter Ordnung ist die Achse Burgdorf – Langnau, aber auch die Achse Burgdorf – Solothurn zu nennen. Verbindungsachsen mit Relevanz für die Region Emmental bestehen zwischen Bern und Burgdorf sowie zwischen Burgdorf und Langenthal.

Das Leitbild auf kantonaler Ebene sieht Burgdorf als regionales Zentrum von kantonalen Bedeutung (wirtschaftliche Steuerung) und Langnau als regionales Zentrum von kantonalen Bedeutung (regionalpolitische Steuerung).

4.2 Inputs aus regionalen Planungen

Grundlagen sind das Schwerpunktprogramm der ehemaligen Region Burgdorf und das Agglomerationsprogramm der 1. Generation, welches sich auf die Themen Siedlung und Verkehr in der Agglomeration Burgdorf konzentriert. Da nicht alle Gemeinden auf denselben Stärken und Strukturen aufbauen können, unterstützen auch diese Planungen die Bildung von Schwerpunkten. Unter anderem wurden die Orte der vierten Zentralitätsstufe bestimmt. Es handelt sich (neben Burgdorf als Zentrum von kantonalen Bedeutung der dritten Stufe) um die Orte Bätterkinden-Utzenstorf, Kirchberg-Alchenflüh, Koppigen, Sumiswald und Hasle-Rüegsau.

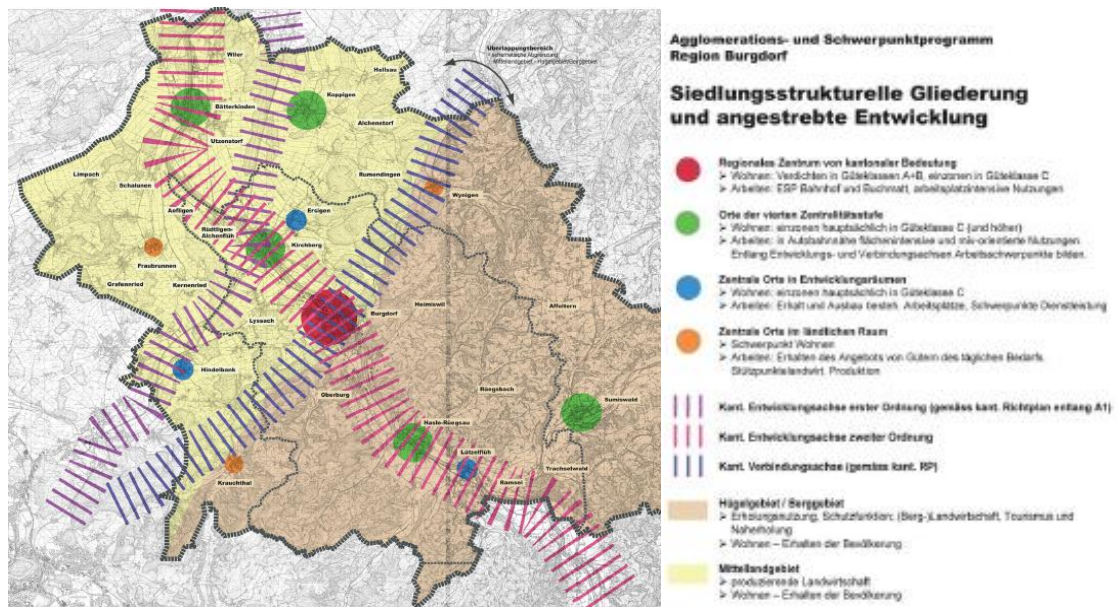


Abbildung 10 Siedlungsstruktur und angestrebte Entwicklung gemäss regionaler Planung

Das Agglomerationsprogramm der 1. Generation definierte folgende Strategien:

Strassenverkehr	Massnahmen aus den Empfehlungen und Ergebnissen der Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental aus dem Jahre 2004. Aus dem Jahre 2007 liegt eine Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental vor.
öffentlicher Verkehr	Verbesserungen im Raum Rütligen-Alchenflüh, Kirchberg und Lyssach sind notwendig und möglich.
Langsamverkehr	Stärkung und Ausbau allgemein, namentlich kantonaler und regionaler Velowegnetze.
Wohnen Bauzone	Ziel ist die Erhaltung der Bevölkerung. Neueinzonungen an mit öV gut erschlossenen Standorten, an schlecht erschlossenen eher zurückhaltend vorgehen. Ausgewählte attraktive Standorte für Wohnen gezielt vermarkten.
Wohnen ausserhalb Bauzone	Streusiedlungscharakter ausnutzen. Angemessenes Wachstum auch im Wohnbereich ermöglichen. Erhalt und Umnutzung leerstehender Gebäude wird unterstützt.
Arbeiten Dienstleistungen	Standortqualitäten des Strassennetzes und des öV nutzen. Dienstleistungsarbeitsplätze mit viel Pendlerverkehr im regionalen Zentrum. Falls eine konkrete Nachfrage vorhanden ist, auch an zentralen Orten ohne Autobahnanschluss möglich.
Arbeiten Gewerbe/Lager	An zentralen Orten in Autobahnnähe (z.B. Neuhof Kirchberg) sowie in den ESP Burgdorf und Lyssach/Rütligen-Alchenflüh.
Arbeiten Fachmärkte	Nutzungen mit vielen Arbeitsplätzen vor allem im ESP Buechmatt. Weitere Orte sind möglich, falls Bedarf und Eignung nachgewiesen werden können.
ESP Lyssachsachen-Buechmatt und ESP Burgdorf Buchmatt	Gelten wegen ihrer idealen Lage als Motor für die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration.
Zusammenarbeit / Information	Mit gezielter Zusammenarbeit (z.B. gemeinsame Ortsplanung) soll erreicht werden, dass sich die einzelnen Gemeinden im Sinne der gesamten Agglomeration entwickeln.

Tabelle 18 Strategien des Agglomerationsprogramms 1. Generation

4.3 Strategie und Ziele

Die Region Emmental zeichnet sich durch eine grosse Vielfalt aus, die vorwiegend auf die topographischen Voraussetzungen zurückzuführen sind. Die Unterschiede zwischen den Ebenen des Mittellandes und den Hügeln des Napfgebirges sind augenfällig. Es ist auch offensichtlich, dass die Gemeinden des Oberen Emmentals ganz andere Voraussetzungen und auch Bedürfnisse haben als jene um Burgdorf oder die Orte im Unteren Emmental. Das Entwicklungsleitbild sieht deshalb vor, dass für gleiche oder ähnlich geartete Probleme nicht überall dieselbe Strategie verfolgt werden soll. In gewissen Fällen kann dies zu konkreten Vorteilen für die Einen und Nachteilen für die Anderen führen. Aus diesem Grunde ist eine gute regionale Zusammenarbeit unabdingbar. Das Verständnis für die Anliegen einzelner Gemeinden sowie für eine noch stärkere regionale Sichtweise sind in diesem Zusammenhang zu fördern. Zusätzlich sollen im Rahmen der Massnahmen auch regionale Modelle für eine Art Lastenausgleich bzw. den regionalen Austausch geprüft werden .

Die Oberziele für die angestrebte Entwicklung der Region Emmental sind folgende:

- Innovative Unternehmen entdecken das Emmental nicht nur als Wohnstandort, sondern auch als attraktive Region für die Ansiedlung von Betrieben
- Die Arbeits-, Versorgungs- und Siedlungsstrukturen sind stabil und können auch mit weniger Verkehr funktionieren

Hergeleitet von den Wirksamkeitskriterien des Agglomerationsprogrammes wurden folgende Umsetzungsziele formuliert und auf die Gesamtregion angewendet:

- Qualität der Verkehrssysteme verbessern
- Öffentlichen Verkehr fördern: Taktverdichtungen und Einzelmassnahmen Infrastruktur
- Siedlungsentwicklung nach innen fördern und an gut erschlossenen Standorten konzentrieren: Schwerpunkte bilden, Verfügbarkeiten des Baulandes erhöhen, insbesondere in den Orten mit Zentrumsfunktionen
- Verkehrssicherheit erhöhen: Einzelmassnahmen, Querungen an geeigneten Stellen
- Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern: Flächenverbrauch bei der Wohn- und Arbeitsplatznutzung optimieren und kurze Wege für den miV anstreben, Fördern des öV und Langsamverkehrs

Im Kapitel 5 werden für jeden Bereich mögliche Entwicklungsszenarien skizziert, die den Fächer des zur Verfügung stehenden Handlungsspielraums aufzeigen. Anschliessend wird aus dieser Auswahl eine Stossrichtung der Entwicklung festgelegt, die entweder nur eine der möglichen Entwicklungsszenarien berücksichtigt oder eine räumlich differenzierte Kombination der Szenarien darstellt. Sowohl die Entwicklungsszenarien wie die Auswahl der Stossrichtungen sind Ausdruck der Diskussionen in der Gesamtprojektleitung. In dieser Gruppe sind nicht primär Politiker, sondern Fachleute aus kantonalen und kommunalen Verwaltungsstellen vertreten. Die beauftragten Planer haben die Ergebnisse aus den Workshops analysiert und schlagwortartig zusammengefasst, sodass sie als Elemente des Entwicklungsleitbildes eine möglichst prägnante und zielführende Weiterdiskussion ermöglichen.

4.4 Tourismus

Der Tourismus spielt eine nicht vernachlässigbare Rolle bei der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. In der Region Emmental beeinflusst der Tourismus folgende Aspekte:

- Die Kulturlandschaft des Emmentals wird insbesondere in den oberen Lagen aufgrund seines Streusiedlungscharakters und der attraktiven Formenvielfalt touristisch nachgefragt.
- Diese Nachfrage erzeugt Mobilität, welche sich einerseits auf den öffentlichen Verkehr auswirkt, andererseits eine strassenseitige Erschliessung nach sich zieht. Dies wiederum hat Einflüsse auf die Wohn- und Lebensqualität der Region.
- Die Region Emmental wird touristisch primär an den Wochenenden und teilweise in den Herbstferien bereist. Dies macht die Überprüfung von Verbindungen des öV (Bus, Bahn) notwendig. Es geht darum, ein angepasstes Angebot auf den vorhandenen Linien zu erhalten und die Möglichkeiten des Reisens mit öV weiter zu propagieren.

