

Region Emmental

RGSK Emmental

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental

Massnahmenblätter Siedlung und Verkehr

Inhaltsverzeichnis

S1 – Siedlungsränder und -trenngürtel von regionaler Bedeutung	1
S2 – Siedlungsentwicklung nach innen	5
S3 – Umstrukturierungsgebiete	8
S4 – Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	10
S5 – Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten	13
S6 – Zentren vierter Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)	16
S7 – Zentren fünfter Stufe (Zentrale Orte in Entwicklungsräumen und ländlichen Räumen) 18	
O1 – Regionale Zusammenarbeit	20
L1 – Regionaler Richtplan Landschaft	22
L2 – Bauen im ländlichen Raum	24
A1 – Arbeitsstandorte ausserhalb der Zentren	26
SV01 – Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	28
SV02 – Autobahnzubringer Emmental (Umfahrung Burgdorf – Oberburg – Hasle)	30
SV03 – Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone Lyssach	33
SV04 – Umgestaltung des Löwenknotens in Oberburg	35
SV05 – Knotensanierung Lützelflüh - Goldbach	37
SV06 – Tunnel Fritzelflüh, Sohlenabsenkung	39
ÖV01 – Bahnverkehr mittel- / langfristig	41
ÖV02 – Busverkehr mittel- / langfristig	43
ÖV03 – Förderung von Buslinien als Bahnzubringer	45
ÖV04 – Prüfung alternativer Erschliessungsformen	47
ÖV05 – Ausbau Bhf. Bätterkinden und Doppelspur Bätterkinden Nord	49
ÖV06 – Ausbau Bhf. Kirchberg-Alchenflüh mit Doppelspurabschnitt Richtung Burgdorf	51
ÖV07 – Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf	53
RV01 – Erhöhung der Anzahl der P+R-Plätze	55
RV02 – Velostation / Veloparkierung / B+R Plätze	58
LV01 – Velomassnahmen Agglomeration auf Kantonsstrassen, kurzfristig	62
LV02 – Velomassnahmen Agglomeration auf Gemeindestrassen, kurzfristig	65
LV03 – Velomassnahmen Agglomeration auf Kantonsstrassen, mittelfristig	68
LV04 – Velomassnahmen Agglomeration auf Gemeindestrassen, mittelfristig	71
LV05 – Velomassnahmen Agglomeration auf Kantonsstrassen, längerfristig	74
LV06 – Velomassnahmen Agglomeration auf Gemeindestrassen, längerfristig	77
LV07 – Velomassnahmen auf Kantonsstrassen regional	80
LV08 – Velomassnahmen auf Gemeindestrassen regional	90

S1 – Siedlungsränder und -trenngürtel von regionaler Bedeutung

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.



Zielsetzung

- Das Emmental wird einerseits durch die Strukturen der Streusiedlung geprägt, zeichnet sich andererseits durch relativ kompakte Ortschaften aus. Diese konzentrierten Siedlungen sollen auch in Zukunft als solche erkennbar und durch bauliche Freihalteräume in der Landschaft voneinander abgetrennt sein. Die zukünftige Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten soll möglichst bodenschonend und mit geringer Wirkung auf die Zersiedelung erfolgen.
- Regional bedeutende Siedlungsränder und -trenngürtel zwischen einzelnen Ortschaften sowie zwischen Siedlungsteilen und der Landschaft werden in der RGSK-Karte dargestellt.
- Es werden drei Kategorien dargestellt:
 - Siedlungsränder: Legen fest, wo sich die Siedlung langfristig nicht weiter ausdehnen soll
 - Siedlungstrenngürtel: Stellen dar, wo einzelne Siedlungsteile langfristig nicht zusammenwachsen sollen
 - Wildtierkorridore: Legen vor allem in den Talsohlen Räume fest, die langfristig von Bauten und Anlagen freigehalten werden sollen. Die Wildtierkorridore sind dem Kantonalen Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) entnommen.
- Neben eigenen Erhebungen im Rahmen der RGSK-Arbeiten wurde der rechtskräftige Richtplan der ehemaligen Region Oberes Emmental sowie der Richtplan Landschaft der Region Burgdorf berücksichtigt. Zudem wurden die Wildtierkorridore aus dem Kantonalen Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) als Vorgabe des Kantons übernommen.
- Das RGSK konzentriert sich auf die regional bedeutenden Siedlungsgrenzen. Diese müssen beim Vorliegen der landschaftlichen Grundlagen (Regionaler Richtplan Landschaft L1) überprüft werden.
- Die Gemeinden definieren im Rahmen ihrer Ortsplanungen kommunale Siedlungsgrenzen. Um ihnen diese Aufgaben zu erleichtern, wird im Zusammenhang mit der nachfolgenden RGSK-Generation die Erarbeitung einer entsprechenden Wegleitung geprüft. Diese Arbeitshilfe wird Grundsätze, Kriterien sowie Vorschläge zur Vorgehensweise beinhalten und den Gemeinden und Ortsplanern zur Verfügung gestellt. Die Wegleitung soll die Gemeinden motivieren und anleiten, im Rahmen ihrer Ortsplanungen das Thema Siedlungsgrenzen ebenfalls aufzunehmen und kommunal umzusetzen.

Massnahme

- Im Rahmen des RGSK werden die regional bedeutenden Siedlungstrennbereiche (Siedlungsränder, Siedlungstrenngürtel und Wildtierkorridore) in der RGSK-Karte dargestellt. In der unten eingefügten Tabelle sind sie zusammengefasst und lokalisiert.
- Überprüfen des Handlungsbedarfs und Definition von Kriterien zu Siedlungstrenngürteln, Siedlungsrändern und Wildtierkorridoren von kommunaler Bedeutung im Rahmen der nächsten RGSK-Erarbeitung.
- Prüfen einer Wegleitung mit Kriterien zur Verfeinerung der Massnahme in den kommunalen Planungen.

- Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen ihrer Ortsplanungen die in der RGSK-Karte bezeichneten überörtlichen Siedlungsgrenzen und legen selber kommunale Siedlungsgrenzen fest.

Tabelle mit den Siedlungsrändern, -trenngürteln und Wildtierkorridoren von regionaler Bedeutung

	Gemeinde	Gebiet	Koordinationsstand
Siedlungsränder	Affoltern	Weid	Zwischenergebnis
	Burgdorf	Düttisberg	Zwischenergebnis
	Burgdorf	Meienmoos	Zwischenergebnis
	Burgdorf	Wynigental	Zwischenergebnis
	Kirchberg	Vilbringe	Zwischenergebnis
	Krauchthal	Grossacher	Zwischenergebnis
	Langnau	Dorfberg	Zwischenergebnis
	Lützelflüh	Burgacher / Bifang	Zwischenergebnis
	Oberburg	Steingrueben	Zwischenergebnis
	Rüderswil	Ey	Zwischenergebnis
	Rüderswil	Tannschachen	Zwischenergebnis
	Rüderswil	Zollbrück	Zwischenergebnis
	Rüderswil	Zollplatz	Zwischenergebnis
	Sumiswald	Wasen-Lugebach	Zwischenergebnis
	Sumiswald	Wasen-Stöckere	Zwischenergebnis
	Trubschachen	Bäreggstulle	Zwischenergebnis
Siedlungstrenngürtel	Burgdorf	Bleichi	Zwischenergebnis
	Burgdorf-Kirchberg	Eymatt	Zwischenergebnis
	Ersigen	Lindenmatt	Zwischenergebnis
	Hasle b.B.	Kalchofen	Zwischenergebnis
	Hasle b.B.	Undernolle	Zwischenergebnis
	Langnau	Eyschachen	Zwischenergebnis
	Lauperswil	Wittenbach	Zwischenergebnis
	Lützelflüh	Brandis	Zwischenergebnis
	Lützelflüh	Stälze	Zwischenergebnis
	Lyssach	Buechmatt	Zwischenergebnis
	Oberburg	Mürggen	Zwischenergebnis
	Röthenbach	Dorf	Zwischenergebnis
	Rüderswil	Wirtshoger	Zwischenergebnis
	Rüdtligen-Alchenflüh	Stierematt	Zwischenergebnis
	Rüegsau	Bifang	Zwischenergebnis
	Schangnau	Ämmenmatt	Zwischenergebnis
	Schangnau	Kirchmatte	Zwischenergebnis
	Signau	Emmenmatt	Zwischenergebnis

	Gemeinde	Gebiet	Koordinationsstand
Siedlungstrenngürtel	Signau	Liechtguetgraben	Zwischenergebnis
	Signau	Moos	Zwischenergebnis
	Signau	Niedermattgraben	Zwischenergebnis
	Signau	Obermattgraben	Zwischenergebnis
	Signau	Schüpbach	Zwischenergebnis
	Trubschachen	Bäregg	Zwischenergebnis
	Utzenstorf	Landshut	Zwischenergebnis
	Utzenstorf	Wassermatt	Zwischenergebnis
	Gemeinde	Gebiet	Status
Wildtierkorridore	Hindelbank	Moos	Vorgabe Kanton
	Hindelbank	Schnarz	Vorgabe Kanton
	Kernenried	Oberholz	Vorgabe Kanton
	Koppigen	Geere	Vorgabe Kanton
	Kräiligen	Altisberg	Vorgabe Kanton
	Langnau	Eyschachen	Vorgabe Kanton
	Lützelflüh	Brandis	Vorgabe Kanton
	Rüti bei Lyssach	Weiermatte	Vorgabe Kanton
	Signau	Moos	Vorgabe Kanton
	Utzenstorf	Neumatt	Vorgabe Kanton

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • Region Emmental 	<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Gemeinden • externe Fachleute • Kantonale Fachstellen (AGR, LANAT)

Beurteilung	
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auch in Zukunft präsentiert sich das Emmental einerseits als Streusiedlungsgebiet, andererseits als Mosaik zwischen Grünräumen und kompakten, in der Landschaft als Einheiten erkennbare Siedlungsstrukturen. • Die ökologische Vernetzung zwischen Lebensräumen wird vor allem in den intensiv genutzten Ebenen ermöglicht und in der Landschaft visuell erlebbar. • Die Trennbereiche wirken sich auch gestaltend auf die Verkehrsinfrastrukturen aus. 	
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung des Regionalen Richtplans Landschaft (L1). 	
<p>Bewertung:</p> <p>niedrig mittel hoch sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>Priorität:</p> <p>gering mittel hoch</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>

Zeitplan

Vorgehen:

- Regional bedeutende Siedlungsränder, Siedlungstrenngürtel und Wildtierkorridore werden in der aktuellen RGSK-Karte dargestellt entweder als Ausgangslage (Wildtierkorridore) oder als Zwischenergebnisse dargestellt.
- Als weiterführende Massnahme werden Kriterien und Vorgehen für die Definition von Siedlungstrennbereichen von kommunaler Bedeutung festgelegt (Projektstart im Rahmen RGSK zweite Generation).
- Auf der Grundlage der regionalen Landschaftsplanung (L1) werden die als Zwischenergebnisse definierten Trennbereiche überprüft und bei Bedarf neu festgesetzt.
- Im Rahmen des nachfolgenden RGSK wird geprüft, ob die Kriterien und das Vorgehen für die Festlegung kommunaler Siedlungsgrenzen in einer Wegleitung zu Händen der Gemeinden zusammengefasst werden sollen.

Meilensteine:

- Wichtige Siedlungsränder, -trenngürtel und Wildtierkorridore von regionaler Bedeutung werden in der aktuellen RGSK-Karte dargestellt.
- Nach dem Vorliegen der aktuellen regionalen Landschaftsplanung überprüfen des Handlungsbedarfs und Vorgehensplanung im Rahmen der zweiten RGSK-Generation

Kosten

Gesamtkosten: Überprüfung und allenfalls Wegleitung im Rahmen RGSK zweite Generation Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente

- Zonenpläne
- Regionale Richtpläne Siedlung und Landschaft
- Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept KLEK
- Kantonale, regionale, kommunale Inventare
- Weitere Unterlagen zur Ökologie und Landschaft

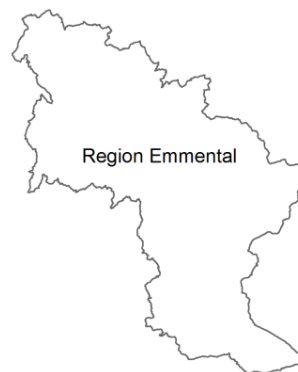
Stand der Koordination

Vororientierung
 Zwischenergebnis
 Festsetzung

Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen:
 Ja
 Nein

S2 – Siedlungsentwicklung nach innen

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.



Zielsetzung

- Der Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Burgdorf macht auf gewisse Defizite betreffend konzeptioneller Vorstellungen zur Siedlungsentwicklung nach innen aufmerksam. In der Region Emmental sind zumindest in Teilräumen Möglichkeiten vorhanden, die Bauentwicklung in die Fläche durch eine Konzentration innerhalb der Ortskerne zu ersetzen. Die Massnahme S2 wird sich gezielt dieser Thematik annehmen und Gebiete lokalisieren, wo Verdichtungschancen bestehen. Zudem werden Möglichkeiten zur „Deblockierung“ solcher Entwicklungen an zentralen Orten aufgezeigt.
- Der Anspruch, die Siedlung nach innen zu entwickeln, beschränkt sich nicht nur auf die Stadt Burgdorf. Der haushälterische Umgang mit dem Boden und das Aufzeigen von bodenschonenden Überbaumöglichkeiten entsprechen einer grundsätzlichen Forderung der Raumplanung. Zudem wird auch im kantonalen Richtplan im Sinne der nachhaltigen Entwicklung ein schonender Umgang mit der Ressource Boden angestrebt.

Massnahme

- Zusätzlich zu den im RGSK direkt umgesetzten Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen wird ein Projekt gestartet, das sich während den nächsten 10 Jahren permanent der Siedlungsentwicklung nach Innen widmet. Im Fokus stehen vor allem geeignete Flächen in der Stadt Burgdorf. Es sollen aber auch weitere Gemeinden mit entsprechenden Potenzialen untersucht werden.
- Das Ziel der Massnahme besteht einerseits in der „Deblockierung“ erwünschter Entwicklungen an zentralen Standorten, andererseits in der aktiven Förderung des ESP-Wohnen-Programms.
- Eine Möglichkeit, den Gemeinden die Vorteile der Innenverdichtung aufzuzeigen, könnte in der Entwicklung einer Themenreihe liegen. In einer lockeren Folge von Anlässen könnten gute Beispiele aufgezeigt werden. Eine solche Massnahme könnte auf Gemeinden motivierend wirken, die bis heute keine oder negative Erfahrungen mit Innenverdichtungen gemacht haben. Es ist wichtig, dass nicht nur städtische Gebiete sich diesem Thema annehmen

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • Region Emmental 	<ul style="list-style-type: none"> • AGR • betroffene Gemeinden • evtl. externer Auftragnehmer

Beurteilung

Auswirkungen:

- Städtebaulich gute Wohnprojekte an zentralen Standorten mit gleichzeitiger Förderung der Wohn- und Lebensqualität.
- Haushälterischer Umgang mit dem Boden und Trennung zwischen Siedlung und Landschaft
- Attraktive Wohnformen durch Beteiligung von Gemeinden am ESP Wohnen.

Beurteilung							
<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Standorten mit Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit gleichzeitiger Stärkung desselben. • Bewusstseinsbildung im Sinne der Raumplanung und Stärkung derselben allgemein. 							
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Planungen • ESP-Programme • öV-Massnahmen • Siedlungsränder und -trenngürtel (S1) • Umstrukturierungsgebiete (S3) • Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (S 4) • Zentren vierter Stufe (S 6) 							
Bewertung:				Priorität:			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	gering	mittel	hoch	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Zeitplan
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Entwurf Vorgehensplan in enger Zusammenarbeit mit Stadt Burgdorf (2013) • Kommunikation mit den anderen Gemeinden (evtl. Anlass oder auf schriftlichem Weg) • Ermittlung des Bedarfs und Problemsicht • Entwicklung eines Detailprogramms mit Zeit- und Kostenplanung • Externer Auftrag mit der Thematik Deblockierung und Förderung der Innenentwicklung mittels Kommunikationsforen • Themenreihe mit guten Inputreferaten und moderierte Anlässe organisieren • Vorgehen gemäss Programm
Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • Ein erstes Gespräch zwischen der Stadt Burgdorf und Vertretern der Region Emmental hat bis spätestens anfangs 2013 stattgefunden. Auf dieser Grundlage wird bis Mitte 2013 ein Programm für weitere Aktivitäten erstellt.

Kosten			
	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
Gesamtkosten: externer Auftrag SFr. 50'000	Anteil Kanton	50	25'000
Finanzierung:	Anteil Region	30	15'000
	Anteil Gemeinde	20	10'000
	Total		50'000

Grundlagendokumente

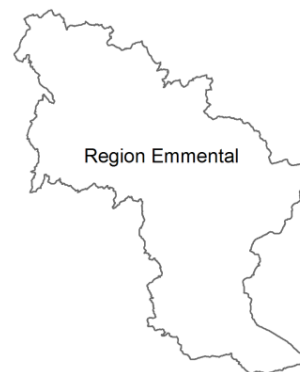
- Agglomerationsprogramm Burgdorf der zweiten Generation
- Prüfbericht des Bundes
- Ortsplanungen
- Grundlagen Innenverdichtung
- Werkzeugkasten Metron

Stand der Koordination

Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: Ja Nein

S3 – Umstrukturierungsgebiete



- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.

Zielsetzung
<ul style="list-style-type: none"> • Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist der Bodenverbrauch zu stabilisieren. Areale mit Umstrukturierungspotential werden unter Berücksichtigung baulicher und ökologischer Qualitäten in Bezug auf deren Umzonung in Wohn- oder Dienstleistungsstandorte evaluiert und gegebenenfalls realisiert. • Bevor neue Gebiete am Siedlungsrand eingezont werden, sind in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Standortgemeinden Areale mit Umstrukturierungspotenzial prioritär zu berücksichtigen.

Massnahme
<ul style="list-style-type: none"> • Die Umstrukturierungsgebiete (siehe Tabelle) werden im aktuellen RGSK in der Karte dargestellt und festgesetzt. • Die einzelnen Gemeinden berücksichtigen im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevision bei Umzonungen die bezeichneten Umstrukturierungsgebiete. • Ehemals militärisch genutzte Gebiete werden auf ihre Eignung für alternative Nutzungen hin überprüft und nach Möglichkeit für Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungszonen zur Verfügung gestellt.

