



## *Richtplan Verkehr*

*Bericht*

*Stadt Burgdorf*

*Genehmigungsexemplar 9. Dezember 2016*

***Kerngruppe Auftraggeber***

<i>Peter Hänsenberger</i>	<i>Leiter Baudirektion Burgdorf</i>
<i>Susanne Szentkuti</i>	<i>Projektleiterin, Baudirektion Burgdorf (bis Feb. 15)</i>
<i>Stefan Eichenberger</i>	<i>Projektleiter, Baudirektion Burgdorf (seit März 15)</i>
<i>Hans-Jörg Riesen</i>	<i>Leiter Tiefbau, Burgdorf</i>
<i>Jürgen Seeber</i>	<i>Projektleiter, Obergeringenieurkreis IV</i>

***Erweiterte Arbeitsgruppe***

<i>Elisabeth Zäch</i>	<i>Stadtpräsidentin Burgdorf</i>
<i>Martin Aeschlimann</i>	<i>Gemeinderat Hochbau und Umwelt, Burgdorf</i>
<i>Urs Lüthi</i>	<i>Leiter Einwohner- und Sicherheitsdirektion Burgdorf</i>
<i>Jürgen Seeber</i>	<i>Projektleiter OIK IV, Tiefbauamt Kanton Bern</i>
<i>Andreas Scherrer</i>	<i>BLS AG</i>
<i>Manuela Lüthi</i>	<i>Busland AG</i>

***Bearbeitung***

<i>Monika Saxer</i>	<i>Verkehrsplanerin SVI/FSU, dipl. Architektin ETH/SIA</i>
<i>Stefan Manser</i>	<i>dipl. Ing. FH in Raumplanung</i>
<i>Metron Bern AG</i>	<i>T 031 380 76 80</i>
<i>Postfach</i>	<i>F 031 380 76 81</i>
<i>Neuengasse 43</i>	<i>bern@metron.ch</i>
<i>3001 Bern</i>	<i>www.metron.ch</i>

*Titelbild: Fotos Burgdorf*

## *Inhaltsverzeichnis*

<b>1</b>	<b><i>Allgemeine Erläuterungen</i></b>	<b>4</b>
1.1	<i>Stellenwert und Ziele des Richtplans Verkehr</i>	4
1.2	<i>Umsetzungsstand Verkehrsrichtplan 2005</i>	5
1.3	<i>Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle</i>	6
1.4	<i>Aufbau Richtplan</i>	7
1.5	<i>Verbindlichkeit</i>	7
1.6	<i>Vorgehen und Mitwirkung Bevölkerung</i>	7
<b>2</b>	<b><i>Grundlagen und ihre Bedeutung</i></b>	<b>8</b>
2.1	<i>Gesetzliche Grundlagen</i>	8
2.2	<i>Kantonale Strategien und Planungen</i>	8
2.3	<i>Regionale Planungen</i>	9
2.4	<i>Kommunale Grundlagen der Stadt Burgdorf</i>	11
<b>3</b>	<b><i>Verkehr in Burgdorf heute</i></b>	<b>13</b>
3.1	<i>Bedeutung von Burgdorf</i>	13
3.2	<i>Siedlungsstruktur</i>	13
3.3	<i>Gesamtverkehrsbetrachtung</i>	17
3.4	<i>Öffentlicher Verkehr</i>	19
3.5	<i>Fussverkehr</i>	21
3.6	<i>Veloverkehr</i>	22
3.7	<i>Motorisierter Individualverkehr</i>	22
3.8	<i>Verkehr und öffentlicher Raum</i>	23
3.9	<i>Verkehrssicherheit</i>	24
3.10	<i>Fazit: Stärken und Schwächen</i>	25
<b>4</b>	<b><i>Entwicklungsprognosen</i></b>	<b>26</b>
<b>5</b>	<b><i>Mobilitätsstrategie 2030</i></b>	<b>27</b>
<b>6</b>	<b><i>Richtplan</i></b>	<b>30</b>
6.1	<i>Konzept</i>	30
6.2	<i>Objektblätter</i>	33
6.2.1	<i>Hinweise zu den Inhalten der Objektblätter</i>	33
6.2.2	<i>Übersicht Objektblätter</i>	34
6.3	<i>Richtplankarten</i>	46
6.3.1	<i>Fussverkehr</i>	47
6.3.2	<i>Veloverkehr</i>	48
6.3.3	<i>MIV und strassengebundener ÖV: Strassennetz</i>	49
<b>7</b>	<b><i>Genehmigungsvermerke</i></b>	<b>50</b>
<b>8</b>	<b><i>Glossar</i></b>	<b>51</b>

## *1 Allgemeine Erläuterungen*

### *1.1 Stellenwert und Ziele des Richtplans Verkehr*

Der Richtplan Verkehr ist ein Führungs- und Koordinationsinstrument und stellt eine langfristig gültige Willenserklärung der Stadt Burgdorf und der beteiligten Partner dar. Der Richtplan Verkehr zeigt auf, unter welchen Randbedingungen und mit welchen Zielvorstellungen Verkehrsfragen angegangen und aufeinander abgestimmt werden sollen.

Dabei stehen strategische Fragen im Vordergrund:

- Welche Probleme in verkehrlicher Hinsicht bestehen in Burgdorf?
- Welche Tendenzen hinsichtlich der Verkehrsentwicklung bestehen?
- Wie soll sich die Mobilität in Burgdorf langfristig entwickeln?
- Mit welchem Konzept können die Ziele erreicht werden?
- Welche grundsätzlichen Massnahmen sind dazu zu treffen?
- Wie und mit wem müssen die Massnahmen abgestimmt werden?

Um langfristige strategische Ziele verfolgen zu können, ist es wichtig, dass Einigkeit über die Zielvorstellungen und die Lösungsansätze besteht. Die Ausgestaltung beispielsweise konkreter baulicher Massnahmen ist jedoch nicht Bestandteil eines Richtplans und findet im Rahmen separater Projekte statt.

Der Planungshorizont des Richtplans Verkehr beträgt rund 15 bis 20 Jahre.

Der vorliegende Richtplan Verkehr löst den Verkehrsrichtplan von 2005 ab. Dieser wurde beim AGR zur Vorprüfung eingereicht und anschliessend durch den Gemeinderat verabschiedet, aber nie zur Genehmigung beim Kanton eingereicht, da man zuerst die Ergebnisse der diversen Studien zur Entwicklung der Strasseninfrastruktur (GVM, ZMB Zufahrt Emmental usw.) abwarten wollte.

## 1.2 Umsetzungsstand Verkehrsrichtplan 2005

Der Verkehrsrichtplan 2005 umfasste insgesamt 26 Objektblätter (OB). Ein grosser Anteil der darin festgehaltenen Massnahmen konnte inzwischen umgesetzt werden, wie folgende Grafik zeigt:

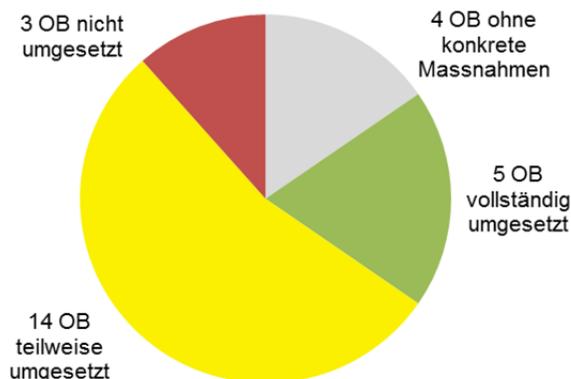


Abbildung 1 Umsetzungsstand der 26 Objektblätter (OB)

Vollständig umgesetzt sind die Massnahmen der folgenden Objektblätter:

- OB 3.2 - Fussgängerfreundliche Innenstadt
- OB 4.2 - Langzeitparkplätze
- OB 6.3 - Busangebot Burgdorf und Umgebung
- OB 7.1 - Lärmschutz entlang verkehrsorientierter Strassen
- OB 7.2 - Lärmschutz entlang Schiene

Teilweise umgesetzt sind die Massnahmen der folgenden Objektblätter:

- OB 1.3 - Vision Zero: Verkehrssicherheit
- OB 1.4 - Mobilitätsberatung
- OB 1.5 - Signaletik und Fussgängerleitsystem
- OB 1.6 - Beleuchtung
- OB 1.7 - Monitoring und Controlling
- OB 2.1 - Optimierung Verkehrsfluss auf übergeordnetem Strassennetz
- OB 3.1 - Verkehrsberuhigung in den Quartieren
- OB 4.1 - Parkierung Innenstadt und Anwohnerprivilegierung
- OB 4.3 - Park & Ride-Anlagen
- OB 4.4 - Veloabstellplätze Innenstadt
- OB 5.1 - Direktere Verbindungen für den Langsamverkehr
- OB 5.2 - Veloquerungen im Bahnhofbereich
- OB 5.3 - Verbesserung der Verkehrssicherheit
- OB 5.4 - Massnahmen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes
- OB 7.3 - Luftreinhaltung

Nicht umgesetzt sind die Massnahmen der folgenden Objektblätter:

- OB 2.2 - Verkehrsberuhigung Lyssachstrasse, Nassi bis Nationalplatz
- OB 2.3 - Absenkung Tiergartenunterführung (Massnahme 5.5)
- OB 5.2 - Veloquerungen im Bahnhofbereich

Die Umsetzung von OB 2.2 ist aus heutiger Sicht nur dann nötig, wenn zwischen Nassi und Bleichimatt eine neue Strassenverbindung gebaut wird.

### *1.3 Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle*

Die Verkehrssituation entlang der Kantonsstrasse 23 vom Autobahnanschluss Kirchberg bis Hasle wird seit vielen Jahren als unbefriedigend empfunden. Die Grenzen der Belastbarkeit der Strassen sind erreicht bzw. überschritten. Täglich staut sich der Verkehr in den Spitzenstunden. Neben dem motorisierten Individualverkehr ist zunehmend auch der öffentliche Verkehr betroffen.

Im Jahr 2007 wurde eine Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental (ZMB VEE) durchgeführt. Die Bestvariante "Variante West" postuliert eine neue Umfahrungsstrasse als Autobahnzubringer des Emmentals. Der Kanton Bern hat einerseits mit einer Standesinitiative (Aufnahme der Umfahrungen ins Nationalstrassennetz) und andererseits mit der Verankerung der Massnahme im Agglomerationsprogramm Burgdorf der 2. Generation bekräftigt, die Variante West umsetzen zu wollen.

Der Oberingenieurkreis IV des kantonalen Tiefbauamts prüfte verschiedene Lösungsansätze für den Verkehr im Raum Burgdorf. Konkret wurden im Rahmen des Projekts "Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle" zwei Varianten vertieft:

- Variante Umfahrung (= Variante West aus ZMB VEE); Umfahrungsstrassen Hasle, Oberburg und Burgdorf mit verkehrlichen flankierenden Massnahmen
- Variante Null+; Optimierungsmassnahmen auf dem bestehenden Strassennetz mit verkehrlichen flankierenden Massnahmen. Vorgesehen sind dabei unter anderem Bahnunterführungen beim Spital und in der Buchmatt.

Nach den Vertiefungsarbeiten wurden die beiden Varianten einander gegenübergestellt und dazu eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Auf dieser Basis entschied der Regierungsrat im März 2016, dass für die Teilabschnitte Oberburg und Halse jeweils Umfahrungslösungen realisiert und in Burgdorf das bestehende Strassennetz optimiert werden soll. Gemäss Regierungsratsentscheid soll die Umfahrung für Burgdorf erst in einer späteren Etappe folgen. **Damit ist klar, dass der vorliegende Richtplan Verkehr auf der Variante Null+ aufbaut und die Umfahrung erst längerfristig zum Thema werden kann.** In der Folge wird für die Variante Null+ die Bezeichnung „VSBOH (Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle), Massnahmen in Burgdorf“ verwendet.

### *1.4 Aufbau Richtplan*

Der Richtplan Verkehr besteht aus einem erläuternden Teil, der Mobilitätsstrategie, den Objektblättern und den Richtplankarten. Nach der Mitwirkung wird ein Mitwirkungsbericht erstellt.

### *1.5 Verbindlichkeit*

Der Richtplan Verkehr ist ein kommunaler Richtplan gemäss Art. 68 des Bernischen Baugesetzes. Er ist für die Gemeindebehörden verbindlich. Die Verbindlichkeit kann auf Antrag der Gemeinde auf regionale Organe und kantonale Behörden ausgedehnt werden (Art. 68, Abs. 3, BauG).

**Verbindliche Teile innerhalb dieses Berichts sind die Mobilitätsstrategie 2030 (Kapitel 5) und der Richtplan (Kapitel 6).**

**Die übrigen Teile des vorliegenden Berichts sowie die Inhalte des Mitwirkungsberichts haben erläuternden Charakter und sind nicht verbindlich.**

### *1.6 Vorgehen und Mitwirkung Bevölkerung*

Als Auftakt zur Erarbeitungsphase wurden am 25. Februar 2014 politische Amtsträger, Betreiber des öffentlichen Verkehrs, Vertreter des Oberingenieurkreises IV, Parteien, Quartierorganisationen und andere Interessenverbände zu einem Workshop eingeladen. Rund 30 Personen diskutierten anlässlich dieses Workshops einerseits über die Planungsziele "Wohin wollen wir?" und andererseits über heutige Defizite "Wo drückt der Schuh?". Die vielfältigen Inputs wurden im Rahmen der Erarbeitung berücksichtigt.

Von Oktober bis Dezember 2014 wurde eine ordentliche Mitwirkung durchgeführt, zu der die ganze Bevölkerung eingeladen war. Die Mitwirkungsangaben wurden geprüft und in einem Mitwirkungsbericht beantwortet.

Auf dieser Grundlage wurde der Richtplan Verkehr überarbeitet und zusammen mit dem Mitwirkungsbericht beim kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung zur Vorprüfung eingereicht.

Mit der Fertigstellung des Richtplans wurde zugewartet, bis der Variantenentscheid zur Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle gefällt und die Massnahmen im Regionalen Verkehrs- und Siedlungskonzept Emmental RGSK EM 2. Generation (RGSK 2 EM) verankert wurden. Die Massnahmen im RGSK EM 2 gelten im Perimeter der Agglomeration auch für das 3. Agglomerationsprogramm, das Ende 2016 beim Bund eingereicht wird. Das RGSK 2 EM wurde am 17. November 2016 von der Regionalversammlung beschlossen. Der Abgleich mit den übergeordneten Massnahmen aus dem RGSK 2 EM ist somit sichergestellt.

