

## Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental RGSK 2021 plus Agglomerationsprogramm Burgdorf 4. Generation

### Mitwirkung

Als Umweltverband im Bereich Verkehr beschränken wir uns bei der Mitwirkung zu RGSK 2021 vor allem auf die für den Verkehr (Langsamverkehr, ÖV und MiV) relevanten Punkte.

### Bemerkungen zum Bericht

#### **Grundsätzliches:**

Schon in der Mitwirkung zum RGSK 2015 hat die VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental bemängelt, dass das RGSK einseitig auf die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle ausgerichtet war. Leider müssen wir feststellen, dass dies auch im vorliegenden RGSK 2021 der Fall ist. Schon auf den ersten Seiten des Berichts wird festgehalten, dass die Verkehrssanierung das zentrale Objekt des RGSKs ist, weshalb auch nur wenig neue Massnahmen vorgesehen sind. Aus diesem Grund wiederholen wir hier unsere grundsätzliche Kritik am Vorgehen und am Resultat resp. am RGSK. Das RGSK widerspricht nach wie vor mit dieser Fokussierung auf die Verkehrssanierung dem Ziel einer nachhaltigen Raumentwicklung. Der Zubringer fördert die weitere Zersiedelung anstatt der immer wieder proklamierten Verdichtung gegen innen und hat durch den Bodenverbrauch, durch die Störung wichtiger Naherholungs- und Naturräume und durch die steigenden Emissionen durch den generierten Mehrverkehr negative Auswirkungen auf die Umwelt. In diesem Zusammenhang muss auch auf das komplette Fehlen von Bezügen zur Klimaproblematik hingewiesen werden. Die gesamte Klimaproblematik wird ausgeblendet, klimarelevante Massnahmen sind nicht oder kaum ersichtlich. Im Gegenteil, die vielen im Verkehrsbereich für den MiV ausgewiesenen Massnahmen werden zu unerwünschten Kapazitätssteigerungen auf dem Strassennetz und damit zu Mehrverkehr führen. Bezeichnend ist auch, dass die zwei! Massnahmen zum öffentlichen Verkehr nicht zu Verbesserungen des bestehenden Angebots beitragen, sondern einzig und allein dazu dienen sollen, bei den vorgesehenen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten die erforderliche ÖV-Klasse D zu erreichen. Dies hat nichts mit Förderung des ÖVs zu tun, hier geht es nur darum, die gesetzlichen Mindest-Vorgaben für ein prognostiziertes (zu hinterfragendes!) Wachstum zu erfüllen.

In Anbetracht der Zahlen ist dieses Wachstum auch kritisch zu hinterfragen. So zeigt es sich laut den Zahlen in Kap. 2.2 des Berichts, dass sich einerseits das Bevölkerungswachstum in allen Teilräumen der Region in den Jahren 2012 – 2017 deutlich intensiviert hat, das Vollzeitäquivalent der Arbeitsplätze aber rückläufig ist, trotz Zunahme der Teilzeitarbeitsplätze. Dies lässt darauf schliessen, dass auch der Pendlerverkehr aus der Region hinaus zugenommen hat, da für Neuzuzüger die Aussichten auf eine 100%-Anstellung beschränkt sind.

Aus unserer Sicht entspricht das vorgelegte RGSK nicht einer nachhaltigen, klimafreundlichen Verkehrspolitik. Die einseitige Fixierung auf die Verkehrssanierung, die frühestens 2032 fertiggestellt wird, sollte fallengelassen werden. Das RGSK hat einen Horizont von 4 bis 6 Jahren, Massnahmen mit der Priorität A sollten also bis dann nach Möglichkeit erledigt sein. All diese Massnahmen müssen also auch ohne Verkehrssanierung bereits eine markante Verbesserung der Verkehrssituation bringen. Das dies möglich ist, zeigen die zur Mitwirkung aufgelegten RGSK Biel Seeland und Agglomerationsprogramm Biel-Lyss, die beide bewusst unabhängig von einer Realisierung des A5-Westastes resp. eines alternativen Projekts erstellt wurden.