Umstrukturierungsgebiete

Gemeinde	Standort	Zentralität	Agglomerations-Perimeter	Grösse	öV EGK	Bemerkungen
Bätterkinden	LANDI Areal	4. Stufe		mittel	C	
Burgdorf	Hauptbahnhof	3. Stufe	X	gross	A	
Burgdorf	Neumatt	3. Stufe	X	mittel	C	
Burgdorf	Altstadt	3. Stufe	X	gross	B/C	
Burgdorf	AMP Areal	3. Stufe	X	gross	C/D	
Langnau	Zeughaus	3. Stufe		gross	B	
Oberburg	Krauchthalstrasse		X	gross	C	
Rüdtligen-Alchenflüh	EXRO	4. Stufe	X	mittel	C/D	bei Aefligen
Rüdtligen-Alchenflüh	Bahnhof/KAB	4. Stufe	X	mittel	D	
Signau	Gasse			mittel	C	
Sumiswald	Zeughaus Grünen	4. Stufe		mittel	C/D	
Wyler b.U	Cargo			gross	D	

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • Die einzelnen Gemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> • AGR • Grundeigentümer • TBA Oberingenieurkreis IV

Beurteilung															
Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Durch die Koordination der Areale mit Umstrukturierungspotenzial lässt sich eine positive Wirkung auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung feststellen. Nicht mehr oder schlecht genutzte Gebiete können dichter bebaut und bewirtschaftet werden. • Der übermässige Verbrauch an Boden kann vermindert werden, was der Zielsetzung der nachhaltigen Entwicklung entspricht. • Zudem kann die Nutzung interkommunaler Synergien auch zu finanziellen Einsparungen führen. 															
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach innen (S2) • Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (S 4). • Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten (S 5). 															
Bewertung: <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">niedrig</td> <td style="text-align: center;">mittel</td> <td style="text-align: center;">hoch</td> <td style="text-align: center;">sehr hoch</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Priorität: <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">gering</td> <td style="text-align: center;">mittel</td> <td style="text-align: center;">hoch</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>													

Zeitplan
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • gemäss Massnahmenbeschrieb
Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • RGSK-Beschluss • Einzelne Ortsplanungs-Revisionen • Losgelöste Einzelplanungen

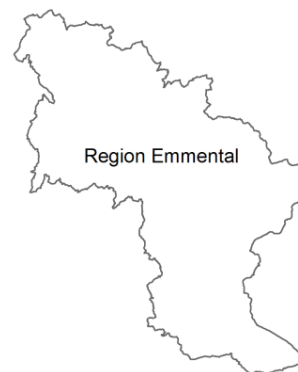
Kosten			
Gesamtkosten: keine direkten Kosten für Region und Gemeinden Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Burgdorf: Überbauungsstudie AMP, weitere Grundlagen • ESP-Planungen

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

S4 – Wohn- und Arbeitsschwerpunkte

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr. 404.205 und 404.206



Zielsetzung

- Die Siedlungsentwicklung der Region Emmental soll sich in erster Priorität auf bestehende Baulandreserven konzentrieren. Im RGSK sind grössere Wohn- und Arbeitsgebiete bezeichnet, welche bereits als Bauzonen ausgeschieden und mit dem öV gut erschlossen sind. Zudem gelten in Bezug auf die Siedlungsqualität und -dichte strengere Kriterien als in der übrigen Bauzone.
- In der Regel sind die als Wohn- oder Arbeitsplatzschwerpunkte ausgeschiedenen Flächen noch nicht oder noch nicht vollständig überbaut. Es kann auch sein, dass die bezeichneten Gebiete in Bezug auf deren Siedlungsdichte nicht optimal genutzt werden und somit noch Verdichtungspotenzial aufweisen.

Massnahme

- Die regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte gemäss Tabelle werden in der RGSK-Karte festgelegt. Diese Standorte liegen in Zentrumsgemeinden gemäss MB S6 und S7 und erfüllen die Mindestanforderungen in Bezug auf Erschliessung und Lage.
- Die Region und die Gemeinden fördern die Realisierung sowie die Verfügbarkeit der regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte.
- Ist die bauliche Entwicklung der Flächen von deren Verfügbarkeit abhängig, sind Verhandlungen zwischen den Gemeinden und den entsprechenden Grundeigentümern erforderlich.

Regionale Wohnschwerpunkte

Gemeinde	Standort	Zentrumsstufe	Agglo-Perimeter	Grösse ha	öV EGK	Bemerkungen
Bätterkinden	Bahnhof	4. Stufe		3.2	C	
Bätterkinden	Emme	4. Stufe		1	D	
Burgdorf	Ischlag	3. Stufe	X	2.5	B/C	
Kirchberg	Zentrum	4. Stufe	X	1.5	D	
Koppigen	Mühlematt	4. Stufe		1.3	E	
Lauperswil	Kalchmatt			1.8	E	
Lützelflüh	Feldheim		X	1.6	D	Erweiterte Agglomerat.
Lützelflüh	Grünenmatt		X	1.8	C	Erweiterte Agglomerat.
Utzenstorf	Linden	4. Stufe		2.5	D	
Wynigen,	Bifang			2.5	C	

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeit und Dienstleistung

Gemeinde / Standort

Stand

ESP Burgdorf, Bahnhof	aktiv bewirtschaftet
ESP Burgdorf, Buechmatt, 1. Phase	weitgehend realisiert
ESP Burgdorf, Buechmatt, 2. Phase	Abklärungen zu Erweiterung und Entwicklungspotenzial
ESP Lyssach / Rüdltigen-Alchenflüh, Shoppingmeile	weitgehend realisiert
ESP Lyssach Schachen Buechmatt	z.Z. sistiert

Regionale Arbeitsschwerpunkte

Gemeinde	Standort	Zentrumsstufe	Agglo-Perimeter	Grösse ha	öV EGK	Bemerkungen
Burgdorf	Ischlag	3. Stufe	X	6	C	
Eggiwil	Holz matt			1.3	E	
Kirchberg	Neuhof	4. Stufe	X	11	E	
Rüegsau	Blaser		X	4	C	
Rüegsau	Wintersey		X	1.5	D	Erweiterte Agglomer.
Sumiswald	Eystrasse West	4. Stufe		3.6	E	
Sumiswald	Wasen			1.1	E	
Trubschachen	Kambly			1.8	C	
Trubschachen	Hasenlee			0.6	C	
Utzenstorf	Papierfabrik	4. Stufe		4.8	-	

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

Beurteilung	
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit der Realisierung der in der RGSK-Karte und im Massnahmenblatt aufgelisteten Wohn- und Arbeitsschwerpunkte wird die Konzentration der Bautätigkeit auf gut erschlossene Standorte und Baulücken gelenkt und somit die Innenverdichtung gefördert. 	
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten (S 5). • Agglomerationsprogramm Burgdorf 1. Generation. 	
<p>Bewertung:</p> <p>niedrig mittel hoch sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>Priorität:</p> <p>gering mittel hoch</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>

Zeitplan

Vorgehen:

- Die regional bedeutenden Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sind gemäss der Tabelle oben in der RGSK-Karte dargestellt.
- Die Gemeinden fördern die Realisierung der regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, indem sie auf der politischen und planerischen Ebene Einfluss nehmen.
- Der Zeitpunkt der Realisierung ist abhängig vom Bedarf für neue Wohnungen und Arbeitsplätze bzw. von der Nachfrage nach Arbeitsflächen.

Meilensteine:

- RGSK-Beschluss
- Weiterentwicklung bei Überarbeitung RGSK.

Kosten

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

Grundlagendokumente

- Zonenpläne der Gemeinden
- Richtplan Kanton

Stand der Koordination

Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: Ja Nein

S5 – Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten



- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.

Zielsetzung

- In Anbetracht der nach wie vor ungebremsten Beanspruchung von Boden ist es zwingend, dass die Überbauung heute noch unbebauter Flächen eingeschränkt und gelenkt werden muss. Die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten soll daher zunehmend nach innen erfolgen. Im Vordergrund steht die Beanspruchung gut erschlossener Reserve- und Umnutzungsgebiete. Nur wenn solche Flächen nicht vorhanden sind, sollen Neueinzonungen geprüft werden. Diese sollen wenn möglich in gut erschlossenen Baulücken liegen oder an kompakte Siedlungsteile anschliessen.
- Im RGSK Emmental werden neben den (bereits eingezonten) regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkten auch einzelne Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung ausgeschieden. Es handelt sich dabei um zentrale Gebiete, welche ähnlich gute Eigenschaften in Bezug auf die Lage, Erschliessung und Grösse aufweisen wie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte.
- Für die Ausscheidung von Vorranggebieten für die Siedlungserweiterung müssen zwingend 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.
- Die Gemeinden können im Rahmen ihrer Ortsplanungen weiterhin gestützt auf den kantonalen Richtplan und unabhängig von der Definition von Vorranggebieten Einzonungen vornehmen.

Massnahme

Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten sind in der RGSK-Karte dargestellt. Zusätzlich werden im vorliegenden Massnahmenblatt die Koordinationsstände der einzelnen Vorranggebiete definiert.

Im RGSK der 1. Generation können noch keine Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung mit dem Koordinationsstand „Festsetzung“ vergeben werden. Der Weg von einem Standort mit dem Status „Vororientierung“ zu einem „Zwischenergebnis“ bzw. zu einer „Festsetzung“ basiert auf einer Interessenabwägung und einem planerischen Prozess.

Im Rahmen der Erarbeitung des RGSK der zweiten Generation sollen gewisse Vorranggebiete den Status Festsetzung erreichen. Hierzu sind im Rahmen einer Interessenabwägung 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.

		Gemeinde	Gebiet	VO	ZE	FS
--	--	----------	--------	----	----	----

Wohnen	01	Aefligen	Schulhaus		X	
	02	Bätterkinden	Breite	X		
	03	Hindelbank	Hurstmatt	X		
	04		Neufeld	X		
	05	Kirchberg	Zägli	X		
	06		Gründe		X	
	07	Koppigen	Rötlere		X	
	08		Chilchacher	X		
	09	Langnau	Eyschachen	X		
	10		Gibelmoos	X		
	11	Lyssach	Nassi	X		
	12	Rüdtligen-Alchenfl.	Stierenmatt	X		
	13	Rüegsau	Bifang	X		
	14	Signau	Sängeli		X	
	15	Sumiswald	Breite	X		
	16	Utzenstof	Feldegg	X		
Arbeiten	01	Hasle bei Burgdorf	Riefershäusern	X		
	02	Kirchberg/Utzenstorf	Ischlag	X		
	03	Koppigen	St. Niklaus	X		
	04	Lauperswil	Obermatt	X		
	05		Zollbrück		X	
	06	Lützelflüh	Unterdorf	X		
	07		Gumpersmühli	X		
	08	Lyssach	Buchmatt	X		
	09	Rüderswil	Oberey	X		
	10	Rüdtligen-Alchenflüh	Grund	X		
	11		Underbode	X		
	12	Signau	Schache	X		
	13	Sumiswald	Fürtenmattstrasse	X		
	14	Trubschachen	Matte	X		
	15	Wynigen	Schmidematt	X		

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

Beurteilung
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Primär soll die Bautätigkeit auf vorhandenen Reserveflächen (Schwerpunkte Wohnen und Arbeiten) und nach innen stattfinden. Wo diese Möglichkeiten ausgeschöpft sind, prüfen die Gemeinden im Rahmen der Vorgaben des kantonalen Richtplans Neueinzonungen in den Vorranggebieten für die Siedlungserweiterung. • Sie bilden die Grundlage für die bauliche Weiterentwicklung der Gemeinden und sind eine Voraussetzung zur Erreichung der regionalen Zielfestlegungen.

Beurteilung							
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: • Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (S 4) • Agglomerationsprogramm Burgdorf • Bauzonenkontingent gemäss Richtplan Kanton, MB A_01							
Bewertung:				Priorität:			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	gering	mittel	hoch	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Zeitplan
Vorgehen: • Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten sind gemäss der Tabelle in der aktuellen RGSK-Karte dargestellt. • Die Gemeinden fördern bei Bedarf Einzonung primär in den Vorranggebieten, indem sie auf der politischen und planerischen Ebene Einfluss nehmen. • Der Zeitpunkt für Festsetzungen ist abhängig vom Bedarf für neue Wohnungen und Arbeitsplätze sowie vom Nachweis, dass die Reserven und die Möglichkeiten der Innenverdichtung ausgeschöpft sind.
Meilensteine: • RGSK-Beschluss • Weiterentwicklung bei Überarbeitung RGSK

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

Grundlagendokumente
• Zonenpläne und Richtpläne der Gemeinden • Richtplan Kanton • RGSK Bericht Anhang 5: Objektblätter mit Interessenabwägung pro Vorranggebiet S + A

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

S6 – Zentren vierter Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)

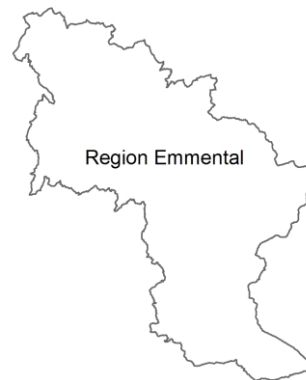


- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.

Zielsetzung															
<ul style="list-style-type: none"> • Mit der regionalen Zentralitätsstruktur werden die Rahmenbedingungen zur regionalpolitischen Steuerung optimiert. Zudem soll ein Beitrag zur regionalen Identität geleistet werden. Die Zentrumsattraktivität, z.B. bei Standortfragen für überkommunale Nutzungen, wird dabei gestärkt. 															
Massnahme															
<ul style="list-style-type: none"> • Die kantonale Zentralitätsstruktur gibt vor, was in den regionalen Richtplänen und Entwicklungskonzepten festgelegt ist. Für die Region Emmental gilt folgende Zentralitätsstruktur: <ul style="list-style-type: none"> - Zentrum 3. Stufe: Burgdorf, Langnau (regionale Zentren von kantonaler Bedeutung) - Zentrum 4. Stufe: Bätterkinden / Utzenstorf, Hasle / Rüegsau, Kirchberg / Rütligen-Alchenflüh, Koppigen, Sumiswald / ohne Wasen (regionale Zentren) • Die Zentren der 4. Stufe erhalten bzw. schaffen die Voraussetzung, damit der bezeichnete Ort künftige Zentrumsfunktionen übernehmen kann. • Bei strategischen Planungen und bei neuen überregionalen und überkommunalen Nutzungen ist die beschriebene Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen. 															
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen														
<ul style="list-style-type: none"> • Region Emmental (Festlegung im RGSK) • Gemeinden (Umsetzung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden Zentren 4. Stufe • Kanton (AGR) • weitere Fachstellen 														
Beurteilung															
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf die Raumplanung sowie auf die Regionalentwicklung wirkt sich die angestrebte Zentralitätsstruktur positiv aus. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung kann u.a. dem Grundsatz der Siedlungsentwicklung nach innen entsprochen werden. Zudem lassen sich im Bereich der Verkehrsinfrastruktur Einsparungen im Bezug auf Flächen- und Energieverbrauch erzielen. 															
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach innen (S2). • Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (S 4). • Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten (S 5). • Zentren fünfter Stufe (Zentrale Orte in Entwicklungsräumen und ländlichen Räumen, S7). 															
Bewertung:	Priorität:														
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">niedrig</td> <td style="text-align: center;">mittel</td> <td style="text-align: center;">hoch</td> <td style="text-align: center;">sehr hoch</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">gering</td> <td style="text-align: center;">mittel</td> <td style="text-align: center;">hoch</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>													

Zeitplan			
Vorgehen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Mit der Genehmigung des RGSK Emmental wird die regionale Zentralitätsstruktur formell festgelegt. • Bei strategischen Planungen und bei Standortentscheiden von überkommunalen Einrichtungen / Nutzungen ist die regionale Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen. 			
Meilensteine:			
<ul style="list-style-type: none"> • RGSK-Beschluss • Ortsplanungen • Spezialplanungen 			
Kosten			
Gesamtkosten: keine direkten Kosten für Region und Gemeinden Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		
Grundlegendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan, Massnahmenblätter C_01 / C_02 • Schwerpunktprogramm Region Burgdorf 2008, Massnahmenblatt Nr. 3 			
Stand der Koordination			
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung			
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein			

S7 – Zentren fünfter Stufe (Zentrale Orte in Entwicklungsräumen und ländlichen Räumen)



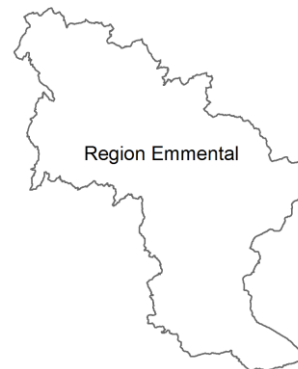
- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.

Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> • Im Rahmen der Arbeiten am RGSK werden zusätzlich zu den Zentren 4. Stufe auch noch zentrale Orte in ländlichen Räumen sowie in Entwicklungsgebieten diskutiert. Aufgrund eher grober Kriterien wurden entsprechende Orte als „Hinweise“ mit dem Charakter von Vororientierungen in der Karte dargestellt. • Diese Ortschaften übernehmen namentlich für die etwas weiter von den Achsen entfernten 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. • Es wird eine Aufgabe der nächsten RGSK-Generation sein, aufgrund noch zu definierender Kriterien die Zentren der 5. Stufe zu überprüfen und verbindlich festzulegen. 	
Massnahme	
<ul style="list-style-type: none"> • In der aktuellen RGSK-Karte werden die Zentralen Orte in Entwicklungsräumen und in ländlichen Räumen als Hinweise dargestellt. • Zentrale Orte in Entwicklungsräumen sind (provisorische Liste): Ersigen, Hindelbank, Lützelflüh, Lyssach und Oberburg • Zentrale Orte in ländlichen Räumen sind (provisorische Liste): Eggiwil, Krauchthal, Signau, Trubschachen, Zollbrück und Wynigen • Im Rahmen der des RGSK der 2. Generation werden sowohl die Kriterien wie die Zentren 5. Stufe überprüft und bei Eignung verbindlich festgelegt. 	
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Gemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> • Im Rahmen des RGSK der ersten Generation hat die Region die Standorte der Zentren 5. Stufe provisorisch vorgeschlagen.
Beurteilung	
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf die Raumplanung sowie auf die Regionalentwicklung wirkt sich die angestrebte Zentralitätsstruktur positiv aus. • Zentren fünfter Stufe sind vor allem in etwas weiter von den Achsen entfernten Gebieten von Bedeutung und übernehmen wichtige Funktionen in der weiteren Regionalentwicklung • Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung kann u.a. dem Grundsatz der Siedlungsentwicklung nach innen entsprochen werden. 	

