

## **Agglomerationsprogramm (AP) Region Burgdorf**

Teilregionaler Richtplan nach Art. 98 BauG

### **Mitwirkungsverfahren vom 14. Februar – 15. Mai 2005 Fragebogen zur Stellungnahme**

#### **Teil A, Erläuterungsbericht**

##### **1. Zielsetzungen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung**

Das AP basiert auf den Vorgaben und übergeordneten Zielsetzungen von Bund und Kanton. Im Kapitel 2 werden die Zielsetzungen in der Verkehrsentwicklung (2.2) und der Siedlungsentwicklung (2.3) für die Agglomeration Burgdorf beschrieben.

##### ***Sind Sie mit den Zielsetzungen in der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung für die Agglomeration Burgdorf einverstanden?***

Ja  Nein

Ausgangslage Bund, Stichwort Nachhaltigkeit (S. 4): Die Formulierung "dabei sind entsprechend der Nachhaltigkeit die ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Dimension zu berücksichtigen und zu verbessern" lässt stutzen. Entweder ist diese unpräzise und unsaubere Formulierung aus Versehen reingerutscht, oder dann haben die verantwortlichen Personen das Wesen einer nachhaltigen Entwicklung nicht begriffen. Nachhaltigkeit ist kein Zustand der sich in absoluten Werten messen und verbessern lässt, sondern ein normativer Prozess, der etabliert werden muss. Nachhaltigkeit lässt sich nicht absolut und schon gar nicht in Teildimensionen verbessern, sondern nur graduell im Zusammenspiel der drei erwähnten Dimensionen und in der immer wieder neu zu findenden Balance derselben. Die Projektorganisation und die Vorgehensweise bei der Erarbeitung von Schwerpunkt- und Agglomerationsprogramm haben jedoch den Anforderungen, die an eine nachhaltige Entwicklung zu stellen sind nicht genügt, wie wir bereits in der Mitwirkung zum Schwerpunktprogramm moniert haben.

Wir bitten die verantwortlichen Stellen dringend sicherzustellen, dass die begrifflichen Grundlagen sauber aufgearbeitet und in die Programme verarbeitet werden.

Sowohl die übergeordneten Zielsetzungen (des Kantons, Kapitel 2.1) als auch die in Kapitel 2.2 formulierten Zielsetzungen können wir grundsätzlich unterstützen. Unseres Erachtens ist auch auf die übergeordneten Ziele des Bundes Bezug zu nehmen (Kyotoprotokoll, Verpflichtung zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses usw.). Die Formulierung unter 2.2 unterscheidet sich allerdings in einem nicht unwesentlichen Punkt von der in der Einleitung formulierten Zielsetzung: dort steht, dass die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Gesellschaft und die Umwelt reduziert werden sollen. Diese Formulierung ist auch im Kapitel 2.2 aufzunehmen.

An erster Stelle darf nicht die Gewährleistung der Mobilität stehen. Dies entspricht einem angebotsorientierten Ansatz, der eine grosse Gefahr in sich trägt. Soll die (private) Mobilitätsnachfrage unkritisch und ungebremst befriedigt werden – aus Steuergeldern? Dies führt zwingend zum Konflikt mit der Zielsetzung, dass die negativen Auswirkungen des Verkehrs reduziert werden sollen.

Wenn die formulierten Ziele tatsächlich ernst genommen werden, kann in letzter Konsequenz kein weiteres Wachstum des motorisierten Individualverkehrs toleriert werden. Dieser Erkenntnis wird im Folgenden nicht genügend Nachdruck verschafft.

Die Zielsetzungen sind folgendermassen zu korrigieren bzw. zu ergänzen:

- *Schonen der Lebensgrundlage...*
- *Gewährleisten einer notwendigen und sinnvollen Mobilität von Bevölkerung und Gewerbe unter Berücksichtigung der Kriterien der Nachhaltigkeit.*
- *Gewährleisten der Sicherheit...*
- *Gewährleisten von Lebensqualität... Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Gesellschaft und Umwelt.*
- *Stabilisierung der Gesamtverkehrsmenge und Reduktion der Menge des mIV.*
- *Erreichen von tragbaren Kosten...*

Die Zielsetzungen in der Siedlungsentwicklung sind gut, wir können diese vollumfänglich unterstützen.