## 2 Grundlagen und ihre Bedeutung

### 2.1 Gesetzliche Grundlagen

Die gesetzlichen Vorschriften von Bund, Kanton und Stadt müssen eingehalten werden. Die im Zusammenhang wichtigsten Gesetze, Verordnungen und Reglemente sind:

- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG), 22. Juni 1979
- Raumplanungsverordnung (RPV), 28. Juni 2000
- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), 13. Dezember 2002
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG), 7. Oktober 1983
- Lärmschutzverordnung (LSV), 15. Dezember 1986
- Luftreinhalteverordnung (LRV), 16. Dezember 1985
- Strassenverkehrsgesetz (SVG), 19. Dezember 1958
- Signalisationsverordnung (SSV), 5. September 1979
- Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG), 4. Oktober 1985
- Strassengesetz (SG) des Kantons Bern, 4. Juni 2008
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ÖVG), 16. September 1993
- Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (AGV), 10. September 1997
- Baugesetz des Kantons Bern (BauG), 9. Juni 1985
- Bauverordnung des Kantons Bern (BauV), 6. März 1985
- Baureglement (BR), 31. Oktober 2005
- Parkplatzreglement (PPR), 18. Oktober 2004
- Parkplatzverordnung (PPV), 7. November 2005
- Strassenverordnung (SV), 29. Oktober 2008

### 2.2 Kantonale Strategien und Planungen

*Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern, 2008*

→ [www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/ueber-die-direktion/dossiers/mobilitaetsstrategie.html](http://www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/ueber-die-direktion/dossiers/mobilitaetsstrategie.html)

Verkehrspolitische Zielsetzung des Regierungsrats. Beschreibung des Idealzustands:

*„Verkehrsbewohnerinnen und -bewohnern steht ein attraktives Verkehrsangebot zur Verfügung, das finanziell tragbar ist und für die Bevölkerung und die Umwelt mit möglichst geringen Belastungen verbunden ist.*

*Dies wird erreicht, indem die Siedlungsentwicklung vorwiegend an Orten erfolgt, die kurze Wege ermöglichen und die mit umweltschonenden Verkehrsmitteln günstig erschlossen sind. Ein grosser Teil der Ziele soll zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein, während der motorisierte Individualverkehr seine Stärke in der Feinverteilung von Gütern und der Erschliessung dünn besiedelter Räume ausspielen kann. Die Fahrzeuge des öffentlichen und des privaten Verkehrs sind energieeffizient und umweltschonend. Dies ergibt ein System mit hoher Mobilität, das aber nur das notwendige Mass an Verkehr und möglichst wenig negative Folgen auslöst.“*

## *Richtplan 2030 Kanton Bern, 2015*

→ [www.be.ch/richtplan](http://www.be.ch/richtplan)

Der Richtplan 2030 des Kantons Bern zielt darauf ab, die Siedlung zu konzentrieren und die Zersiedelung zu bremsen und setzt damit die Anforderungen an die kantonalen Richtpläne aus dem neuen RPG um. Der Richtplan verlangt insbesondere, die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen, d.h. die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten vor allem an gut erschlossenen Lagen zu fördern.

## *Strassennetzplan 2014 – 2029*

→ [www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet\\_verkehr/langsamverkehr.assetref/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA\\_ST\\_DP\\_Strassennetzplan\\_2014\\_bis\\_2029.pdf](http://www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/langsamverkehr.assetref/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_ST_DP_Strassennetzplan_2014_bis_2029.pdf)

Die vorgesehenen Investitionstätigkeiten des Kantons sind im Strassennetzplan enthalten. Ausgewiesen werden auch richtplanrelevante Vorhaben mit sehr hohen Kosten (in der Regel über 10 Millionen Franken) oder mit sehr grossen Auswirkungen auf die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung. Im Raum Burgdorf sind dies:

- Laufende Sanierung Ortsdurchfahrt Burgdorf
- Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle

## *Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2014*

→ [www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet\\_verkehr/langsamverkehr/veloverkehr.assetref/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA\\_MV\\_DP\\_Sachplan\\_Veloverkehr.pdf](http://www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/langsamverkehr/veloverkehr.assetref/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_MV_DP_Sachplan_Veloverkehr.pdf)

Der Sachplan Veloverkehr ersetzt den Richtplan Veloverkehr von 2004. Er enthält drei wichtige Festlegungen auf Burgdorfer Stadtgebiet:

- Veloführung entlang Kantonsstrasse Buchmatt-Lyssachsachen (Sachplan Nr. 48; RGSK 2 EM, MIV-S-1)
- Umsignalisierung Veloroute für den Freizeitverkehr (Velolandroute Nr. 24) entlang Emme statt Eyfeldweg (Sachplan Nr. 156; RGSK LV-N-1.05; 2016 umgesetzt)
- Korridor Oberburg - Hasle (Sachplan Nr. 10; RGSK 2 EM, LV-N-3).

## *2.3 Regionale Planungen*

### *Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental zweite Generation (RGSK 2 EM), 2016*

→ [www.region-emmental.ch/de/raumplanung/regionales-gesamtverkehrs-und-siedlungskonzept-rgsk/](http://www.region-emmental.ch/de/raumplanung/regionales-gesamtverkehrs-und-siedlungskonzept-rgsk/)

Mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept wird eine langfristige Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlungsentwicklung auf die gesamte Region Emmental ausgedehnt. Die Abstimmung hat zum Ziel, die Siedlungsentwicklung dorthin zu steuern, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich ist, und die Verkehrsangebote so zu steuern, dass sie die gewünschte Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten ermöglichen.

## *Agglomerationsprogramm Burgdorf, 3. Generation, 2016*

→ [www.region-emmental.ch/de/raumplanung/agglomerationsprogramm/](http://www.region-emmental.ch/de/raumplanung/agglomerationsprogramm/)

Das Agglomerationsprogramm Burgdorf, 3. Generation (AP 3) basiert auf dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK EM 2) und stellt eine gemeinsame Eingabe der Stadt Burgdorf und weiterer 11 Gemeinden dar. Es wird 2017 vom eidgenössischen Amt für Raumentwicklung (ARE) geprüft. Massnahmen mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis werden vom Bund mitfinanziert.

Im AP 3 werden die Absichten zur Siedlungsentwicklung dargelegt und verschiedene Massnahmen für ÖV, Fuss- und Veloverkehr und MIV aufgeführt. Das AP 3 baut auch auf dem vorherigen AP 2 auf. Vom Bund als Stärke hervorgehoben wurde im AP 2 die Strategie der Intermodalität, insbesondere mit der Aufwertung des Bahnhofs Burgdorf als zentrale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Zu den Schwächen zählt aus Bundessicht das Fehlen MIV-lenkender und nachfragesteuernder Strategien und Massnahmen, z.B. bei der Parkierung. Dem wurde im AP 3 resp. im vorliegenden Richtplan Verkehr Rechnung getragen.

Das Projekt "Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle" steht im AP 3 klar im Vordergrund. Region und Kanton beantragen beim Bund Unterstützung für dieses Projekt und wollen es als A-Massnahme mit Realisierungsbeginn zwischen 2019 und 2022 umsetzen.

## *Angebotskonzept 2018 - 2021 öffentlicher Verkehr Emmental, Regionalkonferenz Emmental, 2016*

→ [www.region-emmental.ch/de/verkehr/konzepte/](http://www.region-emmental.ch/de/verkehr/konzepte/)

Die regionalen Angebotskonzepte des öffentlichen Verkehrs sind die Grundlagen für das kantonale Angebotskonzept und den Angebotsbeschluss für eine vierjährige Betriebsperiode. In diesem Rahmen werden die Linienangebote und das Taktangebot im öffentlichen Verkehr geplant, die danach vom Kanton bei den Transportunternehmungen bestellt werden.

*Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr, 2011*

→ [www.region-emmental.ch/de/verkehr/richtplaene/](http://www.region-emmental.ch/de/verkehr/richtplaene/)

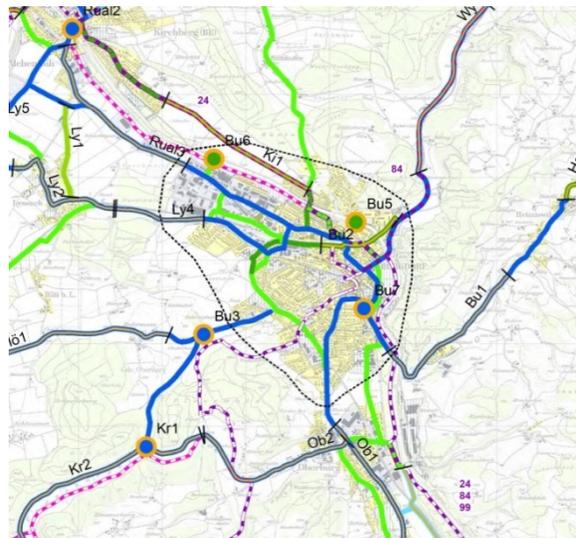


Abbildung 2 Ausschnitt Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr

Die dünnen gelben Linien und die grossen gelben Kreise mit blauer oder grüner Füllung weisen auf Massnahmenbedarf hin.

Alle übrigen Signaturen zeigen das bestehende Netz, das sich aus Alltags- und Freizeitrouen zusammensetzt.

## 2.4 Kommunale Grundlagen der Stadt Burgdorf

*Entwicklungsleitbild der Stadt Burgdorf, 2012*

→ [www.burgdorf.ch/leitbild.html](http://www.burgdorf.ch/leitbild.html)

Das Entwicklungsleitbild vermittelt zentrale Inhalte und Werthaltungen für die nachhaltige Entwicklung der Stadt Burgdorf. Es definiert die langfristig ausgerichteten Eckpfeiler der räumlichen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Entwicklung in Burgdorf.

Das Entwicklungsleitbild ist in drei Stossrichtungen gegliedert:

- Lebendigkeit, politische Kultur und gesellschaftliches Engagement stärken
- Entwicklungspotenziale erschliessen und nutzen
- Hochwertigen Lebensraum garantieren

*Kommunaler Richtplan Energie, 2012*

→ [www.burgdorf.ch/2767.html](http://www.burgdorf.ch/2767.html)

Im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung ist das Massnahmenblatt 27 – Umweltschonende Mobilität von Bedeutung. Es sind folgende Handlungsansätze enthalten:

- Förderung des Langsamverkehrs und verstärkte Nutzung von umweltschonenden Verkehrsmitteln
- Aufbau einer Erdgas-Tankstelle (Anreiz zum Umstieg auf den emissionsärmeren Treibstoff)
- Reduktion des motorisierten Verkehrs
- Erhöhte Nutzung von umweltschonenden Verkehrsmitteln
- Reduktion Energieverbrauch für Mobilität sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen

- Konzept für weitere Massnahmen erstellen
- Aktive Beratung und Information

*Verkehrsrichtplan Burgdorf, 2005*

Zu Beginn der Arbeiten am vorliegenden Richtplan Verkehr wurde ein Controlling der im Verkehrsrichtplan von 2005 enthaltenen Massnahmen vorgenommen. Die Ergebnisse sind im Kapitel 1.2 zusammengefasst. Umgesetzte Massnahmen müssen im neuen Richtplan nicht mehr als solche ausgeführt werden. Massnahmen, die noch nicht umgesetzt sind, müssen jedoch, soweit sie noch den aktuellen Absichten der Stadt entsprechen, im neuen Richtplan wieder als Massnahmen definiert werden.

*New Public Management*

Die Stadt Burgdorf folgt den Zielen und Instrumenten von New Public Management. Darunter wird ein produktorientiertes Denken in der Verwaltung bezeichnet. Die Verwaltung produziert Leistungen, die einen bestehenden Bedarf decken und für die ein Preis berechenbar ist. Ein Bestandteil von New Public Management ist ein regelmässiges Controlling und Benchmarking. Die von der Stadt Burgdorf selbst definierten Indikatoren für den Bereich Mobilität sind:

<i>Wirkungsziele / Leistungsziele</i>	<i>Indikatoren</i>	<i>Einheit</i>	<i>Soll</i>
Die Bevölkerung profitiert von einer guten Qualität des öffentlichen Verkehrs.	Geringerer Motorisierungsgrad als der kantonale Durchschnitt	%	≤ 95 %
Das Potenzial zur Steigerung des Langsamverkehrsanteils am Modalsplit und damit zur Entlastung der Hauptachsen wird mobilisiert.	Veränderung Anzahl öffentlicher Veloabstellplätze gegenüber Vorjahr	%	≥ 0
Das Potenzial zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs im Modalsplit und damit zur Entlastung der Hauptachsen wird mobilisiert.	Veränderung der Kundenzahlen Busbetriebe (Busland AG) gegenüber Vorjahr	%	≥ 0
Die regionalen und kommunalen Busrouten sind aufeinander abgestimmt.	Anzahl ordentliche Koordinations-sitzungen von BLS und Busland AG mit der Baudirektion pro Jahr	Anzahl	≥ 4

## *3 Verkehr in Burgdorf heute*

### *3.1 Bedeutung von Burgdorf*

Burgdorf ist eine Kleinstadt im schweizerischen Städtenetz und liegt am nördlichen Rand der Voralpen. Mit 16'200 Einwohnern ist Burgdorf die sechstgrösste Gemeinde im Kanton Bern und Kernstadt der viertgrössten Agglomeration (29'900 Einwohner). Burgdorf ist die wichtigste Stadt der Verwaltungsregion Emmental-Oberaargau und bietet Arbeitsplätze für rund 13'000 Beschäftigte (Stand Ende 2015).

Ca. 1180 wurde durch die Zähringer die Oberstadt West gegründet und Ende des 13. Jahrhunderts durch die Kyburger erweitert (Oberstadt Ost, Unterstadt). Im Mittelalter war Burgdorf ein wichtiger Verkehrsknoten. In der Neuzeit wurde die Entwicklung von Burgdorf zunächst dadurch gehemmt, dass die moderne Staatstrasse im 18. Jahrhundert an der Stadt vorbei durch Kirchberg gebaut wurde. Im 19. Jahrhundert hat die Stadt den Eisenbahntunnel Richtung Wynigen mitfinanziert, so dass Burgdorf ans Eisenbahnnetz angeschlossen werden konnte. Mit der Kreuzung der Bahnlinien Bern-Olten-Zürich und Solothurn-Burgdorf-Thun wurde Burgdorf zu einem Eisenbahnknoten, was die weitere Entwicklung wiederum beschleunigte.

### *3.2 Siedlungsstruktur*

Die Stadt Burgdorf besteht aus Schloss, Oberstadt und Unterstadt, Aussenquartieren in der Gürtelzone sowie Flächenbebauungen. Weitere Gemeindeteile sind der heute industrialisierte Schachen beidseits der Emme (Lochbach und Brunnmatt im Süden, Neumatt und Buchmatt im Norden), das walddreiche Unterbergental links und das Trockental rechts der Emme (Inneres und Äusseres Sommerhaus, Grafenschüren).<sup>1</sup>

Charakteristisch für die Siedlungsstruktur ist die topografische Lage mit Schloss und Altstadt auf einem Hügel und ringartig darum herumführenden Hauptverkehrsachsen. Dies ist aus folgender Abbildung gut ersichtlich.

---

<sup>1</sup> Quelle: Historisches Lexikon der Schweiz

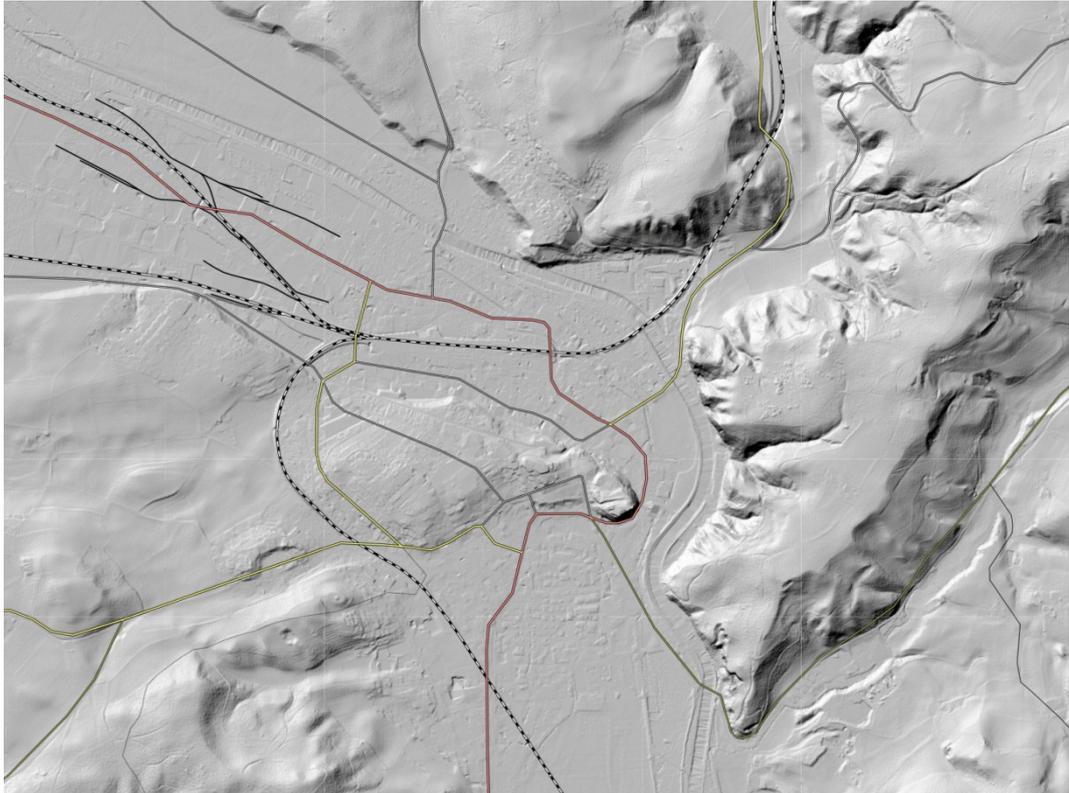


Abbildung 3 Geländere relief und Hauptverkehrswege  
(Quelle <http://map.geo.admin.ch>)

### *Siedlungsentwicklung*

Der Stadtkörper von Burgdorf kann in östlicher Richtung aus topografischen Gründen kaum erweitert werden (vgl. Abb. 4). Im Westen grenzt Burgdorf an eine offene Landschaft. Regionale Landschaftsschutzgebiete (gemäss Landschaftsteilrichtplan) sind auch längerfristig von Bebauungen freizuhalten. Das Siedlungsgebiet ist heute klar begrenzt und kompakt. Mit der Entwicklung nach innen (Sein) soll sich daran auch künftig nichts ändern. Vorrangige Entwicklungspotenziale liegen aber in der Verdichtung und Umstrukturierung bestehender Siedlungsgebiete.