Beurteilung			
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: • Zentren vierter Stufe (S6).			
Bewertung:		Priorität:	
niedrig <input type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>	hoch <input checked="" type="checkbox"/>	sehr hoch <input type="checkbox"/>
		gering <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
			hoch <input type="checkbox"/>
Zeitplan			
Vorgehen: • Lokalisieren der Liste provisorischer Zentraler Orte in Entwicklungsräumen und ländlicher Räume in der RGSK Karte als Hinweise • Anwendung der Kriterien gemäss Zentren vierter Stufe (Annäherung) • Überprüfen der Kriterien und der Standorte im Rahmen der RGSK-Überarbeitung (zweite Generation)			
Meilensteine: • RGSK-Beschluss • Überarbeitung RGSK zweite Generation			
Kosten			
Gesamtkosten: keine direkten Kosten für Region und Gemeinden Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		
Grundlegendokumente			
• Kommunale Ortsplanungen • Kriterienliste und Herleitung Zentralitätsstruktur vierte Stufe • Vorgaben AGR			
Stand der Koordination			
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein			

O1 – Regionale Zusammenarbeit

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr. 404.203

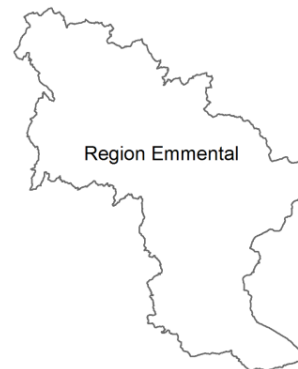


Zielsetzung															
<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Sichtweisen und Planungen haben unter anderem zum Ziel, dass nicht jede Gemeinde alles anbieten muss. Der wesentliche Vorteil einer überkommunalen Betrachtung liegt darin, dass sie den Anliegen der Raumplanung nach einer konzentrierten, nachhaltigen Entwicklung besser entspricht und zudem kostengünstiger ist. Ein solches Vorgehen verlangt jedoch nach einem Zusammenarbeitsmodell, welches unter anderem auch regionale Ausgleichssysteme beinhaltet. Die Massnahme O1 hat zum Ziel, die regionale Zusammenarbeit stetig zu optimieren. 															
Massnahme															
<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund aktueller Beispiele von überkommunalen Zusammenarbeits-Modellen (Agglomeration Biel) wird eine Arbeitsgruppe prüfen, ob und wie diese auf die Region Emmental übertragen werden können. Falls geeignet, werden regionale Anpassungen geprüft. In erster Linie sind Gemeinden rund um Burgdorf betroffen. In diesem Gebiet wird sich die regionale Entwicklung in Zukunft hauptsächlich abspielen, eine überkommunale Sichtweise ist daher dringend notwendig. • Anderweitige Themen können aber auch die gesamte Region betreffen, zum Beispiel Massnahmen zur Harmonisierung der kommunalen Baureglemente. 															
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen														
<ul style="list-style-type: none"> • Region Emmental 	<ul style="list-style-type: none"> • Primär die Gemeinden Burgdorf, Ersigen, Kirchberg, Lyssach, Oberburg, Rütligen-Alchenföh • Vertreter AMP Burgdorf und weitere Partner nach Bedarf 														
Beurteilung															
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung wird an gut erschlossenen Standorten konzentriert. Es ist zu prüfen, ob mittels regionaler Ausgleichssystemen auch ländliche Gebiete an den wirtschaftlichen Erfolgen beteiligt werden können. Die Verkehrserschliessung bildet die Grundlage der Siedlungsentwicklung. Auch in dieser Hinsicht können Mittel und Kräfte gebündelt und konzentriert an optimal gelegenen Standorten eingesetzt werden. 															
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Koordination oder allenfalls Kombination mit der Massnahme Streusiedlung (Spurgruppe). 															
Bewertung:	Priorität:														
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">niedrig</td> <td style="text-align: center;">mittel</td> <td style="text-align: center;">hoch</td> <td style="text-align: center;">sehr hoch</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">gering</td> <td style="text-align: center;">mittel</td> <td style="text-align: center;">hoch</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>													

Zeitplan							
Vorgehen:							
<ul style="list-style-type: none"> • Bilden einer Arbeitsgruppe mit den erwähnten Gemeinden • Analyse bestehender Zusammenarbeitsmodelle (Agglomeration Biel, weitere) • Möglichkeiten und Grenzen der Übertragbarkeit prüfen • Bei Bedarf konkrete Handlungsanweisungen entwerfen • Themen und Perimeter für weitere Zusammenarbeitsmodelle festlegen • Umsetzung geeigneter Verfahren und Modelle 							
Meilensteine:							
<ul style="list-style-type: none"> • Die Prüfung praxisnaher regionaler Zusammenarbeitsmodelle sowie der Themen ist bis Ende 2014 erfolgt. 							
Kosten							
	Kostenteiler:	in %	in SFr.				
Gesamtkosten: Arbeitsgruppe mit externer Begleitung SFr.40'000 Finanzierung:	Anteil Bund						
	Anteil Kanton	50	20'000				
	Anteil Region	50	20'000				
	Anteil Gemeinde						
	Total		40'000				
Grundlegendokumente							
<ul style="list-style-type: none"> • Modelle Agglomeration Biel • Agglomerationsprogramm Burgdorf 2. Generation • aktuelle Ortsplanungen • ESP Planungen • weitere lokale Dokumente 							
Stand der Koordination							
<input checked="" type="checkbox"/>	Vororientierung	<input type="checkbox"/>	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	Festsetzung		
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen:				<input type="checkbox"/>	Ja oder	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein

L1 – Regionaler Richtplan Landschaft

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.



Zielsetzung															
<ul style="list-style-type: none"> • Der aktuelle Landschafts-Richtplan der Region Burgdorf stammt aus dem Jahre 1977, jener der Region Oberes Emmental von 1983. Die beiden Grundlagen genügen den aktuellen Anforderungen an eine zeitgemässe ökologisch-landschaftsästhetische Planung nicht mehr und sind zu überarbeiten. 															
Massnahme															
<ul style="list-style-type: none"> • Die beiden nach wie vor rechtskräftigen Landschaftsrichtplanungen sollen unter den Aspekten der nachhaltigen Entwicklung überarbeitet, angepasst und in einen zeitgemässen Richtplan Landschaft der Region Emmental überführt werden. 															
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen														
<ul style="list-style-type: none"> • Region Emmental 	<ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">• AGR <li style="width: 50%;">• Gemeinden <li style="width: 50%;">• Weitere kantonale Fachstellen <li style="width: 50%;">• Auftragnehmer 														
Beurteilung															
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landschaftsplanungen haben zum Ziel, die Landschaft zu erhalten und aufzuwerten. Eine attraktive und intakte Landschaft ist von grosser Bedeutung für die Wohn- und Lebensqualität innerhalb einer Region. Zudem darf die Bedeutung für den Tourismus nicht unterschätzt werden. Landschaftliche Planungen wirken sich indirekt auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aus und sind mit diesen Themen mannigfaltig verknüpft. Ein direkter Zusammenhang besteht beispielsweise in der Schaffung von Schutzgebieten, in denen gewisse bauliche Entwicklungen ausgeschlossen oder eingeschränkt werden. 															
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direkte Verbindungen bestehen zum Massnahmenblatt Siedlungstrennbereiche (S1) • Weitere Abhängigkeiten bestehen zur Massnahme Streusiedlung, zu den Arbeitsplätzen im ländlichen Raum sowie zu allfälligen überkommunalen Zusammenarbeitsmodellen. 															
<p>Bewertung:</p> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Priorität:</p> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>													

Zeitplan			
Vorgehen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Auftragsumschreibung • Ausschreibung und Wahl eines Auftragnehmers • Bilden einer Projektorganisation • Vorgehen gemäss Arbeitsprogramm • Vernehmlassung • Beschlussverfahren 			
Meilensteine:			
<ul style="list-style-type: none"> • Der Auftrag zur Erarbeitung eines regionalen Richtplans Landschaft soll Ende 2013 vergeben sein. • Weitere Meilensteine nach entsprechendem Programm 			
Kosten			
Gesamtkosten: SFr. 100'000 Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton	50	50'000
	Anteil Region	50	50'000
	Anteil Gemeinde		
	Total		100'000
Grundlagendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Landschafts-Richtpläne der Regionen Burgdorf und Oberes Emmental • Kantonaler Richtplan • Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept KLEK • Inventare von Bund, Kanton, Region (Beispiel Region OA), Gemeinden • Inventar schutzwürdiger Landschaften des Kantons Bern • Literatur und Arbeitshilfen zur Landschaftsplanung • Verschiedene teilregionale und kommunale Vernetzungsprojekte 			
Stand der Koordination			
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung			
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja oder <input checked="" type="checkbox"/> Nein			

L2 – Bauen im ländlichen Raum

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.



Zielsetzung
<ul style="list-style-type: none"> • Kulturlandschaftlich sehr wertvoll und als Landschaft von hoher Qualität, erfordert die Erhaltung der Streusiedlung im Emmental einen hohen Mitteleinsatz. Die Erhaltung der Streusiedlung ist einerseits aus regionalwirtschaftlichen, ökologischen und touristischen Gründen erwünscht. Andererseits werden Unterhalt und Erneuerung von Erschliessungsanlagen die Ressourcen der Gemeinden mittelfristig überfordern. • Aus einer im Vergleich zur Schweiz überdurchschnittlichen Betroffenheit heraus wird in der Region Emmental eine Arbeitsgruppe gegründet, welche sich den Möglichkeiten und Grenzen der Erhaltung der Streusiedlung im Emmental und davon abgeleitet allgemein dem Bauen im ländlichen Raum annimmt.

Massnahme
<ul style="list-style-type: none"> • In einem ersten Schritt widmet sich die Gruppe konkret den Weilerzonen. Aufgrund einer regionalen Erhebung werden Gebiete und Kriterien für Weilerzonen dargestellt, die den Gemeinden als Grundlage für ihre Ortsplanungen zur Verfügung gestellt werden. • Parallel dazu wird sich die Arbeitsgruppe weiteren innovativen Themen widmen: Problemanalyse zum Bauen im ländlichen Raum sowie Aufzeigen von Möglichkeiten und Grenzen, Nutzung bzw. Rückbau von Objekten im Streusiedlungsgebiet (Landwirtschaftszone), Möglichkeit und Eignung gewisser Gebiete für Wilderness-Angebote etc. • In einem Folgeschritt: Gedanken zu einem regionalen Finanzaustauschsystem, welches einerseits die Erschliessung und den Unterhalt von Streusiedlungsstrukturen, andererseits den Rückbau einzelner, unerwünschter Störobjekte ermöglicht.

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • Region Emmental 	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Arbeitsgruppe • Fachhochschule Burgdorf • AGR, evtl. weitere Fachstellen • Externe Fachperson

Beurteilung	
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Da die Region Emmental über einen hohen Anteil an Streusiedlungsgebieten verfügt, werden sich die Erkenntnisse der Arbeitsgruppe auf die Gesamtregion auswirken. Da es jedoch primär um den Erhalt, die Umnutzung oder um den Rückbau bestehender Strukturen geht, sind keine grossen Einflüsse auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erwarten. 	
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Richtplan Landschaft (L1) • O1 im Zusammenhang mit regionalen Abgeltungsmodellen 	
<p>Bewertung:</p>	<p>Priorität:</p>

Beurteilung							
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	gering	mittel	hoch	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Zeitplan
<p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einsetzen einer regionalen Arbeitsgruppe mit externer fachlicher Begleitung (im Jahre 2011 erfolgt) • Pflichtenheft und Arbeitsprogramm erstellen (2011 erfolgt) • Auftrag an externen Bearbeiter erteilen (im Jahre 2011 an atelier georegio, Burgdorf) • Vorgehen gemäss Arbeitsprogramm • Kurzbericht zu Weilerzonen und Problemanalyse bis Frühling 2012
<p>Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bis Anfang 2012 sollen die Grundlagen zu den regionalen Weilerzonen vorliegen. • An einer Sitzung der regionalen Planungskommission (14.3.2012) wird entschieden, ob der Entwurf aufbereitet und den Gemeinden (sowie der Region) als Grundlage für kommunale planerische Aktivitäten und Arbeiten zur Verfügung gestellt werden soll. • Aufgrund einer Umfrage bei Gemeinden und Kanton wird eine Problemanalyse zum Bauen im ländlichen Raum (speziell im Streusiedlungsgebiet) erstellt. • Entscheid über weitere Aufgaben und Aktivitäten der regionalen Arbeitsgruppe und zu externen Aufträgen bis Mitte 2012.

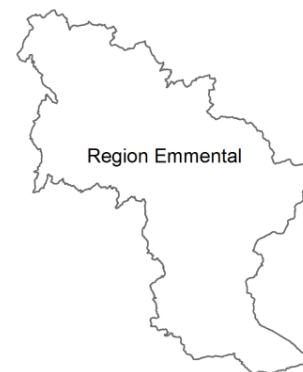
Kosten			
	Kostenteiler:	in %	in SFr.
Gesamtkosten: Begleitung pro Jahr: SFr. 15'000 Finanzierung:	Anteil Bund		
	Anteil Kanton	50	7'500
	Anteil Region	50	7'500
	Anteil Gemeinde		
	Total		15'000

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • RPG • Literatur zum Bauen ausserhalb der Bauzone • Arbeitsunterlagen AGR

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

A1 – Arbeitsstandorte ausserhalb der Zentren

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.



Zielsetzung
<ul style="list-style-type: none"> • Die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung der Region Emmental soll und wird primär im Umfeld gut erschlossener Standorte stattfinden. Die Region Emmental zeichnet sich - bedingt durch topographische Gegebenheiten - durch weit verzweigte Siedlungsstrukturen aus. Gewisse Betriebe sind nicht unbedingt auf Autobahnnähe oder einen Bahnanschluss angewiesen. • In Ergänzung zum bestehenden Entwicklungsschwerpunkt (ESP) in Autobahnnähe (Raum Lyssach, Rütligen-Alchenflüh) sowie zur vertieften Betrachtung der im RGSK bezeichneten Arbeitsstandorte (Schwerpunkte und Vorranggebiete) werden grössere, dezentrale Arbeitsstandorte von regionaler Bedeutung evaluiert.

Massnahme
<ul style="list-style-type: none"> • In der Region Emmental sollen rund sechs zusätzliche regionale Arbeitsstandorte ausserhalb der Zentren bezeichnet werden. • In einer ersten Phase werden objektive Kriterien definiert, auf deren Grundlage verschiedene Standorte evaluiert, beurteilt und beschrieben werden. Für diese Phase hat die Region bereits einen Auftrag ausgelöst und die Standortevaluation liegt im Entwurf vor • In einem zweiten Schritt wird der Entwurf den Gemeinden zur Vernehmlassung zugestellt. Das Ziel dieser Phase ist die Konsolidierung der Standorte in den Gemeinden. • Die dritte Phase dient der Integration der Ergebnisse in das RGSK der zweiten Generation sowie der planungsrechtlichen Sicherung der Standorte.

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • Region Emmental 	<ul style="list-style-type: none"> • Planungskommission • Kantonale Fachstellen • Auftragnehmer

Beurteilung
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Bezeichnung regional bedeutender Arbeitsplatzzonen bildet eine der Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung des Emmentals. Zudem ist mit der Ausscheidung einer gewissen Anzahl solcher Standorte auch eine Wirkung auf die Mobilität zu erwarten. Arbeitsplätze sollen zunehmend in der Nähe von Wohnstandorten angesiedelt sein. Aus diesem Grunde konzentriert sich die Suche nach Entwicklungsflächen nicht nur auf die zentralen Lagen. • Eine gewisse Entwicklung ist im Hinblick auf die Forderung nach einer dezentralen Konzentration auch in ländlichen Räumen erwünscht. Die auf die Gesamtregion ausgeweitete Studie des Oberen Emmentals schafft die Voraussetzungen für den Weiterbestand bzw. für die Neuansiedlung spezifischer, innovativer Betriebe in weniger gut erschlossenen Gebieten ausserhalb der Zentren. Da es sich nicht um verkehrsintensive Betriebe mit eher lokal nachgefragten Arbeitsplätzen handelt, dürfte

Beurteilung	
die damit verbundene Verkehrsentwicklung gering sein.	
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenhang mit der regionalen Landschaftsplanung Massnahmenblatt L1. • Direkte Abhängigkeit zu den Massnahmenblättern Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (S4) und Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten (S5) • Verbindung zu den Siedlungsrandern und –trenngürteln (S1) 	
Bewertung: niedrig <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/>	Priorität: gering <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/>

Zeitplan
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Formulieren eines entsprechenden Auftrages (im Jahre 2011 erfolgt) • Ausschreibung und Wahl eines Auftragnehmers (im Jahre 2011 Auftrag an Firma ecoptima, Bern) • Erarbeitung Phase 1 (Erster Entwurf Bericht liegt anfangs 2012 vor) • Integration von drei zusätzlichen Vorranggebieten Arbeiten in RGSK 2012 durch Bearbeiter • Begleitung durch regionale Planungskommission (2011/12) • Vernehmlassung und Beschluss zum Bericht (2012) • Entscheid über das weitere Vorgehen (2012) • Eventuell Auftrag für Phasen 2 und 3 • Integration der Ergebnisse ins RGSK zweite Generation (2014)
Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • Der Berichtentwurf für die erste Phase liegt zu Beginn des Jahres 2012 vor • Präsentation der Ergebnisse an der Sitzung der regionalen Planungskommission vom 14.3.2012 • Entscheid über das weitere Vorgehen

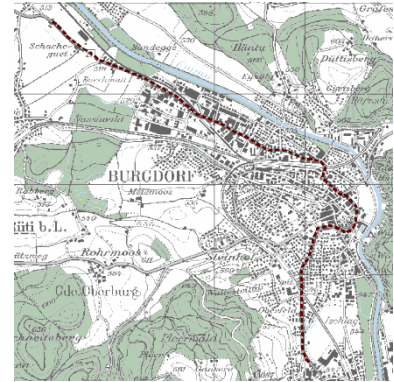
Kosten			
Gesamtkosten: SFr 40'000 Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton	50	20'000
	Anteil Region	50	20'000
	Anteil Gemeinde		
	Total		40'000

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Bericht „Regionale Bauzonen für die Arbeitsnutzung“, 2008, Region Oberes Emmental, erarbeitet durch Ruefer Ing. AG Langnau, atelier georegio Burgdorf

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

SV01 – Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr. 404.002



Zielsetzung															
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsfluss des mIV verstetigen und verlangsamen • Lärm- und Luftbelastung senken • Trennwirkung der Strasse innerhalb der Ortschaft reduzieren • Verkehrssicherheit verbessern • Buspriorisierung ermöglichen 															
Massnahme															
<ul style="list-style-type: none"> • Aus- bzw. Neubau von Kreiseln • Ausbau bestehender Querungen mit Mittelinseln • Beidseitige Velostreifen auf Teilstrecken • Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte auf Teilstrecken • Rückbau oder Anpassungen von 26 Einmündungen • Trottoirergänzungen • Lärmschutzmassnahmen (Schutzwände, Lärmschutzfenster und Belagssanierung) • Optimierung Bushaltestellen 															
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen														
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • BLS AG / Busland AG • Region Emmental 														
Beurteilung															
Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit allgemein (insbesondere für den Langsamverkehr durch Querungshilfen) • Senkung der Fahrgeschwindigkeit in Burgdorf • Potential für öV durch Buspriorisierung spürbar verbessert 															
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Keine 															
Bewertung: <table style="width: 100%; text-align: center; border: none;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität: <table style="width: 100%; text-align: center; border: none;"> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>													

Zeitplan			
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Diese Massnahme muss unter Einbezug der Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Verkehrserschliessung Emmental schrittweise umgesetzt werden, ohne ein Präjudiz für die Umsetzung der Bestvariante zu schaffen. 			
Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum:			
A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • Keine 			

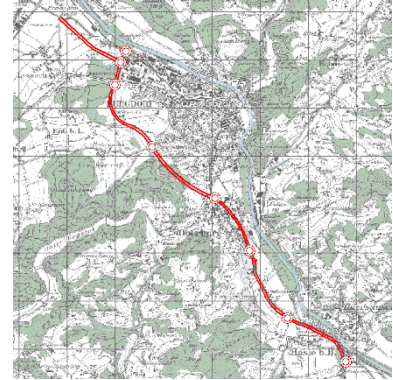
Kosten			
Gesamtkosten: ca. 11.7 Mio Finanzierung: Kostenanteil Kanton Bern als Teil der Investitionsrechnung. Im Finanzplan 2007 bis 2010 enthalten (Strassenbauprogramm 2007 – 2010) Anteil Bund gemäss Finanzierungsvereinbarung	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		1.5 Mio
	Anteil Kanton		6.0 Mio
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		4.2 Mio
	Total		11.7 Mio.

Grundlegendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsrichtplan Burgdorf (Entwurf November 2002) • Genehmigter Strassenplan vom 08. Juli 2004 • Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007

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

Zusätzliche Bemerkungen
Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne

SV02 – Autobahnzubringer Emmental (Umfahrung Burgdorf – Oberburg – Hasle)



- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.

Zielsetzung

- Bestehende Ortsdurchfahrten entlasten und Raum für Massnahmen zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs LV schaffen.
- Siedlungsgebiet vom motorisierten Individualverkehr entlasten.
- Verkehrserschliessung MIV oberes Emmental - Autobahnanschluss Kirchberg verbessern.
- Verkehrserschliessung ESP Lyssachsachen, in unmittelbarer Nähe des Autobahnanschlusses Kirchberg, sicherstellen bzw. ESP ermöglichen.
- Verbesserung der Entwicklungsmöglichkeiten im Agglomerationskern und auf der Hauptentwicklungsachse Kirchberg / Rüttiligen Alchenflüh - Burgdorf - Oberburg - Hasle Rüegsau
- Unterstützung und Verstärkung der angestrebten Entlastungswirkung und Verbesserung der Verkehrsqualität mit Hilfe von verkehrlichen flankierenden Massnahmen.
- Umwelt- und landschaftsverträgliche Gestaltung.
- Etappenweise Realisierung und Finanzierung ermöglichen.

Massnahme

Umfahrung Burgdorf - Oberburg - Hasle b.B. (Knoten Lyssachsachen bis Knoten Riffershüseren)

- Neubauelemente: Zweistreifige Strasse für den motorisierten Verkehr, Ausbaugeswindigkeit 80 km/h; Fahrstreifenbreite 3.75 m; Streckenlänge 7'760 m, davon 4'600 m freie Strecke und 3'160 m Tunnelstrecke; 8 Anschlussknoten.
- Verkehrlich flankierende Massnahmen (vfM), noch nicht im Detail definiert, auf entlasteten Ortsdurchfahrten:
 - Umgestaltung von bestehenden Strassen: Einpassung der Strassenanlage in die bestehende Raumstruktur, Siedlungsstruktur
 - Verkehrslenkende Massnahmen für den MIV: Erhöhung des Netzwerkwiderstandes für den Durchgangsverkehr, Fahrstrompriorisierung/lenkung an den Anschlussknoten der neuen Umfahrungsstrasse
 - Radverkehrsmassnahmen: Radstreifen, Radweg, Kernfahrbahn, asymmetrische Fahrbahn, Anpassung von Fahrbahnbreiten, Geschwindigkeitsangleichung, Schutzinsel (Querungshilfen, Abbiegehilfen), Mehrzweckstreifen, Lichtsignalanlagen mit Radfahrerpriorisierung, Velosack und vorgezogene Haltebalken
 - Fussverkehrsmassnahmen: Schutzinsel (Querungshilfen), Anpassung von Gehwegbreiten, Lichtsignalanlagen mit Fussgängerpriorisierung
 - Busbevorzugungsmassnahmen: Lichtsignalanlagen mit Buspriorisierung, Busspuren, Fahrbahnhaltestellen, Fahrdynamische Anpassung von Bushaltestellen.

Der Kanton Bern hat dem Bund Klassierung der Strasse Autobahnanschluss Kirchberg – Burgdorf – Ramsei – Huttwil in die Kategorie A (Ergänzungsnetz des Bundes) beantragt.

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

Beurteilung

Auswirkungen (Zahlen noch ohne flankierende Massnahmen):
 Die Verkehrsbelastungen auf dem am stärksten belasteten Abschnitt (Emmentalstrasse) wird von rund 20'000 Mfz/Tag (Referenzzustand, DTV) auf ca. 15'000 Mfz/Tag reduziert. Die Belastung des Autobahnzubringers liegt je nach Abschnitt zwischen 10'000 und 15'000 Mfz/Tag.

Qualität des Verkehrssystems / Unterstützung der Strategie Verkehr:

- Reduktion der Behinderungen (Staus) für den Busverkehr in Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. sowie Gewährleistung der Fahrplansicherheit auch in den Hauptverkehrszeiten.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den heute stark belasteten Ortsdurchfahrten, insbesondere für den Langsamverkehr
- Fahrzeuge auf Nebenachsen im Stadtzentrum können ohne längere Wartezeiten in den Hauptstrom einbiegen
- Attraktive Querungsmöglichkeiten auf den Ortsdurchfahrten in Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B.
- Verstetigung des Verkehrs auf den Ortsdurchfahrten in Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B.
- Kürzere Reisezeiten zwischen Autobahnanschluss Kirchberg und dem oberen Emmental

Siedlungsentwicklung / Unterstützung der Strategie Siedlung

- Stark belastetes Siedlungsgebiet wird vom motorisierten Individualverkehr entlastet und wird attraktiver (Entwicklung nach innen)
- Verbesserte Verkehrserschliessung für die Umstrukturierungsgebiete und Gewerbestandorte südlich von Burgdorf
- ESP Lyssachsachen, in unmittelbarer Nähe zum Autobahnanschluss Kirchberg, wird realisierbar

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:

- Nach der Realisierung des Umbaus der Ortsdurchfahrt Burgdorf (SV01) sind deren Auswirkungen zu überprüfen und abzuklären, ob sich die Problemlage verändert hat.
- Nach der Erarbeitung des Vorprojektes für den Autobahnzubringer (vfM + Umfahrung) wird der Regierungsrat in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten entscheiden, ob dem Grossen Rat die Realisierung beantragt wird.

Bewertung:				Priorität:			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	gering	mittel	hoch	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Zeitplan			
<p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrskonzept konkretisieren und die verkehrlich flankierenden Massnahmen festlegen • Netzbeschluss Nationalstrasse • Vorprojekt mit Kostenschätzung erarbeiten (Umfahrung und verkehrlich flankierende Massnahmen) • Technische und finanzielle Etappierungsmöglichkeiten aufzeigen • Vorgehensentscheid und Start Bauprojekt • Zeithorizont: Abschluss Vorprojekt und Start Bauprojekt im 2014, Realisierung ab 2019 <p>Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum:</p> <p>A1 (2011-2014) A (2015-2018) B (2019-2022) C (später)</p> <p style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>			
<p>Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Netzbeschluss Nationalstrasse • Abschluss Vorprojekt und Start Bauprojekt 			
Kosten			
<p>Grobe Kostenschätzung gemäss ZMB</p> <p>Finanzierung soll über Aufnahme ins Netz der Nationalstrassen erfolgen. Falls dies nicht möglich ist, wird eine Finanzierung über das Agglomerationsprogramm angestrebt (AP 3. Generation).</p>	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		370 Mio.
Grundlegendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Machbarkeitsstudie Zufahrt Emmental (2001) • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental (2004) • Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007 			
Stand der Koordination			
<p><input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung</p>			
<p>Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja oder <input type="checkbox"/> Nein</p>			
Zusätzliche Bemerkungen			
<p>Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und regionalen Richtplan; Sofern der Autobahnzubringer nicht Bestandteil des Nationalstrassennetzes wird (Netzbeschluss Nationalstrassen), wird die Finanzierung über das Agglomerationsprogramm 3. Generation beantragt.</p>			

SV03 – Verkehrssanierung Kantonsstrasse 23 Industriezone Lyssach



- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.

Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr, im Siedlungsteil auch für den Fussverkehr • Verbesserung des Verkehrsflusses für den ÖV in den Spitzenzeiten. • Verkehrserschliessung ESP Lyssachsachen sicherstellen (Anschlussqualität der verschiedenen Betriebe sicherstellen resp. ermöglichen durch Bündelung der Anschlüsse). 	
Massnahme	
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der KS 23 zwischen den Kreisverkehrsplätzen Buchmatt (McDonald) und Lyssachsachen (Verkehrsbelastung ca. 16'000 Mfz/ Tag/DWV) durch: <ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung der Strasse damit durchgehende beidseitige Radstreifen entlang der Strasse eingerichtet werden können (Umsetzung der Massnahme Rual3 des regionalen Teilrichtplan Veloverkehrs Emmental) • zusätzlich Prüfen eines kombinierten Fuss-/Gehweges vor den Liegenschaften im Schachen • Gebündelte Anschlüsse für ESP-Areal schaffen (prüfen von Kreisellösungen) • Prüfen einer Buspriorisierung durch Bereitstellen entsprechender Flächen oder Pfortner 	
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • BLS AG / Busland AG • Region Emmental
Beurteilung	
<p>Auswirkungen:</p> <p>Die Qualität des Verkehrssystems wird verbessert durch Behebung einer Schwachstelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr • Gewährleistung der Fahrplansicherheit für den ÖV (Bus) <p>Zudem wird die Siedlungsstrategie unterstützt durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anschluss des ESP-Areals an das übergeordnete Verkehrsnetz sicherstellen • Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit für die bestehenden Liegenschaften resp. deren Bewohner 	
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobahnzubringer Emmental (SV02) • Massnahmenpflicht gemäss Kantonalem Richtplan Veloverkehr (KRP) • Massnahmenpflicht Lärmsanierung für die bestehenden Liegenschaften entlang der KS23 • Abstimmen der Velomassnahmen auf den Regionalen Teilrichtplan Veloverkehr (Rual 3) 	

Beurteilung							
Bewertung:				Priorität:			
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	gering	mittel	hoch	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Zeitplan			
Vorgehen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Bestehende Vorstudie überarbeiten • Festlegen, welche Elemente sowohl mit wie ohne Realisierung des Autobahnzubringers Emmental sinnvoll sind • Elemente, die nur mit dem Autobahnzubringer Emmental sinnvoll sind, als Optionen behandeln • Zeithorizont Realisierungsbeginn: 2017/2018 			
Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum:			
A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meilensteine:			
• Keine			

Kosten			
Gesamtkosten: CHF 2.5 Mio Finanzierung: Kostenteil Kanton Bern als Teil der Investitionsrechnung	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund	40	1.0 Mio.
	Anteil Kanton	60	1.5 Mio.
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		2.5 Mio.

Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Machbarkeitsstudie Zufahrt Emmental (2001) • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental (2004) • Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007 • Kantonaler Richtplan Veloverkehr KRP vom Dez. 2004 • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr, in Genehmigungsphase • Variantenstudien Verbesserungsmassnahmen Langsamverkehr, Juli 2000 • Sanierungsprojekt Strassenlärm, Entwurf vom Sept. 2001

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

Zusätzliche Bemerkungen
Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und Vorgabe für regionalen Richtplan. Die Massnahme ist bereits im Entwurf des kantonalen Strassennetzplan SNP vermerkt.

SV04 – Umgestaltung des Löwenknotens in Oberburg

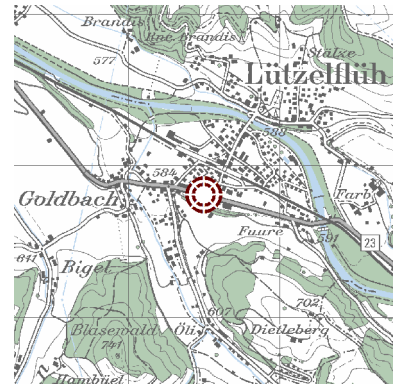


- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr. 404.004

Zielsetzung															
<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Behinderungen bei der Löwenkreuzung in Oberburg • Verstetigung und Verflüssigung des Verkehrs • Verringerung der Lärm- /Luftbelastung • Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr 															
Massnahme															
<ul style="list-style-type: none"> • Umbau des Löwenknotens (H23 / Krauchtalstrasse). Die Massnahme ist noch nicht im Detail bekannt und muss evaluiert werden. Der im Vordergrund stehende Kreisell ist nur mit Schwierigkeiten realisierbar. 															
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen														
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV 	<ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">• Gemeinden der Agglomeration <li style="width: 50%;">• Werkleitungseigentümer • Region Emmental 														
Beurteilung															
Auswirkungen:															
Qualität des Verkehrssystems:															
<ul style="list-style-type: none"> • Behebung einer Schwachstelle • Bessere Berücksichtigung der Verkehrsströme und Verflüssigung des Verkehrs • Erhöhung der Sicherheit • Busbevorzugung? 															
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:															
<ul style="list-style-type: none"> • Realisierung des Autobahnzubringers Emmental (SV02) 															
Bewertung:	Priorität:														
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 25%;">niedrig</td> <td style="width: 25%;">mittel</td> <td style="width: 25%;">hoch</td> <td style="width: 25%;">sehr hoch</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%;">gering</td> <td style="width: 33%;">mittel</td> <td style="width: 33%;">hoch</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>													

Zeitplan			
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Vorprojekt • Mitwirkung • Strassenplan 			
Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum:			
A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • Genehmigung Strassenplan 			
Kosten			
	Kostenteiler:	in %	in SFr.
Gesamtkosten:	Anteil Bund	40	0.64 Mio.
Finanzierung: Kostenteil Kanton Bern als Teil der Investitionsrechnung	Anteil Kanton	60	0.96 Mio.
Bundesanteil: Annahme	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		1.6 Mio.
Grundlegendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Situationsskizzen 1:500 von der Mitwirkung Mai 1997 • ZMB Verkehrserschliessung Emmental vom Juni 2007 			
Stand der Koordination			
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja oder <input checked="" type="checkbox"/> Nein			
Zusätzliche Bemerkungen			
Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und Vorgabe für regionalen Richtplan sowie Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm			

SV05 – Knotensanierung Lützelflüh - Goldbach



- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.

Zielsetzung															
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserungen im Verkehrsfluss • Reduktion der Konflikte resp. Unfälle 															
Massnahme															
<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung der Kreuzung Lützelflüh-Goldbach 															
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen														
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Lützelflüh • Region Emmental 														
Beurteilung															
Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserungen im Verkehrsablauf für den mIV und ÖV • Erhöhung der Verkehrssicherheit 															
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Keine Abhängigkeiten 															
Bewertung: <table style="width: 100%; text-align: center; border: none;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Priorität: <table style="width: 100%; text-align: center; border: none;"> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>													
Zeitplan															
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Bedürfnisanalyse • Vorprojekt und Mitwirkung • Strassenplan • Zeithorizont Realisierungsbeginn: ab 2017 															
Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • Keine 															

Kosten			
Gesamtkosten: Finanzierung: Kostenteil Kanton Bern als Teil der Investitionsrechnung	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		0.7 Mio.
Grundlagendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Unfallstatistik, Verkehrszählungen, Bedürfnisnachweis • Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007 			
Stand der Koordination			
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja oder <input checked="" type="checkbox"/> Nein			
Zusätzliche Bemerkungen			
Bedeutung: Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm			

SV06 – Tunnel Fritzenfluh, Sohlenabsenkung

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.



Zielsetzung															
<ul style="list-style-type: none"> • Durchfahrt Tunnel Fritzenfluh für Cars und Lastwagen gewährleisten 															
Massnahme															
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer Sohlenabsenkung Tunnel Fritzenfluh, um eine lichte Höhe von mind. 4.50 Meter zu erreichen oder Schneisenausbruch als V-Einschnitt inkl. Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen 															
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen														
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV 	<ul style="list-style-type: none"> • betroffene Gemeinden • Amt für Wald des Kanton Bern 														
Beurteilung															
Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Allenfalls geringe Zunahme des Lastwagenverkehrs, da keine Höhenbegrenzung mehr • Kürzere Verbindung für Lastwagen zwischen Wasen i. E. und Eriswil 															
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Die eine Hälfte des Tunnels gehört zur Region Emmental, die andere zur Region Oberaargau 															
Bewertung: <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Priorität: <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>													
Zeitplan															
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrliche Auswirkungen abschätzen • Machbarkeitsabklärung mit Kosten / Nutzenbetrachtung • Entscheid über Handlungsbedarf • Zeithorizont Realisierungsbeginn: ab 2022 															
Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • Keine 															

Kosten			
Gesamtkosten: Finanzierung: Wenn TBA-Standard übertroffen evt. Beteiligung der Gemeinden.	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		0.55 Mio.
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		0.55 Mio.
Grundlagendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Katasterblatt TBA, Oberingenieurkreis IV, Objekt Nr. 42086 • Geotechnische Untersuchung vom Dezember 2008 			
Stand der Koordination			
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja oder <input checked="" type="checkbox"/> Nein			

ÖV01 – Bahnverkehr mittel- / langfristig

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.



Zielsetzung															
<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Bahnverkehrs mittel- / langfristig 															
Massnahme															
<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche stündliche S-Bahn Hasle-Rüegsau – Burgdorf (ergibt auf dem Abschnitt Burgdorf – Hasle-Rüegsau vier Fahrgelegenheiten pro Stunde) • S-Bahn Hasle-Rüegsau – Burgdorf bis Bern verlängern (5. Fahrgelegenheit pro Stunde nach Bern ergibt v.a. Attraktivitätssteigerung für Pendlerverkehr, siehe auch volkswirtschaftliche Studie) • fehlende Kurspaare zwischen Bern und Burgdorf, ab 21 Uhr, wieder einführen • mittelfristig den IR Bern - Olten - Zürich auch in Wynigen halten lassen • Richtung Solothurn halbstündige Bahnverbindungen über den ganzen Tag und in den Hauptverkehrszeiten alle 15 Minuten • Taktlücken auf der Strecke Bern - Burgdorf - Langnau schliessen 															
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen														
<ul style="list-style-type: none"> • Region Emmental (Kommission ÖV) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • BLS AG • AöV • SBB AG 														
Beurteilung															
Auswirkungen:															
<ul style="list-style-type: none"> • Wesentliche Steigerung des Angebots im Agglomerationsperimeter und Richtung Bern • Eventuell längere Wartezeiten für MIV aufgrund zusätzlicher öV-Fahrten 															
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:															
<ul style="list-style-type: none"> • Abhängigkeit zu Massnahme ÖV06 (Ausbau Bhf. Kirchberg-Alchenflüh mit Doppelspurabschnitt Richtung Burgdorf) 															
Bewertung:	Priorität:														
<table border="0"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<table border="0"> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>													

Zeitplan			
Vorgehen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Einbringen in die Angebotskonzepte durch die Kommission öV der Region Emmental 			
Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum:			
A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meilensteine:			
<ul style="list-style-type: none"> • Keine 			
Kosten			
Kostenteiler für Betriebskosten gemäss ÖVG: Kanton 2/3 und Gemeinden 1/3	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton	67	
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde	33	
	Total		
Grundlegendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental (2004) • Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007 • 2. Teilergänzung S-Bahn Bern 			
Stand der Koordination			
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja oder <input checked="" type="checkbox"/> Nein			

ÖV02 – Busverkehr mittel- / langfristig

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.