## Zu den einzelnen Kapiteln:

### **1.8 Bedeutung des Projekts „emmentalwärts“**

Die Definition der Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle als wichtigstes Projekt im Rahmen des RGSK widerspricht fundamental den in der Einleitung propagierten Grundsätzen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung mit einer kostengünstigen(!) und effizienten Verkehrserschliessung mit möglichst geringen Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit. Sie verhindert auch Massnahmen innerhalb des Perimeters, die schnell und wirksam zu einer Verbesserung führen könnten, da die vorgelegten Massnahmen immer erst im Zusammenhang mit der Verkehrssanierung ihre Wirkung entfalten. Dies zeigt sich z.B. in Oberburg, wo trotz prekärer Situation keine Massnahmen vorgesehen sind. Dazu ist auch zu bemerken, dass auch die Mitfinanzierung durch den Bund noch nicht im Trockenen ist, es bedarf immer noch einer Botschaft des Bundesrates an das Parlament, das in seiner neuen Zusammensetzung kritischer eingestellt sein könnte. Es wäre hier also dringend nötig, sofort ausführbare Massnahmen zur Verbesserung der Situation in Oberburg auszuarbeiten.

### **2.1 Planungserimeter**

Die Ausweitung des Perimeters des Agglomerationsprogramms auf die erweiterte Agglomeration ist aus Sicht Verkehr zu begrüßen, allerdings ist uns nicht klar, ob dann die behördenverbindlichen Teile des Agglomerationsprogramm im RGSK auch diesen Bereich betreffen. Laut Anhang 4 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer sind ja nur die darin aufgeführten Gemeinden beitragsberechtigt.

### **2.2 Ist-Zustand und bisherige Entwicklung**

in 2.2.1. zeigt sich, dass in den letzten 5 Jahren gerade in den übrigen Gemeinden, das heisst im ländlichen Bereich, das Bevölkerungswachstum am grössten war. Gleichzeitig hat sich aber im gleichen Bereich laut 2.2.2 der Trend zu einer Abnahme der Beschäftigung weiter verstärkt. Dies lässt darauf schliessen, dass der Pendlerverkehr zugenommen hat, eine Entwicklung, die eigentlich so nicht gewünscht sein kann. Wir befürchten, dass sich dieser Trend mit der Verkehrssanierung und den vorgelegten Massnahmen noch weiter verstärkt.

#### **2.2.7. Verkehrsbelastung der Strassen**

Die vorgelegten Zahlen zeigen, dass das Verkehrsaufkommen seit 2005 nur noch moderat gewachsen ist resp. in Teilen sogar abgenommen hat. Dies ist eine grundsätzlich positive Entwicklung, die nicht durch Kapazitätsausweitungen untergraben werden sollte.

#### **2.2.8. Öffentlicher Verkehr**

Nach wie vor ist die Situation im Bereich des öffentlichen Verkehrs eher unbefriedigend. Abbildung 9 zeigt, dass der Erschliessungsgrad von 74% in der Region verglichen mit den anderen Regionen des Kantons hinterherhinkt. Dies kann nicht nur mit den topografischen Gegebenheiten erklärt werden. Die Regionen im Oberland haben auch weitläufige Strukturen und erreichen trotzdem einen weit besseren Erschliessungsgrad.

Erfreulich ist sicher, dass die Fahrgastzahlen im Raum Burgdorf wie auch in den Räumen Huttwil und Langnau zugenommen haben. Besonders in Burgdorf wird das Busangebot stark benutzt. Dies ist nicht verwunderlich, wurde doch hier das Angebot ausgebaut. Dies zeigt, dass mit einer Verbesserung des Angebots auch die Fahrgastzahlen steigen. Trotzdem sind in dieser Hinsicht im RGSK keine Massnahmen geplant. Die vorgesehenen Massnahmen dienen einzig dem Erreichen der ÖV-Klasse D für die vorgesehenen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, der Rest der Region resp. der ländlichen Gebiete wird nicht berücksichtigt. Hier liegt Potenzial brach.

### **2.2.11. Modalsplit**

Der Modalsplit 2015 zeigt, dass der Anteil des MiV im Kantonalen Vergleich mit ca. 44% immer noch relativ hoch ist. Erfreulich ist der Anteil Veloverkehr, der mit 11.2% kantonsweit am höchsten liegt, im Gegensatz zum ÖV-Anteil, der nur noch im Oberaargau und im Berner Jura tiefer ist. Eine Verschiebung vom MiV Richtung ÖV wäre also erstrebenswert.

### **2.2.12. Güterverkehr**

Hier wird der Güterverkehr ins und vom Emmental nicht beurteilt und es werden lediglich Strassentransporte im Bereich Lyssach erwähnt. Gerade hier wären Ideen zur Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene wichtig. Eine Verlagerung auf die Schiene ist auch in ländlichen Gebieten, gepaart mit Feinverteilung auf der Strasse möglich.