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

4.5 Zentralitätsstruktur

Der Kanton Bern definiert in seinem Richtplan eine einheitliche Zentralitätsstruktur und nennt vier Zentralitätsstufen. Die ersten drei bilden den Kern des strategischen Steuerungsinstrumentes und werden im Richtplan namentlich erwähnt. Orte der vierten Stufe können durch die Regionen vorgeschlagen werden (Hinweis: „Orte“ entsprechen nicht unbedingt Gemeinden, sondern es kann sich auch um kommunale Teilgebiete bzw. grenzüberschreitende Gebiete handeln). Als Folge der Zentralitätsstufen werden Wirkungen in der Wirtschafts-, Finanz- und der Regionalpolitik sowie in der Raumplanung angestrebt.

Anforderungen an Zentren der 4. Stufe:

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

Auswirkungen für Zentren der 4. Stufe:

- Vorrang bei Standortfragen für übergeordnete, gemeindeübergreifende Nutzungen
- teilweise erhöhte Leistungserbringung durch den Kanton, zum Beispiel grösserer Handlungsspielraum bei der Bestimmung von Lage und Grösse spezifischer Zonen (Wohnen und Arbeiten). Der Entwicklungsfaktor für die Bestimmung des Baulandbedarfes wird erhöht. Parallel dazu ist jedoch eine angemessene Dichte der Bebauung auszuweisen.
- Vorrang bei der Ausscheidung regionaler Wohnschwerpunkte.
- Teilnahmeberechtigung am Wettbewerb Entwicklungsschwerpunkt Wohnen (ESP W) zur Förderung guter, innovativer Wohnprojekte (Ausnahmemöglichkeiten bestehen jedoch auch bei Projekten ausserhalb dieser Zentren).

Die Begründung der Wahl der Zentren der 4. Stufe stützt sich vorwiegend auf das Papier „Bezeichnung regionaler räumlicher Schwerpunkte, Vorgaben für die Regionen“ vom AGR, datiert vom September 2007 sowie auf das erwähnte Faktenblatt RGSK. Die vorgegebenen Kriterien Arbeitsplatzstandort, öV-Erschliessung, öffentliche Dienstleistungen, Lage und Versorgung sind teilweise mit regionalen Kriterien ergänzt worden. Im Anhang 4 sind die Kriterien und die Bewertung der Gemeinden dargestellt und erläutert. In Ergänzung zum kantonalen Richtplan wird für die Region Emmental folgende Unterteilung vorgeschlagen:

Orte der dritten Zentralitätsstufe:

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

Orte der vierten Zentralitätsstufe sind:

- Bätterkinden - Utzenstorf
- Hasle – Rüegsauschachen
- Kirchberg - Alchenflüh
- Koppigen
- Sumiswald (ohne Wasen)

In Ergänzung zu dieser obligatorischen Strukturierung werden für die Region Emmental noch zwei weitere Klassen vorgeschlagen, nämlich zentrale Orte in Entwicklungsräumen sowie zentrale Orte im ländlichen Raum. Diese Ortschaften übernehmen namentlich für die etwas abgelegeneren Gebiete wichtige zentrale Funktionen und fördern den Erhalt der vom RPG geforderten dezentralen Konzentration. Obwohl bei ihrer Definition ähnliche Kriterien beigezogen wurden wie bei den Orten der vierten Zentralitätsstufe, können die Orte der fünften Stufe diese weiter gehenden Anforderungen nicht ganz erfüllen.

Die zentralen Orte in Entwicklungsräumen und des ländlichen Raums werden in der Karte als „Hinweise“ dargestellt. Eine detaillierte Herleitung und Begründung dieser Orte fehlt zurzeit noch. Es wird eine Aufgabe der folgenden RGSK-Generation sein, sowohl die Kriterien wie die Orte selber zu überprüfen, zu bestätigen oder zu verwerfen. Unter gewissen Umständen könnte es vorkommen, dass ein zentraler Ort der fünften Stufe sich zu einem Zentrum der vierten Stufe entwickelt und entsprechende Funktionen übernimmt.

Als zentrale Orte in Entwicklungsräumen werden bezeichnet:

- Ersigen
- Hindelbank
- Lützelflüh
- Lyssach
- Oberburg

Als zentrale Orte im ländlichen Raum werden bezeichnet:

- Eggiwil
- Krauchthal
- Signau
- Trubschachen
- Zollbrück
- Wynigen

4.6 Entwicklungsleitbild Region Emmental

Auf Grund der Vorgaben des kantonalen Richtplans, des regionalen Planungen und der oben dargestellten Zentralitätsstruktur ergibt sich das in Abbildung 11 dargestellte behördenverbindliche Entwicklungsleitbild.

Entwicklungsleitbild Emmental

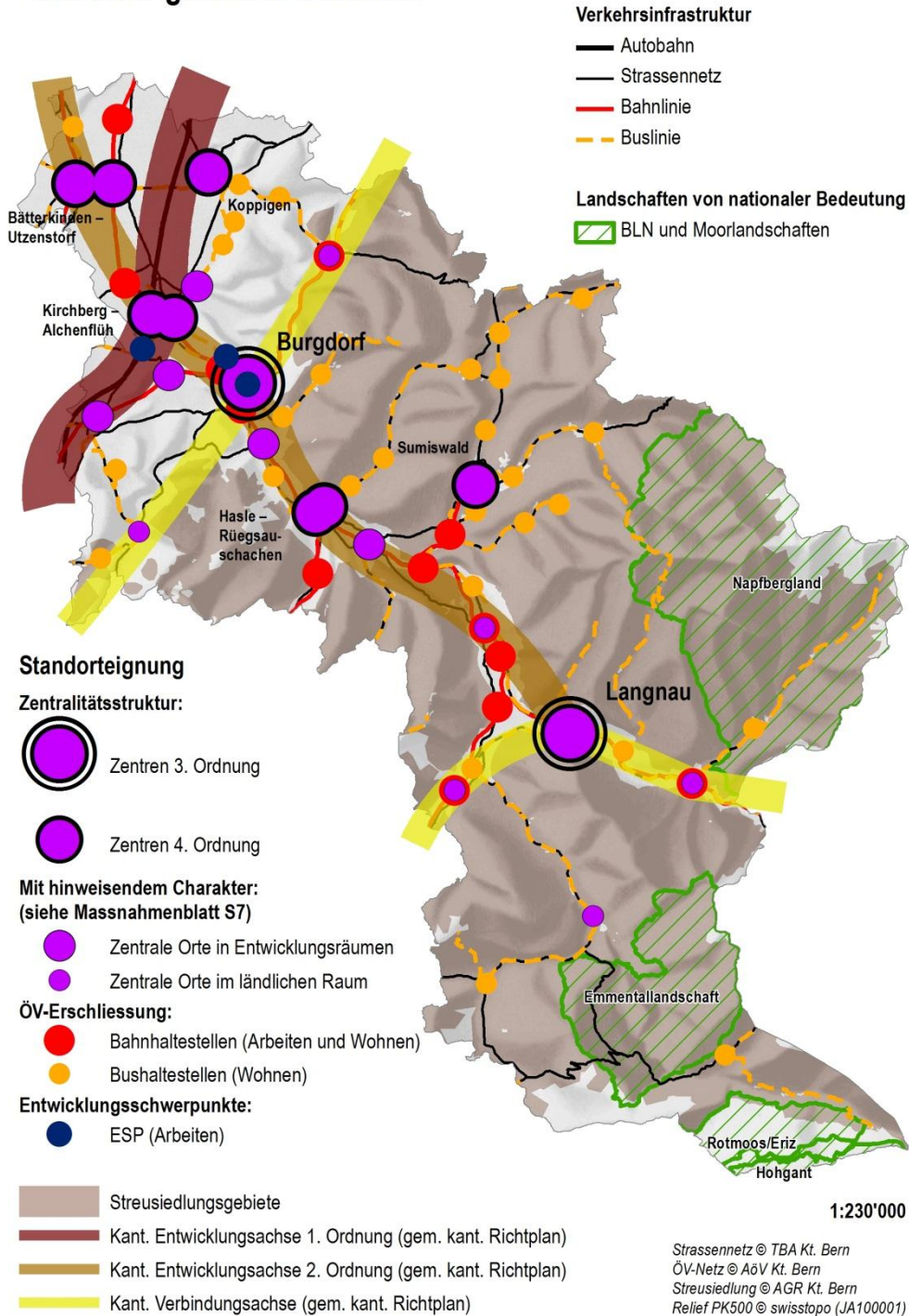


Abbildung 11 Entwicklungsleitbild der Region Emmental

4.7 Fazit

Das Rückgrat der Region wird durch die vom Kanton definierte Entwicklungsachse 2. Ordnung gebildet, an der die beiden Zentren 3. Ordnung und fast alle Zentren 4. Ordnung aufgereiht sind. Sie ist gut mit dem öffentlichen Verkehr und durch die Strasse erschlossen, und die Wohn- und Arbeitsgebiete sind gut erreichbar. Die vorhandenen und in begrenztem Masse neu zu schaffenden Potenziale für Wohn- und Arbeitsnutzungen ermöglichen eine "verkehrssparende" Siedlungsstruktur. In einem grossen Teil der Gebiete abseits der Hauptverkehrsachsen und insbesondere in den Streusiedlungsgebieten muss sich die Entwicklung auf die mit dem Bus erschlossenen Achsen konzentrieren oder sich auf speziell geeignete Standorte beschränken. Dies schafft die Voraussetzungen, um dem Ziel einer ressourcenschonenden und die Umwelt so wenig wie möglich belastenden Region näher zu kommen.

5 Angestrebte Entwicklung

5.1 Siedlung

5.1.1 Entwicklung von Wohnstandorten

Der Baulandbedarf für die Entwicklung von Wohnstandorten ergibt sich einerseits aus dem prognostizierten Bevölkerungswachstum, andererseits aus der Wohnflächenzunahme pro Person bzw. der Abnahme der Wohnungsbelegungsdichte. Für die gesamte Region entsteht damit ein Baulandbedarf von rund 200 ha. Aktuell sind ca. 125 ha an Reserven vorhanden. Um den zukünftigen Bedarf für die Wohnnutzung abzudecken, wären in der Region Emmental insgesamt also noch 70 bis 80 ha Bauland nachzuweisen. Die bauliche Entwicklung wird sich auch in der Region Emmental zunehmend nach „Innen“ abspielen. Gemeinden mit einem hohen Verdichtungs- und Umstrukturierungspotential setzen bewusst auf die Verdichtung und optimierte Ausnutzung bestehender Baugebiete. Zu einem gewissen Prozentsatz sind die „fehlenden“ rund 80 ha also bereits eingezont.