## 2. Analyse Verkehr und Bevölkerung / Siedlung

Auf den Seiten 10-15 wird der Ist-Zustand Verkehr und Siedlung in der Agglomeration dargestellt.

### **Haben Sie Anmerkungen zum Ist-Zustand oder zu der Karte „Bauzonenreserve und Erschliessungsgüte ÖV?“**

Nein  Ja

Wenn ja, bitte angeben:

Die **Analyse des Motorfahrzeugverkehrs** stützt auf die Gesamtverkehrsstudie ab. Wie schon dort fehlt ein Hinweis auf den hohen Anteil des Ziel- und Quellverkehrs in Burgdorf.

**Analyse Veloverkehr:** der Radwegring in Burgdorf existiert nicht durchgehend, noch immer bestehen erhebliche Lücken. Es ist bemühend, dass wir diese Tatsache seit Jahren in jeder Mitwirkung immer wieder festhalten müssen, und dass dennoch der Mythos vom 'guten Radwegring' von Studie zu Studie kolportiert wird. In Burgdorf gibt es für den Veloverkehr ebenso wie für den Fussverkehr nach wie vor eine grosse Anzahl von Netzwerkwiderständen. Bei konsequentem Ausbau des Wegnetzes und mit entsprechenden Massnahmen zur Förderung kann der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr noch markant erhöht werden – mit entsprechender Entlastungswirkung.

Auch die Aussage zum Veloverkehr, dass entlang der regionalen Hauptpendlerströme ein gutes Radwegnetz zur Verfügung stehe, stimmt eindeutig nicht. Es gibt einige taugliche Verbindungen (z.B. Oberburg – Burgdorf oder gewisse Verbindungsstrecken innerhalb Burgdorf auf dem unvollständigen Radwegring), die Mehrzahl der wichtigen Pendlerverbindungen weist jedoch keine sicheren Radwege oder -streifen auf: Kirchberg-Burgdorf, Lyssach-Burgdorf, Hasle-Oberburg oder Rüegsauschachen-Oberburg, Wynigen-Burgdorf, Hindelbank-Kirchberg, Hindelbank-Lyssach oder Hindelbank-Rohrmoos-Burgdorf, Burgdorf-Heimiswil, Lützelflüh-Hasle usw.

Viele Planer verstehen ganz offensichtlich nicht, dass sich der Veloverkehr nicht in eine einzige Kategorie zwängen lässt: Freizeitvelofahrer, Velotouristen, Kinder und Jugendliche, erwachsene Pendler – jede Kategorie hat unterschiedliche Bedürfnisse und reagiert auf bestehende Angebote oder Defizite anders. Während die einen ruhige beschauliche Routen suchen, die nicht asphaltiert sein müssen, da sie primär bei Schönwetter befahren werden, verlangen die anderen direkte schnelle und allwettertaugliche Verbindungen. Kinder und Jugendliche schliesslich besitzen meistens keine andere Bewegungsoption als das Velo und verhalten sich besonders umwegsensibel, was dazu zwingt grundsätzlich alle Verkehrswege veloverkehrtauglich auszugestalten.

**Verträglichkeit:** genügt diese generelle Beurteilung? Eine nach neuesten Erkenntnissen umgestaltete und verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrt wird mehr Verkehr bewältigen können bei gleichzeitiger Abnahme von Lärm, Trennwirkung und gegenseitiger Behinderung (da sich die Geschwindigkeiten von ÖV, Zweiradverkehr und Motorfahrzeugverkehr zunehmend angleichen). Die umgestaltete Seftigenstrasse in Wabern schluckt heute rund 22'000 Motorfahrzeuge pro Tag (inkl. Tram) bei 50% höherem Veloverkehr und deutlich mehr Fussgängerquerungen. Was die künftige Ortsdurchfahrt Burgdorf an Verkehrsaufkommen wird bewältigen können, wird von den Verantwortlichen viel zu wenig offen gelegt.

## 3. Schwachstellenanalyse Verkehr und Siedlung, Ist-Zustand

Auf den Seiten 16-19 werden die heutigen Schwachstellen Verkehr und Siedlung in der Agglomeration dargestellt.

### **Haben Sie Anmerkungen zur Schwachstellen-Analyse oder den beiden Karten auf Seite 17 und 19?**

Nein  Ja

**Sicherheit:** hier wird suggeriert, dass primär schwächere Verkehrsteilnehmer in Unfälle verwickelt seien. Stimmt dies? Und trifft dies auch auf die besonders auffälligen Knoten Autobahnanschluss und Knoten Lyssach-Schachen zu?