Zielsetzung															
<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Busverkehrs mittel- / langfristig 															
Massnahme															
<ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung der regionalen Buslinien 465 (Fraubrunnen / Lyssach – Alchenflüh – Burgdorf – Hasle-Rüegsau) und 466/467 (Wynigen –Ersigen – Kirchberg – Burgdorf bzw. Kirchberg Neuhof - Burgdorf) auf einen integralen 15'-Takt • Verdichtung der städtischen Buslinie 463 (Gyrischachen - Meiefeld) längerfristig auf einen integralen 15'-Takt. • Buslinie 467 (Burgdorf Bahnhof - Kirchberg - Neuhof) verlängern bis Aefligen • Versuchsbetrieb der Buslinie 462 gegebenenfalls in das Grundangebot überführen 															
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen														
<ul style="list-style-type: none"> • Region Emmental (Kommission öV) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden der Agglomeration • BLS AG / Busland AG • AöV 														
Beurteilung															
Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Wesentliche Steigerung des Angebots im regionalen und lokalen öV 															
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Busbevorzugungsmassnahmen im Rahmen des Umbaus Ortsdurchfahrt Burgdorf (SV 01) und des Autobahnzubringers Emmental (SV 02) 															
Bewertung: <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Priorität: <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>													

Zeitplan			
Vorgehen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Einbringen in die Angebotskonzepte durch die Kommission öV der Regionalkonferenz Emmental 			
Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum:			
A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meilensteine:			
<ul style="list-style-type: none"> • Keine 			
Kosten			
Kostenteiler für Betriebskosten gemäss ÖVG: Kanton 2/3 und Gemeinden 1/3	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton	67	
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde	33	
	Total		
Grundlegendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental (2004) • Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007 • 2. Teilergänzung S-Bahn Bern • Weiterentwicklung Busangebot BLS Emmental, Buslinien Raum Burgdorf / Langnau / Huttwil (Entwurf) 			
Stand der Koordination			
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja oder <input checked="" type="checkbox"/> Nein			

ÖV03 – Förderung von Buslinien als Bahnzubringer



- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.

Zielsetzung															
<ul style="list-style-type: none"> • Minimale öV-Erschliessung als Zubringer zu den Bahnstationen gewährleisten 															
Massnahme															
<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines Konzeptes zur Förderung von Buslinien als Bahnzubringer, sowohl auf neuen Verbindungen ohne heutige Buserschliessung als auch mit dem Erhalt eines minimalen Busangebotes, insbesondere Linien zu touristischen Zielen (Freizeit / Erholungsschwerpunkte). • Im Zusammenhang mit der Erhöhung der P+R-Plätze oder auch alternativ dazu sind die Möglichkeiten von Busverbindungen zu nahe gelegenen Bahnanschlüssen zu prüfen 															
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen														
<ul style="list-style-type: none"> • Region Emmental (Kommission öV) 	<ul style="list-style-type: none"> • Beteiligte Gemeinden • AöV 														
Beurteilung															
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimalangebot der öV-Erschliessung • Stärkung des öffentlichen Verkehrs u.a. auch im touristischen Verkehr • Minimale Steigerung der Auslastung der Bahnlinien • Entlastung der Strassen im motorisierten Individualverkehr 															
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung des Konzeptes in Abstimmung mit Realisierung beitragsberechtigter P+R-Plätze (RV01) an Bahnhaltstellen. • Eine Abhängigkeit besteht auch zur Massnahme: Prüfung alternativer Erschliessungsformen (ÖV04), beide müssen zusammen betrachtet werden. 															
<p>Bewertung:</p> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Priorität:</p> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>													

Zeitplan			
Vorgehen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines Konzeptes zur Förderung von Buslinien als Bahnzubringer 			
Meilensteine:			
<ul style="list-style-type: none"> • Keine 			
Kosten			
Gesamtkosten: grobe Kostenschätzung für die Erstellung des Konzeptes 40'000 SFr. Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		
Grundlagendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Bericht „Ermittlung der Zahl der beitragsberechtigten P+R-Plätze“, beitragsberechtigte P+R-Plätze der ÖV Stränge • Kombinierte Mobilität, TBA des Kantons Bern, Tabellen mit Informationen zur Förderung von P+R-Plätzen und B+R Anlagen • Erschliessungsnetz (Angebot) öffentlicher Verkehr 			
Stand der Koordination			
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja oder <input checked="" type="checkbox"/> Nein			

ÖV04 – Prüfung alternativer Erschliessungsformen



- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.

Zielsetzung															
<ul style="list-style-type: none"> Die Möglichkeiten abzuklären, nicht erschlossene Räume im öffentlichen Verkehr alternativ zu erschliessen. Die Möglichkeiten abzuklären, ein Mitnahmesystem für den motorisierten Individualverkehr zu realisieren, bzw. die Nachfrage danach ermitteln. 															
Massnahme															
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der nicht / sehr schlecht erschlossenen Räume auf deren Potenzial für alternative Mitnahmesysteme. Ermittlung der Nachfrage nach Abstellplätzen für die Bildung von Fahrgemeinschaften über die Autobahn zu Grosszentren. Prüfung geeigneter Standorte in möglichst direkter Nähe zum Autobahnanschluss. 															
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen														
<ul style="list-style-type: none"> Region Emmental (Kommission öV) 	<ul style="list-style-type: none"> Emmental bewegt Beteiligte Gemeinden 														
Beurteilung															
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minimales Mobilitätsangebot für nichtmotorisierte Personen der Region Emmental, in nicht / sehr schlecht erschlossenen Räumen. Förderung von Fahrgemeinschaften auf der Autobahn und (geringe) Reduktion der Verkehrsbelastung 															
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Massnahme „Prüfung der nicht / sehr schlecht erschlossenen Räume auf deren Potenzial für alternative Mitnahmesysteme“ ist gemeinsam mit Massnahme: Förderung der Buszubringer (ÖV03) zu betrachten. Für die Massnahme „Mitnahmesystem für Automobilisten“ bestehen keine Abhängigkeiten. 															
<p>Bewertung:</p> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Priorität:</p> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>													

Zeitplan			
Vorgehen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung des Potenzials alternativer Erschliessungsformen • Ermittlung der Nachfrage nach der Mitnahme anderer Automobilisten • Prüfung geeigneter Parkplätze in direkter Nähe des Autobahnanschlusses für die Mitnahme anderer Automobilisten. 			
Meilensteine:			
<ul style="list-style-type: none"> • Keine 			
Kosten			
Gesamtkosten: grobe Kostenschätzung für externe Studie 20'000 SFr. Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		
Grundlegendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Erschliessungsnetz (Angebot) öffentlicher Verkehr • Angebot kombinierter Verkehr (P+R-Plätze) 			
Stand der Koordination			
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input type="checkbox"/> Ja oder <input checked="" type="checkbox"/> Nein			

ÖV05 – Ausbau Bhf. Bätterkinden und Doppelspur Bätterkinden Nord



- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.

Zielsetzung																	
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeitverkürzung Bern – Solothurn • Verlängerung S8 bis Bätterkinden • Kapazitätsausbau RE und S8 (längere Züge) 																	
Massnahme																	
<ul style="list-style-type: none"> • Doppelspur Bätterkinden Nord • Ausbau Bahnhof Bätterkinden (Wendemöglichkeit, Perronverlängerung auf 180 m) 																	
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen																
<ul style="list-style-type: none"> • AöV 	<ul style="list-style-type: none"> • RBS • BAV 																
Beurteilung																	
Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsstabilität wird verbessert • Leistungsfähigkeit und Sicherheit wird gesteigert 																	
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • keine 																	
Bewertung: <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Priorität: <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch														
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>														
gering	mittel	hoch															
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
Zeitplan																	
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Ziel Inbetriebnahme 2020 																	
Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • keine 																	

Kosten			
Gesamtkosten: 45 Mio. CHF (+/- 50%) Finanzierung: über Art. 56EBG	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		
Grundlagendokumente			
Stand der Koordination			
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja oder <input type="checkbox"/> Nein			

ÖV06 – Ausbau Bhf. Kirchberg-Alchenflüh mit Doppelspurabschnitt Richtung Burgdorf

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.



Zielsetzung																	
<ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung S-Bahnangebot • Umsetzung Behindertengesetz (BehiG) 																	
Massnahme																	
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh • Doppelspurabschnitt Kirchberg-Alchenflüh in Richtung Burgdorf • Koordination mit Ausbautvorhaben Station Burgdorf-Buchmatt 																	
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen																
<ul style="list-style-type: none"> • AöV 	<ul style="list-style-type: none"> • BLS AG • BAV 																
Beurteilung																	
Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsstabilität wird verbessert • Leistungsfähigkeit und Sicherheit wird gesteigert • Betriebsablauf wird gesichert 																	
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Ausbautvorhaben Haltestelle Burgdorf-Buchmatt • Koordination mit ESP Lyssach Schachen Buchmatt nötig 																	
Bewertung: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">niedrig</td> <td style="text-align: center;">mittel</td> <td style="text-align: center;">hoch</td> <td style="text-align: center;">sehr hoch</td> <td style="width: 20px;"></td> <td style="text-align: center;">gering</td> <td style="text-align: center;">mittel</td> <td style="text-align: center;">hoch</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		niedrig	mittel	hoch	sehr hoch		gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch		gering	mittel	hoch										
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
Zeitplan																	
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Ziel Inbetriebnahme 2020 																	
Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • keine 																	

Kosten			
Gesamtkosten: 31 Mio. CHF (+/- 50%) Finanzierung: über Art. 56 EBG	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		
Grundlagendokumente			
Stand der Koordination			
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja oder <input type="checkbox"/> Nein			

ÖV07 – Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.

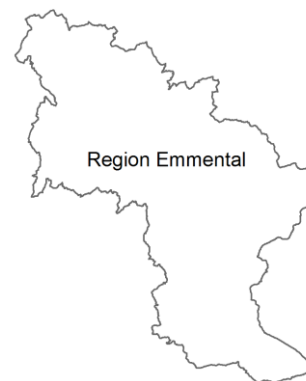


Zielsetzung																									
<ul style="list-style-type: none"> • Optimierung und langfristige Sicherstellung der Umsteigebeziehungen Bahn – Bus – Bahn • Langfristige Sicherstellung der Abwicklung des steigenden ÖV – Angebots und Kundenfrequenzen am regionalen ÖV-Knotenpunkt Burgdorf • Attraktive und sichere Führung der ÖV-Kunden mittels einheitlicher Platzgestaltung und abgestimmten Verkehrskonzept (Begegnungszone und Fussgängerzone) • Ausgestaltung eines attraktiven Empfangsraumes für Zu- und WegpendlerInnen, BewohnerInnen und BesucherInnen Burgdorfs • Förderung der Umlagerung MIV auf ÖV / LV 																									
Massnahme																									
<ul style="list-style-type: none"> • Neukonzeption des Bushofes mit Optimierung des Haltekantensystems, Warteräume für Kunden, Kundenlenksysteme, Signaletik und Beleuchtungskonzept • Gestaltung sowie Aufwertung des Bahnhofplatzes inklusive Anpassung Bahnhofstrasse und Aufgang Ost (Personenunterführung Ost) • städtebauliche Aufwertung des Bahnhofareals • durchgehendes Dach vor den Bahnhofgebäuden errichten • gesamtes Areal in Begegnungszone umwandeln, d.h. der Fussgänger hat überall Vortritt • Strassenbeleuchtungskonzept der Bahnhofstrasse Ost und West umsetzen 																									
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen																								
<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Burgdorf 	<ul style="list-style-type: none"> • SBB AG • AöV, TBA • BLS AG / Busland AG 																								
Beurteilung																									
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leistungsfähigkeit des regionalen ÖV-Knotens Burgdorf wird ausgebaut und langfristig gesichert • Attraktivitätssteigerung des Bushofs und des Bahnhofplatzes für alle Zielgruppen • Umlagerung MIV auf LV/ÖV dank attraktivem Infrastruktur- und Umsteigeangebot 																									
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <p>keine</p>																									
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td colspan="4">Bewertung:</td> <td colspan="4">Priorität:</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">niedrig</td> <td style="text-align: center;">mittel</td> <td style="text-align: center;">hoch</td> <td style="text-align: center;">sehr hoch</td> <td style="text-align: center;">gering</td> <td style="text-align: center;">mittel</td> <td style="text-align: center;">hoch</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> </table>		Bewertung:				Priorität:				niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	gering	mittel	hoch		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Bewertung:				Priorität:																					
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	gering	mittel	hoch																			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																			

Zeitplan							
Vorgehen:							
<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung des Ausführungsprojektes 							
Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum:							
A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)				
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Meilensteine:							
keine							
Kosten							
Gesamtkosten: 6.6 Mio. Fr. Kostenteiler: Annahme	Kostenteiler:	in %	in SFr.				
	Anteil Bund	40	2.6 Mio.				
	Anteil Kanton	30	2.0 Mio.				
	Anteil Region						
	Anteil Gemeinde	30	2.0 Mio.				
	Total	100	6.6 Mio.				
Grundlegendokumente							
Vorprojekt vom 11. Oktober 2010							
Stand der Koordination							
<input checked="" type="checkbox"/>	Vororientierung	<input type="checkbox"/>	Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	Festsetzung		
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen:				<input type="checkbox"/>	Ja oder	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein

RV01 – Erhöhung der Anzahl der P+R-Plätze

- ☒ im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- ☒ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr. 404.005



Zielsetzung

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

Massnahme

- Realisierung der beitragsberechtigten P+R-Plätze gemäss Konzept des Kantons (bei Einzelanlagen min. 20 Parkplätze, bei Anlagebündel min. 40 Parkplätze, wobei pro Standort min. 5 Parkplätze) in der Region Emmental (Standorte mit geringer Priorität werden in der Karte nicht dargestellt):
 - Korridor Hasle-Rüegsau – Ramsei – Sumiswald/Zollbrück (87 beitragsberechtigten P+R-Plätze):
 - Zollbrück (5 P+R Plätze)
 - Ramsei (12 P+R Plätze)
 - Lützelflüh-Goldbach (20 P+R Plätze)
 - Hasle-Rüegsau (20 P+R Plätze)
 - Sumiswald-Grünen (30 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)
 - Grünenmatt (ausserhalb Agglomerationsperimeter, geringe Priorität)
 - Korridor Schönbühl – Lyssach (0 beitragsberechtigten P+R-Plätze):
 - Lyssach (geringe Priorität)
 - Hindelbank (ausserhalb Agglomerationsperimeter, geringe Priorität)
 - Korridor Wiler – Kirchberg (20 beitragsberechtigten P+R-Plätze für Einzelanlage, Konkreter Standort nicht bestimmt: Wiler, Utzenstorf oder Kirchberg-Alchenflüh):
 - Wiler (? P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)
 - Utzenstorf (? P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)
 - Aefligen (geringe Priorität)
 - Kirchberg-Alchenflüh (? P+R Plätze)
 - Korridor Worb Station – Trubschachen (79 beitragsberechtigten P+R-Plätze):
 - Signau (30 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)
 - Emmenmatt (10 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)
 - Langnau i. E. (17 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)
 - Trubschachen (22 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)
 - Korridor Schönbühl – Lohn (0 beitragsberechtigten P+R-Plätze):
 - Bätterkinden (ausserhalb Agglomerationsperimeter, geringe Priorität)
 - Korridor Wynigen – Herzogenbuchsee (55 beitragsberechtigten P+R-Plätze, davon 25 aus dem Kontingent der Region Oberaargau):
 - Wynigen (55 P+R Plätze) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> Region Emmental 	<ul style="list-style-type: none"> BLS AG SBB AG RBS TBA, Oberingenieurkreis IV Beteiligte Gemeinden

Beurteilung	
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Stärkung des öffentlichen Verkehrs Bessere Auslastung der Bahnlinien Entlastung der Strassen im motorisierten Individualverkehr 	
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Diese Massnahme ist in Kombination mit der Förderung der Buslinien als Bahnzubringer (ÖV03) zu betrachten. Je nach Ausbau der Buszubringer kann ein Ausbau der P+R-Plätze wichtiger oder weniger wichtig sein. 	
<p>Bewertung:</p> <p>niedrig mittel hoch sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>Priorität:</p> <p>gering mittel hoch</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>

Zeitplan
<p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Realisierung der beitragsberechtigten P+R-Plätze Prüfung weiterer Nachfrage an P+R-Plätzen Finanzierung weiterer P+R-Plätze abklären und sichern
<p>Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum:</p> <p>A1 (2011-2014) A (2015-2018) B (2019-2022) C (später)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> Der Kanton leistet Beiträge an den Investitionen der Anlagen. Diese müssen Gegenstand des SNP sein, der Ende 2012 verabschiedet werden soll.