Im Rahmen der RGSK legen die Regionen geeignete Wohn- und Arbeitsschwerpunkte fest. Diese Flächen sind bereits als Bauzonen ausgeschieden. Sie sind entweder ganz oder teilweise unüberbaut, bzw. nicht optimal genutzt. Der Kanton bezeichnet im Richtplan die Entwicklungsschwerpunkte von kantonalem Interesse. Diese sind in der RGSK-Karte entweder als Signatur oder als Perimeter dargestellt. Sie sind nicht Bestandteil der hier behandelten Wohn- und Arbeitsschwerpunkte von regionaler Bedeutung.

Damit eine Fläche im RGSK als regionaler Wohn- oder Arbeitsschwerpunkt erscheint, muss er gewissen Mindeststandards und Anforderungen genügen. Eine Gemeinde mit Wohnschwerpunkten erhält in Bezug auf Promotion oder Kooperationsvereinbarungen gewisse Vorteile. Allerdings ist dieser Nutzen auch mit gewissen Pflichten verbunden: Die Gemeinde muss für solche Gebiete den Nachweis verdichteter Bauweisen erbringen. Zudem muss sie auf den bezeichneten Flächen eine hohe Siedlungsqualität gewährleisten und unter Umständen baulandpolitische Massnahmen aufzeigen. Die Wohnschwerpunkte haben hinsichtlich der Entwicklung eine gewisse regionale Bedeutung.

- Regionale Wohnschwerpunkte liegen in der Regel in Gebieten der Zentrenstufen 3 und 4. Gewisse Ausnahmen sind an gut mit öV erschlossenen Standorten möglich (Beispiel Bifang Wynigen).
- Eine wichtige Voraussetzung ist auch, dass in diesen Gebieten eine hohe Siedlungsqualität sowie eine der Lage und dem Umfeld angemessene minimale Überbauungsdichte erreicht werden kann.
- Im Vordergrund der baulichen Entwicklung steht der Grundsatz der Verdichtung nach Innen und der Umstrukturierung bereits bestehender, suboptimal genutzter Baugebiete.
- Die Schwerpunktgebiete weisen in der Regel eine Mindestfläche von 1 ha auf. Sie schliessen an bestehende Siedlungsgebiete an.
- Die Anliegen der Natur und Landschaft (Ästhetik, Biodiversität, Ökologie), der Landwirtschaft (Fruchtfolgeflächen) und der Fliessgewässer (Raumbedarf, Hochwasserschutz) sind bei der notwendigen Abwägung entsprechend zu gewichten.

- Erforderlich sind eine gute öV-Erschliessung (mindestens EGK D) sowie in Arbeitsschwerpunkten eine gute Erreichbarkeit für Fussgänger und Velos.
- Die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr darf die umliegenden Wohngebiete nur mässig belasten. Bei Arbeitsschwerpunkten muss eine direkte Verbindung an das übergeordnete Strassennetz vorhanden oder realisierbar sein.
- Bei den Wohnschwerpunkten ist auf eine hohe Siedlungsqualität sowie eine angemessene Siedlungsdichte zu achten, welche einen haushälterischen Umgang mit dem Boden garantiert. Im Vordergrund der Entwicklung steht der Grundsatz der Verdichtung nach Innen.
- Das Land muss mit möglichst hoher Sicherheit für eine Überbauung verfügbar sein.

Wie in allen Regionen soll sich die Siedlungsentwicklung im Emmental primär auf die bestehende Bauzonenfläche konzentrieren. Neueinzonungen sollen im Rahmen des kantonalen Kontingents in Betracht gezogen werden, wenn die Bauzonenreserven erschöpft, keine umzunutzenden Siedlungsbrachen und auch keine Möglichkeiten zur Innenverdichtung mehr vorhanden sind.

Im Zusammenhang mit den noch vorhandenen Bauzonenreserven werden die Schwerpunktgebiete im Massnahmenblatt S4 einer Priorität A bzw. B zugeteilt. Die Priorisierung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte soll für die Gemeinden bei deren Erschliessung und Entwicklung wegleitend sein. Folgender Prozess ist im Rahmen von Siedlungsplanungen zu beachten:

1. Überprüfen der vorhandenen Bauzonenreserve und Vergleich mit dem Kontingent gemäss Richtplan des Kantons
2. Konzentration der Bautätigkeit auf gut mit öV erschlossene Standorte und Baulücken (Innenverdichtung)
3. Sind die Möglichkeiten der Innenverdichtung erschöpft, werden die Kriterien "Verfügbarkeit" und "Siedlungsdichte" in den Wohn- und Arbeitsschwerpunkten geprüft
4. Ist die fragliche Fläche verfügbar und eine angemessene Dichte garantiert, kann eine Realisierung der betroffenen Gebiete ins Auge gefasst werden, wenn auch noch folgende Kriterien erfüllt sind:
 - Aussagen zur Siedlungsqualität und zum Mass der Nutzung
 - Erschliessungssituation für alle Verkehrsträger als gut bezeichnet
 - Situation in Bezug auf Gefahren (Hochwasser) problemlos oder lösbar.

Gemäss Prüfauftrag PA 1 können neben den regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkten auch **Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten** ausgeschieden werden. Im Gegensatz zu den Schwerpunkten handelt es sich dabei um noch nicht eingezonte Gebiete.

Grundsätzlich weisen diese Gebiete ähnlich gute Voraussetzungen auf wie die Schwerpunkte. In Anbetracht der zunehmenden Beanspruchung von Boden ist es zwingend, dass die Überbauung unverbauter Flächen allgemein reduziert wird. Die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten hat zunehmend nach innen zu erfolgen. Im Vordergrund steht die Beanspruchung gut erschlossener Reservegebiete und von Baulücken.

Zudem müssen für die Bezeichnung von Vorranggebieten insbesondere auch Kriterien der Siedlungsbegrenzung sowie der Natur und Landschaft herbeigezogen werden. Wo die Grundlagen in den Bereichen Natur und Landschaft fehlen, dürfen keine Festsetzungen vorgenommen werden. In dieser ersten Generation RGSK ist dies in der Region Emmental der Fall. Neueinzonungen von Fruchtfolgeflächen sind nur in Ausnahmefällen möglich. Sie sind mittels einer Interessenabwägung zu begründen. Zu beachten sind insbesondere: Qualitätsnachweis der Fruchtfolgeflächen, Aufzeigen von Alternativen, Nachweis über eine bodenschonende Überbauung sowie eine gute Siedlungsqualität. Zudem sind die Anliegen von Natur und Landschaft, der Gefahrengebiete, der Fließgewässer und des Ortsbildschutzes zu berücksichtigen.

Koordinationsstände:

Abgeleitet von Artikel 5 Abs. 2 der Raumplanungsverordnung haben die einzelnen Koordinationsstände der Vorranggebiete folgende Bedeutung:

Vororientierung: Die raumwirksamen Tätigkeiten im betroffenen Gebiet lassen sich noch nicht umfassend beschreiben, könnten aber auf die Nutzung des Bodens erhebliche Auswirkungen haben. Es handelt sich lediglich um eine erste Nennung des Gebietes als potenzielles Erweiterungsgebiet.

Zwischenergebnis: Die Eignung des Gebietes für die angegebene Nutzung kann grundsätzlich nachvollzogen und anerkannt werden. Gewisse Tätigkeiten sind aber noch nicht aufeinander abgestimmt, insbesondere müssen noch Gespräche über die Grössen, Verfügbarkeiten und die effektive Nutzung geführt werden.

Festsetzung: In diesen Gebieten stehen der angegebenen Nutzung keine Hindernisse entgegen und die raumwirksamen Tätigkeiten sind aufeinander abgestimmt. Die Entwicklung dieser Gebiete wird von den relevanten Stellen unterstützt. Diese Haltung konnte durch eine positive Rückmeldung aus einer Vernehmlassung oder einer Vorprüfung bekräftigt werden (Gemeinderat, Kanton).

Das Thema Landschaft wurde in dieser ersten Version RGSK nur am Rande behandelt. Der Koordinationsstand Festsetzung kann daher für Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten nicht vergeben werden. Die Überarbeitung der bestehenden Richtpläne Landschaft wird in einem Massnahmenblatt gefordert. In der zweiten RGSK-Generation sollten dann aktuelle Planungsinstrumente vorhanden sein.

Die einzelnen Standorte werden mit einem Kartenausschnitt sowie wo möglich mit den Parametern Fläche, Topographie, Erschliessung beschrieben (Anhang 5):

Erlangen des Koordinationsstandes „Festsetzung“:

Im Rahmen der Erarbeitung des RGSK der zweiten Generation werden vermutlich gewisse Entwicklungsgebiete den Status Festsetzung erreichen wollen. Hierzu sind im Rahmen einer Interessenabwägung (siehe Beispiel Aefligen im Anhang 5) neben den Aspekten Siedlungsgrenzen, Natur und Landschaft verbindliche Aussagen zu folgenden Kriterien notwendig:

- Angaben zur effektiven Grösse der Entwicklungsgebiete: Zusammenhang mit Baulandkapazität und Kontingent nach Richtplan des Kantons aufzeigen
- Situation in Bezug auf Erschliessung durch öV, miV, Fuss- und Veloverkehr

- Verfügbarkeit der Flächen sowie allfälliges Vertragswesen (Mehrwerte, Infrastrukturen)
- Situation in Bezug auf Gefahrengebiete (Hochwasser, Hangmuren)
- Interessenabwägung in Bezug auf die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen: Nachweis gemäss Arbeitshilfe AGR Juni 2010