Im Objektblatt S1 des AP 3 sind sechs Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete aufgeführt:

- 01. Bahnhof Burgdorf: Entwicklungsschwerpunkt ESP-D gemäss kantonalem Richtplan; Richtplan ESP Bahnhof Burgdorf; mehrere ZPP in Umsetzung
- 02. Buchmatt: Entwicklungsschwerpunkt ESP-A gemäss kantonalem Richtplan; Stand Potenzialstudie
- 03. Altstadt u. Umgebung: Stärkung als Standort verschiedener Nutzungen; Stand mehrere ZPP, Vorprojekte und Projekte
- 04. AMP-Areal: Prioritäres Entwicklungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan; langfristige Umnutzung für Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe; Stand Vorstudien
- 05. Steinhof; Stand mehrere ZPP, Vorprojekte und Projekte
- 06. Gyrischachen; Stand ZPP, Vorprojekt und Studie

# metron

## *Zielorte*

Neben dem historischen Zentrum (Altstadt) sind vor allem im jüngeren Bahnhofquartier zahlreiche Zentrumsnutzungen verteilt. Die dortigen Strassenräume sind heute meistens belebter als die beschaulichen Gassen der Altstadt.

Folgende Karte zeigt die Verteilung der wichtigsten Zielorte im Siedlungsgebiet von Burgdorf:

# metron

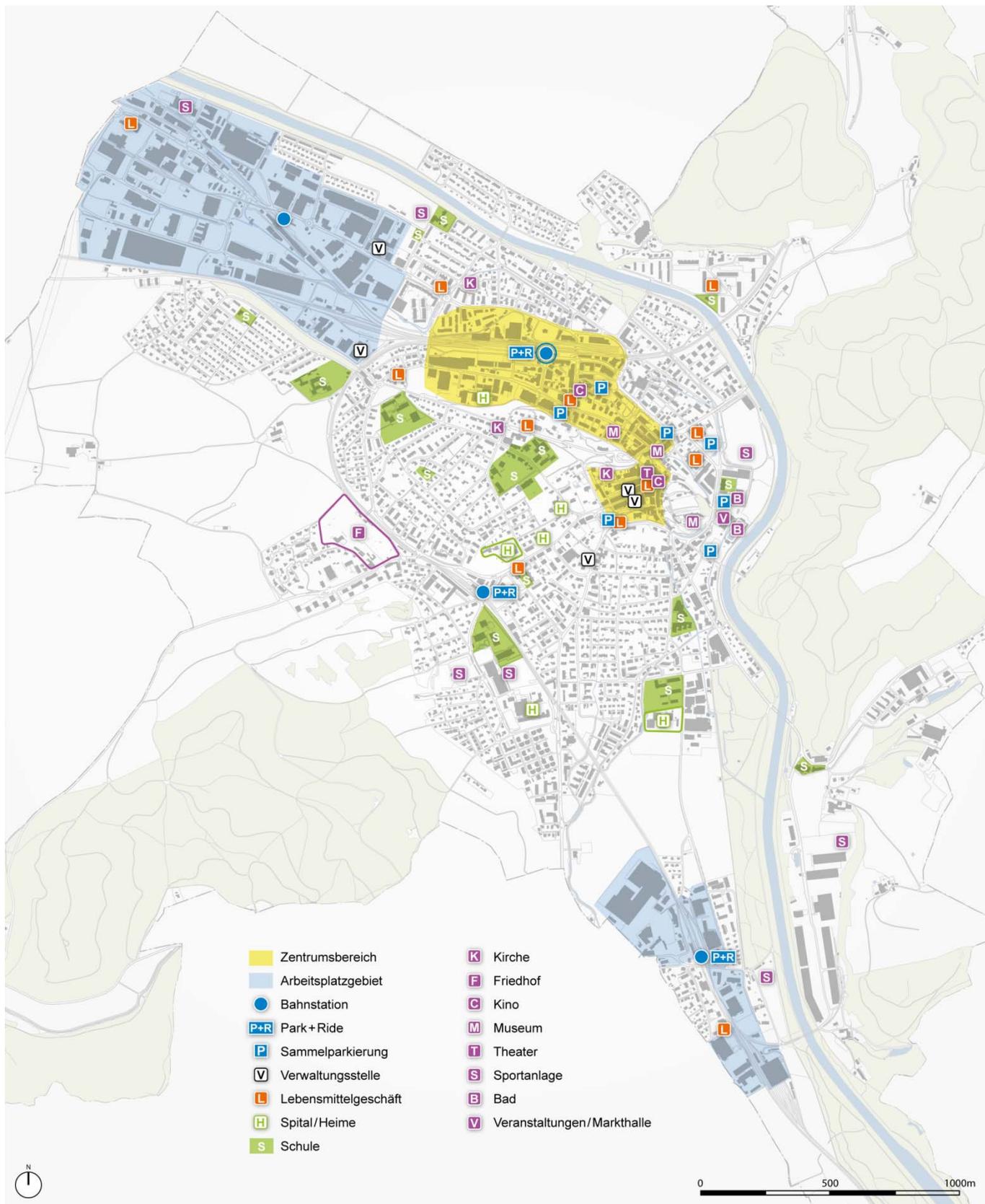


Abbildung 4 Bestandesaufnahme Wichtige Zielorte

### 3.3 Gesamtverkehrsbetrachtung

#### Verkehrsnetze und Verkehrsangebote

Burgdorf ist ein Eisenbahnknoten mit Verbindungen nach Olten-Zürich, Bern, Solothurn und Langnau / Sumiswald / Thun. Die Bahnfahrt nach Bern dauert zwölf Minuten. Der nächste Autobahnanschluss Kirchberg (A1) liegt rund 5 km vom Stadtzentrum entfernt.

Die wichtigste Strasse innerhalb des Stadtgebiets ist die entlang der Emme verlaufende Kantonsstrasse 23, die Burgdorf Richtung Norden mit dem Autobahnanschluss Kirchberg und Richtung Süden mit dem oberen Emmental verbindet. Weitere Strassen verbinden Burgdorf mit dem Umland im Westen und Osten. Die Kantonsstrasse 23 weist in der Stadt Burgdorf mit rund 16'000 bis 18'000 DTV die höchste Verkehrsbelastung auf. Diese liegt im Bereich der Belastungsgrenzen. Auch die Steinhofstrasse und die Tiergartenunterführung sowie die weiteren Ausfallachsen (Wynigenstrasse, Heimiswilstrasse, Bernstrasse und Lyssachstrasse) weisen Belastungen von 4'400 bis 10'300 DTV auf.

Eine Kordonzählung von 2006 zeigt, dass rund 85 bis 90 % des Verkehrs in Burgdorf hausgemacht ist, also Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Der Durchgangsverkehr macht nur 10 bis 15 % aus. Vom Binnenverkehr sind rund 700 Fahrten kürzer als 1.5km.

#### Abendspitzenstunde

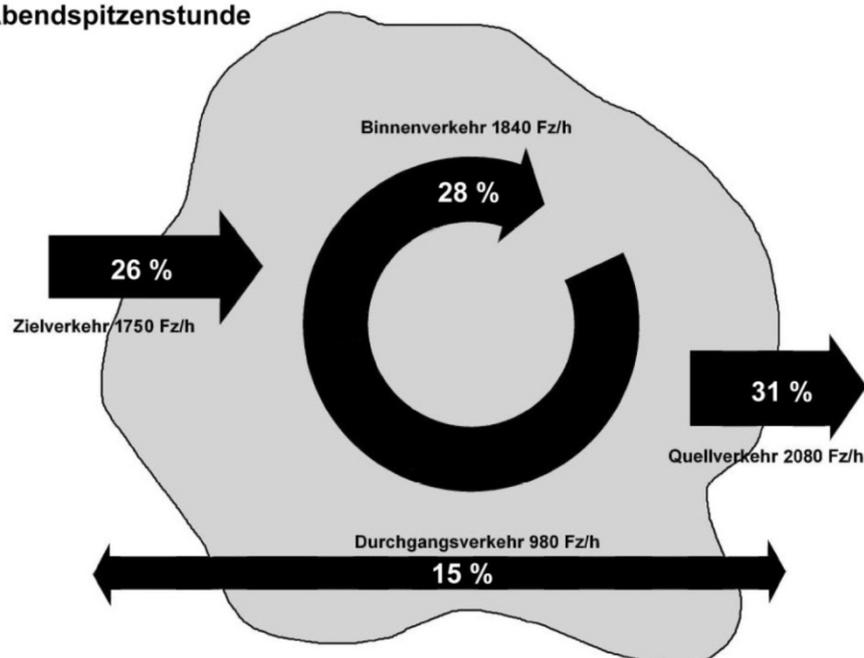


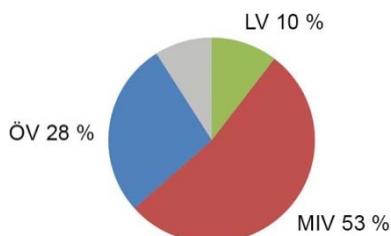
Abbildung 5 Anteile von Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr in Burgdorf (inkl. Oberburg)  
(Quelle: Verkehrsuntersuchung in der Stadt Burgdorf, B+S Ingenieur AG 2006)

Abseits der Hauptverkehrsstrassen verfügt Burgdorf über ruhige Wohnquartiere. Die Oberstadt und das Bahnhofquartier bilden seit 2012 eine grosse Begegnungszone. Von

1996 bis 2006 war Burgdorf die Fussgänger- und Velomodellstadt der Schweiz. In dieser Zeit wurden zahlreiche Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs initiiert und umgesetzt, und Burgdorf setzt seither konsequent und erfolgreich auf die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsarten.

*Verkehrsverhalten*

*Modal Split gemäss Mikrozensus 2010:*

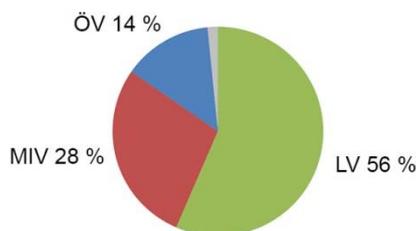


Grau= übrige Verkehrsarten

Anteile an den im Inland zurückgelegten Distanzen

Zum Vergleich:

Kanton Bern	Schweiz
LV 8%	LV 8%
MIV 63%	MIV 66%
ÖV 27%	ÖV 23%



Grau= übrige Verkehrsarten

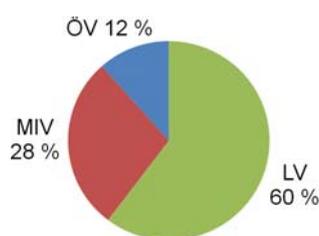
Anteile an den im Inland zurückgelegten Etappen (vgl. Glossar)

Zum Vergleich:

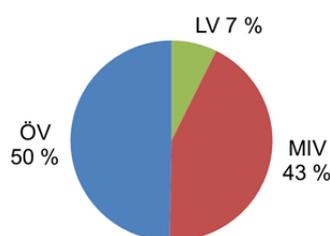
Kanton Bern	Schweiz
LV 51%	LV 50%
MIV 34%	MIV 36%
ÖV 14%	ÖV 13%

Die obigen Grafiken zeigen das Verkehrsverhalten von total 367 Zielpersonen der Agglomeration Burgdorf auf.

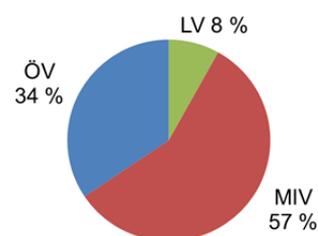
*Modal Split gemäss Pendlerstatistik 2010 bis 2014 (kumuliert):*



**3'021 Binnenpendler**



**4'990 Wegpendler**



**11'364 Zupendler**

Die Zahlen beziehen sich auf alle Pendler, also jene Personen, die zwischen dem Wohnstandort und dem Arbeits- oder Ausbildungsstandort einen Weg zurücklegen müssen. Während die Binnenpendler, die in der Stadt Burgdorf wohnen und auch arbeiten bzw. zur Schule gehen zu einem beträchtlichen Teil zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, ist dieser Teil erwartungsgemäss bei den Weg- und Zupendlern deutlich kleiner. Bei den Wegpendlern ist der Anteil des ÖV am grössten, weil ein grosser Teil von ihnen nach Bern pendelt und von den sehr guten Bahnverbindungen profitiert. Die Zupendler kommen zu einem grösseren Teil aus weniger gut mit dem ÖV erschlossenen Gemeinden und sind deshalb zu einem sehr grossen Teil mit dem Auto unterwegs. Dies zeigt, dass das Verkehrsaufkommen in Burgdorf auch vom regionalen Verkehrsverhalten

beeinflusst wird. Burgdorf als Regionalzentrum muss auch das Verkehrsverhalten der regionalen Bevölkerung berücksichtigen.

### 3.4 Öffentlicher Verkehr

#### Angebote im Bahnverkehr

Die wichtigste Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs sowohl der Stadt als auch der ganzen Agglomeration ist der Bahnhof Burgdorf. Jede Stunde verkehrt je ein Zugpaar der folgenden Linien:

IR	Bern - Burgdorf - Langenthal - Olten - Aarau - Zürich
RE	Bern - Burgdorf - Langenthal - Olten
R	Solothurn - Burgdorf - Konolfingen - Thun
S44	Solothurn - Burgdorf und Sumiswald-Grünen - Burgdorf - Bern - Thun
S4	Thun - Belp - Bern - Burgdorf - Langnau

Damit bestehen pro Stunde vier Verbindungen nach Bern, drei Verbindungen nach Hasle-Rüegsau, wovon je eine Verbindung direkt weiter nach Sumiswald-Grünen, Thun und Langnau, sowie je zwei Verbindungen nach Olten und Solothurn.

Neben dem Bahnhof Burgdorf verfügt die Stadt über drei weitere Bahnstationen: Steinhof, Oberburg (S4/S44/R) und Buchmatt (S44/R Solothurn). Von allen drei Bahnstationen verkehren direkte Züge nach Bern.