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

Grundlagendokumente

- Teilprojekt 5, Zugang zur S-Bahn Bern (Standards der S-Bahn-Haltestellen bei SBB, BLS und RM)
- Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007
- Bericht „Ermittlung der Zahl der beitragsberechtigten P+R-Plätze“.
- Kombinierte Mobilität, TBA des Kantons Bern, Tabellen mit Informationen zur Förderung von P+R- und B+R-Anlagen

Stand der Koordination

Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: Ja oder Nein

Zusätzliche Bemerkungen

Massnahmenperimeter abklären, in Bezug auf Agglomeration Burgdorf und Region Emmental ausserhalb Agglomeration Burgdorf

Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und Vorgabe für regionalen Richtplan sowie Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm

RV02 – Velostation / Veloparkierung / B+R Plätze

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr. 404.009



Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> • Hebung des Stellenwertes des Velos im Alltagsverkehr • Verbesserung der Transportkette Velo – Bahn 	
Massnahme (siehe auch detaillierte Massnahmenliste)	
<p>Agglomerationsprogramm 1. Generation A-Liste (2011-2014):</p> <ul style="list-style-type: none"> • V/A3: Neubau Velostation Burgdorf (ESP Bahnhof Burgdorf) <p>Agglomerationsprogramm 2. Generation A-Liste (2015-2018)</p> <ul style="list-style-type: none"> • V/A2: Veloabstellanlage Bahnhof Burgdorf Steinhof • V/A4: Veloabstellanlage Bahnhof Burgdorf Buchmatt • V/A6: Veloabstellanlage Bahnhof Lyssach • V/A9: Veloabstellanlage Bahnhof Oberburg <p>Agglomerationsprogramm 2. Generation B-Liste (2019-2022)</p> <ul style="list-style-type: none"> • V/A5: Veloabstellanlage Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh <p>ausserhalb Agglomeration</p> <ul style="list-style-type: none"> • V/A7: Veloabstellanlagen an wichtigen Zielorten (Einkaufs-, Gemeinde- und Freizeitzentren) • V/A10: Veloabstellanlage Bahnhof Ramsei • Mini-Station Bahnhof Trubschachen <ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung der Nachfrage an weiteren B+R-Plätzen im Agglomerationsperimeter Burgdorf und in der gesamten Region Emmental • Prüfung weiterer Anlagen mit Velostationsfunktionen an den S-Bahn-Haltestellen (z.B. Hasle-Rüegsau) mit zum Teil elektronischen Zugangssystemen, Kameraüberwachung, automatischer Einzelvelosicherung 	
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • Region Emmental, (Kommission öV) 	<ul style="list-style-type: none"> • BLS AG • SBB AG • Gemeinden der Agglomeration • TBA, Oberingenieurkreis IV

Beurteilung															
Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs • Geringe Entlastung für den MIV • Bessere Auslastung der Züge 															
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Es ist bei der Realisierung der Anlagen auf eine eventuelle Kombination mit P+R-Anlagen zu achten 															
Bewertung: <table style="width:100%; text-align:center;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Priorität: <table style="width:100%; text-align:center;"> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>													

Zeitplan								
Vorgehen (keine Rangfolge): <ul style="list-style-type: none"> • Velostation Burgdorf: Realisierungsbeginn 2013 • Veloabstellanlagen Burgdorf Steinhof, Burgdorf Buchmatt, Lyssach und Oberburg: Vertiefte Abklärungen zur Nachfrage, Erarbeiten Vorprojekt bis 2014, Realisierungsbeginn 2015 bis 2018 • Veloabstellanlage Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh: Vertiefte Abklärungen zur Nachfrage, Erarbeiten Vorprojekt im Rahmen Ausbau Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh (Massnahme ÖV06) • Veloabstellanlagen Ramsei, Trubschachen, ev. weitere: Vertiefte Abklärungen zur Nachfrage, Erarbeiten der Ausführungsprojekte, Realisierung nach Dringlichkeit 								
Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum: <table style="width:100%; text-align:center;"> <tr> <td>A1 (2011-2014)</td> <td>A (2015-2018)</td> <td>B (2019-2022)</td> <td>C (später)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)					
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • Der Kanton leistet Beiträge an den Investitionen der Anlagen. Diese müssen Gegenstand des SNP sein, der Ende 2012 verabschiedet werden soll. 								

Kosten (Agglomerationsprogramm 1. Generation A-Liste (2011-2014))			
Velostation Burgdorf Gesamtkosten: inklusive Beiträge Dritter Finanzierung: Kostenanteil Bund gemäss Finanzierungsvereinbarung	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		0.3 Mio.
	Anteil Kanton		0.42 Mio.
	Anteil Gemeinde		0.78 Mio.
	Total		1.69 Mio.
Kosten (Agglomerationsprogramm 2. Generation A-Liste (2015-2018))			
Veloabstellanlagen Burgdorf Steinhof, Burgdorf Buchmatt, Lyssach und Oberburg Finanzierung: Im Rahmen Agglomerationsprogramm 2. Generation	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinde		
	Total (ca.)		0.85 Mio.

Kosten (Agglomerationsprogramm 2. Generation B-Liste (2019-2022))			
Veloabstellanlage Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh Finanzierung: Im Rahmen Agglomerationsprogramm 2. Generation (B-Liste)	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinde		
	Total		
Kosten (ausserhalb Agglomeration)			
Veloabstellanlagen Ramsei, Trubschachen, ev. weitere Finanzierung: Keine Beiträge des Bundes	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinde		
	Total		0.3 Mio.
Grundlegendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental • Stadtentwicklung Burgdorf, Richtplan • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental (2004) • Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007 • Kombinierte Mobilität, TBA des Kantons Bern, Tabellen mit Informationen zur Förderung von P+R und B+R Anlagen • Agglomerationsprogramm Burgdorf, Prüfbericht des Bundes vom 30.10.2009 • Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern betreffend das AP V+S Burgdorf 			
Stand der Koordination			
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja oder <input type="checkbox"/> Nein			
Zusätzliche Bemerkungen			
Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und Vorgabe für regionalen Richtplan			

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschrieb Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Realisierungshorizont	Schulweg	Koordinationsstand
RV02	V/A3	Burgdorf	Bahnhof Burgdorf	Velostation Burgdorf (ca. 200 Abstellplätze)	ca. 0.75 Mio Fr.	Gemeinde	2011 - 2014		FS
RV02	V/A9	Burgdorf	Bahnhof Oberburg	Ergänzung B+R Veloabstellanlage (ca. zusätzliche 100 Abstellplätze)		Gemeinde bzw. BLS	2015 - 2018		VO
RV02	V/A2	Burgdorf	Bahnhof Burgdorf Steinhof	Ergänzung B+R Veloabstellanlage (ca. zusätzliche 100 Abstellplätze)		Gemeinde bzw. BLS	2015 - 2018		VO
RV02	V/A4	Burgdorf	Haltestelle Burgdorf Buechmatt	Bike + Ride Veloabstellanlage Angabe BLS, Erweiterung (10 Plätze) Umbauprojekt 2016. Abstellplätze für Eingabe Bund zusammenfassen.		Gemeinde bzw. BLS	2015 - 2018		ZE
RV02	V/A6	Lyssach	Bahnhof Lyssach	Bike + Ride Veloabstellanlage Handlungsbedarf Anzahl SBB? TBA liefert Angaben. Abstellplätze für Eingabe Bund zusammenfassen.	ca. 1.10 Mio Fr.	Gemeinde bzw. SBB	2015 - 2018		ZE
RV02	V/A7	alle Agglo-Gemeinden	wichtige Zielorte (Einkaufs-, Gemeinde- und Freizeitzentren)	genügend, komfortable Veloabstellanlagen in verschiedenen Gemeinden.		Gemeinden	2015 - 2018		ZE
RV02	V/A10	Ramsei	Haltestelle Ramsei	Bike + Ride Veloabstellanlage Angabe BLS, Erweiterung (20 Plätze) mit Umbaupr. geplant. Abstellplätze für Eingabe Bund zusammenfassen.		Gemeinde bzw. BLS	2015 - 2018		ZE
RV02	V/A5	Rüdtligen-Alchenflüh	Bahnhof Kirchberg Alchenflüh	Ergänzung B+R Veloabstellanlage (ca. zusätzliche 50 Abstellplätze)		Gemeinde bzw. BLS	ab 2019		VO
RV02		Trubschachen	Bahnhof Trubschachen	evtl. Mini Station, Ausbau		Gemeinde bzw. BLS			VO

LV01 – Velomassnahmen Agglomeration auf Kantonsstrassen, kurzfristig



- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr. 404.011

Zielsetzung															
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau und Verbesserung des Langsamverkehrs im Rahmen der Umsetzung des Autobahnzubringer Emmentals • Erhöhung des Anteils des LV als Beitrag zu einem nachhaltigen Gesamtmobilitätssystem 															
Massnahme (siehe auch detaillierte Massnahmenliste)															
<ul style="list-style-type: none"> • Konzept LV_A-Liste (ARE-Code 404.011), Einzelmassnahmen aus AP V+S Burgdorf: <ul style="list-style-type: none"> • V/E3: Burgdorf-Wynigen, Grafenscheuren bis Sommerhaus, Kt.Str. Nr.240 (Wy3 aus regionalem Teilrichtplan Veloverkehr Emmental) • Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum 															
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen														
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV 	<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Gemeinden • Pro Velo • Region Emmental 														
Beurteilung															
Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr • Erhöhung des Potenzials für den Langsamverkehr 															
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Keine 															
Bewertung: <table style="width: 100%; text-align: center; border: none;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität: <table style="width: 100%; text-align: center; border: none;"> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>													
Zeitplan															
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Detailplanung gemäss Agglomerationsprogramm 1. Generation 															
Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum: <table style="width: 100%; text-align: center; border: none;"> <tr> <td>A1 (2011-2014)</td> <td>A (2015-2018)</td> <td>B (2019-2022)</td> <td>C (später)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)												
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • Keine 															

Kosten			
	Kostenteiler:	in %	in SFr.
Finanzierung: Kostenanteil Bund gemäss Finanzierungsvereinbarung	Anteil Bund		0.5 Mio.
	Anteil Kanton		1.8 Mio.
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		2.3 Mio.

Grundlegendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental • Stadtentwicklung Burgdorf, Richtplan vom 24. März 1997 • Verkehrsrichtplan Burgdorf (Entwurf November 2002) • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental (2004) • Projekt „Emmental bewegt“ • Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007 • Strategie / Konzept Langsamverkehr Agglomeration Burgdorf des Büros RUNDUM • Agglomerationsprogramm V+S Burgdorf • Prüfbericht des Bundes (AP V+S Burgdorf) vom 30.10.2009 • Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern betreffend das AP V+S Burgdorf

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

Zusätzliche Bemerkungen
Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und Vorgabe für regionalen Richtplan

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Realisierungshorizont	Schulweg	Koordinationsstand
LV01	V/E3 Wy 3	Burgdorf / Wynigen	Grafenschüre bis Sommerhaus, Kantonsstrasse Nr. 240	Bickigen-Burgdorf: Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen einseitig Planungskredit 2009. Im Finanzplan Kanton 2011-2013: 0.9 Mio. Fr. Bahnüberführung Bickigen: Warterraum bei Linksabbiegebeziehung	ca. 2.3 Mio Fr.	TBA Kreis IV	2011 - 2014		ZE

LV02 – Velomassnahmen Agglomeration auf Gemeindestrassen, kurzfristig

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr. 404.011



Zielsetzung															
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau und Verbesserung des Langsamverkehrs im Rahmen der Umsetzung des Autobahnzubringer Emmentals • Erhöhung des Anteils des LV als Beitrag zu einem nachhaltigen Gesamtmobilitätssystem 															
Massnahme (siehe auch detaillierte Massnahmenliste)															
<ul style="list-style-type: none"> • Konzept LV_A-Liste (ARE-Code 404.011), Einzelmassnahmen aus AP V+S Burgdorf: <ul style="list-style-type: none"> • V/E1f: Radwegverbindung Ey (Eissportzentrum-Brücke nach Kirchberg, Emme rechts: Ersatz für zurückgestellte Verbindung Burgdorf - Lyssach-Schachen) (Ki1 aus regionalem Teilrichtplan Veloverkehr Emmental) • V/L12: Burgdorf, Verbindung Bahnhof-Gyrischachen, Typonsteg (Bu6 aus regionalem Teilrichtplan Veloverkehr Emmental) • V/L13: Burgdorf-Kirchberg, Verbindung, Sportanlagen (Bu5 aus regionalem Teilrichtplan Veloverkehr Emmental) • V/L14: Lyssach-Kirchberg, LV-Brücke 															
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen														
<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Gemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV • Pro Velo • Region Emmental 														
Beurteilung															
Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr • Erhöhung des Potenzials für den Langsamverkehr 															
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Keine 															
Bewertung: <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorität: <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>													

Zeitplan			
Vorgehen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Detailplanung gemäss Agglomerationsprogramm 1. Generation 			
Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum:			
A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meilensteine:			
<ul style="list-style-type: none"> • Keine 			
Kosten			
Gesamtkosten gemäss Leistungsvereinbarung (effektive Gesamtkosten siehe Projektliste) Finanzierung: Kostenanteil Bund gemäss Finanzierungsvereinbarung	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		0.9 Mio.
	Anteil Kanton		1.0 Mio.
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		0.3 Mio.
	Total		2.2 Mio.
Grundlegendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental • Stadtentwicklung Burgdorf, Richtplan vom 24. März 1997 • Verkehrsrichtplan Burgdorf (Entwurf November 2002) • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental (2004) • Projekt „Emmental bewegt“ • Synthesebericht ZMB der BVE, Juni 2007 • Strategie / Konzept Langsamverkehr Agglomeration Burgdorf des Büros RUNDUM • Agglomerationsprogramm V+S Burgdorf • Prüfbericht des Bundes (AP V+S Burgdorf) vom 30.10.2009 • Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern betreffend das AP V+S Burgdorf 			
Stand der Koordination			
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja oder <input type="checkbox"/> Nein			
Zusätzliche Bemerkungen			
Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und Vorgabe für regionalen Richtplan			

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Realisierungshorizont	Schulweg	Koordinationsstand
LV02	V/E1f Ki 1	Kirchberg	Radwegverbindung Ey	Neue Radwegverbindung (Mergelbelag) Eissportzentrum-Brücke bis Kirchberg, Emme rechts und Umsignalisierung Velowanderoute	ca. 0.3 Mio Fr.	Gemeinde	2011 - 2014		FS
LV02	V/L12 Bu 6	Burgdorf	Verbindung Bahnhof Burgdorf - Gyrschachen	Neubau (Verbreiterung) des Typonsteg	ca. 2.1 Mio Fr.	Gemeinde	2011 - 2014		ZE
LV02	V/L13 Bu 5	Burgdorf / Kirchberg	Verbindung, Sportanlagen, ESAF 2013 Var. 3	LV-Brücke über Emme. Wichtig in Zusammenhang eidg. Schwingfest 2013.	ca. 1.3 Mio Fr.	Gemeinden	2011 - 2014		ZE
LV02	V/L14 Rual 2	Rüdtligen-Alchenflüh / Lyssach / Kirchberg	LV Brücke über Emme	Netzlücke im KRP. Projektstudie vorhanden, 300'000.- Fr. in rollender Planung von Gemeinde, Kreditabschluss notwendig	ca. 1.1 Mio Fr.	Gemeinden	2011 - 2014	Ja	ZE

LV03 – Velomassnahmen Agglomeration auf Kantonsstrassen, mittelfristig



- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr. 404.010

Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Langsamverkehrs gemäss Agglomerationsprogramm 1. Generation und regionalem Teilrichtplan Veloverkehr Emmental 	
Massnahme (siehe auch detaillierte Massnahmenliste)	
<ul style="list-style-type: none"> • Konzept LV_B-Liste (ARE-Code 404.012) <ul style="list-style-type: none"> • V/E10: Burgdorf-Wynigen Kt.Str. Nr. 240 • Einzelmassnahmen aus regionalem Teilrichtplan Veloverkehr Emmental: <ul style="list-style-type: none"> • Bu1: Heimiswil/Burgdorf, Kantonsstrasse (V/E18 aus AP V+S Burgdorf) 	
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV 	<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Gemeinden • Pro Velo • Region Emmental
Beurteilung	
Auswirkungen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung des Potenzials im Langsamverkehr 	
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Abhängig von Realisierung der Massnahmen zu LV01 (Velomassnahmen Agglomeration auf Kantonsstrassen, kurzfristig) • Abhängig von Realisierung des Autobahnzubringers Emmental • Bei der Ausarbeitung der Massnahmen dieses Pakets ist die Koordination mit allen anderen Langsamverkehrsmassnahmen wichtig. 	
Bewertung:	Priorität:
niedrig mittel hoch sehr hoch <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	gering mittel hoch <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Zeitplan	
Vorgehen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Detailplanung im Rahmen Agglomerationsprogramm 2. Generation 	
Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum:	
A1 (2011-2014) A (2015-2018) B (2019-2022) C (später) <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

Zeitplan			
Meilensteine:			
<ul style="list-style-type: none"> • Keine 			
Kosten			
Gesamtkosten: Finanzierung: Kostenanteil Kanton Bern als Teil der Investitionsrechnung.	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		1.4 Mio.
Grundlegendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtentwicklung Burgdorf, Richtplan • Verkehrsrichtplan Burgdorf (Entwurf November 2002) • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental (2004) • Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007 • Strategie / Konzept Langsamverkehr Agglomeration Burgdorf des Büros RUNDUM • Agglomerationsprogramm V+S Burgdorf • Prüfbericht des Bundes (AP V+S Burgdorf) vom 30.10.2009 • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental • Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern betreffend das AP V+S Burgdorf 			
Stand der Koordination			
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja oder <input type="checkbox"/> Nein			
Zusätzliche Bemerkungen			
Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und Vorgabe für regionalen Richtplan			

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Realisierungshorizont	Schulweg	Koordinationsstand
LV03	V/E10	Burgdorf / Wynigen	Kantonsstrasse Nr. 240	ca. 600 m Radstreifen Im KRP Velo als Typ 1, Massnahme grundsätzlich innerhalb der bestehenden Verkehrsfläche realisierbar.	ca. 1.0 Mio Fr.	TBA Kreis IV	2015 - 2018		VO
LV03	Bu 1	Heimiswil / Burgdorf	KS (245) Heimiswil - Burgdorf	punktueller Verbesserung der Sicherheit	ca. 800'000 Fr.	TBA Kreis IV	2015 - 2018		VO

LV04 – Velomassnahmen Agglomeration auf Gemeindestrassen, mittelfristig

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr. 404.010



Zielsetzung																	
<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Langsamverkehrs gemäss Agglomerationsprogramm 1. Generation und regionalem Teilrichtplan Veloverkehr Emmental 																	
Massnahme (siehe auch detaillierte Massnahmenliste)																	
<ul style="list-style-type: none"> • Konzept LV_B-Liste (ARE-Code 404.012) <ul style="list-style-type: none"> • V/L17: Burgdorf, Schlossmatt-Oberstatt • V/S1: Burgdorf, Signalisation • V/S2: Ganze Region, Signalisation • Einzelmassnahmen aus regionalem Teilrichtplan Veloverkehr Emmental: <ul style="list-style-type: none"> • Bu2: Burgdorf, Velohochstrasse • Bu4: Burgdorf/Hasle (V/L3 und V/L18 aus AP V+S Burgdorf) • Ob3: Oberburg, Überlandverbindung Oberburg – Hasle (V/L2 aus AP V+S Burgdorf) • Rual1: Rütligen-Alchenflüh, Verbindung Rütligen-Alchenflüh - Aefligen 																	
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen																
<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Gemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV • Pro Velo 																
<ul style="list-style-type: none"> • Region Emmental 																	
Beurteilung																	
Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Steigerung des Potenzials im Langsamverkehr 																	
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Abhängig von Realisierung der Massnahmen zu LV01 (Velomassnahmen Agglomeration auf Kantonsstrassen, kurzfristig) • Abhängig von Realisierung des Autobahnzubringers Emmental • Bei der Ausarbeitung der Massnahmen dieses Pakets ist die Koordination mit allen anderen Langsamverkehrsmassnahmen wichtig. 																	
Bewertung: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">niedrig</td> <td style="text-align: center;">mittel</td> <td style="text-align: center;">hoch</td> <td style="text-align: center;">sehr hoch</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Priorität: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">gering</td> <td style="text-align: center;">mittel</td> <td style="text-align: center;">hoch</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch														
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>														
gering	mittel	hoch															
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															