Mögliche Entwicklungsszenarien (Diskussionsinput)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Kontingent an Bauland wird unter allen Gemeinden der Region aufgeteilt. Wegleitend ist der kantonale Richtplan, welcher allen Gemeinden eine Entwicklungsfläche von mindestens 0.5 ha zuerkennt. 2. Das Kontingent an Bauland wird unter Berücksichtigung der Kriterien öV-Nähe und Versorgungsinfrastruktur an geeigneten Standorten in der ganzen Region Emmental verteilt. 3. Die Ausscheidung von neuem Wohnbauland erfolgt konzentriert in den Agglomerationsgemeinden rund um Burgdorf sowie im Regionalzentrum Langnau.
Gewählte Stossrichtung	<p>Gewählt wurde eine Kombination aller drei Szenarien: In den ländlichen Gemeinden, die nicht von der Bahn erschlossen sind, geht es primär um das Halten der Bevölkerung. Unter Berücksichtigung der noch vorhandenen Baulandreserven und Verdichtungsmöglichkeiten in bestehenden Zonen und Gebäuden dürfte dies in der Regel mit wenigen Neueinzonungen machbar sein. Wenn man für das Halten der Bevölkerung in diesen Gemeinden 10 ha reserviert, müssen für die Entwicklung von Wohnstandorten an guten öV-Lagen sowie in den Agglomerationsgemeinden rund 60 bis 70 ha zur Verfügung gestellt werden. Ein wesentlicher Prozentsatz dieser Flächen dürfte auf Reservegebieten und als Folge von Innenverdichtungen und Umnutzungen bestehender Areale realisiert werden können.</p>
Konsequenzen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Burgdorf sind in Bezug auf Neueinzonungen eingeschränkt. Hingegen sind an einigen Standorten beträchtliche Potenziale für innere Verdichtungen vorhanden. Als Folge der „Platzverhältnisse“ der Stadt Burgdorf wird man sich im Hinblick auf Neueinzonungen vor allem auf Nachbargemeinden sowie auf Standorte entlang der Bahn-Achsen konzentrieren müssen. • Bei der Entwicklung von Wohn- (und Arbeitsstandorten) sind insbesondere die Zentren 3. und 4. Ordnung zu fördern. In diesen Orten soll der Handlungsspielraum bei der Bestimmung der Lage und Grösse spezifischer Zonen erhöht sein. • Für die wirtschaftliche und regionalpolitische Entwicklung sind in Anlehnung an die Zentren 4. Ordnung noch weitere Orte von Bedeutung. Diese „zentralen Orte in Entwicklungsräumen bzw. im ländlichen Raum“ sind im

	<p>Entwicklungsleitbild dargestellt. Die Ausscheidung von Entwicklungsflächen soll in diesen Orten im Rahmen der gemäss Richtplan ausgewiesenen Möglichkeiten ebenfalls gefördert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In den ländlichen Gemeinden soll darauf hingewirkt werden, dass zentrumsnahe geeignete Bauernhäuser in die Bauzone oder geeignete Häusergruppen in Weilerzonen umgezont werden. Eine Umnutzung und Ausschöpfung der vorhandenen Bausubstanz wird damit einfacher. Da es sich nicht um neues Bauland handelt, werden die Kontingente der einzelnen Gemeinden zudem nicht belastet. • Es gibt zahlreiche Gemeinden, deren Entwicklung aufgrund eingezonter aber nicht verfügbarer Baulandparzellen gebremst wird. Da die Bauzonenfläche kontingentierte und vom kantonalen Richtplan vorgegeben wird, besteht vielerorts nur gerade in Bezug auf die Differenz zwischen der Baulandreserve und dem ausgewiesenen Bedarf ein Handlungsspielraum. Die Gemeinden haben aber die Möglichkeit, die Verfügbarkeit von Bauland zu erhöhen. Stichworte hierzu sind: Infrastrukturverträge mit Fristen, Einräumen von Vorkaufsrechten für Gemeinden, Rückzonungen, Mehrwertabschöpfung etc. Den Gemeinden wird empfohlen, diese Möglichkeiten im Rahmen ihrer Ortsplanungen zu prüfen und auszuschöpfen.
--	--

5.1.2 Arbeitsplätze

Die ländlich orientierte Region Emmental ist durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft besonders stark betroffen. Bauern sind zunehmend auf Nebeneinkommen angewiesen. Teilzeitstellen sind in den lokal vorhandenen, oft aber spezialisierten Betrieben der ländlichen Region eher rar. An potenziell gut geeigneten Standorten werden die Chancen für eine intensive Entwicklung des Arbeitsplatzangebotes heute noch schlecht genutzt.

<p>Mögliche Entwicklungsszenarien (Diskussionsinput)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Grössere Flächen für die Arbeitsplatzentwicklung werden nur noch in den beiden regionalen Zentren Burgdorf und Langnau sowie in den Entwicklungsschwerpunkten (ESP) realisiert. 2. Die zukünftigen Arbeitsstandorte werden unter Berücksichtigung der Kriterien öV-Nähe und Versorgungsinfrastruktur an geeigneten Standorten in der ganzen Region Emmental verteilt (nur öV-erschlossene Standorte). 3. In Anlehnung an die Studie „Regionale Bauzonen für die Arbeitsnutzung“ der ehemaligen Region Oberes Emmental werden die zukünftigen Arbeitsstandorte an all-
---	--

	<p>gemein an gut erschlossenen Standorten in der Region Emmental gefördert (auch Standorte die nur mit MIV erschlossen sind).</p> <p>4. Die grosszügige Bereitstellung von Entwicklungsflächen für bestehende Betriebe (Perlen) wird in der gesamten Region gefördert.</p>
Gewählte Stossrichtung	<p>Gewählt wurde eine Kombination der Szenarien 1, 2 und 4. Das Schwergewicht der grossflächigen Arbeitsplatzentwicklung befindet sich primär unterhalb von Burgdorf in der Nähe des Autobahnanschlusses, sekundär in Langnau. Dass die bestehenden, innovativen „Perlen“ mit allen Mitteln unterstützt und gefördert werden sollen, ist eine Selbstverständlichkeit. Insbesondere sind Betriebe in der Teilregion Sumiswald/Wasen zu berücksichtigen, die teilweise auch nicht die Haupttransportroute entlang der Emme wählen und benutzen.</p> <p>Szenario 3 wird nicht grundsätzlich ausgeschlossen: Beim Vorhandensein einer guten Strassenerschliessung und mit dem Nachweis eines regionalen Bezuges (Nutzung regionaler Ressourcen, Angebot an Arbeitskräften, Bezug zur regionalen Wirtschaft etc.) können in diesem Zusammenhang vor allem kleinere KMU gefördert werden.</p>
Konsequenzen	<ul style="list-style-type: none"> • Intensivierung der Arbeitsplatzentwicklung im Gebiet unterhalb von Burgdorf, insbesondere Zusammenarbeit unter den betroffenen Gemeinden. • Teilweise bedeutende Entwicklungspotenziale der vorhandenen ESP fördern. • Arbeitsplätze des III. Sektors sollten in den Zentren an gut erschlossenen Standorten angesiedelt werden. • Parallel zur Konzentration von Arbeitsplätzen ist die Erschliessung mit dem öV zu verbessern, • Für die Arbeitsplatzentwicklung an strassenseitig gut erschlossenen Standorten muss definiert werden, was „gut erschlossen“ bedeutet. Insbesondere sind bei der Festlegung von Kriterien auch Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen. • Die Pflege und Entwicklung der innovativen und expandierenden Unternehmen (Perlen) ist unbestritten. Im Umgang mit solchen Firmen besitzen die Gemeinden verschiedene Möglichkeiten, die nur teilweise planerischer Natur sind: Stichworte hierzu: Steuerliche Sonderregelungen, Förderung und Unterstützung innovativer Absichten und Produkte, Erschliessungsleistungen, Ersatzmassnahmen im Zusammenhang mit Erschliessungen, grosszügig und unkompliziert Reservegebiete ausscheiden, rasche Verfahrensabwicklung, Grundeigentümergegespräche, Vermittlung von Fachpersonen (Planer, Gestalter, Architekten, Rechtsvertreter, kantonale

	<p>Fachleute, Mediatoren etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Zusammenhang mit dem Strukturwandel darf die Suche nach Nischenarbeitsplätzen in landwirtschaftsnahen Wirtschaftszweigen nicht vernachlässigt werden. Hierzu gehört auch die Möglichkeit der Umnutzung leerstehender Bauten in der Landwirtschaftszone (siehe auch zum Thema Streusiedlung).
--	--

5.1.3 Streusiedlungen

In der Schweiz existieren nur wenige Regionen mit einem derart verstreuten Siedlungs- und einem ebenso verästelten Erschliessungssystem wie im Emmental. Kulturlandschaftlich sehr wertvoll und als Landschaft von hoher Qualität, erfordert die Erhaltung der Streusiedlung aber einen hohen Mitteleinsatz, der die wirtschaftlich eher schwach gestellten Gemeinden zu überfordern droht. Bedingt durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft stehen in abgelegenen Räumen immer mehr unter- oder ungenutzte Gebäudevolumen, die unterhalten werden müssen. Wo Mittel zum Unterhalt oder zur Erschliessung fehlen, kann es in Einzelfällen dazu kommen, dass Gebäude verlassen und aufgegeben werden. Im schlimmsten Fall entstehen dabei zerfallende Strukturen und sogar Ruinen, welche in der an sich sehr wertvollen Kulturlandschaft als Störobjekte wirken können. Dies wiederum stellt einen Konflikt mit der touristischen Nutzung der Region dar.

<p>Mögliche Entwicklungsszenarien (Diskussionsinput)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zusätzliche Wohnnutzungen und Gewerbe an nicht öv-erschlossenen Standorten werden im Rahmen der heute geltenden bundesrechtlichen Vorschriften und Möglichkeiten bewilligt. Bei der Umnutzung bestehender Bausubstanz in der Landwirtschaftszone schöpft der Kanton Bern die Möglichkeiten in der Regel aus. Bei siedlungsnahen Bauernhäusern und Häusergruppen in der Landwirtschaftszone werden baurechtliche Zonenordnungen geprüft (Bauzonen, Weilerzonen, Strukturhaltungszonen). 2. Wo es die rechtlichen Voraussetzungen zulassen, werden Wohnnutzungen oder die Nutzung freistehender Bauernhäuser für Ferienzwecke unter Einführung einer Mehrwertabschöpfung auch an nicht öv-erschlossenen Standorten geprüft und nach Möglichkeit realisiert. Die dabei erzielten Planungsmehrwerte werden abgeschöpft und für einen regionalen Finanzausgleich (regionaler Fonds) verwendet. 3. Die Region hat namentlich aus touristischen Gründen kein Interesse an zerfallenden Gebäuden, die in der Landschaft zu Störobjekten werden. Gebäude ausserhalb der Bauzone, die länger als zehn Jahre nicht mehr genutzt werden, können (mit oder ohne landschaftspflegerische Begleitmassnahmen) rückgebaut werden. Die Kosten dafür stammen aus dem unter Punkt 2 erwähn-
---	--