#### Angebote im Linienbusverkehr

Burgdorf verfügt über sieben regionale und städtische Buslinien:

Regionale und städtische Buslinien		Kursintervall HVZ, Fahrplan 2014
<b>461</b>	Rundkurs Burgdorf, Bahnhof - City - Oberstadt - Steinhof - Nationalplatz - Burgdorf, Bahnhof	15'
<b>462</b>	Bernstrasse - Kath. Kirche - Burgdorf, Bahnhof - Kornhaus - Geissrütli	30'
<b>463</b>	Meiefeld - Nationalplatz - Burgdorf, Bahnhof - Kornhaus - Gyrischachen	15'
<b>465</b>	Fraubrunnen / Lyssach - Bleichimatt - Burgdorf, Bahnhof - Oberburg - Hasle-Rüegsau	15 bis 30'
<b>466</b>	Burgdorf, Bahnhof - Eybrücke - Kirchberg - Ersigen - Koppigen - Wynigen	30 bis 60'
<b>467</b>	Kirchberg, Industrie Neuhof - Eybrücke - Burgdorf, Bahnhof - Kornhaus - Spital	30'
<b>468</b>	Burgdorf, Bahnhof - Kornhaus - Ziegelei - Fischermätteli - Heimiswil - Kaltacker - Lueg	60'

Mit diesen Linien wird das Siedlungsgebiet von Burgdorf feinmaschig erschlossen.

## metron

Das Angebot der regionalen und städtischen Buslinien wurde in den letzten Jahren stark ausgebaut, und die Fahrgastzahlen haben sich von 2005 bis 2013 mehr als verdoppelt.

Das Hauptproblem im Linienbusverkehr sind Reisezeitverluste aufgrund von Behinderungen auf den stark belasteten Hauptstrassen.

### *Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs*

Das Bahnhofsgebiet erreicht Güteklasse A, die Umgebungen der Bahnhöfe Steinhof und Oberburg erreichen Güteklasse B. Die Mehrheit der Siedlungsgebiete erreichen mindestens Güteklasse C und die Siedlungsränder Güteklasse D.

Insgesamt gelten 98 % der Bevölkerung als ÖV-erschlossen; das heisst, sie wohnen innerhalb eines Radius von 750 m um eine Bahnstation oder von 400 m um eine Bushaltestelle. (Quelle: Bericht Agglomerationsprogramm Burgdorf, 3. Generation; November 2016)

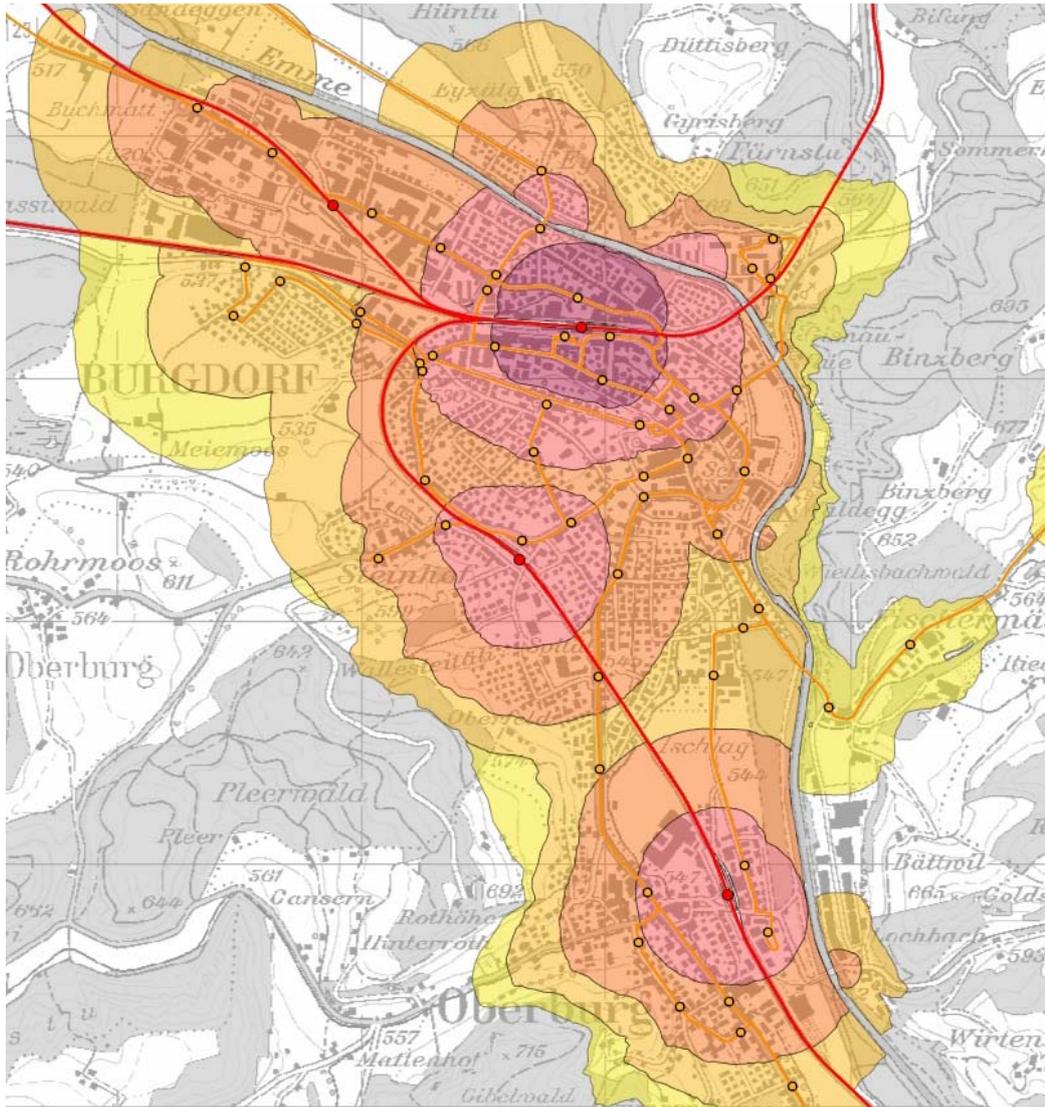


Abbildung 6: ÖV-Netz und Güteklassen in der Stadt Burgdorf  
(Quelle: Geoportal des Kantons Bern, Oktober 2016)

### *Tarifsystem*

Burgdorf liegt zusammen mit Oberburg, Lyssach, Kirchberg und Rütligen-Alchenflüh in der Zone 150 des Tarifsystems Libero. Ein grosser Teil des Stadtgebiets liegt zudem in einem Kurzstreckenperimeter, so dass z.B. für eine Fahrt vom Meiefeld nach Gyrischachen ein Kurzstreckenticket gelöst werden kann. Im Tarifsystem Libero sind keine Abonnemente und Tageskarten für eine einzige Zone erhältlich, sondern mindestens für zwei Zonen. Vielen Burgdorfern würde aber ein Abonnement oder eine Tageskarte für die Zone 150 genügen.

### *3.5 Fussverkehr*

Burgdorf ist schon von der Grösse her eine fussgängerfreundliche Stadt. Vom Stadtzentrum sind die meisten Ortsteile zu Fuss in 20 Min. erreichbar. Dies erklärt auch den hohen

Anteil Fussverkehr bei den Binnenpendlern von 27 % (Stand 2000). Das Wegenetz ist dicht. In der Bevölkerung werden aber einige Abschnitte als unsicher oder unattraktiv wahrgenommen. Meistens handelt es sich um Konflikte im Nebeneinander von Fuss- und Fahrverkehr. Zahlreiche und attraktive Wander- und andere Wege führen in die umliegenden Naherholungsräume.

### *3.6 Veloverkehr*

Aufgrund der kompakten Grösse ist Burgdorf nicht nur fussgänger- sondern auch velofreundlich. Alle Ortsteile können in 10 Min. vom Stadtzentrum erreicht werden. Der Höhenunterschied zwischen Bahnhof und Kronenplatz von rund 25 m stellt zwar einen gewissen Widerstand dar, ist aber gut überwindbar. 41 % der Binnenpendler sind täglich mit dem Velo unterwegs (Pendlerstatistik 2000). Dieser Wert wird unter 20 vergleichbaren Schweizer Kernstädten nur von Langenthal knapp übertroffen (42 %). Der Durchschnittswert liegt bei 21 %. So gesehen war Burgdorf 2000 eine Velostadt. Leider sind keine neueren Daten verfügbar, da das Bundesamt für Statistik nur noch eine stichprobenmässige Pendlerstatistik durchführt, was für Kleinstädte keine verlässliche Datenbasis mehr ergibt.

Das Wegenetz ist, unter Einbezug aller für Velos befahrbaren Strassen und Wege, sehr dicht. Eine besondere Errungenschaft ist der Radwegring, der ein widerstandsarmes Zirkulieren rund um die Innenstadt ermöglicht. Er setzt sich aus der 2009 eingerichteten, sogenannten "Velohochstrasse West" zwischen Bahnhof und Steinhof und verschiedenen Abschnitten durch die Wohnquartiere zusammen.

Hingegen wird gemäss vielfältiger Erfahrung der Stadtverwaltung vor allem das Queren und das Folgen der am stärksten belasteten Strassen teilweise als mühsam und gefährlich wahrgenommen.

Am Bahnhof Burgdorf steht seit November 2013 eine Velostation mit 200 bewachten Plätzen zur Verfügung. Daneben bestehen auf der Südseite rund 500 gedeckte, unbewachte Abstellplätze und auf der Nordseite rund 50 gedeckte und 70 ungedeckte Abstellplätze. An allen Bahnstationen und bei wichtigen Zielorten stehen Veloabstellplätze zur Verfügung. Diese Anlagen unterscheiden sich quantitativ und qualitativ stark.

### *3.7 Motorisierter Individualverkehr*

Burgdorf wird in der Region als Flaschenhals wahrgenommen. Die Belastungsgrenzen der wichtigsten Strassen sind erreicht oder schon überschritten. Dies führt täglich zu Stau und Behinderungen in den Spitzenstunden. Für die Automobilisten von Stadt und Region entstehen lange Fahrzeiten. Die hohe Belastung der Hauptverkehrsstrassen bewirken eine gewisse Vermeidung von Autofahrten innerhalb der Stadt sowie grossräumige Umwegfahrten um die Stadt.

Aus Sicht der Autofahrenden ist das Parkplatzangebot bei wichtigen Zielorten, namentlich im Bahnhofquartier, teilweise knapp.

### *3.8 Verkehr und öffentlicher Raum*

Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit sind zwar auf Verkehr (Erschliessung) angewiesen und erzeugen auch Verkehr. Aber bei einer unverträglichen Verkehrsbelastung werden Nutzungen mitunter verdrängt. Der rollende und ruhende Verkehr ist wie überall auch in Burgdorf längst zu einem markanten Teil des Ortsbildes geworden. Die Verträglichkeit des Verkehrs hängt nicht nur von der Verkehrsbelastung ab, sondern auch vom Strassenraum (Breite, Bebauungsstruktur, Elemente der Querschnittgestaltung, lokale Nutzungsbedürfnisse). Verkehr ist dann unverträglich,...

- wenn er unverhältnismässig viel Platz in Anspruch nimmt, so dass andere Raumnutzungen verdrängt werden
- wenn er so viel Lärm verursacht oder die Luftqualität mindert, dass andere Nutzungen stark beeinträchtigt werden (z.B. Wohnqualität, Aufenthaltsqualität)
- wenn er eine starke Trennwirkung verursacht
- wenn aufgrund einer hohen Verkehrsdichte Konflikte zwischen Verkehrsarten auftreten, z.B. wenn der Busbetrieb behindert wird oder wenn die Sicherheitsbedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs beschnitten werden

In Burgdorf ist die Belastung entlang der Kantonsstrasse 23 am grössten. Hier wird der Verkehr in Spitzenzeiten als unverträglich wahrgenommen. Mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt wurde die Verträglichkeit des Verkehrs schrittweise erhöht, auch wenn damit die Zahl der Fahrzeuge nicht reduziert wurde.

### 3.9 Verkehrssicherheit

Die folgende Tabelle zeigt die jährlich schwankenden Unfallzahlen der Stadt Burgdorf:

Jahr	registrierte Unfälle	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
2011	110	50	6	0
2012	99	46	7	0
2013	93	39	5	1
2014	111	38	13	0
2015	76	40	5	0

Die Unfälle sind über die ganze Stadt verteilt. Eigentliche Unfallschwerpunkte gibt es in Burgdorf nicht.

Vergleicht man die durchschnittlichen Prokopfwerte, so liegt Burgdorf bei den Leichtverletzten etwas über dem Schweizer Durchschnitt, bei den Schwerverletzten etwas darunter und bei den Getöteten deutlich unter dem Schweizer Durchschnitt, wie folgende Tabelle zeigt:

Mittelwerte 2011 - 2015	Leichtverletzte / 10'000 Einwohner	Schwerverletzte / 10'000 Einwohner	Getötete / 10'000 Einwohner
Burgdorf	26.9	4.5	0.13
Schweiz	21.9	5.1	0.35

3.10Fazit: Stärken und Schwächen

<p><b>Stärken</b></p> <p>Gute Erreichbarkeit von den Grosszentren der Schweiz</p> <p>Nähe zu Grosszentrum Bern (attraktiver Wohn- und Gewerbestandort)</p> <p>Regionales Zentrum</p> <p>Kompakter Siedlungskörper mit kurzen Wegen</p> <p>Stetige, moderate Entwicklung bei Wohnraum und Einwohnerzahl</p> <p>Charakteristische landschaftliche Einbettung mit Schlossberg, Emme, Felsformationen und waldreichen Hügeln</p> <p>Lebendiges und sehr gut erreichbares Bahnhofsquartier</p> <p>Attraktive Altstadt (gut erschlossen, verkehrarm, hohe Aufenthaltsqualität)</p> <p>Viele verkehrsberuhigte Quartiere</p> <p>Gutes regionales und städtisches ÖV-Angebot</p> <p>Dichtes Wegenetz für den Fuss- und Veloverkehr</p> <p>MIV-armer Radwegring</p> <p>Gutes gelebtes Verständnis von Koexistenz auf den Strassen</p>	<p><b>Schwächen</b></p> <p>Hohe Verkehrsbelastung auf übergeordnetem Strassennetz (Belastungsgrenzen erreicht oder schon überschritten); dadurch wird die Stadt Burgdorf in der Region als Flaschenhals empfunden (Fahrzeitverluste)</p> <p>Starke Behinderung des strassengebundenen ÖV aufgrund der Verkehrsbelastung</p> <p>Fuss- und Veloverkehr entlang und quer zur stark belasteten Ortsdurchfahrt unattraktiv</p> <p>Aufgrund der Fahrzeitverluste auf der Ortsdurchfahrt werden immer mehr Arbeitsplätze vom oberen und mittleren Emmental Richtung Autobahnanschluss verlagert. Dadurch entsteht noch mehr Verkehr auf der Ortsdurchfahrt, und das obere Emmental wird wirtschaftlich geschwächt.</p> <p>Schwierige Marktsituation für Detailhandel aufgrund der Nähe zum Grosszentrum Bern und zur Shoppingmeile Lyssach</p> <p>Topografie: Stadt ist auf zwei Ebenen aufgeteilt; schlechtere Erreichbarkeit der Oberstadt</p> <p>Keine Industrielandreserven vorhanden</p>
<p><b>Chancen</b></p> <p>Grosse Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale vorhanden</p> <p>Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle in Planung. Diese bietet Raum für die Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität des Busverkehrs.</p> <p>Kompaktheit bietet gute Voraussetzungen für ein ausgewogenes, nachhaltiges Mobilitätsangebot</p> <p>Dank Sensibilisierung der Bevölkerung Bereitschaft für innovative Massnahmen bereits vorhanden</p>	<p><b>Risiken</b></p> <p>Eingeschränkte Entwicklungsspielräume aufgrund des gesättigten Strassennetzes; Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich Arbeitsplätze oberhalb Buchmatt eingeschränkt</p> <p>Bei der Absenkung Tiergartenunterführung ist noch keine Interessenabwägung erfolgt</p>

## 4 Entwicklungsprognosen

Gestützt auf die Ziele und Strategien von Kanton, Region und Stadt und auf allgemein anerkannte Entwicklungstrends wird bei der Erarbeitung dieses Richtplans von folgenden Annahmen für die Entwicklung während der nächsten 15 Jahre ausgegangen:

- Moderates Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze.
- Nicht komplett anders funktionierende Mobilität; Verschiebungen im Modal Split sind aber möglich, und können durch planerische Interventionen beeinflusst werden.
- Weiterhin Zunahme der Nachfrage nach ÖV-Angeboten.
- Gemäss den Modellprognosen im Rahmen der kantonalen Planung Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle nimmt die Verkehrsbelastung bis 2030 ohne und mit Massnahmen auf den wichtigen Strassen der Stadt Burgdorf teils stark zu. (vgl. Abb. 7 Modellzahlen Referenzzustand und Projektzustand). Diesen Prognosen ist eine allgemeine jährliche Verkehrszunahme hinterlegt.