Es ist unbestritten, dass die Erhöhung der Sicherheit ein wichtiges Ziel ist. Wir sind allerdings nicht sicher, ob die Verantwortlichen aus dieser Zielsetzungen die richtigen Konsequenzen ziehen. Die Entflechtung der Verkehrsteilnehmer und der Bau neuer Strassen werden die Sicherheit schwerlich erhöhen. Erhöht wird die Sicherheit durch eine konsequente Verlangsamung der Verkehrsströme, durch die Angleichung der

Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und durch eine engere Verflechtung derselben miteinander. Hier bedeutet die Sanierung der Ortsdurchfahrt ein Meilenstein, neue Strassenprojekte sind jedoch besonders kritisch unter diesem Gesichtspunkt zu analysieren.

**Schwachstellen Verkehr:** Auf der Karte fehlen die Schwachstellen in Bezug auf den Veloverkehr (siehe oben).

Eingetragen sind Gebiete mit "hoher Umweltbelastung für Anwohner". Eine hohe *Umweltbelastung* ist auch ausserhalb der Wohngebiete und z.B. entlang der Autobahn gegeben, in den Ortschaften müsste es richtigerweise "hohe Verkehrsbelastung für Anwohner" heissen.

**Bauzonen**, die kaum oder gar nicht mit ÖV erschlossen sind (ausserhalb der Güteklasse D), sind wieder auszuzonen (z.B. Kirchberg). Es stehen im Betrachtungsraum genügend gut erschlossene Bauzonen zur Verfügung (siehe dazu unsere Forderung in der Mitwirkung zum SSP). Eine Bautätigkeit auf nicht erschlossenen oder mit ÖV und LV schlecht erschliessbaren Baufeldern (z.B. Hanglagen) widerspricht den übergeordneten Zielsetzungen vollkommen. Genau hier wird sich zeigen müssen, ob die formulierten Ziele wirklich als gemeinsamer Nenner den künftigen Entwicklungsweg weisen können.

Allenfalls sind solche Zonen mit ÖV und Langsamverkehr zu erschliessen, allerdings dürfte die Güteklasse D den aus den Zielsetzungen ableitbaren Anforderungen nicht genügen.

## 4. Zukünftiger Zustand ohne Agglomerationsprogramm

### **Haben Sie Bemerkungen zum Kapitel 4, Seiten 20-25?**

Nein  Ja

**Seite 23:** 22-25 ha Land bei welcher Bebauungsdichte? Bei der angenommenen Bevölkerungszunahme ergibt das 125 m<sup>2</sup> pro Person; wo bleibt da die Vision von verdichtetem Bauen? Wo bleibt die Raumplanung, wenn die Entwicklung in der Region von den Absichten der Gemeinden abhängig ist?

**Seite 24:** Aus der Gesamtverkehrsstudie (GVS) wird für die Verkehrszunahme bis 2020 der Wert von 17% übernommen. Genau hier liegt jedoch eine entscheidende Schwäche der GVS, da sie bei der Verkehrsdiskussion stehen bleibt, und nicht den Mut aufbringt, konsequente Schritte in Richtung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung einzuleiten.

Diese Verkehrszunahme von 17% darf so nicht hingenommen werden. Dies ist mit den übergeordneten Zielsetzungen von Bund und Kanton (siehe oben bzw. Mitwirkung SSP) nicht vereinbar, ebenso wenig mit den Zielsetzungen des SSP.

**Kapitel 4.6 und 4.7: Schwachstellenanalyse 2020:** Mehrfach wird hier darauf hingewiesen, dass sich die Belastungssituation, problematische Entwicklungstendenzen und die Probleme noch verschärfen würden. Also braucht es klaren Lenkungswille und eine starke Vision für unsere Region!

Genau diese Feststellungen zwingen dazu, konsequent auf die in SSP und AP formulierten Ziele hinzuwirken – auf dass ebendiese Referenzwerte nicht erreicht werden – jedenfalls nicht in dieser Form und mit diesen negativen Begleiterscheinungen.