Zeitplan			
Vorgehen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Detailplanung im Rahmen Agglomerationsprogramm 2. Generation • Kreditbeschlüsse Gemeinden • Finanzierungsvereinbarung mit Bund 			
Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum:			
A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meilensteine:			
<ul style="list-style-type: none"> • Keine 			
Kosten			
Gesamtkosten: Finanzierung: Kostenanteil Kanton Bern als Teil der Investitionsrechnung.	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		4.2 Mio.
Grundlegendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtentwicklung Burgdorf, Richtplan • Verkehrsrichtplan Burgdorf (Entwurf November 2002) • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental (2004) • Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007 • Strategie / Konzept Langsamverkehr Agglomeration Burgdorf des Büros RUNDUM • Agglomerationsprogramm V+S Burgdorf • Prüfbericht des Bundes (AP V+S Burgdorf) vom 30.10.2009 • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental • Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern betreffend das AP V+S Burgdorf 			
Stand der Koordination			
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja oder <input type="checkbox"/> Nein			
Zusätzliche Bemerkungen			
Bedeutung: Vorgabe für kommunale Richtpläne und Vorgabe für regionalen Richtplan			

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Realisierungshorizont	Schulweg	Koordinationsstand
LV04	V/L17	Burgdorf	Schlossmatt - Oberstadt	Fuss- und Radweg Wichtige örtliche Verbindung	ca. 0.50 Mio Fr.	Gemeinde	2015 - 2018		VO
LV04	V/S1	Burgdorf		Signalisation Gemeinde	ca. 0.30 Mio Fr.	Gemeinde	2015 - 2018		VO
LV04	V/S2	alle Gemeinden		Signalisation ganze Region. Konzeptkosten Region, Teiler Beschilderung: Autobahn = Bund, Kantonsstrassen = Kanton und Gemeindestrassen = Gemeinde (Ortsschilder)	ca. 0.40 Mio Fr.	Gemeinde	2015 - 2018		VO
LV04	Bu 2	Burgdorf	Velohochstrasse	Velohochstrasse fertigstellen (Bahnhof Burgdorf bis Anschluss Lorraine)	1.7 Mio Fr.	Gemeinde	2015 - 2018		ZE
LV04	Bu 4	Burgdorf / Hasle	KS (23) Burgdorf - Hasle	Variante 1: Veloroute entlang der Bahnlinie, Bahnunterführung Variante 2: Verbreiterung der Strasse und Velostreifen beidseits	Variante 1: ca. 1 Mio. Fr	Gemeinde	2015 - 2018		VO
LV04	Ob 3	Oberburg	Überlandverbindung Oberburg Hasle	Schliessung der Netzlücke (ca. 500 m neuer Veloweg)	ca. 100'000 - 200'000 Fr.	Gemeinde	2015 - 2018		VO
LV04	Rual 1	Rüdtligen-Alchenflüh	Verbindung Rüdtligen-Alchenflüh - Aeffligen	Innerorts: Temporeduktion, optische Einengung, Rechtsvortritt markieren Autobahnbrücke: gemeinsamer Fuss- und Radweg auf Trottoir signalisieren	ca. 30'000 - 50'000 Fr.	Gemeinde	2015 - 2018		VO

LV05 – Velomassnahmen Agglomeration auf Kantonsstrassen, längerfristig



- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.

Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Langsamverkehrs gemäss regionalem Teilrichtplan Veloverkehr Emmental 	
Massnahme (siehe auch detaillierte Massnahmenliste)	
<ul style="list-style-type: none"> • Bu3: Burgdorf, Kantonsstrasse Burgdorf – Hindelbank • Kr 1: Krauchthal, Kantonsstrasse Kreuzung Pleerstrasse/Krauchthalstrasse • Kr 2: Krauchthal, Kantonsstrasse Verbindung Krauchthal – Oberburg • Ly2: Lyssach, Kantonsstrasse Lyssach – Burgdorf • Ly4: Lyssach/Burgdorf, Kantonsstrasse Lyssach – Burgdorf • Ly5: Lyssach, Einmündung Flurweg (Milchgässli) in die Bernstrasse • Mö1: Mötschwil/Rüti b.L./Oberburg, Kantonsstrasse Hindelbank - Mötschwil – Burgdorf • Ob2: Oberburg, Kantonsstrasse Oberburg - Krauchthal 	
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV 	<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Gemeinden • Pro Velo • Region Emmental
Beurteilung	
Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Steigerung des Potenzials im Langsamverkehr 	
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Abhängig von Realisierung der Massnahmen zu LV01 und LV02 (Stärkung des Langsamverkehrs und der umweltschonenden Mobilitätsarten (Paket1 und 2)) • Bei der Ausarbeitung der Massnahmen dieses Pakets ist die Koordination mit allen anderen Langsamverkehrsmassnahmen wichtig. 	
Bewertung: niedrig mittel hoch sehr hoch <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Priorität: gering mittel hoch <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Zeitplan											
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Detailplanung im Rahmen Agglomerationsprogramm 2. Generation Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">A1 (2011-2014)</td> <td style="text-align: center;">A (2015-2018)</td> <td style="text-align: center;">B (2019-2022)</td> <td style="text-align: center;">C (später)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>				A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • Keine 											
Kosten											
Gesamtkosten: Grobschätzung gemäss Projektliste Finanzierung: Kostenanteil Kanton Bern als Teil der Investitionsrechnung.	Kostenteiler:	in %	in SFr.								
	Anteil Bund										
	Anteil Kanton										
	Anteil Region										
	Anteil Gemeinde										
	Total		11.6 Mio.								
Grundlegendokumente											
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtentwicklung Burgdorf, Richtplan • Verkehrsrichtplan Burgdorf (Entwurf November 2002) • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental (2004) • Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007 • Strategie / Konzept Langsamverkehr Agglomeration Burgdorf des Büros RUNDUM • Agglomerationsprogramm V+S Burgdorf • Prüfbericht des Bundes (AP V+S Burgdorf) vom 30.10.2009 • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental • Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern betreffend das AP V+S Burgdorf 											
Stand der Koordination											
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung									
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja oder <input type="checkbox"/> Nein											

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Realisierungshorizont	Schulweg	Koordinationsstand
LV05	Bu 3	Burgdorf	KS (245) Burgdorf - Hindelbank	Knotensanierung (östlich Rohrmoos): Winkel verkleinern, Einfahrtstorgestaltung, Verbreiterung der Fahrbahn, Mehrzweckstreifen	ca. 0.5 Mio Fr.	TBA Kreis IV	ab 2019		VO
LV05	Kr 1	Krauchthal	KS (234.4) Kreuzung Pleerstrasse / Krauchthalstrasse	Knotensanierung/Umgestaltung Verzweigung Pleerstrasse/Krauchthalstrasse, Abbiegehilfe, Mehrzweckstreifen	ca. 0.5 Mio Fr.	TBA Kreis IV	ab 2019		VO
LV05	Kr 2	Krauchthal	KS (234.4) Verbindung Krauchthal - Oberburg	Prio. 1: Asphaltierung des bestehenden Wanderwegs und Ersatz sicherstellen, Querungsstelle sichern Prio. 2: Verbreiterung Verkehrsfläche.	ca. 2.4 Mio Fr.	TBA Kreis IV	ab 2019		VO
LV05	Ly 2	Lyssach	KS (1402) Lyssach - Burgdorf	optische Einengung mit farbigem Band, Abbiegehilfen, Velostreifen, Kernfahrbahn	ca. 1.5 Mio Fr.	TBA Kreis IV	ab 2019		VO
LV05	Ly 4	Lyssach / Burgdorf	KS (1402) Lyssach - Burgdorf	Erweiterung der Fahrbahn, Velostreifen	ca. 1.9 Mio Fr.	TBA Kreis IV	ab 2019		VO
LV05	Ly 5	Lyssach	KS (1) Einmündung Flurweg in die Bernstrasse	Querung für den Veloverkehr direkt bei der Einmündung Milchgässli herstellen	ca. 0.3 Mio Fr.	TBA Kreis IV	ab 2019		VO
LV05	Mö 1	Mötschwil / Rüti b.L. / Oberburg	KS (245) Hindelbank - Mötschwil - Burgdorf	Temporeduktion, Verbreiterung der Fahrbahn, Mehrzweckstreifen	ca. 2.0 Mio Fr.	TBA Kreis IV	ab 2019	Ja	VO
LV05	Ob 2	Oberburg	KS (234.4) Oberburg - Krauchthal	West: Rad- und Fussweg geplant. Ost: Optische Einengung durch Versetzen der seitlichen Leitlinie. Sicherung der Querungsstelle	ca. 1.5 Mio Fr.	TBA Kreis IV	ab 2019	Ja	VO

LV06 – Velomassnahmen Agglomeration auf Gemeindestrassen, längerfristig



- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.

Zielsetzung															
<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Langsamverkehrs gemäss regionalem Teilrichtplan Veloverkehr Emmental 															
Massnahme (siehe auch detaillierte Massnahmenliste)															
<ul style="list-style-type: none"> • Ly1: Lysach, Verbindung Rüttligen-Alchenflüh – Lysach (Überlandverbindung) 															
Federführung:	Weiter beteiligte Stellen														
<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Gemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV • Pro Velo • Region Emmental 														
Beurteilung															
Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Steigerung des Potenzials im Langsamverkehr 															
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Abhängig von Realisierung der Massnahmen zu LV01 und LV02 (Stärkung des Langsamverkehrs und der umweltschonenden Mobilitätsarten (Paket1 und 2)) • Bei der Ausarbeitung der Massnahmen dieses Pakets ist die Koordination mit allen anderen Langsamverkehrsmassnahmen wichtig. 															
Bewertung: <table style="width: 100%; text-align: center; border: none;"> <tr> <td style="padding: 5px;">niedrig</td> <td style="padding: 5px;">mittel</td> <td style="padding: 5px;">hoch</td> <td style="padding: 5px;">sehr hoch</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/></td> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/></td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Priorität: <table style="width: 100%; text-align: center; border: none;"> <tr> <td style="padding: 5px;">gering</td> <td style="padding: 5px;">mittel</td> <td style="padding: 5px;">hoch</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/></td> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>													
Zeitplan															
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Detailplanung im Rahmen Agglomerationsprogramm 2. Generation • Kreditbeschlüsse Gemeinden • Finanzierungsvereinbarung mit Bund 															
Für Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm: Realisierungszeitraum: <table style="width: 100%; text-align: center; border: none;"> <tr> <td style="padding: 5px;">A1 (2011-2014)</td> <td style="padding: 5px;">A (2015-2018)</td> <td style="padding: 5px;">B (2019-2022)</td> <td style="padding: 5px;">C (später)</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/></td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/></td> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
A1 (2011-2014)	A (2015-2018)	B (2019-2022)	C (später)												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • Keine 															

Kosten			
Gesamtkosten: keine (Eigenleistung Gemeinde im Rahmen Gesamtsanierung Strassenabschnitt)	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		

Grundlegendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtentwicklung Burgdorf, Richtplan • Verkehrsrichtplan Burgdorf (Entwurf November 2002) • Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental (2004) • Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB) 2007 • Strategie / Konzept Langsamverkehr Agglomeration Burgdorf des Büros RUNDUM • Agglomerationsprogramm V+S Burgdorf • Prüfbericht des Bundes (AP V+S Burgdorf) vom 30.10.2009 • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental • Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern betreffend das AP V+S Burgdorf

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

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Realisierungshorizont	Schulweg	Koordinationsstand
LV06	Ly 1	Lyssach	Verbindung Rütlingen - Alchenflüh - Lyssach (Überlandverbindung)	Markierung einseitiger Velostreifen (Eigenleistung Gemeinde im Rahmen Gesamtanierung Strassenabschnitt)		Gemeinde	ab 2019	Ja	ZE

LV07 – Velomassnahmen auf Kantonsstrassen regional

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.



Zielsetzung

- Stärkung des Langsamverkehrs gemäss regionalem Teilrichtplan Veloverkehr Emmental

Massnahme (siehe auch detaillierte Massnahmenliste)

- Af1: Affoltern, Kantonsstrasse Häusermoos – Weier i. E.
- Bä1: Bätterkinden, Kantonsstrasse Kräiligen – Lohn
- Bä2: Bätterkinden, Kantonsstrasse Bernstrasse/Landshutstrasse
- Bä3: Bätterkinden/Utzenstorf, Kantonsstrasse Bätterkinden – Utzenstorf
- Bä4: Bätterkinden, Kantonsstrasse Bätterkinden – Fraubrunnen
- Dü1: Dürrenroth/Affoltern, Kantonsstrasse Herbrig – Dürrenroth
- Eg1: Eggwil, Kantonsstrasse Aeschau – Eggwil
- Eg2: Eggwil/Röthenbach, Kantonsstrasse Eggwil – Röthenbach
- Ha1: Hasle, Kantonsstrasse Hasle – Schafhausen
- Ha2: Hasle, Kantonsstrasse Kronenkreuzung Goldbach
- Ha6: Hasle, Kantonsstrasse Bahnhofkreuzung
- Hel1: Hellsau, Kantonsstrasse Hellsau – Herzogenbuchsee
- Hi1: Hindelbank, Kantonsstrasse Hindelbank, Kirchbergstrasse
- Hi2: Hindelbank, Kantonsstrasse Ortsdurchfahrt Hindelbank
- Hö1: Koppigen/Höchstetten, Kantonsstrasse Koppigen – Herzogenbuchsee
- Hö2: Höchstetten/Willadingen, Kantonsstrasse Willadingen – Höchstetten (Waldabschnitt)
- Ke1: Kernenried/Lyssach, Kantonsstrasse Lyssach – Kernenried
- Ko1: Koppigen, Kantonsstrasse Bern-Zürich-Strasse/Oeschbergstrasse
- Ko2: Koppigen, Kantonsstrasse Ortsdurchfahrt Koppigen
- Ko3: Koppigen, Kantonsstrasse Bern-Zürich-Strasse/St. Niklausstrasse
- Ko4: Koppigen, Kantonsstrasse Hauptstrasse/Willadingenstrasse
- Ko5: Koppigen, Kantonsstrasse Kreuzung Bern-Zürich-Strasse/Moosstrasse
- Ko6: Koppigen/Alchenstorf, Kantonsstrasse Koppigen – Alchenstorf
- La1: Lauperswil, Kantonsstrasse Zollbrück – Lauperswil
- La2: Lauperswil, Kantonsstrasse Ortsdurchfahrt Lauperswil
- La3: Lauperswil, Kantonsstrasse Neumühle – Hüselmatte
- La4: Lauperswil, Kantonsstrasse Lauperswil – Emmenmatt
- Lan1: Langnau, Kantonsstrasse Hüselmatte – Langnau
- Lü1: Lützelflüh, Kantonsstrasse Ortsdurchfahrt Lützelflüh
- Lü2: Lützelflüh, Kantonsstrasse Goldbach – Schwanden
- Lü3: Lützelflüh, Kantonsstrasse Lützelflüh – Sumiswald
- Lü5: Lützelflüh, Kantonsstrasse Grünenmatt – Chramershus
- Lü6: Lützelflüh, Kantonsstrasse Emmentalstrasse

Massnahme (siehe auch detaillierte Massnahmenliste)
<ul style="list-style-type: none"> • Lü7: Lützelflüh, Kantonsstrasse Lützelflüh – Grünenmatt • Rü1: Affoltern/Rüegsau, Kantonsstrasse Rüegsbach – Affoltern • Rüd1: Rüderswil, Kantonsstrasse Ranflüh – Zollbrück • Sch2: Schangnau, Kantonsstrasse Schangnau • Si1: Signau, Kantonsstrasse Kreuzung Emmenbrücke • Si2: Signau, Kantonsstrasse Schüpbach – Aeschau • Su2: Sumiswald, Kantonsstrasse Grünen – Gammenthal • Su3: Lützelflüh/Sumiswald, Kantonsstrasse Grünenmatt – Grünen • Su4: Sumiswald, Kantonsstrasse Sumiswald – Wasen • Su5: Sumiswald, Bahnübergang Bernstrasse • Tr2: Trubschachen, Kantonsstrasse Ortsdurchfahrt Trubschachen • Tr3: Trub, Kantonsstrasse Trubschachen – Längengrund – Trub • Tr4: Trubschachen, Kantonsstrasse Grauenstein – Trubschachen • Ut1: Utzenstorf, Kantonsstrasse Ortsdurchfahrt Utzenstorf • Ut2: Utzenstorf/Koppigen, Kantonsstrasse Überlandstrasse Utzenstorf – Koppigen • Wi1: Wiler/Utzenstorf, Kantonsstrasse Utzenstorf – Wiler • Wy1: Wynigen, Kantonsstrasse Ortsdurchfahrt Wynigen • Wy2: Wynigen, Kantonsstrasse Wynigen – Kappelen - Oeschenbach <p>Alternativrouten zur Kantonsstrassen (Schweizmobil in Zusammenarbeit mit TBA, OIK IV resp. Gemeinde)</p> <ul style="list-style-type: none"> • V1: Trubschachen / Escholzmatt, Alternative zur Kantonsstrasse Trubschachen – Wiggen (Station) • V2: Lauperswil / Rüderswil, Alternative zu Emmenmatt – Rüderswil (Emmenweg) • V3: Lützelflüh / Rüegsau, Alternative zu Lützelflüh – Rüegsausachen • V4: Aefligen / Utzenstorf, Alternative zu Aefligen - Utzenstorf • V5: Hasle, Alternative zur Kantonsstrasse Hasle – Schafhausen • V6: Lützelflüh / Sumiswald / Affoltern / Dürrenroth / Huttwil, Alternative zu Ramsei - Huttwil

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV 	<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Gemeinden • Pro Velo • Region Emmental

Beurteilung															
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stark befahrene Strassen (Verbindungen zwischen Gemeinden) werden für Veloverkehr sicherer. • Verlagerungspotenzial für den Veloverkehr 															
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Komplementär zu Massnahme LV05 „Alternativrouten zu Hauptverkehrsstrassen für den Langsamverkehr“ (die ein anderes Zielpublikum hat). Im Einzelfall - bei unattraktiver Linienführung oder übermässigem finanziellen Aufwand) kann sie alternativ dazu eingesetzt werden. 															
<p>Bewertung:</p> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>niedrig</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> <td>sehr hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Priorität:</p> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </table>	gering	mittel	hoch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
niedrig	mittel	hoch	sehr hoch												
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
gering	mittel	hoch													
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>													

Zeitplan			
Vorgehen:			
<ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung der Massnahmen • Realisierung (kann etappiert erfolgen) nach Baureife und Priorität 			
Meilensteine:			
<ul style="list-style-type: none"> • Keine 			
Kosten			
Gesamtkosten: Müssen mit der Erarbeitung der Massnahmen die zu prüfen sind geschätzt werden. Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		
Grundlegendokumente			
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsmodell Kanton Bern • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental • Kantonaler Sachplan Velo (in Erarbeitung) 			
Stand der Koordination			
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
Umsetzung im kantonalen Richtplan zu prüfen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja oder <input type="checkbox"/> Nein			
Zusätzliche Bemerkungen			
Prioritäten für eventuelle Etappierung der vorgeschlagenen Massnahmen: Hohe Priorität haben Massnahmen auf Stecken oder an Knoten, die mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllen: <ul style="list-style-type: none"> • Hoher durchschnittlicher Verkehr (> 3'000 Motorfahrzeuge) • Unfallhäufung (mehr als zwei Unfälle mit Velobeteiligung) • Schulweg • Hohes Sicherheitsdefizit gemäss Mitteilung der Gemeinden • Hohes Sicherheitsdefizit aufgrund der verkehrsplanerischen Beurteilung 			