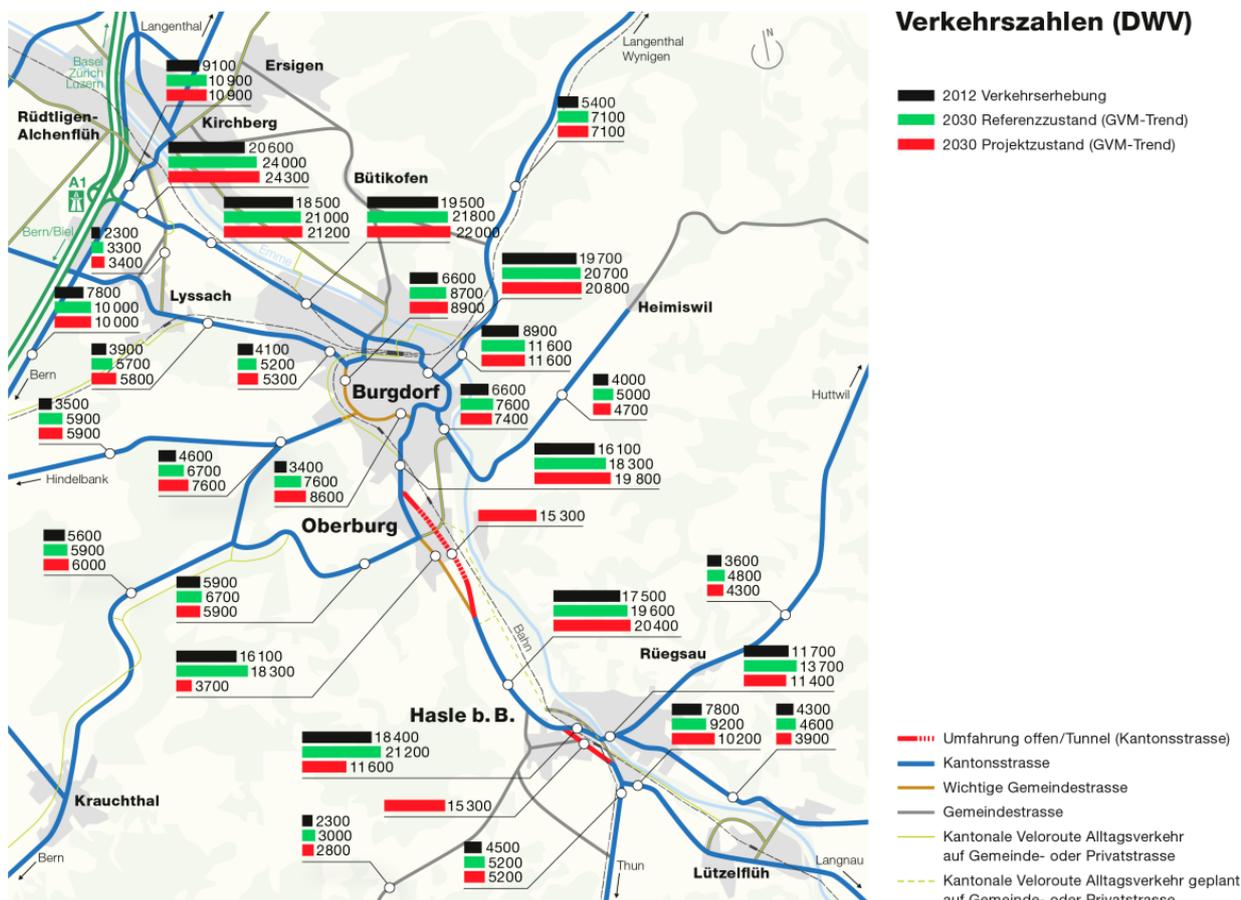


Abbildung 7 Basisnetz mit Verkehrszahlen Referenzzustand 2012, 2030 und mit Projektzustand 2030 gemäss Verkehrssanierung B-O-H (Quelle OIK IV)

## *5 Mobilitätsstrategie 2030*

Die Mobilitätsstrategie baut insbesondere auf dem Entwicklungsleitbild der Stadt Burgdorf und auf dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation auf. Sie definiert die langfristige Stossrichtung der Verkehrspolitik der Behörden von Burgdorf. Sie zeigt auf, wohin sich die Mobilität und der Verkehr bis 2030 entwickeln sollen.

### *Burgdorf mit offener, bürgerfreundlicher politischer Kultur der kurzen Informationswege; enge Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden*

Themen der Stadtentwicklung und der Mobilität werden in bestehenden regionalen Gefässen öffentlich diskutiert, so dass jeweils der gesamte Agglomerationsraum im Bewusstsein liegt. Wenn dies nicht sinnvoll oder nicht möglich ist, sind bei städtischen Foren mindestens die Nachbargemeinden immer willkommen.

### *Burgdorf als starkes, vielfältiges und lebendiges Regionalzentrum und als Arbeits- und Bildungsstandort*

Die Zentrumsgebiete Altstadt und Bahnhofquartier sind beliebte und lebendige Standorte für Einkauf, Begegnung, Kultur, Arbeiten und Bildung mit regionaler Ausstrahlung. Während das Bahnhofquartier als Standort für grossflächigere und stark frequentierte Läden der Massenvirtschaft positioniert ist, ist die Altstadt ein idealer Standort für spezielle Nischengeschäfte, Gastronomie und Kultur. Regional ausgerichtete Arbeitsnutzungen sind vor allem im Arbeitsgebiet Buchmatt und in Oberburg konzentriert.

### *Burgdorf als wohnliche Stadt*

Die Wohnquartiere sind verkehrsberuhigt. Hier sind Quartierläden und andere auf die Bedürfnisse der Quartierbevölkerung ausgerichtete Einrichtungen ausdrücklich erwünscht.

### *Burgdorf als Stadt der kurzen Wege*

Burgdorf bleibt eine kompakte Stadt mit kurzen Wegen. Die Bevölkerung schätzt diesen Vorteil und legt die meisten Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurück. Dank einer ausreichenden Bevölkerungsdichte können auch ein dichtes ÖV-Netz und dichte ÖV-Takte angeboten werden. Die Zugangswege zu Haltestellen sind kurz. Um die Kompaktheit zu erhalten, wächst Burgdorf vor allem nach innen statt nach aussen.

### *Burgdorf und das Emmental optimal erreichbar von aussen*

Die direkten Bahnverbindungen nach Bern, Solothurn, Thun und Zürich bleiben erhalten. Chancen für noch bessere Anbindungen in der Hauptstadtregion werden genutzt, z.B. direkte Anbindungen an Biel, Freiburg oder Neuenburg. Die Strassenverbindung von der Autobahn A1 ist leistungsfähig. In alle Stadtteile und Quartiere gelangt man ohne grosse Umwege über das übergeordnete Strassennetz. In Gehdistanz der wichtigsten Zielorte steht eine genügende Anzahl an Parkplätzen zur Verfügung. Dies schliesst auch eine genügende Zahl von P+R-Plätzen an den Bahnhöfen Burgdorf und Oberburg ein. Die Parkplätze werden bewirtschaftet, so dass deren Nutzbarkeit durch die primären Nutzergruppen gewährleistet werden kann.

Schliesslich setzt sich Burgdorf für eine wirkungsvolle Lösung der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle ein.

### *Burgdorf optimal erreichbar nach innen*

Die verschiedenen Stadtteile Buchmatt, Bahnhofquartier, Unterstadt, Oberstadt und die Wohnquartiere sind mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar.

Ein dichtes Angebot an Buslinien erschliesst alle Stadtteile in dichtem Takt. Weiterhin bietet eine Buslinie eine attraktive Verbindung zwischen Bahnhofgebiet, Unterstadt und Oberstadt. Die Angebote werden nachfragegerecht weiter ausgebaut und verdichtet. Der Bahnhof Burgdorf ist eine hochwertige ÖV-Drehscheibe von regionaler Bedeutung. Auch die anderen Bahnstationen sind kleine Brennpunkte der Mobilität. Hier herrschen optimale Bedingungen für das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, für das Warten und das Treffen. Neue Nutzungen werden vornehmlich in der Nähe von ÖV-Haltestellen konzentriert.

Der Fuss- und Velowegring bildet das Rückgrat eines dichten und lückenlosen Netzes von direkten, sicheren und attraktiven Fuss- und Velowegen. Auf diese Weise werden das Zentrum, die Stadtquartiere, die Naherholungsräume und die Nachbardörfer verbunden. Die Wegverbindungen in die Nachbardörfer werden von Burgdorf initiiert und in enger Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden entwickelt.

### *Burgdorf als nachhaltige und gesunde Mobilitätsstadt*

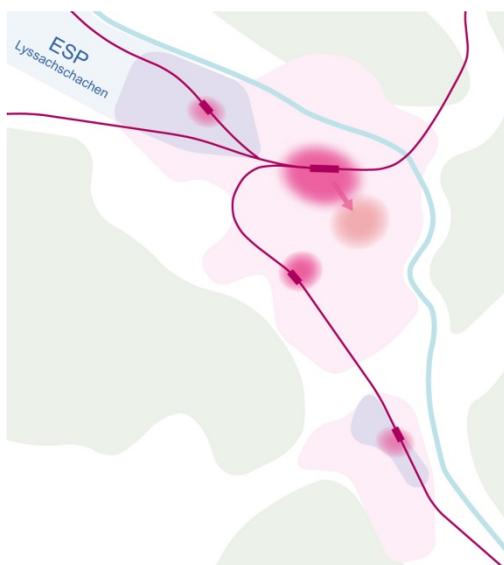
Die Angebote im öffentlichen Verkehr und das Fuss- und Velowegenetz in Burgdorf sind attraktiv. Die meisten Wege können problemlos mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss zurückgelegt werden. Kinder gehen alleine zum Kindergarten und zur Schule.

Die Stadt verfügt über eine Anlaufstelle Mobilität, welche Mobilitätsmanagement anbietet und aktiv auf grosse Betriebe zugeht. Die Mobilitätsangebote werden der Bevölkerung und den Betrieben regelmässig kommuniziert. Autofreies oder autoarmes Wohnen wird von der Stadt unterstützt, indem sie eine Reduktion der Parkplatzzahl zulässt, wenn die Grundeigentümer- bzw. Bauherrschaft mit einem Mobilitätskonzept und regelmässigem Controlling nachweisen kann, dass die Ausnahmeregelung nicht missbraucht wird.

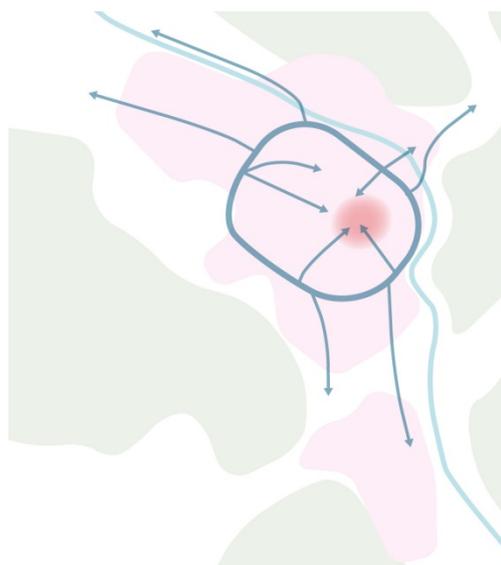
### *Burgdorf mit stadtverträglicher Verkehrsbelastung*

Mit gezielten Massnahmen werden die Verkehrssysteme optimiert. Dabei werden die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Die Einhaltung der Verkehrssicherheit und -verträglichkeit werden hoch gewichtet. Dies umfasst namentlich die Gewährleistung der Fahrplanstabilität der Linienbusse, ein sicheres Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten, die Querbarkeit der Strassen und eine für das Umfeld verträgliche Luft- und Lärmbelastung.

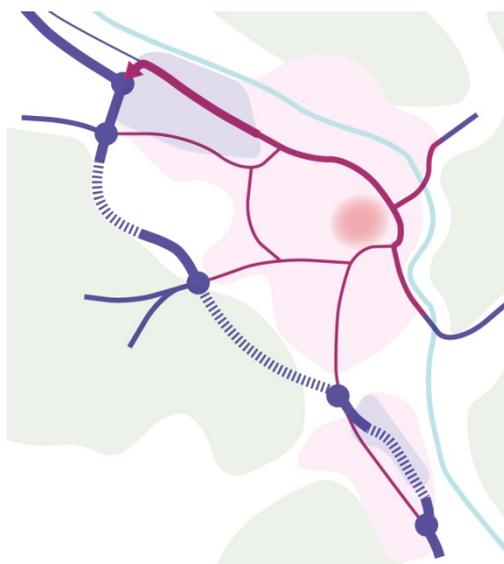
Zielbild 2030 in Bildern



- Siedlungsbrennpunkte um die Bahnhöfe
- Konzentration Arbeitsplätze im Buchmatt, in Oberburg und im ESP Lyssachsachen



Basiswegesystem mit Radweging und Stichwegen nach innen und nach aussen



**Hauptverkehrsstrassen  
gemäss Szenario Umfahrungen**

Durchfahrtswiderstand in Wohn- und Zentrumsgebieten zur erfolgreichen Verlagerung des Verkehrs auf die Umfahrungsstrasse als langfristiges Szenario



**Hauptverkehrsstrassen  
gemäss Szenario ohne Umfahrung**

Bewirtschaftung des Verkehrs in Siedlungsgebieten als Massnahme zur Erhöhung der Verträglichkeit

Abbildungen 8 Zielbild 2030

## *6 Richtplan*

### *6.1 Konzept*

#### *Gesamtverkehr*

Zehn Jahre nach Abschluss der Fuss- und Velomodellstadt (2006) ist in der Mobilität in Burgdorf vieles im Umbruch. Die Stadt Burgdorf plant einen neuen Bushof, der eine Kapazitätserhöhung des ÖV ermöglicht und zusätzlich davon ausgeht, dass die stark frequentierten Linien zukünftig mit Gelenkbussen befahren werden. Die Stadt Burgdorf prüft aktuell ein Bikesharing Angebot. Mit dem Entscheid des Regierungsrats, vorläufig keine Umfahrung um Burgdorf zu realisieren, wird in Burgdorf die Variante Null+ umgesetzt. Die Elektrifizierung bei Fahrrädern und dem MIV stellt neue Anforderungen an die Infrastruktur.

Diese Entwicklungen – Mobilität und Verkehr im bestehenden Raum zu organisieren und zu bewältigen und neue, innovative Technologien zu nutzen, unter der Prämisse, dass der Mensch im Mittelpunkt steht – werden als Herausforderungen für die Zukunft in Angriff genommen.

Aufgrund der Stauproblematik und der Verträglichkeitskonflikte des Motorisierten Individualverkehrs fördert die Stadt den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und den Veloverkehr als stadtverträglichere und effizientere Verkehrsarten. Damit sorgt sie für echte Alternativen und schafft Anreize zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und den Veloverkehr. Damit soll die Stauproblematik eingeschränkt bleiben, so dass ein funktionierender Verkehrsablauf (ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr) gewährleistet werden kann. Gleichzeitig wird damit ein Beitrag zur Wohnlichkeit und zur Lebensqualität für die Burgdorfer Bevölkerung geleistet.