	<p>ten regionalen Fonds.</p> <p>4. Falls es die rechtlichen Grundlagen (RPG) erlauben, werden Umnutzungen landwirtschaftlicher Gebäude zu Erwerbszwecken auch ausserhalb der Bauzone als Einzelfälle bewilligt.</p>
Gewählte Stossrichtung	<p>Aufgrund der aktuell geltenden Rechtsgrundlage kann nur Szenario 1 gewählt werden. Da die Region Emmental im Vergleich zu anderen Regionen jedoch über ein besonders ausgedehntes Streusiedlungsgebiet verfügt, sollen die Szenarien 2, 3 und 4 andiskutiert und nach Möglichkeit weiterentwickelt werden.</p> <p>Das Raumplanungsgesetz erlaubt in der Landwirtschaftszone nur standortgebundene Anlagen und Nutzungen, Bauen ist nur mit Ausnahmewilligungen möglich. Unter Umständen könnte aus der regionalen Betroffenheit eine Chance für kreative Lösungen im Streusiedlungsgebiet entstehen, die sowohl den regionalen Besonderheiten wie den rechtlichen Anforderungen entsprechen. Solche Überlegungen könnten auch für andere, ähnlich strukturierte Gebiete der Schweiz wegleitend sein (Pionier- oder Pilotprojekt).</p>
Konsequenzen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Erhaltung der Streusiedlung ist einerseits aus regionalwirtschaftlichen, ökologischen und touristischen Gründen erwünscht. Andererseits werden der Unterhalt und die Erneuerung von Erschliessungsanlagen die Ressourcen der Gemeinden mittelfristig überfordern. Aus dieser schweizweit überdurchschnittlichen Betroffenheit heraus wird eine Spurguppe gebildet, welche sich den Möglichkeiten und Grenzen der Erhaltung der Streusiedlung im Emmental annimmt. • In einem ersten Schritt widmet sich die Gruppe konkret den Weilerzonen. Aufgrund einer regionalen Erhebung sollen Gebiete und Kriterien dargestellt werden, die den Gemeinden als Grundlage für ihre Ortsplanungen zur Verfügung gestellt werden. • In einem weiteren Schritt soll sich die Spurguppe durchaus auch innovativeren Themen widmen. Beispiele hierfür sind: Nutzung bzw. Rückbau von Objekten im Streusiedlungsgebiet (Landwirtschaftszone), Möglichkeit und Eignung gewisser Gebiete für Wilderness-Angebote, einfache Aufbereitung von Möglichkeiten und Grenzen des Bauens in den Streusiedlungsgebieten etc. • Entwicklung eines regionalen Finanzaustauschsystems, welches einerseits die Erschliessung und den Unterhalt von Streusiedlungsstrukturen, andererseits den Rückbau einzelner Störobjekte (Ruinen) ermöglicht.

5.2 Verkehr

5.2.1 Strasseninfrastruktur

Die Strasseninfrastruktur innerhalb der Region Emmental genügt im Allgemeinen den Anforderungen. Kapazitätsprobleme in Spitzenstunden stellen sich nur im Gebiet der Agglomeration Burgdorf ein. Lösungsansätze dafür (Erschliessung Emmental) sind im Agglomerationsprogramm entworfen worden. Daneben sind Umbaumaassnahmen überall dort zu prüfen, wo die Verträglichkeit von Verkehr und Siedlung nicht gegeben ist, also im Allgemeinen auf Strassen mit einer Belastung von mehr als 10'000 Fahrzeugen pro Tag.

Mögliche Entwicklungsszenarien (Diskussionsinput)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Voll auf die Entlastungs- und Umnutzungspotenziale des Autobahnzubringers Emmental setzen und flankierende Massnahmen in den nicht umfahrenen Gemeinden erarbeiten und umsetzen 2. "Plan B" für den Fall der Nichtrealisierung des Autobahnzubringers Emmental vorbereiten
Gewählte Stossrichtung	<p>Gewählt wurde das Szenario 1: Die Umfahrung von Burgdorf und Oberburg sowie die Optionen 1 und 2 in Oberburg und Hasle sind als prioritäre Massnahmen zu betrachten. Um die Erzeugung von Mehrverkehr so weit wie möglich zu begrenzen, sind auf allen angrenzenden Ortsdurchfahrten flankierende Massnahmen zu realisieren, die die Verträglichkeit von Siedlung und Verkehr steigern und die Attraktivität des gesamten Strassenzugs nicht weiter fördern. Angesichts der Unsicherheit wegen der Finanzierbarkeit des Autobahnzubringers soll aber auch das Szenario 2 im Auge behalten werden: Die verkehrlichen flankierenden Massnahmen sind so zu konzipieren, dass möglichst viele auch bei einem allfälligen Verzicht auf die Optionen oder das ganze Projekt umgesetzt werden können. Die Verminderung der Trennwirkung der Strasse durch die Ortschaften muss dabei im Vordergrund stehen.</p>
Konsequenzen	<ul style="list-style-type: none"> • Die zu erwartenden Entlastungseffekte durch das Projekt Autobahnzubringer Emmental sind systematisch darauf hin zu untersuchen, wo sie Potenziale zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs bieten. Die entsprechenden Massnahmen sind bis zur Ausführungsreife zu bearbeiten. • Die Massnahmen für den "Plan B" sind – immer unter Verweis auf das prioritäre Ziel der Realisierung des Gesamtprojektes - wo sinnvoll bereits zu realisieren bzw. so weit auszuarbeiten, dass im Zeitpunkt einer allfälligen Streichung des Projektes (oder des Verzichts auf eine oder beide Optionen) die entsprechenden Massnahmen ohne Zeitverzug umgesetzt werden können.

5.2.2 Angebot des öffentlichen Verkehrs

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.

Mögliche Entwicklungsszenarien (Diskussionsinput)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Konzentration des Angebotsausbaus auf Bahnlinien, Ergänzung durch P+R-Anlagen an Bahnhaltestellen (ausser in den Zentren 3. Ordnung überall kostenlos), für Buszubringer Grundversorgung anstreben 2. Förderung von Buslinien als Bahnzubringer, P+R ausserhalb der Zentren kostenlos so nahe wie möglich bei den Wohnplätzen 3. Bewusster Verzicht auf Weiterausbau öv-Angebot 4. Prüfung alternativer Erschliessungsformen (Mitnahmesysteme, "Bürgerbus" etc.)
Gewählte Stossrichtung	<p>Gewählt wurde eine Kombination der Szenarien 1, 2 und 4. Die Verknüpfung bringt verschiedene Vorteile: Als Zubringersystem kann der Bus auch für die Bahn eine grössere Nachfrage im öV generieren. Die P+R-Anlagen können dezentral (an Bahnhaltestellen) mit geringerem Aufwand errichtet und mit geringen Tarifen bewirtschaftet werden und das Strassennetz wird nicht zusätzlich belastet. Die alternativen Erschliessungsformen könnten auch im Zusammenhang mit der Änderung der Altersstruktur in Zukunft eine wichtigere Rolle spielen.</p>
Konsequenzen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Gemeinden werden im eigenen Interesse (Minimierung der Abgeltungen für den Betrieb) die Benützung der lokalen Bahnzubringer-Buslinien fördern und deren Benützung auch über Einrichtungen zum B+R und P+R attraktiv machen • Der gesamte Finanzierungsbedarf für den öffentlichen Verkehr wird zunehmen. • Alternative Erschliessungsformen erfordern entweder Freiwilligenarbeit oder führen zu höherem Aufwand.

5.2.3 Langsamverkehr

Es wurde bereits verschiedentlich festgestellt, dass die regionalen Verbindungen für den Veloverkehr zu wenig attraktiv sind, um die Benutzung dieses Verkehrsmittels in nennenswertem Umfang zu fördern. Dabei geht es immer um zwei Aspekte: Die direktesten und für den Veloverkehr von der Linienführung her am besten geeigneten Verbindungen sind fast immer die Kantonsstrassen. Allerdings sind viele Teilstücke von der Verkehrsbelastung her für VelofahrerInnen unattraktiv. Parallele Alternativrouten dürfen gewisse Umwege aufweisen, sie müssen aber über längere Strecken durchgehend sein und dürfen keine Lücken aufweisen, die nur über vielbefahrene Strassen überwunden werden können.

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.

Mögliche Entwicklungsszenarien (Diskussionsinput)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Veloverkehr sicher auf bestehenden Strassen führen (oft Ausbau nötig) 2. Veloverkehr grundsätzlich abseits der Strassen mit mehr als 3000 Fz/Tag führen 3. Auf allen Strassen mit mehr als 5000 Fz/Tag vielfältige Querungshilfen für Fussgänger anbieten (Fussgängerstreifen mit oder ohne LSA und/oder Mittelinseln und/oder einzelne niveaufreie Querungen)
Gewählte Stossrichtung	<p>Gewählt wurden alle Strategien gleichzeitig: Für den Fussverkehr steht gar keine echte Alternative zur Förderung vielfältiger Querungsangebote zur Verfügung. Beim Veloverkehr wurde die doppelte Strategie gewählt: Wo immer möglich ist die Sicherheit für Velofahrende auf Kantonsstrassen zu verbessern und wo immer möglich sind abseits von den stark befahrenen Strassen Alternativrouten anzubieten.</p>
Konsequenzen	<ul style="list-style-type: none"> • Querungshilfen für den Fussverkehr sind insbesondere bei den flankierenden Massnahmen (siehe oben) in die Projekte einzubinden. Ansonsten ist an allen Strassen mit Verkehrsbelastungen von mehr als 5000 Fz/Tag zu untersuchen, wo welche Arten von Querungshilfen möglich und sinnvoll sind. • Entlang von allen Strassen mit mehr als 3000 Fz/Tag ist zu prüfen, ob Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf der Strasse selber (i. A. Velostreifen) möglich sind und ob parallele Wegführungen bestehen, die mit vertretbarem Aufwand zu einer zusammenhängenden Route ausgebaut werden können.

5.3 Fazit

Entlang aller Entwicklungsachsen sind an gut mit öV erschlossenen Standorten Wohn- und Arbeitsnutzungen zu fördern, ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei in der Agglomeration Burgdorf. Ausserhalb der Agglomeration sind die Voraussetzungen zu schaffen, um die aktuelle Einwohnerzahl zu halten. An geeigneten Standorten ist Platz für Neuzuzüger zu schaffen sowie für angemessene Reserveflächen für bestehende und allfällig neue Unternehmen zu sorgen. Im Streusiedlungsgebiet ist im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten ein gezielter Ausbau von Nutzungen an geeigneten Standorten zu prüfen. Um die Attraktivität für Wohnnutzungen zu stärken, ist für die Gewährleistung der lokalen Versorgungsstruktur zu sorgen.