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Priorität	Schulweg	Koordinationsstand
LV07	Af 1	Affoltern	KS (23) Häusernmoos - Weier i. E.	Teilweise Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen		TBA Kreis IV	2		VO
LV07	Bä 1	Bätterkinder	KS (12) Kräiligen - Lohn	Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen, Verkehrsberuhigung		TBA Kreis III	2		VO
LV07	Bä 2	Bätterkinder	KS (12, 251) Bernstrasse / Landshutstrasse	Übersichtlichkeit steigern (Veloführung im Kreis am Boden markieren)		TBA Kreis III	2		VO
LV07	Bä 3	Bätterkinder / Utzenstorf	KS (251) Bätterkinder - Utzenstorf	Optische Einengung mit farbigem Band beidseitig, Abbiegehilfen auf der Ortsdurchfahrt. Brücke: Velo auf Trottoir führen.		TBA Kreis III	2		VO
LV07	Bä 4	Bätterkinder	KS (12) Bätterkinder - Fraubrunnen	Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen (Freizeitroute entlang RBS kann als Ausweichroute benutzt werden)		TBA Kreis III	2		VO
LV07	Dü 1	Dürrenroth / Affoltern	KS (229, 23) Herbrig - Dürrenroth	Teilweise Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen		TBA Kreis IV	2		VO
LV07	Eg 1	Eggiwil	KS (229.3) Aeschau - Eggwil	Optische Einengung durch Versetzen der seitlichen Leitlinie		TBA Kreis IV	3		VO
LV07	Eg 2	Eggiwil / Röthenbach	KS (229.3) Eggwil - Röthenbach	Erstellung separater Veloweg von Eggwil bis Mettlen		TBA Kreis IV	2		VO
LV07	Ha 1	Hasle	KS (229) Hasle - Schafhausen	Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen, Abbiegehilfe		TBA Kreis IV	2		VO
LV07	Ha 2	Hasle	KS (23, 1238) Kronenkreuzung Goldbach	Kronenkreuzung: Spiegel setzen, Fussgängerschutzinsel		TBA Kreis IV	2		VO
LV07	Ha 6	Hasle	KS (23, 229) Bahnhofkreuzung	Zufahrtsstreifen beim Bahnhof		TBA Kreis IV	1		VO

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Priorität	Schulweg	Koordinationsstand
LV07	Hel 1	Hellsau	KS (H1) Hellsau - Herzogenbuchsee	Erweiterung der Verkehrsfläche, beidseitiger Velostreifen		TBA Kreis IV	1		VO
LV07	Hi 1	Hindelbank	KS (1) Hindelbank, Kirchbergstrasse	Velostreifen, Kernfahrbahn		TBA Kreis IV	2		VO
LV07	Hi 2	Hindelbank	KS (1, 1341) Ortsdurchfahrt Hindelbank	optische Einengung mit farbigem Band, Abbiegehilfen, Velostreifen		TBA Kreis IV	1		VO
LV07	Hö 1	Koppigen / Höchstetten	KS (H1) Koppigen - Herzogenbuchsee	Ausserorts: Erweiterung der Verkehrsfläche, Weiterführung des Velostreifens beidseits Innerorts: optische Einengung		TBA Kreis IV	1	Ja	VO
LV07	Hö 2	Höchstetten / Willadingen	KS (1456) Willadingen - Höchstetten (Waldabschnitt)	Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen markieren		TBA Kreis IV	3	Ja	VO
LV07	Ke 1	Kernenried / Lyssach	KS (245.1, 1402) Lyssach - Kernenried	Velostreifen beidseits, Temporeduktion		TBA Kreis IV	1	Ja	VO
LV07	Ko 1	Koppigen	KS (H1, 1428) Bern - Zürich - Strasse / Oeschbergstrasse	Einspurstrecke mit Abbiegehilfe, Mehrzweckstreifen		TBA Kreis IV	2		VO
LV07	Ko 2	Koppigen	KS (H1, 1428, 251) Ortsdurchfahrt Koppigen	Steigungshilfe, optische Einengung mit farbigem Band, Fussgängerschutzinseln, Velostreifen		TBA Kreis IV	1	Ja	VO
LV07	Ko 3	Koppigen	KS (251, H1) Bern - Zürich - Strasse / St. Niklausstrasse	sichere Ausfahrt von Alchenstorf her (Vorschläge: Ampel oder Unterführung für Schulweg)		TBA Kreis IV	1	Ja	VO

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Priorität	Schulweg	Koordinationsstand
LV07	Ko 4	Koppigen	KS (251, 1456) Hauptstrasse / Willadingenstrasse	Abbiegehilfen, farbige, flächige Gestaltung im Knoten		TBA Kreis IV	1	Ja	VO
LV07	Ko 5	Koppigen	KS (H1) Kreuzung Bern - Zürich - Strasse / Moosstrasse	Abbiegehilfe		TBA Kreis IV	1		VO
LV07	Ko 6	Koppigen / Alchenstorf	KS (1427) Koppigen - Alchenstorf	Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen		TBA Kreis IV	2	Ja	VO
LV07	La 1	Lauperswil	KS (243) Zollbrück - Lauperswil	innerorts: städtebauliche Massnahme mit besserer Verkehrssicherheit ausserorts: Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen		TBA Kreis IV	1	Ja	VO
LV07	La 2	Lauperswil	KS (1409) Ortsdurchfahrt Lauperswil	Kombinierter Fuss- und Radweg ausbauen		TBA Kreis IV	2	Ja	VO
LV07	La 3	Lauperswil	KS (243) Neumühle - Hüselmatte	Bestehender Veloweg ab Mungnau bis Obermatt weiterziehen, ab Obermatt Velostreifen beidseits		TBA Kreis IV	1	Ja	VO
LV07	La 4	Lauperswil	KS (1409) Lauperswil - Emmenmatt	Temporeduktion auf 60 km/h, Erweiterung der Verkehrsfläche möglich		TBA Kreis IV	2	Ja	VO
LV07	Lan 1	Langnau	KS (243) Hüselmatte - Langnau	optische Einengung mit farbigem Band, Abbiegehilfen, Velostreifen, Kernfahrbahn, markierte Fussgänger-schutzinseln, Mehrzweckstreifen		TBA Kreis IV	1		VO

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Priorität	Schulweg	Koordinationsstand
LV07	Lü 1	Lützelflüh	KS (1420, 1421, 1422) Ortsdurchfahrt Lützelflüh	optische Einengung mit farbigem Band, Abbiegehilfen, Velostreifen		TBA Kreis IV	2		VO
LV07	Lü 2	Lützelflüh	KS (1238) Goldbach - Schwanden	Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen		TBA Kreis IV	2	Ja	VO
LV07	Lü 3	Lützelflüh	KS (1421) Lützelflüh - Sumiswald	Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen		TBA Kreis IV	1	Ja	VO
LV07	Lü 5	Lützelflüh	KS (1445) Grünenmatt - Chramershus	Verkehrsberuhigung		TBA Kreis IV	3	Ja	VO
LV07	Lü 6	Lützelflüh	KS (23) Emmentalstrasse	optische Einengung mit farbigem Band, Abbiegehilfen, Velostreifen		TBA Kreis IV	2		VO
LV07	Lü 7	Lützelflüh	KS (23) Lützelflüh - Grünenmatt	optische Einengung mit farbigem Band, Abbiegehilfen, Velostreifen, Kernfahrbahn, markierte Fussgänger-schutzinseln, Mehrzweckstreifen		TBA Kreis IV	2		VO
LV07	Rü 1	Affoltern / Rüegsau	KS (229) Rüegsbach - Affoltern	Temporeduktion, Velo-Piktogramme in Kurven markieren, optische Einengung mit farbigem Band		TBA Kreis IV	1	Ja	VO
LV07	Rüd 1	Rüderswil	KS (243) Ranflüh - Zollbrück	Veloweg von Ramsei her bis nach Zollbrück weiterführen, Verbreiterung Verkehrsfläche auf Kantonsstrasse möglich		TBA Kreis IV	2		VO

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Priorität	Schulweg	Koordinationsstand
LV07	Sch 2	Schangnau	KS (229.4) Schangnau	Steighilfe		TBA Kreis IV	2	Ja	VO
LV07	Si 1	Signau	KS (1409, 229.3) Kreuzung Emmenbrücke	Abbiegehilfe, Velo-Sack, Veloführung markieren		TBA Kreis IV	2		VO
LV07	Si 2	Signau	KS (229.3) Schüpbach - Aeschau	Optische Einengung durch Versetzen der seitlichen Leitlinie		TBA Kreis IV	3		VO
LV07	Su 2	Sumiswald	KS (23) Grünen - Gammenthal	optische Einengung, Abbiegehilfen, Velostreifen, Kernfahrbahn, Fussgängerschutzinseln, Mehrzweckstreifen, Steighilfen		TBA Kreis IV	1		VO
LV07	Su 3	Lützelfüh / Sumiswald	KS (23) Grünen - matt - Grünen	Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen		TBA Kreis IV	2		VO
LV07	Su 4	Sumiswald	KS (243.2) Sumiswald - Wasen	Kombinierter Fuss- und Radweg (evt. auf altem Bahntrasse führen)		TBA Kreis IV	2	Ja	ZE
LV07	Su 5	Sumiswald	Bahnübergang Bernstrasse	Kreuzungswinkel verbessern		TBA Kreis IV	1		VO
LV07	Tr 2	Trubschachen	KS (10) Ortsdurchfahrt Trubschachen	optische Einengung mit farbigem Band, Abbiegehilfen, Velostreifen, Kernfahrbahn, markierte Fussgänger-schutzinseln, Mehrzweckstreifen		TBA Kreis IV	1	Ja	VO
LV07	Tr 3	Trub	KS (1408) Trubschachen - Längengrund - Trub	Weiterführung Veloweg innerorts als Velostreifen, ausserorts als separater Veloweg		TBA Kreis IV	2	Ja	VO
LV07	Tr 4	Trubschachen	KS (10) Grauenstein - Trubschachen	Var. 1: Durchgehender Velostreifen Var. 2: Prüfen einer Umsignalisierung über Steibach-Grauenstein.		TBA Kreis IV	1	Ja	VO

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Priorität	Schulweg	Koordinationsstand
LV07	Ut 1	Utzenstorf	KS (251) Ortsdurchfahrt Utzenstorf	Verbreiterung Lichtraumprofil, optische Einengung mit farbigem Band, Velostreifen, Abbiegehilfen		TBA Kreis IV	1		ZE
LV07	Ut 2	Utzenstorf / Koppigen	KS (251) Überlandstrasse Utzenstorf - Koppigen	Erweiterung der Verkehrsfläche, Weiterführung des Velostreifens vor und nach der Brücke		TBA Kreis IV	1	Ja	VO
LV07	Wi 1	Wiler / Utzenstorf	KS (1447) Utzenstorf - Wiler	Erweiterung der Verkehrsfläche, Velostreifen beidseits (Ausweich- route: bestehender Veloweg via Papierfabrik)		TBA Kreis IV	1	Ja	VO
LV07	Wy 1	Wynigen	KS (240, 1427) Ortsdurchfahrt Wynigen	optische Einengung mit farbigem Band, Abbiegehilfen, Velostreifen		TBA Kreis IV	2		VO
LV07	Wy 2	Wynigen	KS (1426) Wynigen - Kappelen - Oeschelbach	Geschwindigkeitsbegrenzung		TBA Kreis IV	2	Ja	VO

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschrieb Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Priorität	Schulweg	Koordinationsstand
LV07	V 1	Trubschachen / Escholzmatt	KS (10) Trubschachen - Wiggen (Station)	Realisierung von durchgehenden Radstreifen		Schweizmobil in Zusammenarbeit mit TBA IV / Gemeinde	3		VO
LV07	V 2	Lauperswil / Rüderswil	Emmenmatt - Rüderswil (Emmenweg)	Prüfen einer alternativen Routenführung der Emme entlang		Schweizmobil in Zusammenarbeit mit TBA IV / Gemeinde	3		VO
LV07	V 3	Lützelfüh / Rüegsau	Lützelfüh - Rüegsachachen	Prüfen einer alternativen Routenführung der Emme entlang		Schweizmobil in Zusammenarbeit mit TBA IV / Gemeinde	3		VO
LV07	V 4	Aeffigen, Utzenstorf	Aeffigen - Utzenstorf	Prüfen einer alternativen Routenführung der Emme entlang		Schweizmobil in Zusammenarbeit mit TBA IV / Gemeinde	3		VO
LV07	V 5	Hasle	KS (23, 229) Hasle - Schafhausen	Prüfen einer alternativen Routenführung		Schweizmobil in Zusammenarbeit mit TBA IV / Gemeinde	3		VO
LV07	V 6	Lützelfüh, Sumiswald, Affoltern, Dürrenroth, Huttwil	Ramsei - Huttwil	Prüfen einer alternativen Routenführung mit möglichst wenigen Höhenmeter oder Radverkehrsmassnahmen (Radweg) entlang Kantonsstrasse		Schweizmobil in Zusammenarbeit mit TBA IV / Gemeinde	3		VO

LV08 – Velomassnahmen auf Gemeindestrassen regional



- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Burgdorf 2007, im Prüfbericht Bund Nr.

Zielsetzung
<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Langsamverkehrs gemäss regionalem Teilrichtplan Veloverkehr Emmental

Massnahme (siehe auch detaillierte Massnahmenliste)
<ul style="list-style-type: none"> • Ha3: Hasle, Verbindungsstrasse Hasle – Biembach • Ha5: Hasle, Emmenau • He1: Heimiswil: Hauptstrasse Heimiswil – Kaltacker • Ni1: Niederösch, Ortsdurchfahrt Niederösch • Rü2: Hasle/Rüegsau, Kantonsstrasse Emmequerung Kalchofenquartier • Rüd2: Rüderswil, Verbindungsstrecke Rüderswil – Schwanden • Sch1: Schangnau, Kantonsstrasse Schangnau • Su1: Sumiswald, Gammenthal – bis Fürten • Su7: Sumiswald, Verbindung von Mur nach Sumiswald (Länggässli)

Federführung:	Weiter beteiligte Stellen
<ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Gemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV • Pro Velo • Region Emmental

Beurteilung	
<p>Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stark befahrene Strassen (Verbindungen zwischen Gemeinden) werden für Veloverkehr sicherer. • Verlagerungspotenzial für den Veloverkehr 	
<p>Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Komplementär zu Massnahme LV05 „Alternativrouten zu Hauptverkehrsstrassen für den Langsamverkehr“ (die ein anderes Zielpublikum hat). Im Einzelfall - bei unattraktiver Linienführung oder übermässigem finanziellen Aufwand) kann sie alternativ dazu eingesetzt werden. 	
<p>Bewertung:</p> <p>niedrig mittel hoch sehr hoch</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>Priorität:</p> <p>gering mittel hoch</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>

Zeitplan	
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung der Massnahmen • Realisierung (kann etappiert erfolgen) nach Baureife und Priorität • Kreditbeschlüsse Gemeinden 	
Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • Keine 	

Kosten			
Gesamtkosten: Müssen mit der Erarbeitung der Massnahmen die zu prüfen sind geschätzt werden. Finanzierung:	Kostenteiler:	in %	in SFr.
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Region		
	Anteil Gemeinde		
	Total		6.4 Mio.

Grundlegendokumente
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsmodell Kanton Bern • Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr Emmental • Kantonaler Sachplan Velo (in Erarbeitung)

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

Zusätzliche Bemerkungen
Prioritäten für eventuelle Etappierung der vorgeschlagenen Massnahmen: Hohe Priorität haben Massnahmen auf Stecken oder an Knoten, die mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllen: <ul style="list-style-type: none"> • Hoher durchschnittlicher Verkehr (> 3'000 Motorfahrzeuge) • Unfallhäufung (mehr als zwei Unfälle mit Velobeteiligung) • Schulweg • Hohes Sicherheitsdefizit gemäss Mitteilung der Gemeinden • Hohes Sicherheitsdefizit aufgrund der verkehrsplanerischen Beurteilung

Nr. Massn. RGSK Emmental	Nr. Massn. TRP Velo / AP V+S Burgdorf	Gemeinde, Ort	Bezeichnung, Strasse	Kurzbeschreibung Massnahme	grobe Kostenschätzung	Zuständigkeit	Priorität	Schulweg	Koordinationsstand
LV08	Ha 3	Hasle	Verbindungsstrasse Hasle - Biembach	Kernfahrbahn	ca. 40'000 - 50'000 Fr.	Gemeinde	2		VO
LV08	Ha 5	Hasle	Emmenau	Erstellung eines Veloweges entlang der Emme inkl. Emmenquerung	2.2 Mio Fr.	Gemeinde	1	Ja	FS
LV08	He 1	Heimiswil	Hauptstrasse Heimiswil - Kaltacker	Temporeduktion, Steigungshilfe (einseitiger Velostreifen aufwärts), Erweiterung Fahrbahn	ca. 1 Mio Fr.	Gemeinde	2	Ja	VO
LV08	Ni 1	Niederörsch	Ortsdurchfahrt Niederörsch	Ausserorts: Weiterführung der Kernfahrbahn Innerorts: Optische Einengung mit farbigem Band	ca. 30'000 - 50'000 Fr.	Gemeinde	1		VO
LV08	Rü 2	Hasle / Rüegsau	KS (229, 1420) Emmequerung Kalchofenquartier	Brücke für den Langsamverkehr (Pylonbrücke) über die Emme	ca. 650'000 Fr.	Gemeinde	2	Ja	FS
LV08	Rüd 2	Rüderswil	Verbindungsstrecke Rüderswil - Schwanden	Erweiterung der Verkehrsfläche, Steighilfe, Stützmauern	1997: 470'000 Fr.	Gemeinde	2	Ja	ZE
LV08	Sch 1	Schangnau	KS (229.4) Schangnau	Veloführung über die alte Räbebrücke signalisierteren (Veloland-Routen Nr. 4)		TBA Kreis IV / Gemeinde	2		VO
LV08	Su 1	Sumiswald	Gammenthal - bis Fürten	Teilstück von ca. 800 m teeren, Anschluss an Bernstrasse: Warteplatz und Abbiegehilfe	ca. 500'000 Fr.	Gemeinde	2		VO
LV08	Su 7	Sumiswald	Verbindung von Mur nach Sumiswald (Länggässli)	Erweiterung der Verkehrsfläche, Steighilfe	ca. 1.5 Mio Fr.	Gemeinde	3	Ja	ZE