Die Erreichbarkeit mit dem Auto muss flächendeckend gewährleistet werden und unnötige Einschränkungen sind zu vermeiden. Aber die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs müssen im Rahmen von Interessenabwägungen einen hohen Stellenwert erhalten. Die Sicherheit wird allgemein höher gewichtet als die Leistungsfähigkeit und die Geschwindigkeit.

#### *Öffentlicher Verkehr*

Wie die Analyse zeigt, ist das bestehende Angebot im Bahn- und Busnetz schon gut. Die Qualitäten sollen erhalten und nachfragegerecht ausgebaut werden. Gleichzeitig sollen das Tarifsysteem, der Billettverkauf und die Fahrgastinformationen optimiert werden. Mit Billettautomaten können die Wartezeiten an Haltestellen verkürzt werden, was sich auch für den gesamten Verkehrsablauf positiv auswirkt. Anpassungen im ÖV-Angebot werden nicht durch die Stadt sondern durch den Bund (Fernverkehr), den Kanton (Regionalbahnverkehr) und die Region (Linienbusse) geprüft und geplant. Die Stadt Burgdorf setzt sich aber bei den zuständigen Stellen für ein gutes Angebot ein, das der Bedeutung von Burg-

dorf gerecht wird und die erhöhte Nachfrage abdeckt. Mit der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wird die Fahrplanstabilität der Linienbusse erhöht.

## *Fussverkehr*

**Lückenloses Netz:** Das Netz der Fusswege ist schon sehr dicht und weist kaum einschneidende Lücken auf. Handlungsbedarf besteht vor allem bei der Sicherheit von Querungsstellen über stark befahrene Strassen. Im Rahmen der Siedlungsplanung und Siedlungsentwicklung werden Chancen für das Schliessen einer Netzlücke immer genutzt. Ziel ist, dass alle wichtigen Zielorte wie Bahnhöfe, Einkaufsstätten, Schulen, Sportanlagen und Kultureinrichtungen auf direktem Weg erreichbar sind. Alle Wohnungen, Arbeits- und Bildungsstätten sind sicher zu Fuss erreichbar.

**Attraktives Netz:** Die Stadt arbeitet im Rahmen von Sanierungen laufend an der Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität der Fusswege. Entlang der Fusswege sollen auch kleine Aufenthalts-, Ruhe- und Begegnungsräume eingerichtet werden, die entsprechend ausgestattet werden, z.B. mit Sitzgelegenheiten und Grünelementen.

## *Veloverkehr*

**Lückenloses Netz:** Das Netz der Veloverbindungen ist schon heute sehr dicht und weist nur wenige Lücken auf. Diese sollen in den kommenden 15 Jahren geschlossen werden. Weiter besteht punktueller Handlungsbedarf bezüglich Verkehrssicherheit und bezüglich Querbarkeit der Kantonsstrasse 23. Ziel ist, dass alle wichtigen Zielorte wie Bahnhöfe, Einkaufsstätten, Schulen, Sportanlagen und Kultureinrichtungen auf direktem Weg, sicher und mit geringem Widerstand erreichbar sind. Alle Wohnungen, Arbeits- und Bildungsstätten sind sicher mit dem Velo erreichbar. Auch die umliegenden Ortschaften sind auf direktem Weg und widerstandsarm mit dem Velo erreichbar. Der wachsenden Bedeutung der E-Bikes ist in der Planung und Projektierung Rechnung zu tragen.

**Attraktives und nutzerorientiertes Netz:** Aufgrund der sehr unterschiedlichen Bedürfnisse von Velofahrenden wird zwischen Alltagsrouten und Freizeitrouten unterschieden:

- Alltagsrouten sind auf alltägliche Velofahrten ausgerichtet, z.B. auf Arbeits-, Schul- oder Einkaufswege. Das Netz der Alltagsrouten ist dicht und bietet direkte und schnelle Verbindungen zwischen Wohnquartieren, Arbeitsgebieten und allen wichtigen Zielorten. Der Direktheit willen führen sie teilweise entlang von mässig bis stark belasteten Strassen. Auf solchen Abschnitten hat aber die Verkehrssicherheit einen hohen Stellenwert. Die Alltagsrouten führen in der Regel über befestigte Strassen und Wege.
- Freizeitrouten sind auf Wander- und Spazierfahrten ausgerichtet. Sie sollen weitestgehend abseits von stark befahrenen Strassen liegen. Sie genügen den Sicherheitsbedürfnissen von Familien mit Kindern, sind sehr störungsarm und lassen es idealerweise zu, sich beim Fahren zu unterhalten. Freizeitrouten bieten einen hohen Erlebniswert. Das Netz der Freizeitrouten ist weniger dicht als das der Alltagsrouten. Kleine Umwege werden zu Gunsten oben genannter Qualitäten in Kauf genommen. Die Wege können befestigt oder unbefestigt sein.

**Veloabstellplätze:** In unmittelbarer Nähe zu wichtigen Zielorten steht eine genügende Anzahl von Veloabstellplätzen zur Verfügung. Langzeitabstellplätze sind in der Regel überdacht und verfügen über die Möglichkeit, Velos anzuschliessen.

### *Motorisierter Individualverkehr*

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen stösst das Strassennetz im Grossraum Burgdorf heute an seine Kapazitäts- und Verträglichkeitsgrenzen. Innerhalb des Siedlungsgebiets von Burgdorf bestehen keine geeigneten Ausweichrouten. Burgdorf kann die Verkehrsproblematik daher nicht im Alleingang lösen. Sie wird im Rahmen des kantonalen Projekts Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle angegangen. Der Beitrag der Stadt Burgdorf besteht darin, das Projekt Verkehrssanierung stadträumlich zu optimieren und weiterhin Anreize für das Umsteigen auf alternative Verkehrsarten zu schaffen und so auf eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr hinzuwirken. Die Stadt Burgdorf setzt sich beim Kanton gemeinsam mit der Region Emmental für eine gute Lösung der Verkehrsproblematik ein.

Alle Quartiere und Arbeitsgebiete und die wichtigen Zielorte müssen auch mit dem Auto gut und möglichst direkt erreichbar sein. In Gehdistanz von Zielorten muss eine genügende Anzahl Parkplätze zur Verfügung stehen. Vor allem für umliegende ländliche Gebiete müssen an den Bahnhöfen Burgdorf und Oberburg Park-and-Ride-Angebote zur Verfügung stehen.

Die Parkierung in Wohngebieten erfolgt grundsätzlich auf Privatgrund. Wo dies nicht möglich ist, bietet die Stadt, soweit geeignete Flächen vorhanden sind, Parkplätze auf öffentlichem Grund an und bewirtschaftet diese.

An Standorten mit hoher und vielfältiger Nachfrage nach Parkplätzen sorgt die Stadt mit zeitlichen Beschränkungen für eine genügende Verfügbarkeit der Parkplätze für die primäre Nutzergruppe. Parkplätze bei Einkaufszentren oder anderen Nutzungen mit grossen Parkierungsanlagen werden der öffentlichen Bewirtschaftung zugeführt.

Im Rahmen der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle muss der Verkehr in Burgdorf so bewirtschaftet werden, dass er im Siedlungsgebiet verträglich ist und noch ein möglichst optimaler Verkehrsablauf erfolgen kann. Dies umfasst Dosierungen und Priorisierungen der Linienbusse. Innerhalb von Burgdorf müssen Massnahmen getroffen werden, mit denen die Verkehrssicherheit und -verträglichkeit auch mit der hohen Verkehrsbelastung gewährleistet werden.

## 6.2 Objektblätter

### 6.2.1 Hinweise zu den Inhalten der Objektblätter

Die Objektblätter enthalten die behördenverbindlichen Inhalte. Sie ergänzen die ebenfalls verbindlichen Richtplankarten. Die Objektblätter sind jeweils nach folgendem Muster aufgebaut:

Nr.	Titel		
Ausgangslage / Ziele	Zeigt Motivation und Zweck der Massnahmen auf; stellt einen Zusammenhang zum Gesamtkonzept her		
Massnahmen	1.1	Massnahme X	VO
	1.2	Massnahme Y	ZE
	1.3	Massnahme Z	FS
<b>Termine</b>	Angestrebter Zeitraum der Umsetzung		
<b>Federführung</b>	Federführend verantwortliche Stelle		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Mitverantwortliche oder einzubeziehende Stellen		
<b>Kosten</b>	Niedrig: < CHF 50'000		
	Mittel: CHF 50'000 bis 300'000		
	Hoch: > CHF 300'000		

In der Spalte rechts wird die Verbindlichkeitsstufe angegeben. Diese richtet sich nach den üblichen drei Stufen:

- VO** **Vororientierung:** Bei dieser Massnahme besteht Einigkeit über die Zielsetzung. Der Weg zum Ziel muss noch festgelegt werden. Die ersten Schritte sind definiert. Die konkreten Folgen lassen sich jedoch noch nicht in genügendem Masse aufzeigen. Eine Koordination mit weiteren Stellen ist notwendig. Eine Vororientierung verpflichtet die planende Stelle, bei wesentlichen Änderungen der Ziele oder der Umstände die anderen Beteiligten rechtzeitig zu informieren.
- ZE** **Zwischenergebnis:** Die Planung bzw. die Koordination der Massnahme ist im Gange und hat bereits zu Zwischenergebnissen geführt. Über das weitere Vorgehen zur Lösung der Aufgabe besteht Übereinstimmung unter den Beteiligten. Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im weiteren Vorgehen.
- FS** **Festsetzung:** Die Koordination dieser Massnahme ist abgeschlossen. Die Beteiligten sind sich über die im Massnahmenblatt aufgeführten Inhalte einig (Zielsetzung, Massnahmen, Vorgehen, Beteiligte, Termine, Träger etc.). Es liegt ein Konsens oder ein formeller Beschluss zur Realisierung des Vorhabens vor. Festsetzungen binden die Beteiligten in der Sache und im Vorgehen.

## *6.2.2 Übersicht Objektblätter*

Objektblatt 1	Mobilitätsstadt / Verkehr vermeiden
Objektblatt 2	Angebote im öffentlichen Verkehr
Objektblatt 3	Fussverkehr
Objektblatt 4	Veloverkehr
Objektblatt 5	MIV und strassengebundener ÖV: Strassennetz
Objektblatt 6	MIV: Geschwindigkeitsregime
Objektblatt 7	MIV: Parkierung
Objektblatt 8	Kombinierte Mobilität
Objektblatt 9	Stadtraumqualität entlang Kantonsstrassen in Burgdorf
Objektblatt 10	Controlling und Monitoring, Netzwidestandskataster

**Objektblatt 1      Mobilitätsstadt / Verkehr vermeiden**

**Ausgangslage**      Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt hat negative Auswirkungen wie Stau-  
bildung, Reisezeitverluste im MIV, Störungen des Linienverkehrs, Sicherheitsdefizite,  
hohe Trennwirkung und eine hohe Lärm- und Luftbelastung.

**Ziele**      Die Stadt Burgdorf strebt eine Erhöhung der Verkehrsverträglichkeit und eine Vermeidung  
der Staubildung an.  
  
Dies kann nur über eine Verkehrsvermeidung und eine teilweise Verlagerung auf andere  
Verkehrsträger, die noch freie Kapazitäten aufweisen, erreicht werden: ÖV, Fuss- und  
Veloverkehr.  
  
Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sollen vermieden werden. Neue  
Rahmenbedingungen und sich änderndes Mobilitätsverhalten sollen analysiert werden,  
um die Mobilität in Burgdorf auch langfristig verträglicher zu gestalten.

<b>Massnahmen</b>	- Die Inhalte der Objektblätter 2 bis 10 sind auf die oben um- schriebenen Ziele abgestimmt. Sie sorgen unter anderem für Anreize zum Umsteigen von MIV zu ÖV oder Fuss- und Veloverkehr. -	
	1.1 Die Stadt Burgdorf betreibt weiterhin eine Anlauf- und Koordi- nationsstelle Mobilität. Diese bietet Dienstleistungen wie Mo- bilitätsmanagement an und kommuniziert regelmässig die Mobilitätsmöglichkeiten. Ausserdem unterstützt sie innovative Projekte für eine nachhaltige Mobilität, wie dies Burgdorf schon seit längerer Zeit praktiziert hat.	FS
	1.2 Die Raumplanung und Aktivitäten der Siedlungsentwicklung werden auf die ÖV-Erschliessung abgestimmt.	FS
	1.3 Die Stadt Burgdorf pflegt eine offene Politik und zieht die Be- völkerung, die Unternehmen und Nachbargemeinden in die Diskussion ein. Sie nutzt die regionalen Gefässe zur Mitwir- kung.	FS
	1.4 Die Stadt Burgdorf setzt sich auch auf Agglomerationsebene oder regionaler Ebene für die beschriebenen Ziele ein.	FS

**Termine**      Permanent

**Federführung**      Baudirektion der Stadt Burgdorf

**Beteiligte Stellen**      Gemeinderat, Regionalkonferenz Emmental, Busland AG, Organisationen

**Kosten**      Mittel

**Objektblatt 2      Angebote im öffentlichen Verkehr**

**Ausgangslage**      Burgdorf ist heute gut ans Schweizer Eisenbahnnetz angebunden, und auch auf regionaler und lokaler Ebene bestehen mit der S-Bahn und 7 Buslinien gute ÖV-Angebote. Die Planung dieser Angebote erfolgt durch übergeordnete Stellen. Die Stadt Burgdorf kann ihre Anliegen einbringen.

**Ziele**      Die bestehenden Angebote sollen aufrechterhalten werden und unter anderem im Sinn der Ziele gemäss Objektblatt 1 so attraktiv wie möglich sein. Bei entsprechender Nachfrage sollen die Angebote oder deren Kapazitäten ausgebaut werden.

Das Tarifsystem und die Fahrgastinformationen werden den vielfältigen Nutzungsbedürfnissen gerecht und unterstützen die Benützung des ÖV-Angebots.

<b>Massnahmen</b>	2.1	Die Stadt Burgdorf setzt sich bei jeder Gelegenheit für gute Verbindungen in die Grosszentren der Schweiz und in andere Regionalzentren in der Hauptstadtregion ein.	FS
	2.2	Die Stadt Burgdorf setzt sich bei jeder Gelegenheit für gute S-Bahnverbindungen ein.	FS
	2.3	Die Stadt Burgdorf setzt sich im Rahmen der Angebotsplanung für den Erhalt und den nachfragegerechten Ausbau der Angebote im Bahn- und Busverkehr sowie für punktuelle Optimierungen der Buslinien, des Taktangebots und der Tarifgestaltung ein.	FS

**Termine**      Permanent

**Federführung**      Baudirektion der Stadt Burgdorf

**Beteiligte Stellen**      Gemeinderat, Hauptstadtregion Schweiz, BAV, AÖV, Regionalkonferenz Emmental, BLS AG, Busland AG

**Kosten**      Niedrig

**Objektblatt 3 Fussverkehr**

**Ausgangslage** Burgdorf ist eine fussgängerfreundliche Stadt. Alleine schon aufgrund ihrer kompakten Grösse können Wege innerhalb der Stadt gut zu Fuss zurückgelegt werden. Das Wegenetz ist dicht. Punktuell bestehen aber noch Schwachstellen oder Sicherheitslücken.

**Ziele** Unter anderem im Sinn der Ziele gemäss Objektblatt 1 wird ein dichtes Fusswegenetz bestehend aus sicheren, attraktiven und direkten Verbindungen angestrebt. Alle wichtigen Ziele sollen auf direktem Weg erreichbar sein. Alle Wohnungen, Arbeits- und Bildungsstätten sollen sicher zu Fuss erreichbar sein. Die Erreichbarkeit soll auch für Menschen mit Behinderungen sichergestellt sein.