## 5. Zielszenario

### **Sind Sie mit dem Zielszenario in Kapitel 5 (gesteuertes Wachstum) auf Seite 26 einverstanden?**

Ja  Nein

Genau hier geschieht unseres Erachtens der entscheidende Bruch zwischen hohen Zielsetzungen, akkurater Analyse und den schliesslich vorgeschlagenen Massnahmen. Die Strategie ist schwammig und wenig aussagekräftig. Es bleibt unklar, was das formulierte Szenario in letzter Konsequenz bedeutet, wie die Steuerung der Entwicklung aussehen soll.

Genau hier ist die **Vision für unsere Region** zu platzieren. Hier ist aufzuzeigen, ob und wie denn aktuellen Trends der Zersiedlung, der Bautätigkeit auf der grünen Wiese und des masslosen Verkehrskonsums entgegengewirkt werden soll. Ohne eine klare Vorstellung – bei allen Beteiligten – wie die künftige Entwicklung gesteuert werden soll, kann keine Umsetzungsstrategie entwickelt und können erst recht keine Massnahmen formuliert werden. Sowohl im Bezug auf die Siedlungs- als auch die Verkehrsentwicklung sind die Grenzen des Wachstums zu reflektieren.

Die Steuerung des zukünftigen Wachstums muss die konsequente **Bewirtschaftung der Baulandreserven** nach den Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung (verdichtetes Bauen, gezielte Einzonungen, Rückzonungen) beinhalten.

Im Mobilitätsbereich muss der primäre Fokus auf der **Umsetzung integrierter Verkehrslösungen** liegen. Im Sinne der Zielsetzungen ist ein Nullwachstum des motorisierten Individualverkehrs anzustreben. Eine eventuelle Verkehrszunahme muss vollumfänglich durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr abgefangen werden.

Die Mobilität der Bevölkerung in der Region kann durchaus gesteigert werden, ohne dass die tatsächlich nachgefragte Verkehrsmenge steigen muss<sup>1</sup>.

## 6. Strategie Verkehr und Siedlung

**Sind Sie mit der in Kapitel 6 beschriebenen Strategie für die Abstimmung von Verkehr und Siedlung und den kartografischen Darstellungen einverstanden? (Seiten 27-34)**

Ja  Nein

Wenn nicht, bitte begründen:

Die Massnahmenpakete enthalten für jeden etwas und sind keine Strategie.

Mit der hier formulierten 'Strategie' können wir uns nach wie vor nicht identifizieren. Die Formulierung steht insbesondere im Widerspruch mit den Ergebnissen der beiden informellen Gesprächsrunden, die zwischen Vertretern der Umwelt- und Mobilitätsverbänden (Hedinger, Kettiger, Wälti, Bucher) und den Wirtschaftsvertretern (Gnehm, Eichenberger, Lüthi, Grunder) stattgefunden haben.

Insbesondere stossend ist, dass im Massnahmenpaket 2 die Realisierung der (optimierte) Zufahrt Emmental postuliert wird – ungeachtet der Erfolge, die mit den Massnahmen aus Paket 1 erreicht werden können.

Stossend ist auch, dass die Gesamtverkehrsstudie immer wieder als Grundlagenpapier herbeigezogen wird. Auch die Projektleitung liess im Erarbeitungsprozess durchblicken, dass die GVS wesentliche Mängel aufweist (z.B. Fehlende Diskussion einer Lösung mit Bahnunterführungen), im vorliegenden Papier ist davon nirgends die Rede.

**MP1:** Dieses beinhaltet eine Verstetigung des Verkehrsflusses durch die umfassende Sanierung der bestehenden Strassen und den Bau der Niveauübergänge Buchmatt und Spital, ferner soll der Modal Split durch eine konsequente Förderung neuer Mobilitätslösungen (ÖV, Langsamverkehr, integrierte Mobilitätsdienstleistungen) positiv beeinflusst werden (Verlagerung).

Ob eine Umfahrung von Hasle-Rüegsau in das erste Paket gehört scheint uns zumindest diskussionswürdig. Die Belastung dieses Abschnittes der Emmentalachse ist nicht so hoch, dass nicht mit weniger kostenintensiven Massnahmen bereits sehr viel erreicht werden könnte. Allenfalls ist auch hier eine Aufhebung des Niveauüberganges die sinnvollere Lösung; selbst eine solche Lösung käme bedeutend günstiger zu stehen als die in ST4 vorgeschlagenen 30 Millionen Fr.).