### **2.3.1. Bevölkerungsentwicklung / 2.3.2 Arbeitsplatzentwicklung**

Es ist zu begrüßen, dass die Bevölkerungszunahme vor allem in Burgdorf und der Agglomeration stattfinden soll, dort, wo auch die Entwicklung der Arbeitsplätze am grössten ist. Fraglich ist, ob die Prognosen zur Arbeitsplatzentwicklung in den ländlichen Gebieten richtig sind. Es gilt auf jeden Fall zu vermeiden, dass nur die Wohnbevölkerung wächst, die Arbeitsplatzentwicklung aber rückläufig bleibt und so der Pendlerverkehr stark zunimmt.

### **2.4.1. Strasseninfrastruktur**

Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und Fahrplanstabilität für den strassengebundenen ÖV dürfen nicht von der Realisierung der Verkehrssanierung abhängig gemacht werden.

### **2.4.2. Künftiges Verkehrsaufkommen**

Die Verkehrsentwicklung in den letzten Jahren zeigt, dass der Verkehr nicht so zunimmt, wie prognostiziert (siehe 2.2.7.). Ein weiteres Wachstum des MiV ist, auch aus Gründen der Klimabelastung, nicht wünschenswert. Deshalb darf es nicht zu Kapazitätserweiterungen im Strassennetz kommen, die Mehrverkehr generieren. Die Situation in Burgdorf zeigt ja, dass mit Ausbau und Verbesserung des ÖV und (wirksamen) Massnahmen für den Langsamverkehr ein Umsteigeeffekt erreicht wird. Unerfreulich ist, dass keine Aussagen zu alternativen Mobilitätsformen und kombinierter Mobilität gemacht werden. Heutige Mobilitätsformen sind stark im Umbruch (wenn auch nicht nur positiv), dies sollte auch im RGSK einfließen.

### **2.4.3. Angebot des öffentlichen Verkehrs**

Es ist richtig, dass sich das Angebot des ÖVs seit 2003 verbessert hat. Dies jedoch vor allem in der Region Burgdorf. In den ländlichen Regionen blieb aber das Angebot in den letzten Jahren unverändert. Hier ist noch viel Potenzial vorhanden. Dies darf aber nicht nur auf Gebiete beschränkt werden, die stark entwickelt werden sollen.

### **2.4.4. Veloverkehr**

Vorrangrouten sind ein massgebender Beitrag zur Verbesserung des Modalsplits in Richtung ÖV und Langsamverkehr, sie erfüllen eine wichtige Funktion im Pendlerverkehr, gerade mit der grossen Zunahme von E-Bikes. Die Korridore sind zwar im Sachplan Velo festgelegt, die Routen müssen aber noch gesucht werden. Hier genügt die aufgelegte Grafik zum Langsamverkehr in der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr bei weitem nicht. Die regionalen Radverbindungen, geplante Radweg-bauprojekte und bekannte Radweglücken sollten vermerkt sein, wie es in der Teilstrategie motorisierter Verkehr der Fall ist.

## **2.5. Fazit**

Uns ist die ungleiche Entwicklung von Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum bewusst. Da dies vor allem die ländlichen Gebiete betrifft, führt es auch zu einer Zunahme von unerwünschtem Pendlerverkehr. Die vermehrte Ansiedlung von Arbeitsplätzen in diesen Gebieten kann aber nicht die einzige Lösung sein. Es muss auch die gesamte Bevölkerungsentwicklung in

diesen Gebieten hinterfragt werden. Wohnraum sollte vor allem dort geschaffen werden, wo Arbeitsplätze vorhanden sind und auch die Aussichten auf ein weiteres Wachstum gut sind.

### **3. Stärken und Schwächen**

Hier verweisen wir auf unsere bereits zum RGSK 2015 gemachten Bemerkungen.

### **4. Entwicklungsleitbild**

Wie in 4.3. festgehalten, ist das Entwicklungsleitbild der Region Emmental auf Grund der Revision des kantonalen Richtplans obsolet. Es ist nicht ganz nachvollziehbar, wieso hier nicht bereits jetzt und nicht erst auf das RGSK 2025 das Leitbild überarbeitet oder sogar ganz neu erarbeitet worden ist. Besonders im Hinblick darauf, dass das Leitbild aus der ersten Generation RGSK stammt. Seit dieser Zeit hat sich sehr viel verändert, die gesamte Klimaproblematik hat eine andere Dimension angenommen, was hier keinen Niederschlag findet.