Der Autobahzubringer Emmental (Umfahrung Burgdorf – Oberburg – Hasle) soll die Anbindung der Region an die Autobahn gewährleisten, ohne den Siedlungsraum der Agglomeration mit übermässigem Verkehr zu belasten. Die durch den Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs geschaffenen Potenziale sind an Orten mit ungenügendem Buszubringer durch P+R-Anlagen zu nutzen. Eine siedlungsgerechte Gestaltung der Strassen im Innerortsbereich fördert einerseits die Wohnattraktivität und sorgt andererseits dafür, dass kein gebietsfremder Verkehr angezogen wird. Da es jedoch aus finanziellen Gründen nicht als garantiert gelten kann, dass der Autobahzubringer Emmental realisiert wird, sind alternative Massnahmen zu prüfen.

6 Massnahmen

6.1 Massnahmenentwicklung

Die Herleitung von Massnahmen basiert einerseits auf der vorgängigen Analyse der regionalen Situation, den davon abgeleiteten Zielsetzungen und dem Entwicklungsleitbild, andererseits auf Vorgaben des Kantons. Die kantonalen Vorgaben dienen als „Leitplanken“, innerhalb derer die Region weitere Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr festlegen kann. Als strategische Stossrichtung ist die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehrsangebot zu beachten. Grundsätzlich müssen die Massnahmen zu einer konzentrierten Siedlungsentwicklung beitragen, das heisst konkret: Die zukünftigen Siedlungen sollen möglichst kompakt und auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs abgestimmt sein.

Die Massnahmen der Vorgängerplanungen Schwerpunktprogramm und Agglomerationsprogramm 1. Generation sind – soweit sie von gesamtregionaler Relevanz sind - ebenfalls aufgenommen worden.

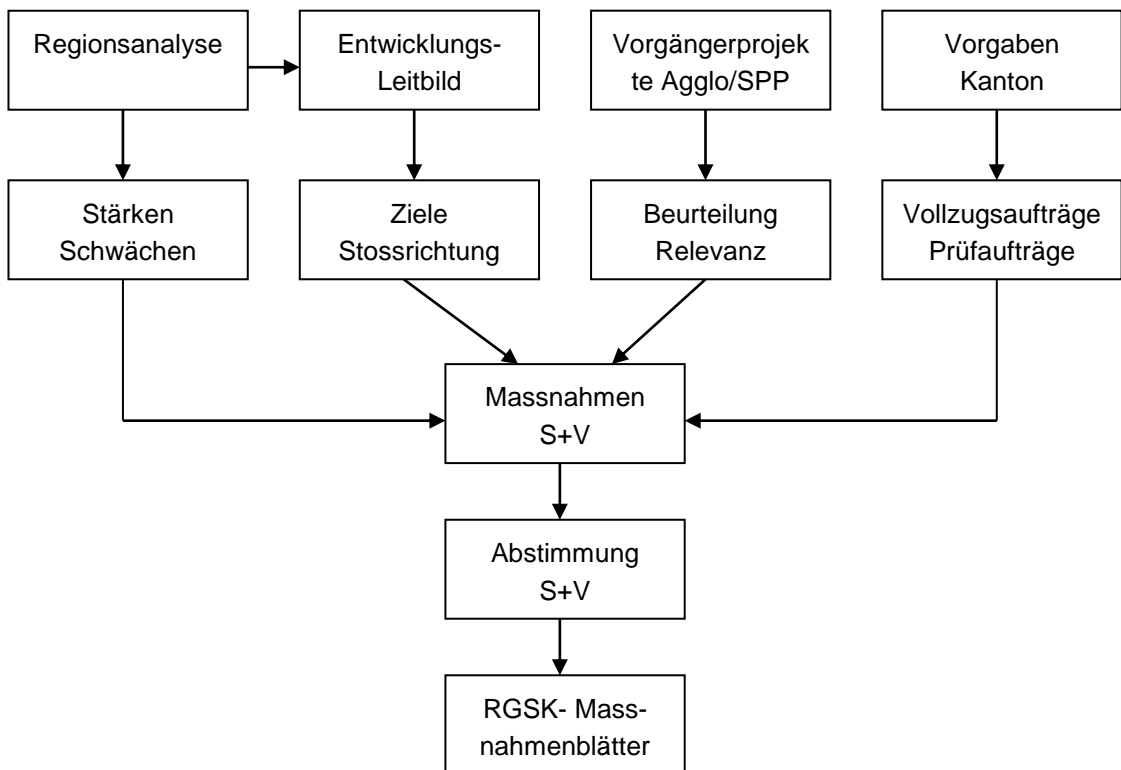


Abbildung 12 Prozess zur Herleitung der Massnahmenblätter

Ein erster Katalog von Massnahmen ist anlässlich eines Workshops mit der Gesamtprojektleitung diskutiert worden. Diese erste Lesung hat zu einer Reduktion und Konzentration der Massnahmen geführt. Als Grundprinzip zur Auswahl der konkreten Massnahmen wurde darauf geachtet, dass nur Themen behandelt werden, welche einen Auftrag und damit einen Prozess auslösen. Aufträge, die im Rahmen der RGSK-Erarbeitung (Bericht und/oder RGSK-Karte) erledigt werden können, werden nicht noch zusätzlich als Massnahmen formuliert.

Sowohl beim Entwerfen der Massnahmenblätter wie auch bei der Entwicklung der RGSK-Karte wurde auf eine möglichst konfliktfreie Abstimmung zwischen der regionalen Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung geachtet.

Die Infrastrukturmassnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Burgdorf der 1. Generation wurden übernommen. Entsprechend ist auf jedem Massnahmenblatt oben bei „Antrag auf Beiträge des Bundes (Agglomerationsprogramm)“ ein Kreuz eingetragen, wenn die Massnahme ins Agglomerationsprogramm Burgdorf der 2. Generation übernommen werden soll. Wenn eine solche vorhanden ist, ist die „Nr. im Prüfbericht des Bundes“ zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation vermerkt.

6.2 Arten von Massnahmen

Die in den Massnahmenblättern festgehaltenen Aktionen weisen einen unterschiedlichen Detaillierungsgrad auf. Gewisse Massnahmen sind schon so weit konkretisiert, dass nur noch wenige planerische Schritte nötig sind, um sie realisieren zu können. Dies gilt z.B. für eine Reihe von Vorhaben, die direkt aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation übernommen wurden. Bei anderen Massnahmen ist die Abstimmung noch nicht so weit vorangeschritten, um konkrete, örtlich fixierbare Aktionen auslösen zu können. Hier besteht die vorgeschlagene Tätigkeit oft in der Erarbeitung eines Konzeptes, für das im Massnahmenblatt die Rahmenbedingungen vorgegeben werden. Beispiele solcher Massnahmen finden sich sowohl im Teil Siedlung wie im Teil Verkehr.

6.3 Massnahmenblätter Siedlung

Die Massnahmenblätter Siedlung sind folgenden Kategorien zugeordnet. Die Struktur ermöglicht spätere Ergänzungen mit weiteren Massnahmen:

S: Siedlung

O: regionale Zusammenarbeit (O von „Organisation“)

L: Landschaft

A: Arbeiten

Siedlung

Der Bereich Siedlung behandelt Themen, welche sich primär mit der quantitativen wie qualitativen Entwicklung des Wohnstandortes Emmental befassen. Wo lokalisierbar, wurde die aktuellen und zukünftigen Entwicklungsstandorte in der Karte dargestellt. Die Massnahmen verdeutlichen die Zielsetzungen der Region in Bezug auf die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie zu den Vorranggebieten der Siedlungserweiterung. Zudem beschreiben sie weitergehende Aufgaben im Bereich der inneren Verdichtung sowie der Abgrenzung zwischen Siedlung und Landschaft.

In der RGSK-Karte sind beispielsweise die regional bedeutenden Siedlungstrennbereiche dargestellt. Die Siedlungsgrenzen bezeichnen einerseits Räume, über die hinaus sich die Siedlung langfristig nicht entwickeln soll. Andererseits haben die Begrenzungslinien auch ökologisch-landschaftliche Funktionen, indem die Räume zwischen den Siedlungsbegrenzungen als Vernetzungsgebiete und Freihaltebe-

reiche dienen. Als Grundlagen dienten eigene Erhebungen im Rahmen der RGSK-Arbeit, die regionalen Landschaftsrichtpläne (Oberes Emmental, Burgdorf) sowie Grundlagen aus dem Kantonalen Landschaftsentwicklungskonzept KLEK (Wildtierkorridore). Das Thema Siedlungstrennung kann an sich nur in Verbindung mit der Landschaft bearbeitet werden. Eine umfassende Landschaftsplanung wird Gegenstand der zweiten Generation der RGSK-Planung oder einer speziellen Massnahme sein. Aus diesem Grunde konzentriert sich die Region in dieser ersten RGSK-Generation auf die regional bedeutenden Siedlungstrennbereiche. Die Massnahme S1 „Siedlungstrennbereiche“ hat zudem zum Ziel, den Gemeinden ein Manual mit Kriterien und Vorgehensweisen zur Verfügung zu stellen, sodass diese im Rahmen ihrer Ortsplanungen auf kommunaler Stufe entsprechende Trennbereiche zwischen Siedlungsstrukturen ausscheiden können.

Regionale Zusammenarbeit

Die Verbesserung der Zusammenarbeit wurde bereits im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation thematisiert. Im Verlaufe der Arbeiten am RGSK wurde diese Problematik ebenfalls als wichtig erachtet. Auslöser war die geplante Entwicklung im Raum Burgdorf, die nur mit einer überkommunalen Betrachtung erfolgreich sein wird. Doch auch im Zusammenhang mit regionalen Ausgleichssystemen (siehe St1) soll die regionale Sichtweise gefördert werden.

Landschaft

In diesem Bereich gibt es vorderhand nur eine, jedoch eine wichtige Massnahme: Es geht darum, die Ressource Landschaft zu thematisieren. Konkret sind die beiden rechtskräftigen Landschaftsrichtpläne aus den Jahren 1977 (Region Burgdorf) und 1983 (Oberes Emmental) abzulösen und mit einem zeitgemässen Planungsinstrument zu ersetzen.

Der Bereich "Bauen im ländlichen Raum" befasst sich mit dem für die Region Emmental besonders wichtigen Spezialthema Streusiedlung und der damit verbundenen baulichen Entwicklung. Es sollen Möglichkeiten zur optimierten Nutzung baulicher Volumen geprüft, aber auch Lösungen für die Folgen des landwirtschaftlichen Strukturwandels entwickelt werden.