Die Trasseesicherung einer eventuell zukünftigen neuen Strasse ins Emmental macht Sinn. Dass dabei auch die Finanzierung bzw. die Kosten für die Gemeinden diskutiert werden müssen, erscheint uns aus Gründen der Transparenz und Akzeptanz unverzichtbar. Die Formulierung "verbindliche Regelung" entspricht allerdings nicht der oben formulierten Kompromisslösung und ist zu streichen.

**MP2:** Aus dem gleichen Grund gehört das MP 2 nicht in diese Strategie. Wir sind einverstanden, dass mit offenerem Fokus (Abkehr von der Schlossberg/Burgdorfschachen-Variante, Diskussion möglicher zukünftiger Linienführungen) die Frage einer dereinst zu bauenden Strasse ins Emmental neu angegangen werden soll. Dies muss allerdings in einem partizipativen Prozess wie oben dargelegt geschehen.

Eine Strategie skizziert ein Vorgehen und zeigt auf, wie der Prozess weitergeführt werden soll. Es kann nicht Inhalt einer Strategie sein, konkrete Massnahmen und Umsetzungsschritte auf mehr als 10 Jahre hinaus festzuschreiben.

In der vorliegenden Form listen die beiden Massnahmenpakete sämtliche im Raum vorhandenen Ausbauideen und -wünsche, von denen sich etliche gegenseitig konkurrenzieren. Einen solchen Ausbauluxus können wir uns gar nicht leisten – volkswirtschaftlich ist diese Paketlösung widersinnig.

<sup>1</sup> Dieses Potential wird vielfach massiv unterschätzt, weil entweder die Mobilitätsmaterie zuwenig bekannt ist oder weil Mobilität oft nur aus der Verkehrs- bzw. PW-Perspektive betrachtet wird. Die Erfolgsgeschichten eines Mobility CarSharings in der Schweiz oder des Velo-Hauslieferdienstes in Burgdorf zeigen etwas von diesem Potential auf – nicht von ungefähr wird Burgdorf bis über die Landesgrenzen hinaus für seinen Hauslieferdienst, und die Schweiz weltweit für ihr Mobility CarSharing, benedien...

**S. 27: Siedlung:** Ein räumliches Zusammenwachsen von Burgdorf und Oberburg entlang der Verkehrsachsen ist im Hinblick auf die knapper werdenden Landreserven nicht a priori auszuschliessen, umso mehr als hier mit der bestehenden Bahnlinie und einer zukünftigen Haltestelle Spital eine ausgezeichnete Erschliessungsqualität gegeben sein wird. Dieses Zusammenwachsen ist z.T. bereits Tatsache.

Unseres Erachtens ist das angewendete Instrument der ÖV-Güteklassen kritisch zu überprüfen (siehe unsere Mitwirkung im SSP). Die Güteklassen stützen sich bloss auf das Kriterium "Takt des öffentlichen Verkehrs", der Langsamverkehr als wichtigster Zubringer zum ÖV und topographische Gegebenheiten werden jedoch völlig ausgeblendet. In Burgdorf fällt z.B. ein Gebiet wie das Schlossmattquartier in die tiefe Güteklasse D, von wo drei Bahnhöfe (Oberburg, Steinhof und Bahnhof) in weniger als 10 Minuten mit dem Velo problemlos zu erreichen sind – notabene inkl. Umsteigezeit!. In die gleiche ÖV-Güteklasse fallen Gebiete entlang der Überland-Busstrecken nach Wasen, Krauchthal, Affoltern oder Koppigen... Eine solche Betrachtungsweise hält einer kritischen Hinterfragung nicht stand. Unseres Erachtens ist das angewendete Instrument untauglich, da es die für die weiteren Betrachtungen nötige Aussagekraft nicht besitzt!

**S. 33: Stärken nutzen:** Das Bekenntnis, künftig im Raum oberhalb Oberburg primär auf die Wohnfunktion zu setzen, ist ein mutiger und konsequenter Schritt in die richtige Richtung. Diese Klärung hat Dr. Christian Lässer in seiner breit akzeptierten Studie im Rahmen der GVS nahe gelegt. Damit ist nach Lässer auch klar, dass der Fokus im Verkehrsbereich künftig primär auf den ÖV und neue Mobilitätslösungen zu legen ist und dass einer neuen Strasse nur noch nachgeordnete Bedeutung zukommt.