#### **4.4. Entwicklungsziele der Agglomeration Burgdorf**

**Landschaft:** Die hier aufgeführten Punkte schliessen eine nachträgliche Realisierung der Umfahrung Burgdorf, die in der Mitwirkung von der Stadt explizit abgelehnt worden ist, aus. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso immer wieder darauf hingewiesen wird, diese Umfahrung werde später realisiert (siehe 5.1.2.).

**Mobilität:** Der Anteil des ÖV und des Langsamverkehrs betrug im Microzensus 2015 in der Region Emmental 55%. Die hier genannten 50% bis 2040 dürften also wohl ein Fehler sein. Richtig wäre wohl eine Steigerung auf mindestens über 60%.

#### **4.5. Zukunftsleitbild der Agglomeration Burgdorf**

Auch hier fehlen Hinweise zur Klimaproblematik, z.B. zur CO<sub>2</sub>-Reduktion. Das Leitbild ist einseitig wachstumsorientiert. Es fehlen wirkliche Visionen zu einer umwelt- und klimagerechten Entwicklung.

### **5. Teilstrategien**

Grundsätzlich muss auch hier festgehalten werden, dass sich die Teilstrategien praktisch ausschliesslich um Wachstum drehen. Die Zentralisationsstruktur ist auch aus verkehrlicher Sicht zu begrüssen, allerdings darf sie nicht aufgeweicht indem über die Zentren der 4. Stufe hinaus noch weitere Kategorien geschaffen werden. So wird die Strategie verwässert.

#### **5.1.1. Siedlung und Landschaft**

**Arbeitsplatzentwicklung:** Die Förderung kleinerer KMU ist an und für sich zu begrüssen. Allerdings sollte neben dem Erschliessungskriterium MiV auch der ÖV berücksichtigt werden. Besondere Aufmerksamkeit sollte hier auch dem Areal der ehemaligen Papierfabrik in Utzenstorf geschenkt werden, wie die jüngste Entwicklung mit der Ankündigung eines Verteilzentrums für Digitec/Galaxus plus Postpaketverteilzentrum zeigt.

**Tourismus:** Hier gilt es zu berücksichtigen, dass es bei den geförderten Gastwirtschaftsbetrieben nicht zu Verkehrsproblemen kommt, wie sie in vielen ländlichen Gebieten z.B. bei Nebellagen im Mittelland immer wieder auftraten. Hier sollten Lösungen mit Mobilitätskonzepten erarbeitet werden.

#### **5.1.2. Verkehr**

**Strasseninfrastruktur:** Es muss darauf hingewiesen werden, dass die Stadt Burgdorf sich explizit gegen eine Umfahrung ausgesprochen hat. Ein späteres Zurückkommen auf diese Umfahrung widerspricht in vielen Teilen den Aussagen, die in vorgehenden Kapiteln des Berichts gemacht werden. Zu den erwähnten Sanierungen der Ortsdurchfahrten in verschiedenen Ortschaften ist zu bemerken, dass sich diese nicht nur auf den MiV konzentrieren dürfen, sie müssen gleichzeitig grosse Verbesserungen für den Langsamverkehr und den ÖV bringen. Leider zeigen

mehrere Beispiele im ganzen Kanton, dass gerade der Kanton bei solchen Sanierungen häufig die selbst gesetzten Standards für Kantonsstrassen im Bereich Langsamverkehr nicht einhält, weil die Projekte einseitig auf den MiV ausgerichtet sind. Aus diesem Grund müssen Massnahmen zu Ortsdurchfahrtssanierung nicht nur unter den Massnahmen für den MiV geführt werden. Jede Massnahmen Sanierung Ortsdurchfahrt muss auch eine Massnahme Langsamverkehr sein.

Öffentlicher Verkehr: Bei regionalen Buslinien darf man sich nicht nur auf das Grundangebot beschränken. Es muss auch gezielter Ausbau möglich sein, z.B. bei touristischer Infrastruktur. Auch die Funktion als Zubringer für den Bahnverkehr erfordert unter Umständen einen Ausbau.