Arbeiten

Das Emmental besteht zu einem hohen Prozentsatz aus ländlichen Gebieten. Wie in der ehemaligen Region Oberes Emmental sollen bezogen auf die Gesamtregion Emmental gewisse Entwicklungen im Arbeitssektor auch im ländlichen Raum ermöglicht werden. Die Grundlagen und Erfahrungen aus dem oberen Regionsteil sollen mit einer Spezialplanung flächendeckend übernommen werden. Dieser Auftrag wurde bereits im Jahre 2011 an ein externes Fachbüro vergeben, entsprechende Entwürfe liegen bereits vor. Teilweise sind die Resultate bereits in das RGSK eingeflossen.

Übersicht über die Massnahmen im Bereich Siedlung

	Massnahmentitel	Bewertung	Priorität	Agglomerationsperimeter	Stand der Koordination
S1	Siedlungsränder und -trenngürtel von regionaler Bedeutung	hoch	hoch	teilweise	Zwischenergebnis
S2	Siedlungsentwicklung nach Innen	sehr hoch	hoch	teilweise	Zwischenergebnis
S3	Umstrukturierungsgebiete	hoch	hoch	teilweise	Festsetzung
S4	Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	hoch	hoch	teilweise	Festsetzung
S5	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten	hoch	hoch	teilweise	Zwischenergebnis
S6	Zentren vierter Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)	sehr hoch	hoch	teilweise	Festsetzung
S7	Zentren fünfter Stufe (Zentrale Orte in Entwicklungsräumen und ländlichen Räumen)	hoch	mittel	teilweise	Vororientierung
O1	Regionale Zusammenarbeit	sehr hoch	hoch	teilweise	Vororientierung
L1	Regionaler Richtplan Landschaft	sehr hoch	hoch	teilweise	Festsetzung
L2	Bauen im ländlichen Raum	sehr hoch	hoch	teilweise	Festsetzung
A1	Arbeitsstandorte ausserhalb der Zentren	hoch	hoch	nein	Festsetzung

Tabelle 19 Massnahmenübersicht Siedlung

Weitere Vollzugs- und Prüfaufträge im Bereich Siedlung

Die beiden Aufträge VA-Reg Siedlung 1 (Regionaler Naturpark Thunersee-Hohgant) und PA-Reg Siedlung 4 (Regionaler Naturpark Thunersee-Hohgant) sind weder in einem Massnahmenblatt oder in der RGSK-Karte eingetragen. Bei diesen Aufträgen besteht zurzeit kein Handlungsbedarf. Das Projekt zur Entwicklung eines überregionalen Naturparks Thunersee-Hohgant ist aufgrund negativer Gemeindeabstimmungen gestoppt worden. Bei Bedarf wird die Region in diesem Zusammenhang wieder aktiv.

Bewertung der Massnahmen Siedlung

Die Region hat bereits mit der Umsetzung einzelner Massnahmen begonnen. Als besonders wichtig und dringend wurden die Themen Arbeitsstandorte ausserhalb der Zentren und Streusiedlung bezeichnet. Diese Auswahl ist bezeichnend für die Herausforderungen, mit denen die Region Emmental hauptsächlich konfrontiert ist. Auf der einen Seite geht es um die Erhaltung und Weiterentwicklung einer angemessenen Wertschöpfung. Dies bedingt das Verfügbarmachen entsprechender Landflächen und den Bau zusätzlicher Infrastrukturen. Auf der anderen Seite gilt es, den ländlichen Raum zu erhalten und gleichzeitig angepasste Entwicklungen zu fördern. Wie keine andere Region weist das Emmental einen sehr hohen Anteil an Streusiedlungsgebieten auf. Hierbei handelt es sich zwar um eine attraktive Kulturlandschaft, deren Erhalt und Erschliessung aber auch Ressourcen verschlingt. Die Kombination der Massnahmen widerspiegelt den Spagat zwischen Erhalten und Entwickeln. Deren Umsetzung wird sich stets in diesem Grenzbereich bewegen und darauf hinwirken, dass die Region Emmental nach wie vor als einmaliger ländlicher Raum wahrgenommen wird. Gleichzeitig wird sie sich aber aufgrund gezielter Ansiedlungen von Arbeitsplätzen und Wohnstandorten an geeigneten Lagen zu einem weiterhin attraktiven, innovativen und wettbewerbsfähigen Teilgebiet der Hauptstadtregion Bern entwickeln. Kompakte und gute Siedlungsstrukturen, welche gut in die grüne Landschaft eingebunden sind, bilden die Voraussetzung für diese positive Entwicklung.

6.4 Massnahmenblätter Verkehr

Die Massnahmenblätter zum Bereich Verkehr sind nach folgenden Kategorien geordnet:

SV: Strassenverkehr
ÖV: Öffentlicher Verkehr
RV: Ruhender Verkehr
LV: Langsamverkehr

Strassenverkehr

Dieser Bereich umfasst im Wesentlichen Strassenum- und -ausbaumassnahmen, welche zur Hauptsache aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation übernommen werden konnten. Aus den Abklärungen zu den Auswirkungen der möglichen Strassenbaumassnahmen (Autobahnzubringer bzw. Aufhebung der Niveauübergänge, siehe Anhang 7) lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

Zustand 2015

- Durch den Umbau der Ortsdurchfahrt wird der Verkehrsfluss gegenüber heute homogener. Im Zentrum stellt sich ein tiefes Geschwindigkeitsniveau ein, das das Einbiegen aus Seitenstrassen ohne längere Wartezeiten zulässt und sich positiv auf die Querbarkeit der Strasse durch Fussgänger auswirkt.
- Die Aufhebung der Niveauübergänge hätte nur einen marginalen Einfluss auf Reisezeit, Geschwindigkeitsniveau und Verlustzeiten im Busverkehr.

Zustand 2030 ohne Autobahnzubringer

- Ohne Autobahnzubringer wird die Reisezeit zwischen oberem Emmental und der Autobahn in der Abendspitze gegenüber 2015 um rund ein Drittel zunehmen. Das Geschwindigkeitsniveau sinkt weiter, im zentralen Abschnitt zwischen Rösslikreuzung und Kreisel Poststrasse je nach Fahrrichtung auf zwischen knapp 10 und rund 15 km/h und die Verlustzeiten im Busverkehr dürften um 30 bis 40 % steigen.
- Die Kapazitätsgrenzen beim Tiergartenkreisel werden erreicht resp. überschritten.
- Die Aufhebung der Niveauübergänge hätte nur einen marginalen Einfluss auf die Reisezeit.

Zustand 2030 mit Autobahnzubringer

- Durch den Autobahnzubringer kann die Reisezeit um Burgdorf herum stark um rund 60 %, auf der Ortsdurchfahrt durch Burgdorf um rund ein Drittel gesenkt werden.
- Die Verlustzeiten im öffentlichen Busverkehr können gegenüber dem Zustand ohne Autobahnzubringer um ca. ein Drittel reduziert werden.
- Die Geschwindigkeitsniveaus würden gegenüber dem Zustand ohne Autobahnzubringer markant erhöht, was allenfalls in den peripheren Bereichen weitere Massnahmen zur Gewährleistung der gefahrlosen Querung zu Fuss erfordern könnte.

Auf Grund dieser Erkenntnisse wird die Massnahme Aufhebung der Niveauübergänge nicht weiter verfolgt.

Öffentlicher Verkehr

Die konkreten Massnahmen ÖV01 und ÖV02 sind aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation übernommen worden. Die Massnahmen ÖV03 und ÖV04 umschreiben Aufträge zu weiteren Abklärungen. Zwei weitere Projekte „Ausbau Bahnhof Bätterkinden und Doppelspur Bätterkinden Nord“ (ÖV05) und „Ausbau Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh mit Doppelspurabschnitt in Richtung Burgdorf“ (ÖV06) wurden in Absprache mit dem Amt für öffentlichen Verkehr noch ergänzt.

Ruhender Verkehr

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

Langsamverkehr

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

- Zuständigkeit (Kanton oder Gemeinde)
- Perimeter (Agglomeration oder übrige Region Emmental)
- Bei agglomerationsbezogenen Massnahmen wurde noch nach dem Realisierungszeitraum (Agglomerationsprogramm 1. Generation, A-Liste oder Agglomerationsprogramm 2. Generation, A-Liste oder Agglomerationsprogramm 2. Generation, B/C-Liste) differenziert.

Übersicht über die Massnahmen im Bereich Verkehr

	Massnahmentitel	Bewertung	Priorität	Agglomerationsperimeter	Stand der Koordination
SV01	Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	sehr hoch	hoch	ja	Festsetzung
SV02	Autobahnzubringer Emmental (Umfahrung Burgdorf - Oberburg - Hasle)	sehr hoch	hoch	ja	Zwischenergebnis
SV03	Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone Lyssach	hoch	hoch	ja	Zwischenergebnis
SV04	Optimierung des Löwenknotens in Oberburg	mittel	hoch	ja	Zwischenergebnis
SV05	Knotensanierung Lützelflüh - Goldbach	niedrig	mittel	ja	Zwischenergebnis
SV06	Tunnel Fritzelflüh, Sohlenabsenkung	niedrig	gering	nein	Vororientierung

	Massnahmentitel	Bewertung	Priorität	Agglomerationsperimeter	Stand der Koordination
ÖV01	Bahnverkehr mittel- / langfristig	hoch	hoch	teilweise	Zwischenergebnis
ÖV02	Busverkehr mittel- / langfristig	hoch	hoch	teilweise	Zwischenergebnis
ÖV03	Förderung von Buslinien als Bahnzubringer	hoch	mittel	nein	Zwischenergebnis
ÖV04	Prüfung alternativer Erschliessungsformen	mittel	mittel	teilweise	Vororientierung
ÖV05	Ausbau Bhf. Bätterkinden und Doppelspur Bätterkinden Nord	mittel	mittel	nein	Vororientierung
ÖV06	Ausbau Bhf. Kirchberg-Alchenflüh mit Doppelspurabschnitt Richtung Burgdorf	mittel	mittel	ja	Vororientierung
ÖV07	Neuer Bushof und Bahnhofplatz	hoch	mittel	ja	Vororientierung
RV01	Erhöhung der Anzahl der P+R-Plätze	hoch	hoch	teilweise	Zwischenergebnis
RV02	Velostation / Veloparkierung / B+R Plätze	hoch	hoch	teilweise	Zwischenergebnis
LV01	Velomassnahmen Agglomeration auf Kantonsstrassen, kurzfristig	sehr hoch	hoch	ja	Festsetzung
LV02	Velomassnahmen Agglomeration auf Gemeindestrassen, kurzfristig	sehr hoch	hoch	ja	Festsetzung
LV03	Velomassnahmen Agglomeration auf Kantonsstrassen, mittelfristig	hoch	mittel	ja	Zwischenergebnis
LV04	Velomassnahmen Agglomeration auf Gemeindestrassen, mittelfristig	hoch	mittel	ja	Zwischenergebnis
LV05	Velomassnahmen Agglomeration auf Kantonsstrassen, längerfristig	mittel	mittel	ja	Zwischenergebnis
LV06	Velomassnahmen Agglomeration auf Gemeindestrassen, längerfristig	mittel	mittel	ja	Zwischenergebnis
LV07	Velomassnahmen auf Kantonsstrassen regional	hoch	hoch	nein	Zwischenergebnis
LV08	Velomassnahmen auf Gemeindestrassen regional	hoch	hoch	nein	Zwischenergebnis

Tabelle 20 Massnahmenübersicht Verkehr

Weitere Vollzugs- und Prüfaufträge im Bereich Verkehr

Nach der Prüfung des auf einer „Korridorbetrachtungsweise“ beruhenden Entwurfes über mögliche Veränderungen des Kantonsstrassennetzes besteht in Absprache mit der Region für den Vollzugauftrag Strasseninfrastruktur 1 (Eigentumswechsel Strasseninfrastruktur) kein Handlungsbedarf. Dieser Vollzugauftrag ist nicht in einem Massnahmenblatt oder in der RGSK-Karte vermerkt.