Auch in diesem Kapitel werden die formulierten Zielsetzungen allerdings nicht konsequent angewandt. Dass im Mittellandgebiet in "Gegenden ohne ÖV-Erschliessung zurückhaltend eingezont" werden soll, darf so nicht stehen bleiben; "wird nicht eingezont" wäre konsequenter.

## 7. Massnahmen Verkehr und Siedlung

Im Kapitel 7, Seiten 35-39 werden die vorgeschlagenen Massnahmen dargestellt. Die Umsetzung soll in 2 „Paketen“ und zeitlich gestaffelt realisiert werden.

### ***Sind Sie mit dieser Lösung einverstanden?***

Ja     Nein

Wenn nicht, bitte begründen:

Wie bereits festgehalten finden die auf Seite 7 formulierten Zielsetzungen in den Massnahmenblättern nicht die konsequente Fortsetzung. Wo bleibt die Vision? Hier dringt ganz offensichtlich wieder die alte Massnahmenorientierung durch, in neuen Schläuchen soll der gleiche alte Wein verkauft werden.

Mehrfach wird auf die aus heutiger Sicht überholte Gesamtverkehrsstudie verwiesen. Mit dem richtigen (und von uns lange vergeblich geforderten) Entscheid, bereits in einem ersten Massnahmenpaket die beiden Bahnübergänge Spital und Buchmatt durch Unterführungen zu ersetzen, sind sämtliche Zahlen der GVS, die sich auf das zukünftige Verkehrsaufkommen beziehen, hinfällig geworden.

## 8. Trägerschaft des Agglomerationsprogramms

In Kapitel 8 (Seite 40 + 41) wird zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms vorgeschlagen, die Trägerschaft beim Regionalverband Burgdorf zu belassen. Diese gewährt die Vertretung aller Gemeinden und Umsetzung der Massnahmen.

### ***Sind Sie mit dem Vorschlag zur Trägerschaft einverstanden?***

Ja     Nein

Wenn nicht, bitte begründen:

Es ist fraglich, ob der Regionale Planungsverband der richtige Träger ist, da die Agglomeration die Gemeinden ab Hasle-Rüegsau nicht mehr einschliesst. Es scheint uns sinnvoller, dass eine neue Trägerschaft mit Zentrum in Burgdorf eingerichtet wird, allenfalls unter Federführung der Stadt Burgdorf, wo in Planungs- und Umsetzungsbereich ein grosses Know-how vorhanden ist.

## Teil B, Massnahmenblätter

In Teil B finden Sie alle Massnahmen Verkehr und Siedlung gemäss der

Übersicht auf S. 35 in einzelnen Massnahmenblättern (MB) dargestellt  
(Massnahmen Strasse, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, Umsetzung und Siedlung).

## Massnahmenpaket 1

### **B.1: Sind Sie mit den MB Strasse, ST1-ST8 einverstanden?**

Ja  Nein

Wenn nicht, bitte begründen:

### Massnahmenpaket 1:

mit ST1-3, ST5 und ST6 können wir uns identifizieren, höchste Priorität kommt den Massnahmen ST3 und ST5 zu, ST4 ist nochmals kritisch zu überprüfen (siehe oben), ST7 ist im Sinne des ausgehandelten Kompromisses umzuformulieren.

### **B.2: Sind Sie mit den MB öffentl. Verkehr, ÖV 1-ÖV 4 einverstanden?**

Ja  Nein

Wenn nicht, bitte begründen:

### **B.3: Sind Sie mit den MB Langsamverkehr, LV1-LV3 einverstanden?**

Ja  Nein

Massnahmenblatt LV1: Das Paket LV1 ist alles andere als eine koordinierte Strategie, es wirkt wie ein Sammelsurium bestehender Aktivitäten und Ideen. Wir beantragen, dieses Massnahmenblatt neu zu überarbeiten und auf das genau in diese Richtung zielende RegioPlus-Projekt 'Mobilität Emmental' auszurichten. Dieses von uns beim seco im April eingereichte Projekt bündelt die hier aufgelisteten Massnahmen zu jener Strategie, die Erfolg verspricht und auch das übrige Emmental einschliesst. Mit dem in Aussicht stehenden Zuschlag als RegioPlus-Projekt stehenden hier bereits kurzfristig (ab Ende 2005) Fr. 350'000.- des Bundes zuzüglich mindestens gleich hohe Beiträge von Seiten der Gemeinden und Privater zur Verfügung. Damit lassen sich bereits kurzfristig dringend wünschbare Ausbaumassnahmen in Angriff nehmen (Ausbau Kurierdienst Burgdorf, Ausweitung des Hauslieferdienstes Burgdorf nach Kichberg, Aufbau eines Hauslieferdienstes Langnau, Ausbau von Mobility CarSharing an verschiedenen Standorten usw.).