## **5.2. Teilstrategien der Agglomeration Burgdorf**

Die Teilstrategien der Agglomeration Burgdorf machen in ihrer Gesamtheit ein wenig den Eindruck einer „eierlegenden Wollmilchsau“. Es dürfte schwierig sein, alle Ziele unter einen Hut zu bringen und es ist zu befürchten, dass im konkreten Fall jeweils die Ziele, die unter „Landschaft in Wert setzen“ subsumiert sind, den Kürzeren ziehen werden.

### **5.2.2. Verkehr**

Die in diesem Kapitel festgehaltenen Leitsätze können wir im Allgemeinen voll und ganz unterstützen. Leider finden sie aber nur bedingt Niederschlag im Massnahmenkatalog. Um diese Ziele zu erreichen braucht es mehr vor allem aufeinander abgestimmte Massnahmen. Grundsätzlich ist jede MiV-Massnahme auch eine Langsamverkehr- und ÖV-Massnahme.

## **6.2. Massnahmen Siedlung**

S-SW / S-SA Wohn- und Arbeitsschwerpunkte: Aus unserer Sicht ist es bedenklich, neue Arbeitsschwerpunkte auszuscheiden, bei denen die Erschliessung erst noch verbessert werden muss. Dies betrifft sieben von zehn ausgeschiedenen S-SA (S-SA 1.2 Shoppingmeile Lyssach ist kein Erschliessungsproblem im eigentlichen Sinn). Gerade bei der Verbesserung der ÖV-EGK besteht die Gefahr, dass diese Gebiete entwickelt werden, ohne dass eine Verbesserung im ÖV umgesetzt wird (steht auch im Widerspruch zur Strategie bez. ÖV, in der steht, dass ausserhalb der erweiterten Agglomeration nur das Grundangebot gehalten werden soll).

## **6.5. Massnahmen Verkehr**

MiV-Auf: Region Emmental, Sanierungen Ortsdurchfahrten: Es ist aus unserer Sicht falsch, die Sanierungen der Ortsdurchfahrten als MiV-Massnahmen zu führen. Zwar sollen sie auch Verbesserungen für den Langsamverkehr und den ÖV beinhalten, wie aber schon weiter oben ausgeführt, stehen leider bei solchen Sanierungen immer wieder die Verbesserungen für den MiV im Vordergrund, im Zweifelsfall ziehen Langsamverkehr und ÖV den Kürzeren. Hier muss klar das Ziel sein, dass vordringlich für den Langsamverkehr als schwächsten Verkehrsteilnehmer die Standards des Kantons erreicht werden müssen.

ÖV-Str.2: Hier ist sicherzustellen, dass Siedlungserweiterungen nur realisiert werden können, wenn die Güteklasse D bereits erreicht ist.

LV-Ü Langsamverkehr: Es ist nicht akzeptabel, dass keine Massnahmen für den Fussverkehr geplant sind. Es zeigt sich hier exemplarisch, dass die Aufsplitzung von Verkehrsmassnahmen in Massnahmen für MiV, ÖV, Velo und oder eben ohne Fussverkehr nicht sinnvoll ist. Massnahmen im strassengebundenen Verkehr betreffen in den allermeisten Fällen alle Verkehrsteilnehmer, dies muss sich auch in den Massnahmen abbilden.

## **Bemerkungen zu den Massnahmen**

Wir beschränken uns hier auf wenige Massnahmen, die vor allem verkehrliche Aspekte betreffen.

## **Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete:**

Bei diesen Massnahmen wird mehrfach eine ÖV-Erschliessung mit Güteklasse E oder weniger als ausreichend eingestuft. Dies kann nicht nachvollzogen werden. Es betrifft die Massnahmen S-UV.1.7; S-UV.2.1; S-UV.2.8; S-UV.2.9; S-UV.2.11; S-UV.2.20.

Sämtliche Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete müssen zwingend zur Realisierung mindestens eine ÖV-Güteklasse D erreichen. Dies gilt insbesondere für das Gebiet Burgdorf Fischermätteli, dass laut Massnahmenblatt bereits in der Umsetzung ist. Leider steht in der zugehörigen ÖV-Massnahme ÖV-Str.1. (entsprechend auch in ÖV-Str.2.) nur, eine bessere Bus-Erschliessung sei zu prüfen. Das reicht nicht, die ÖV-Güteklasse D muss zwingend erreicht werden.

### **Arbeitsschwerpunkte übrige Region**

Auch bei diesen Massnahmen ist darauf zu achten, dass zu einer möglichen Realisierung immer eine ÖV-Güteklasse D gewährleistet ist.