Bewertung der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen

Im heutigen Zustand liegen die Schwachstellen der Verkehrsinfrastruktur primär bei den stark belasteten Ortsdurchfahrten von Burgdorf, Oberburg und Hasle, der dadurch verursachten Behinderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und – teilweise dadurch bedingt – bei der mangelnden Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes. Somit hat der Bau des Autobahnzubringer zusammen mit den noch zu detaillierenden flankierenden Massnahmen einen dreifachen Effekt: Die Belastungen auf den Ortsdurchfahrten nehmen ab, die Behinderungen der Buslinien ebenfalls und durch die geringere Belastung ist das Hauptstrassennetz auch für den Langsamverkehr etwas attraktiver. Da aber die Verkehrsbelastung dort

trotzdem für verschiedene Nutzergruppen zu hoch bleiben wird, sind die geplanten Langsamverkehrsverbindungen abseits der Kantonsstrassen eine nötige und willkommene Ergänzung. Gemeinsam mit dem geplanten Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr wird so ein beachtliches Potenzial für die Verlagerung des motorisierten Verkehrs geschaffen.

6.5 Fazit

Die Attraktivität des Wohn- und Arbeitsstandortes Region Emmental kann durch die vorgesehenen Massnahmen im Siedlungsbereich wesentlich gefördert werden. Sie zeigen die optimalen Standorte zur Nutzung der Ausbaupotenziale auf und schaffen damit die Voraussetzung für eine umweltfreundliche und ressourcenschonende Erschliessung. Auch die angestrebte Förderung der naturräumlichen Qualitäten trägt in wesentlichem Masse zur Attraktivität der Wohnqualität für die ansässige und zuzugswillige Bevölkerung bei.

Der geplante massvolle Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kann einerseits die nötige Erreichbarkeit garantieren und führt andererseits nicht zu einer unerwünschten Attraktivitätssteigerung für regionsfremden Verkehr. Der vorgesehene Ausbau des Velowegnetzes schafft einen Anziehungspunkt für den sanften Tourismus und bietet gleichzeitig ein Angebot für die ansässige Bevölkerung, das es zu nutzen gilt. Das Gleiche gilt für das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs, das leicht ausgebaut werden soll: Wenn es genutzt wird, sinkt auch die Gefahr, dass das Angebot unter Spardruck reduziert wird.

7 RGSK-Karte

7.1 Ausgangslage und Vorgaben

Die Eintragungen in der Karte zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK-Karte) erfolgen in drei Kategorien:

- Ausgangslage
- Vorgabe Kanton
- Regionaler Inhalt

Als Ausgangslage werden folgende Sachverhalte dargestellt: Auf dem Hintergrund der Karte im Massstab 1 : 50'000 sind die Gewässer und der Wald hervorgehoben, bezüglich Siedlung sind beim Kanton vorhandene Informationen zu den Bauzonen dargestellt (diese geben nicht in allen Fällen die aktuelle Situation wieder, sondern beziehen sich im Allgemeinen auf den Stand 2008/09), die Verkehrsinfrastrukturen (Schienen und Strassen) sind speziell gekennzeichnet und zum ÖV ist ersichtlich, wo welche Erschliessungsqualität vorhanden ist (differenziert nach den Kategorien "Stufen A - D", "Stufen E - F" und "keine öV-Erschliessung". Ebenfalls ersichtlich ist der Perimeter der Agglomeration Burgdorf gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik (als Ausgangslage) sowie der Perimeter der erweiterten Agglomeration, der für die Analyse des Handlungsbedarfes im Agglomerationsprogramm verwendet wurde (als regionaler Inhalt).

Als kantonale Vorgaben sind die Zentren 3. Ordnung, die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte, die Wildtierkorridore gemäss KLEK sowie die Vorranggebiete Natur und Landschaft (BLN-Gebiete und aus KLEK) eingetragen. Aus dem kantonalen Richtplan stammen die kantonalen Strassenbauvorhaben. Die regionalen Inhalte sind in den beiden folgenden Abschnitten beschrieben. Bei den regionalen Inhalten handelt es sich um die verbindlichen Inhalte.

Eine Lesehilfe zur RGSK-Karte, die regionalen Inhalte betreffend, befindet sich im Anhang 6.

7.2 Siedlung

Die RGSK-Karte beinhaltet verschiedene Themen aus den Bereichen Wohnen, Arbeiten und der Landschaft. Einerseits geht es dabei um Entwicklungsthemen (Zentralitätsstruktur und neue Wohn- und Arbeitszonen), andererseits aber auch um den Erhalt wertvoller Strukturen der Siedlung und Landschaft (wichtige Siedlungsgrenzen). Nach Möglichkeit sind die Einträge präzise und lagetreu. Es gibt jedoch auch Themen, die lediglich als Piktogramme (Symbole) eingetragen sind. Aus der Mitwirkung sind Ergänzungen in folgenden Bereichen erfolgt:

Zentralitätsstruktur

- Zentren 4. Ordnung

Wohnen

- Regionale Wohnschwerpunkte: bestehende grössere Reserveflächen an gut erschlossenen Standorten mit hohem Entwicklungspotential.

- Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen: Flächen für die Wohnnutzung, welche in den nächsten Jahren im Rahmen von Ortsplanungen eingezont und als Entwicklungsgebiete definiert werden.
- Umstrukturierungsgebiete: Gut erschlossene Flächen, welche entweder in ihrer Nutzung verändert oder nach innen verdichtet werden können.

Arbeiten

- Regionale Arbeitsschwerpunkte: Grossflächige Reservegebiete mit hohem Entwicklungspotential.
- Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten: Flächen für die Arbeitsnutzung, welche in den nächsten Jahren im Rahmen von Ortsplanungen eingezont und als Entwicklungsgebiete definiert werden.

Die Tabelle zeigt Art und Anzahl der Entwicklungsflächen in den einzelnen Gemeinden auf.

	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP	Regionale Wohnschwerpunkte	Regionale Arbeitsschwerpunkte	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	Umstrukturierungsgebiet
Aefligen				1		
Bätterkinden		2		1		1
Burgdorf	2	2	1			4
Eggiwil			1			
Hasle bei Burgdorf					1	
Hindelbank				2		
Kirchberg (BE)		1	1	2	1	
Koppigen		1		2	1	
Langnau im Emmental				2		1
Lauperswil		1			2	
Lützelflüh		2			2	
Lyssach	2			1	1	
Oberburg						1
Rüderswil					1	
Rüdtligen-Alchenflüh	1			1	2	2
Rüegsau			2	1		
Signau				1	1	1
Sumiswald			2	1	1	1
Trubschachen			2		1	
Utzenstorf		1	1	1		
Wiler bei Utzenstorf						1
Wynigen		1			1	

Tabelle 21 Entwicklungsflächen der Gemeinden

Die ungefähre geographische Lage ist in der RGSK-Karte dargestellt. Gemeinden, die in dieser Tabelle nicht erscheinen, sind von Entwicklungsmöglichkeiten nicht ausgeschlossen. Gestützt auf den Rahmen des kantonalen Richtplans sind auch in diesen Orten Einzonungen weiterer Entwicklungsflächen möglich.

Landschaft

- Wichtige Siedlungsränder: Regional bedeutende Trennbereiche zwischen Siedlung und Landschaft, welche langfristig als Siedlungsränder gelten sollen.
- Ausgangspunkte für den Wandertourismus mit öV-Anschluss: Die eingetragenen Punkte ausserhalb des Siedlungsraums stellen Ausgangspunkte für Wanderungen dar, die mindestens am Sonntag mit einem minimalen öV-Angebot erschlossen werden sollten (vgl. Massnahmenblatt ÖV03).

7.3 Verkehr

Der für die Region wichtigste Inhalt unter der Rubrik kantonale Vorgaben ist das Strassenbauvorhaben Autobahnzubringer Emmental (SV02). Die regionalen Inhalte im Verkehrsbereich sind in den Massnahmenblättern beschrieben:

- Strassenbauvorhaben in Lyssach, Burgdorf, Oberburg, Lützelflüh und Sumiswald
- Betriebliche Massnahmen im öffentlichen Verkehr, die lokalisiert werden können
- Infrastrukturmassnahmen für den öffentlichen Verkehr
- Ausbau Park and Ride-Anlagen gemäss Eingabe für den kantonalen Strassen-netzplan
- Ausbau Bike and Ride-Anlagen
- Massnahmen für den Veloverkehr gemäss regionalem Teilrichtplan Veloverkehr

8 Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke

Mit dem Beschluss zum RGSK werden aufgehoben:

- Die Teilrichtpläne Struktur, Siedlung, Verkehr und Tourismus des regionalen Richtplans der Region Burgdorf vom 30. November 1977
- Die Teilrichtpläne Verkehr, Tourismus und Siedlung + Landschaft „Nutzung“ des regionalen Richtplans der Region Oberes Emmental vom 2. Juni 1983
- Das Schwerpunktprogramm Region Burgdorf vom 20. Februar 2008

Genehmigung Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Emmental:

Mitwirkung vom 24. Juni bis 24. September 2010

Vorprüfung vom 16. Januar 2012

Beschlossen durch die Mitgliederversammlung der Region Emmental

am 30. Mai 2012

Der Präsident

Die Geschäftsführerin

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Burgdorf, den

Die Geschäftsführerin

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

am