Die abgeschätzten Kosten stimmen mit unseren eigenen Schätzungen in etwa überein (zusammen mit Massnahmenpaket LV10, der Zeithorizont ist von 2007-2010 auf 'sofort' vorzulegen).

Die Massnahmenblätter LV2 und LV3 sind in Ordnung.

### **B.4: Sind Sie mit dem MB Umsetzung, U1 einverstanden?**

Ja  Nein

Wenn nicht, bitte begründen:

Nicht der Regionale Planungsverband, sondern ein neues Gremium unter Einbezug von Fachpersonen und Interessenverbänden muss die Federführung haben.

Es muss endlich gelingen, die regionale Planung als echt partizipativen Prozess zu gestalten, wie das andernorts (Stadt Burgdorf) oder auf Bundes- und Kantonebene seit langem selbstverständlich ist.

### **B.5: Sind Sie mit den MB Siedlung, S1-S6 einverstanden?**

Ja  Nein

S1: Die Vorgaben bezüglich der Ausscheidung von Bauzonen sind noch weiter zu straffen, Einzonungen in der ÖV-Güteklasse D sind höchst zurückhaltend zu handhaben. Sämtliches bereits eingezonte Bauland ausserhalb der Güteklasse D ist kritisch zu überprüfen, Rückzonungen sind ins Auge zu fassen.

S5: Die Begrifflichkeit 'qualitätvolle Standorte' und 'attraktive Lage' ist zuwenig griffig und zu präzisieren.

**Massnahmenpaket 2**

**B.6: Sind Sie mit den MB Strasse, ST10-ST11 einverstanden?**

Ja  Nein

Wenn nicht, bitte begründen:

ST10 ist zu streichen bzw. im erwähnten Sinn umzuformulieren (siehe oben).

In der Karte zu Massnahmenpaket 2, ST10 sind die kantonalen Naturschutzgebiete und das Auenschutzgebiet von nationaler Bedeutung in den Plan einzutragen.

ST11: Das Blatt ist unvollständig, neben Orthographiefehlern sind auch verschiedene Zahlen unvollständig eingetragen und für den Leser nicht verständlich. Dieses Massnahmenblatt bedarf einer nochmaligen Überarbeitung. Eine moderate Sanierung dieses Knotens macht Sinn, finanzieller Aufwand und Wirkung sind jedoch in einem vertretbaren Verhältnis zu halten.

**B.7: Sind Sie mit den MB öffentl. Verkehr, ÖV10-12 einverstanden?**

Ja  Nein

ÖV12: Eine neue Haltestelle Spital errichten wir als wichtigen Meilenstein in der Entwicklung. Es ist zu überprüfen, ob die Umsetzung dieser Massnahme nicht vorzuziehen sei (Zeithorizont 2007-2010). Ebenso müsste man u.E. auch überlegen, ob nicht eine Bahnstation Gyrischachen möglich wäre.

**B.8: Sind Sie mit den MB Langsamverkehr, LV10 einverstanden?**

Ja  Nein

LV10: Dieses Paket schliesst an das Paket LV1 an (Projekt Mobilität Emmental) und ist auf den Zeithorizont 2007-10 vorzuziehen.

**Absender der Mitwirkungsantwort (wir bitten Sie um vollständige Angaben):**

Name, Vorname / Gemeinde oder Organisation  
Mobilität Emmental, Postfach, 3400 Burgdorf 1

Adresse  
c/o Theophil Bucher, Einschlagweg 2, 3400 Burgdorf

Tel. und e-mail:  
034 422 00 08 bzw. 078 628 96 70; [theophil.bucher@wir-bringens.ch](mailto:theophil.bucher@wir-bringens.ch)

Datum, Unterschrift

15. Mai 2005

gez. Theophil Bucher, Präsident

Kopie an:

Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, BVE des Kantons Bern, Reiterstr. 11, 3000 Bern  
Baudirektion der Stadt Burgdorf, Lyssachstrasse, 3400 Burgdorf

Besten Dank für Ihre Eingabe bis 15. Mai 2005!