Massnahmen		
3.1	Netzlücken schliessen (vgl. Richtplankarte Fussverkehr)	VO
3.2	Sicherheitslücken schliessen (vgl. Richtplankarte Fussverkehr)	ZE
3.3	Die Stadt arbeitet im Rahmen von Sanierungen laufend an der Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität der Fusswege. Entlang der Fusswege sollen auch Aufenthalts-, Ruhe- und Begegnungsräume eingerichtet werden, die entsprechend ausgestattet werden, z.B. mit Sitzgelegenheiten und Grünelementen.	FS
3.4	Im Sinn einer guten Durchwegung des Siedlungsgebiets sind im Rahmen von Bauvorhaben bzw. Baubewilligungen wichtige Korridore für öffentliche Fusswege freizuhalten.	FS
3.5	Signaletik: Die Stadt prüft die bestehende Wegweisung und Signaletik Fusswege und leitet bei Bedarf Massnahmen ein.	ZE
3.6	Die Stadt erarbeitet einen Schulwegplan.	VO

**Termine** Schliessen der Sicherheitslücken baldmöglichst nach den verfügbaren Mitteln; Schliessen der Netzlücken und Aufwertungen im Rahmen von Sanierungsarbeiten

**Federführung** Baudirektion der Stadt Burgdorf

**Beteiligte Stellen** Tiefbauamt des Kantons Bern Oberingenieurkreis IV

**Kosten** Hoch

**Objektblatt 4      Veloverkehr**

**Ausgangslage**      Burgdorf ist eine velofreundliche Stadt. Alleine schon aufgrund ihrer kompakten Grösse können Wege innerhalb der Stadt gut mit dem Velo zurückgelegt werden. Das Wegenetz ist dicht und bietet bereits viele sichere, attraktive und widerstandsarme Routen. Punktuell bestehen aber noch Schwachstellen oder Sicherheitslücken.

**Ziele**      Unter anderem im Sinn der Ziele gemäss Objektblatt 1 wird ein dichtes Netz bestehend aus sicheren, attraktiven und direkten Verbindungen angestrebt. Alle wichtigen Zielorte sowie umliegende Ortschaften sollen auf direktem Weg erreichbar sein. Alle Wohnungen, Arbeits- und Bildungsstätten sollen sicher mit dem Velo erreichbar sein. Öffentliche und öffentlich zugängliche Gebäude verfügen über ausreichend Veloabstellplätze.

<b>Massnahmen</b>		
4.1	Netzlücken schliessen (vgl. Richtplankarte Veloverkehr)	VO
4.2	Strassenquerungen zwischen Schlossmatt und Oberstadt sowie zwischen Schlossmatt und Steinhof verbessern (vgl. Richtplankarte Veloverkehr)	ZE
4.3	Die Stadt arbeitet im Rahmen von Sanierungen laufend an der Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität des Velowegnetzes. Dabei orientiert sie sich an den unterschiedlichen Anforderungen von Freizeit- und Alltagsrouten (vgl. Richtplankarte Veloverkehr). Alltagsrouten sind gegenüber Freizeitrouen prioritär zu behandeln.	ZE
4.4	Bei den Bahnstationen werden die B+R-Angebote nachfragegerecht ausgebaut (vgl. Richtplankarte Veloverkehr).	VO

**Termine**      Schliessen der Netzlücken und Aufwertungen im Rahmen von Sanierungsarbeiten, öffentlichen und privaten Bauvorhaben oder separaten Vorhaben

**Federführung**      Baudirektion der Stadt Burgdorf

**Beteiligte Stellen**      Tiefbauamt des Kantons Bern Obergeringenieurkreis IV; Nachbargemeinden (für gemeindeübergreifende Verbindungen)

**Kosten**      Hoch

**Objektblatt 5 MIV und strassengebundener ÖV: Strassennetz**

**Ausgangslage** Burgdorf verfügt über ein hierarchisch gegliedertes Strassennetz bestehend aus einem Basisnetz (kantonale und einige kommunale Strassen) und Strassen der Detailerschliessung.

**Ziele** Der motorisierte Verkehr soll soweit wie möglich auf Strassen des Basisnetzes gebündelt werden und so wenig wie möglich auf Strassen der Detailerschliessung.  
 Die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs wird verbessert. Die Verkehrssicherheit wird verkehrsträgerübergreifend erhöht (ÖV, Fuss- und Veloverkehr, MIV). Der Durchgangsverkehr soll langfristig flüssig, sicher und mit einer optimalen Reisegeschwindigkeit fliessen können.

<b>Massnahmen</b>	5.1	Die wichtigsten Zufahrtsachsen werden bedarfsmässig bewirtschaftet, so dass die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs zu jeder Tageszeit sowie die Verträglichkeit des Verkehrs für die Bevölkerung gewährleistet werden können.	FS
	5.2	Bauliche Anpassungen (Ausbau, Umgestaltung) von Streckenabschnitten und Knoten mit besonders grossem Konfliktpotenzial Abschnitt Bernstrasse und Knoten Bernstrasse / Steinhofstrasse	FS VO
	5.3	Erstellen der Bahnunterführung Buchmatt und Spital	FS
	5.4	Flankierende Massnahmen zur Ortsdurchfahrt: Zusammen mit umliegenden Gemeinden und dem Kanton werden Massnahmen zur Vermeidung von Umfahrungsverkehr im Korridor Kirchberg - Burgdorf - Oberburg geprüft und umgesetzt. Netz- und Durchfahrtswiderstände werden auch innerhalb von Burgdorf zusammen mit dem Kanton geprüft und bei Bedarf umgesetzt.	FS
	5.5	Im Hinblick auf das vorgesehene Erschliessungskonzept für den ESP Bahnhof wird der Ausbau der Tiergartenunterführung inklusive flankierender Massnahmen zur Vermeidung von Mehrverkehr auf der Steinhofstrasse geprüft.	VO

**Termine** Sofort

**Federführung** Baudirektion der Stadt Burgdorf für Gemeindestrassen, OIK IV für Kantonsstrassen

**Beteiligte Stellen** Nachbargemeinden, BLS AG, Busland AG

**Kosten** Hoch

**Objektblatt 6 MIV: Geschwindigkeitsregime**

**Ausgangslage** Generell gilt innerorts Tempo 50 und ausserorts Tempo 80. Burgdorf verfügt über mehrere Begegnungszonen, Tempo-30-Zonen sowie Strecken mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit.  
Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten richtet sich nach Art. 3 SVG und Art. 108 SSV. Eine solche ist möglich, wenn sie zur Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs erforderlich ist.

**Ziele** Das Geschwindigkeitsregime in den Strassenräumen richtet sich nach der Verträglichkeit. In Strassen des Basisnetzes gelten grundsätzlich die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten. Gestalterische Massnahmen in Abhängigkeit der angrenzenden Nutzungsdichte tragen zur Erhöhung der Sicherheit und zu tieferen Geschwindigkeiten auf dem Basisnetz bei.  
In Wohnquartieren wird eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit angeordnet, wenn sie vom Quartier ausdrücklich gewünscht wird und wenn sie den rechtlichen Anforderungen genügt. In der Regel werden in Wohngebieten Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen angeordnet. Bei Kindergärten und Schulen werden Begegnungszonen angeordnet.  
In Strassenräumen in Zentrumsbereichen mit dichtem und flächigem Querungsbedarf werden in der Regel Begegnungszonen angeordnet, soweit sie erforderlich sind und den gesetzlichen Anforderungen entsprechen.

---

<b>Massnahmen</b>	6.1 Auf Wunsch von Quartierorganisationen werden reduzierte Höchstgeschwindigkeiten in Wohnquartieren geprüft. Die Quartierorganisation muss nachweisen, dass eine Mehrheit der Quartierbevölkerung die Massnahme befürwortet.	ZE
-------------------	--	----

---

<b>Termine</b>	Sofort
<b>Federführung</b>	Baudirektion der Stadt Burgdorf für Gemeindestrassen OIK IV für Kantonsstrassen
<b>Beteiligte Stellen</b>	Quartierorganisationen, OIK IV
<b>Kosten</b>	Mittel

---

**Objektblatt 7 MIV: Parkierung**

**Ausgangslage** Burgdorf ist das wichtigste Regionalzentrum des Emmentals und weist als solche viele Nutzungen von regionaler Bedeutung auf. Die Stadt muss dementsprechend für ein genügend grosses Parkplatzangebot im Zentrumsgebiet sorgen.

In Quartieren ist die Erstellung von Parkplätzen grundsätzlich Sache der Grundeigentümerschaften bzw. Bauherrschaften und richtet sich nach dem kantonalen Baugesetz. Wo dies nicht möglich ist, kann die Stadt Angebote auf öffentlichem Grund bereitstellen.

**Ziele** In Gehdistanz zu Nutzungen von regionaler Bedeutung (z.B. Bahnhöfe, Einkauf, Verwaltung, Kultur, Bildung, Gesundheit) sollen genügend Parkplätze zur Verfügung stehen. Die öffentlichen Parkplätze werden bewirtschaftet und auf die Bedürfnisse der jeweiligen Hauptnutzergruppe ausgerichtet:

Im Zentrumsbereich soll das Kurzzeitparkieren von Kunden privilegiert werden. Für das Langzeitparkieren stehen grosse Sammelparkierungsanlagen zur Verfügung. Parkplätze bei Einkaufszentren oder anderen Nutzungen mit grossen Parkierungsanlagen sollen der öffentlichen Bewirtschaftung zugeführt werden. Der MIV wird direkt ab dem Basisnetz zu den grösseren Parkierungsanlagen gelenkt. Damit kann Suchverkehr reduziert werden. In Wohngebieten soll die Quartierbevölkerung privilegiert werden.

Die Stadt Burgdorf unterstützt im Sinn einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung und im Sinn der Ziele gemäss Objektblatt 1 "Autoarmes Wohnen", das sich durch eine reduzierte Anzahl Parkplätze auszeichnet.

Massnahmen		
7.1	Im zentrumsnahen Gebiet gilt eine zeitliche Beschränkung der Parkierdauer im öffentlichen Raum. Das Parkieren ist gebührenpflichtig.	VO
7.2	Für das übrige Stadtgebiet sind im Parkplatzreglement verschiedene Teilsektoren festzulegen, für die gemäss bestehender Handhabung gebührenpflichtige Anwohnerparkkarten ausgegeben werden. Diese berechtigen die Kartenhalter zum Dauerparkieren. Für alle anderen Nutzergruppen ist das Parkieren zeitlich beschränkt.	VO
7.3	Das Parkieren in öffentlichen Sammelparkierungsanlagen ist gebührenpflichtig. In allen Parkhäusern werden Plätze mit Batterieauflademöglichkeit angeboten.	VO
7.4	Bei Bauvorhaben mit grossen Parkierungsanlagen ist mit den Grundeigentümerschaften bzw. Bauherrschaften nach Lösungen zur Überführung der Parkplätze in die öffentliche Bewirtschaftung zu suchen.	VO
7.5	Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen. Hierzu wird ein Parkleitsystem erstellt.	VO

---

7.6	Die Stadt Burgdorf setzt einen Anreiz für "Autoarmes Wohnen", indem sie der Bauherrschaft eine Reduktion der Mehrwertabschöpfung gewährt. Bedingung ist ein entsprechendes Mobilitätskonzept, mit dem nachgewiesen wird, wie die Mobilität der Bewohner gewährleistet und das "wilde" Parkieren ausserhalb des Areals vermieden wird. Zudem wird ein regelmässiges Controlling verlangt.	FS
-----	--	----

---

<b>Termine</b>	Permanent; Überarbeitung Parkplatzreglement bis 2017
<b>Federführung</b>	Einwohner- und Sicherheitsdirektion in Zusammenarbeit mit der Baudirektion
<b>Beteiligte Stellen</b>	AGR, OIK IV
<b>Kosten</b>	Mittel

---

**Objektblatt 8      Kombinierte Mobilität**

**Ausgangslage**      Bahnhöfe sind wichtige Drehscheiben der Mobilität. Sie sind Orte des Umsteigens von Bahn zu Bus, von Bahn zu Taxi, von Auto zu Bahn, von Velo zu Bahn. Häufig befinden sich an Bahnhöfen auch kleine Lebensmittelläden oder gastronomische Angebote. Bahnhöfe gehören deshalb zu den wichtigsten Zielorten. Sie sind auch Begegnungs- und Warteräume.

**Ziele**      Der Bahnhof Burgdorf als wichtigste Drehscheibe der Region soll aufgewertet werden. Die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn - Bus - Bahn werden optimiert und langfristig sichergestellt. Die übrigen drei Bahnstationen Steinhof, Oberburg und Buchmatt sollen als untergeordnete Brennpunkte gestärkt werden, als attraktive Begegnungs- und Umsteigeorte mit den entsprechenden Infrastrukturen (K+R, B+R, Sitzgelegenheiten, geschützte Unterstände und wenn möglich Versorgungsangebote wie Kiosk / Imbiss u.ä.).

<b>Massnahmen</b>	8.1    Neuer Bus- und Bahnhofplatz Burgdorf (vgl. Agglomerationsprogramm 3. Generation, Massnahme ÖV-Str-3): Optimierung der Umsteigebeziehungen, Betrieb und Gestaltung der angrenzenden Platz- und Strassenräume, städtebauliche Aufwertung des Bahnhofareals.	FS
	8.2    Stärkung Bahnhof Steinhof, Bahnhof Oberburg und Bahnstation Buchmatt als stadtteilorientierte Brennpunkte der Mobilität und des öffentlichen Lebens gemäss den genannten Zielen.	VO

<b>Termine</b>	Permanent
<b>Federführung</b>	Baudirektion der Stadt Burgdorf
<b>Beteiligte Stellen</b>	AGR, AÖV, ARE, OIK IV, SBB, BLS AG, Busland AG
<b>Kosten</b>	Hoch

**Objektblatt 9 Stadtraumqualität entlang Kantonsstrassen in Burgdorf**

**Ausgangslage** Der Regierungsrat des Kantons Bern hat im März 2016 entschieden, dass in Burgdorf vorerst keine Umfahrungsstrasse gebaut werden soll. Stattdessen wird das bestehende Netz ausgebaut. Dies beinhaltet unter anderem die Unterführungen bei den beiden Bahnübergängen Buchmatt und Spital, Dosiersysteme für den MIV sowie separate Busspuren zur Bevorzugung des ÖV. Ausserdem sind auf der Kantonsstrasse 23 diverse verkehrstechnische Optimierungen geplant.

**Ziele** Die Umsetzung der Massnahmen im Rahmen der Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg - Hasle auf Gemeindegebiet Burgdorf wird in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt konkretisiert (vgl. Objektblatt 5). Der Einfluss der geplanten Massnahmen auf Arealentwicklungen, die direkt angrenzenden Liegenschaften sowie allfällige Trennwirkungen der ausgebauten Strasse sollen untersucht und wo möglich optimiert werden.

<b>Massnahmen</b>	9.1	Analyse des Strassenraums der Kantonsstrasse 23 auf Gemeindegebiet Burgdorf. Aufzeigen von raumplanerischen Optimierungen des Vorprojekts Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle (VSBOH).	FS
	9.2	Stärkung des Strassenraums unter raumplanerischen und städtebaulichen Aspekten. Verzahnung mit angrenzenden Arealen und Aufhebung der Trennwirkung. Betrachtung von "Fassade zu Fassade". Gestalterische Begleitung im Umsetzungsprozess.	ZE

**Termine** Sofort

**Federführung** Baudirektion der Stadt Burgdorf

**Beteiligte Stellen** OIK IV, Kantonale Denkmalpflege

**Kosten** Mittel

**Objektblatt 10    Controlling und Monitoring,  
Netz widerstandskataster**

**Ausgangslage**            Die Stadt Burgdorf verfügt über einen sogenannten Netz widerstandskataster. In diesem Kataster wird das Strassen- und Wegenetz laufend aktualisiert. Bestehende Schwachstellen oder Netzlücken werden darin hervorgehoben.