Dies betrifft die Massnahmen S-SA.2.3; S-SA.2.4; S-SA.2.7.

Ein Sonderfall stellt die Massnahme S-SA.2.8, Papierfabrik Utzenstorf, dar. Hier ist mit der neusten Entwicklung Handlungsbedarf (Ankündigung Verteilzentrum Digitec/Galaxus, Paketverteilzentrum Post) gegeben. Diese Massnahme auf auf Priorität A gesetzt werden. Gleichzeitig muss sie mit den MiV-Massnahmen MiV-Auf 3.10; 1.18; 3.19 MiV-E1.2 und LV-Ü4.4 abgestimmt werden. Die Erschliessungs-Frage des Papierfabrikareals muss Priorität haben und kann nur ganzheitliche mit den Projekten in den Dörfern Wiler und Utzenstorf geregelt werden.

### **Vorranggebiete Siedlungserweiterungen**

S-VA.1.1: Handlungsbedarf in punkto ÖV-Erschliessung ist ausgewiesen, auch hier gilt Erreichen der Güteklasse D ist Pflicht, wie schon oben ausgeführt, reicht es nicht, eine bessere Erschliessung nur zu prüfen (ÖV-Massnahmenblätter).

S-VA2.5: hier ist überhaupt keine ÖV-Güteklasse erreicht, es ist nicht nachvollziehbar, wieso ein solches Gebiet eingezont werden sollte. Diese Massnahme ist zu streichen. Im benachbarten Areal der Papierfabrik Utzensdorf stehen auch nach dem Projekt Digitec/Galaxus noch genügend Reserven zu Verfügung.

S-VA.2.6: auch hier gilt ÖV-Güteklasse D ist Pflicht für eine Entwicklung.

### **Zonen für gastgewerbliche Nutzungen ausserhalb des Siedlungsgebiets L-Tg.1**

Diese Massnahme kann unterstützt werden, allerdings nur unter der Bedingung, dass für solche Projekte zwingend ein Mobilitätskonzept erstellt werden muss. Es gilt zu verhindern, dass es zu chaotischen Zuständen kommt, wie sie in den letzten Jahren bei Ausflugszielen gerade bei längeren Nebellagen im Mittelland entstanden sind. Parkierungsregelungen (auch mit Gebühren) und Zugangsbeschränkungen müssen geprüft und gegebenenfalls eingeführt werden.

### **ÖV-Massnahmen ÖV-Str.1. und 2.**

Wie schon ausgeführt, reicht es nicht, bessere Erschliessungen bei den angegebenen Orten nur zu prüfen. Die hier aufgeführten Verbesserungen sind auch auszuführen.

### **VSBOH, Massnahme MiV-U.1 Umfahrung Hasle**

Wir verweisen hier auf unsere diversen Eingaben in den Mitwirkungen zur Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle.

### **Sanierungen Ortsdurchfahrten**

Wir haben schon bei Kapitel 5.1.2. des Berichts darauf hingewiesen, dass es nicht mehr angeht, Sanierungen der Ortsdurchfahrten als reine MiV-Massnahmen vorzusehen. Die Erfahrungen der letzten Zeit haben gezeigt, dass bei diesen Projekten im ganzen Kanton immer wieder im Zweifelsfall Verbesserungen für den MiV bevorzugt werden und solche für den Langsamverkehr zu kurz kommen. Als Beispiel diene hier die Sanierung der Ortsdurchfahrt Lotzwil, wo im ganzen Bereich der kantonale Standard für den Längs-Veloverkehr nirgends erreicht wird, obschon die

Sanierung auch unter dem Motto der Verbesserung für den Langsamverkehr geplant worden ist. Diese Massnahmen müssen von Beginn weg auch gleichberechtigt als Langsamverkehr-Massnahmen geführt werden.

**Massnahmen für den Langsamverkehr**

Bei den Massnahmen für den Langsamverkehr verweisen wir auf die Eingabe von Pro Velo Emmental, die wir voll und ganz unterstützen.

Wir hoffen, dass unsere Eingaben im Weiteren Berücksichtigung finden und danken Ihnen für die Möglichkeit, uns im Rahmen dieser Mitwirkung äussern zu dürfen. Bedanken möchten wir uns auch für die uns gewährte Fristverlängerung.

Bern, 6. März 2020

VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'CW', is written over a faint, light-colored rectangular stamp or watermark.

Christoph Waber  
Geschäftsführer