**Ziele**                      Im Hinblick auf eine Neuauflage des Richtplans und auf die Erfüllung anderer Planungsaufgaben soll der Umsetzungsstand der Objektblätter 1 bis 9 regelmässig überprüft werden. Mit geeigneten und einfachen Untersuchungen sollen zudem die Auswirkungen der Massnahmen analysiert und dokumentiert werden.

Der Netz widerstandskataster soll weiterhin laufend aktualisiert werden und dient als Arbeitsinstrument für die Baudirektion sowie als Instrument des Monitorings zu Händen des Gemeinderats.

<b>Massnahmen</b>	10.1	Der Netz widerstandskataster ist laufend zu aktualisieren und als Arbeitsinstrument beizuziehen.	FS
	10.2	Der Gemeinderat informiert den Stadtrat periodisch über den Umsetzungsstand und besondere Auswirkungen.	FS

**Termine**                    Netz widerstandskataster laufend aktualisieren; jährliches Controlling und Monitoring

**Federführung**            Gemeinderat Burgdorf

**Beteiligte Stellen**        Baudirektion der Stadt Burgdorf, OIK IV, BLS, Busland AG

**Kosten**                     Niedrig

# metron

## *6.3 Richtplankarten*

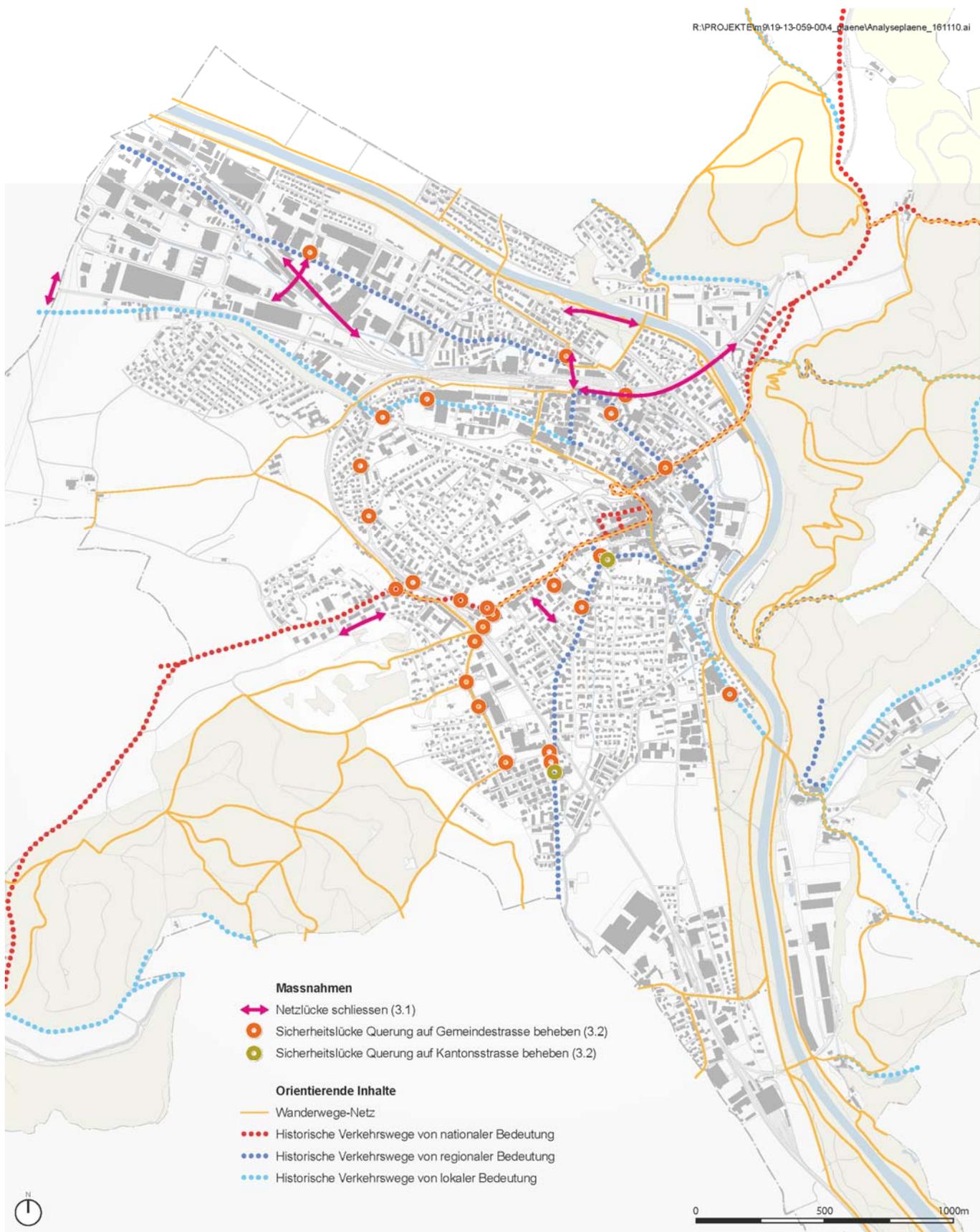
6.3.1 Fussverkehr

6.3.2 Veloverkehr

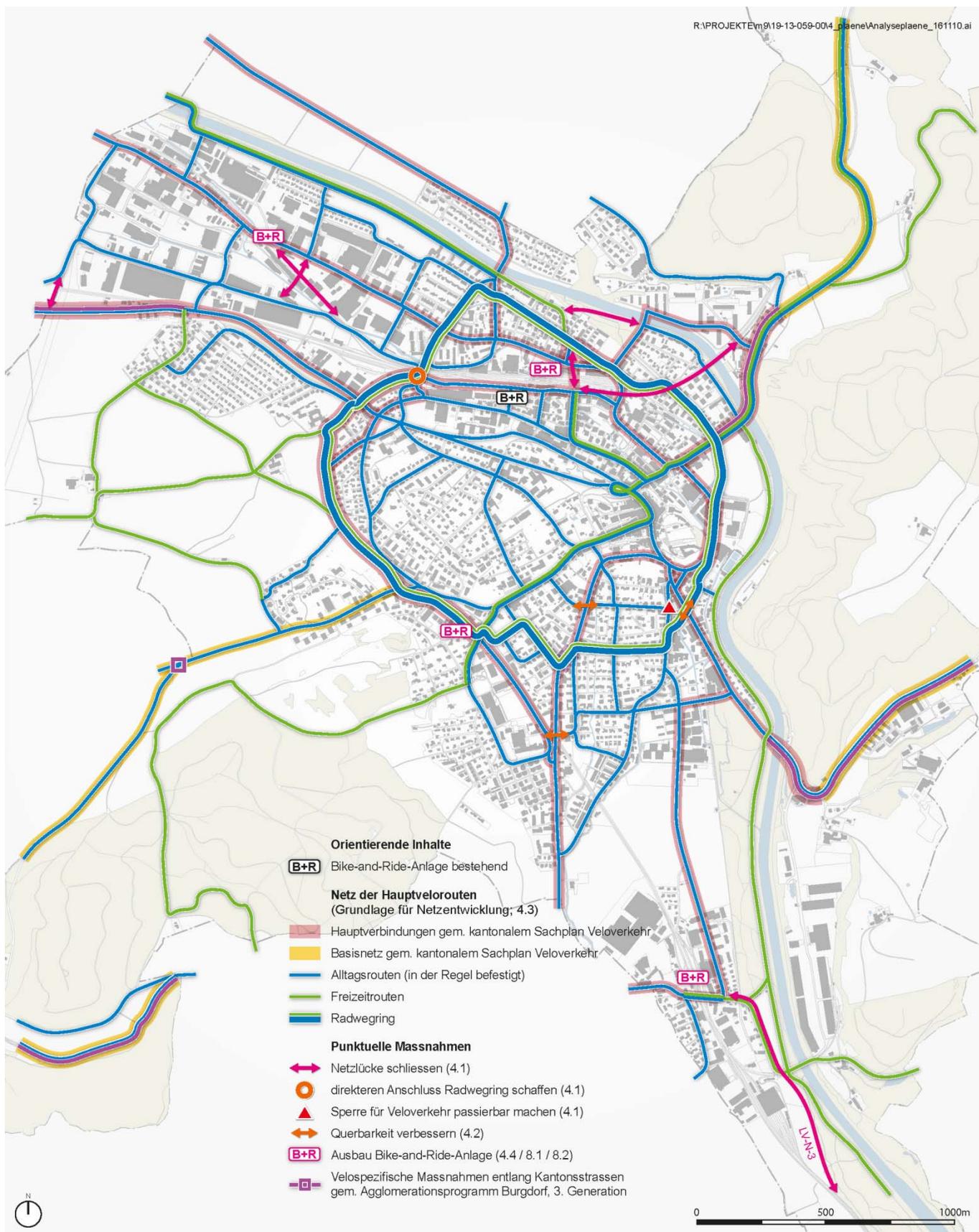
6.3.3 MIV und strassengebundener ÖV: Strassennetz

6.3.1 Fussverkehr

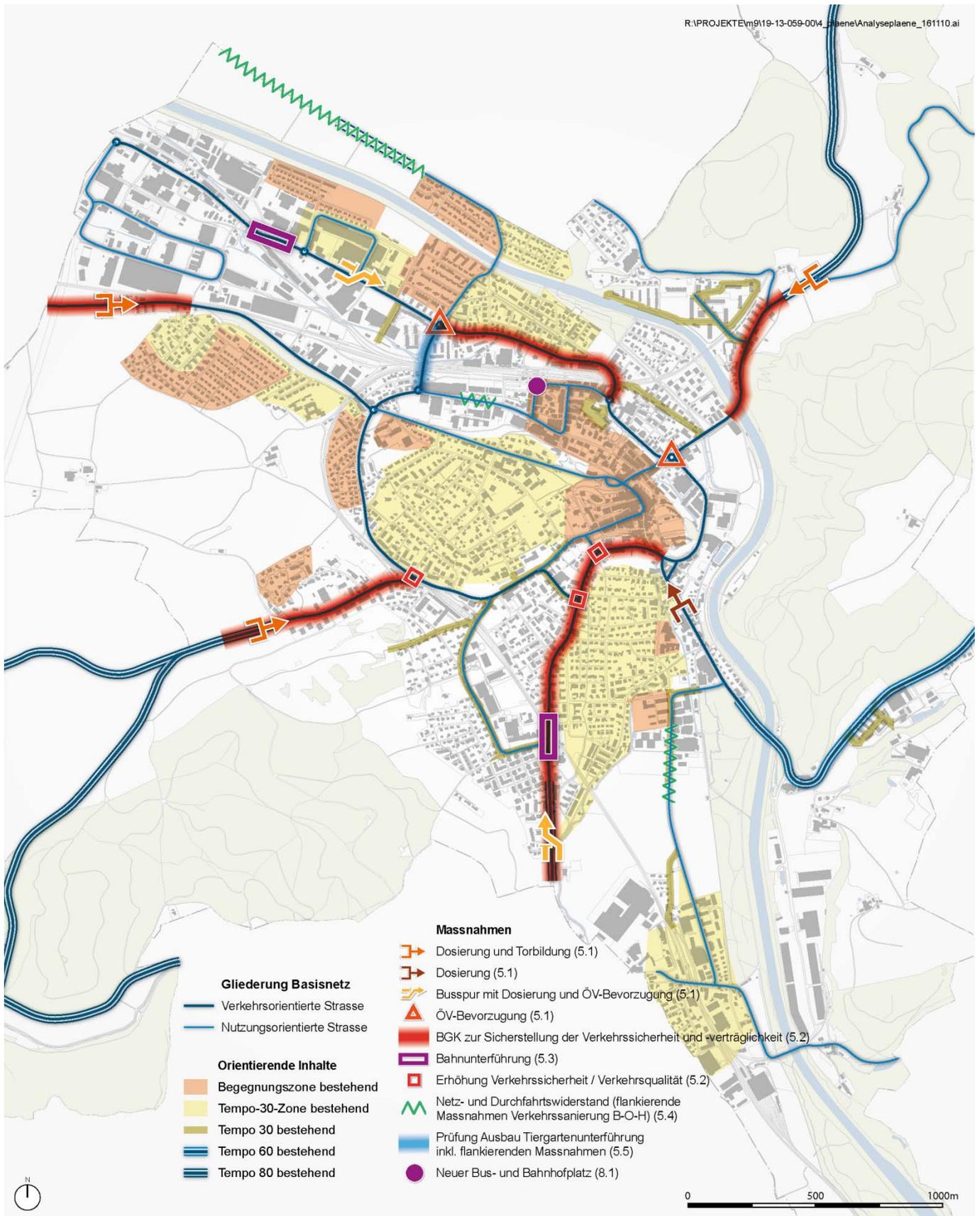
R:\PROJEKTE\m9\19-13-059-004\_GraeneAnalyseplaene\_161110.ai



6.3.2 Veloverkehr



6.3.3 MIV und strassengebundener ÖV: Strassennetz



## *7 Genehmigungsvermerke*

Öffentliche Mitwirkung vom 14. Oktober 2014 bis 22. Dezember 2014

Vorprüfung mit Bericht vom 12. Januar 2016

**Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Burgdorf am 5. Dezember 2016**

Namens des Gemeinderats

Elisabeth Zäch

Roman Schenk

Stadtpräsidentin

Stadtschreiber

### *Zustimmung gemäss Art. 68 Abs. 3 BauG*

Gemäss Antrag der Stadt Burgdorf auf Ausdehnung der Verbindlichkeit nach Art. 68 Abs. 3 BauG hat die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern ihre Zustimmung erteilt:

**Zustimmung der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern:**

Bern, ..... ..

**Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern**

Bern, ..... ..

## 8 Glossar

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
BAV	Bundesamt für Verkehr
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept (für einen Strassenabschnitt)
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Summe aller Spuren einer Strasse)
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr (Summe aller Spuren einer Strasse)
Etappen	<p>Die Schweizerische Mobilitätsstatistik arbeitet mit den Begriffen "Weg" und "Etappe".</p> <p>Beispiel: Eine Person bewegt sich von ihrer Wohnung zum Arbeitsplatz. Dabei geht sie zu Fuss zur Bushaltestelle, fährt mit dem Bus zum Bahnhof, fährt mit dem Zug zum Arbeitsort und geht wiederum zu Fuss zur Arbeitsstätte.</p> <p>In diesem Beispiel legt die Person 1 Weg mit 4 Etappen zurück: zu Fuss - Bus - Bahn - zu Fuss.</p> <p>Die "Etappen" sind eine geeignetere Grösse als die "Wege", um die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zu quantifizieren, weil bei der Auswertung nach Wegen nur jeweils die Hauptetappe gezählt wird; in obigem Beispiel wäre dies die Etappe mit dem Zug.</p>
ESP	Entwicklungsschwerpunkt (raumplanerische Festlegung gemäss kantonaler oder regionaler Planung)
Kantonsstrasse 23	Hauptstrasse Kirchberg – Ramsei - Huttwil (in Burgdorf: Kirchbergstrasse, Gotthelfstrasse, Sägegasse, Emmentalstrasse, Oberburgstrasse)
Kordonzählung	Verkehrszählung, bei der für ein bestimmtes Gebiet alle Zu- und Wegfahrten registriert werden. Dank einer Nummernschilderhebung kann ausgewertet werden, welche Fahrzeuge wo in das Gebiet hineinfahren und nach wie vielen Minuten an einem anderen Ort wieder hinausfahren.
LV	Langsamverkehr (Sammelbegriff für Fuss- und Veloverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Autos, Lastwagen, Motorräder u.ä.)
Modal Split	Prozentuale Anteile der einzelnen Verkehrsarten (in der Regel ÖV, MIV, LV)
Motorisierungsgrad	Anzahl immatrikulierte Motorfahrzeuge pro 1000 Einwohner

## metron

OIK IV	Oberingenieurkreis IV; für die Verwaltungsregion Emmental-Oberaargau zuständige Abteilung des Tiefbauamts des Kantons Bern
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Bahn und Bus)
RPG	Raumplanungsgesetz
ZMB VEE	Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental