

VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental  
Zentrales Regionalgruppensekretariat  
Bollwerk 35  
3011 Bern

Regionalkonferenz Emmental  
z.H. Frau Carmen Metzler  
Bahnhofstrasse 35  
3400 Burgdorf

**Bern, 15. März 2024**

## **Mitwirkung RGSK 2025**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir, die VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental, danken Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der Mitwirkung zum RGSK 2025 Stellung nehmen zu können. Wir beschränken uns dabei auf den Bericht zum RGSK und verzichten auf Stellungnahmen zu den einzelnen Massnahmen.

### **Grundsätzliches**

Wir vermissen in dem Bericht eine Evaluation der Massnahmen aus den früheren RGSK. Ein Stand der Umsetzung von Massnahmen ist nicht ersichtlich. Dies erschwert die Beurteilung des jetzt vorliegenden Berichts und der Massnahmen.

### **Kapitel 1:**

#### **1.2 Ziele des RGSK**

Die Ziele sind hier kurz und klar gesetzt, diese werden aus unserer Sicht sehr begrüsst. Allerdings wird das Ziel der Konzentration der Siedlungsentwicklung gleich wieder durch das Projekt VSBOH konterkariert. Mit diesem Projekt soll eine weder kostengünstige noch umweltgerechte Erschliessung realisiert werden, die die Türen zu weiterer Dezentralisierung weit öffnet. Beim zweiten Ziel, die Verkehrsangebote so zu steuern, dass die gewünschte Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten eintritt, fehlt aus unserer Sicht die Definition, wie diese gewünschte Entwicklung aussieht. Anhand der vorliegenden Unterlagen, muss davon ausgegangen werden, dass diese «gewünschte Entwicklung» eher ein Wunschkonzert der Gemeinden darstellt. Es ist aus unserer Sicht verständlich, dass jede Gemeinde versucht, ihren Status quo zu halten resp. zu verbessern. Es fehlt eine übergeordnete Sichtweise für die ganze Region, vielmehr trägt dies zur ungewünschten Zersiedelung bei und widerspricht so dem Ziel der Konzentration der Entwicklungsgebiete.

## 1.5 Erarbeitung

Es wäre zu wünschen, dass zumindest bei den Workshops, an denen die Gemeinden beteiligt sind, in Zukunft auch Umwelt- und andere interessierte Organisationen beigezogen würden. Damit fehlt aus unserer Sicht eine umfassende Sicht, insbesondere auf mehrere Grundparameter, die sich in den letzten Jahren geändert haben (z.B. Zuspitzung der Klimaproblematik, Entwicklungen in allen Bereichen der Mobilität). Die Feststellung, dass es keine inhaltliche Neuausrichtung des RGSK brauche, bildet so nur die Rückmeldungen der Gemeinden ab, aber nicht die Sichtweise der Verbände.

## 1.7 Änderungen gegenüber der Vorgängergeneration

Grundsätzlich begrüssen wir die Abstimmung mit dem AP5, es ist wichtig, dass beide Konzepte konsistent sind.

Die Ergänzungen in der Teilstrategie Landschaft wie auch das Aufgreifen der Themen Biodiversität und Klimaschutz finden unsere Unterstützung.

Die Ergänzung der Teilstrategie Verkehr geht in die richtige Richtung, allerdings zeigt sich immer wieder, dass die 3V- resp. jetzt 4V-Strategie leider bei den konkreten Projekten keine grosse Rolle spielt.

## Kapitel 2:

### 2.1 Perimeter

Aus unserer Sicht muss die Einteilung wie in der Karte auf S. 31 endlich dringend überarbeitet werden. Währenddem die „urbanen Kerngebiete“ und die Zentren 4. Stufe an und für sich klar definiert sind, werden viel zu viel Regionen als „zentrumnahe ländliche Gebiete“ klassiert. Der grösste Teil dieses Gebietes ist keineswegs „zentrumnah“ sondern in der Regel vor allem ländlich und insbesondere per ÖV immer noch suboptimal erschlossen.

### 2.2.3 Beschäftigtenentwicklung

Gemäss Tabelle 3, S.12 stagnierte die Anzahl Beschäftigte im Zeitraum 2011-2020, ausserhalb der Agglomeration war sie sogar rückläufig. Trotzdem geht das GVM weiterhin von einer Beschäftigten-Zunahme bis 2040 von 0.24% jährlich aus. Dies ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar. In der vorangegangenen Aktualisierung ging das GVM noch von einem Wachstum von 0.31% pro Jahr aus (7.5% 2016-2040), das tatsächliche Wachstum lag aber von 2011 -2020 bei 0%. Dem GVM der vorangegangenen Phase wurden nachgewiesenermassen zu hohe Werte zu Grunde gelegt. Dieses Missverhältnis wurde zwar nun sehr leicht korrigiert, die Werte dürften aber immer noch viel zu hoch gewählt worden sein. Die erwartete Trendwende in der räumlichen Verteilung, wonach die Zunahme der Arbeitsplätze ausserhalb der Agglomeration nun 0.31%/Jahr betragen soll, ist nicht nachvollziehbar.

Gemäss dem Faktenblatt Aktualisierung 2019 zum GVM ist die Verteilung des definierten Wachstums mit den Regionen erarbeitet worden: *Das kantonale Arbeitsplatzwachstum entspricht dem Wachstum der Erwerbsbevölkerung. Das kantonale Wachstum wird auf die Regionen verteilt Die Verteilung des definierten Wachstums auf die Entwicklungsgebiete erfolgte in Zusammenarbeit mit den Regionen.*

Diese Verteilung wäre nur in Zusammenhang mit dem Projekt VSBOH zu erklären. Da aber das Projekt VSBOH nach heutigem Stand der Kenntnisse schon nahezu ausserhalb des angestrebten Zeithorizontes liegt, dürften diese Zahlen obsolet sein. Selbst wenn die Umsetzung effektiv 2029 starten sollte, ist ja weiterhin mit einer Bauphase von 10 Jahren zu

rechnen, damit ist mit der eigentlichen Umsetzung über den gesamten Perimeter frühestens im Jahr 2040 zu rechnen. Hier sollte aus unserer Sicht der Fokus auf Erhalt des Bestehenden gesetzt werden.

Als Folge der Tatsache, dass die Gemeinden oftmals noch über beträchtliche Reserven an eingezonten Gebieten verfügen, sehen wir jegliche Neueinzonungen sehr kritisch. Diese sind so lange abzulehnen, als effektiv eine Entwicklung hin zu mehr neuer wirtschaftlicher Tätigkeit in den Perimetern spür- und messbar wird. Dieselbe Kritik gilt auch für die Bauzonenreserven, welche (ausser für Burgdorf) markant höher sind als der geschätzte Baulandbedarf. Das Thema Rückzonung wurde offenbar gar nicht oder völlig unzureichend angegangen, was u.a. auch in markantem Widerspruch zu den Zielen Lebensraumerhaltung und Aufwertung der Biodiversität steht.

### **2.3. Landschaft**

Die grosse Gewichtung der Landschaft ist zu begrüssen, gerade die Bedeutung der Gewässer darf nicht unterschätzt werden. Allerdings wurden in den vorliegenden Dokumenten keine Aussagen zum Grundwasserschutz gemacht. Gerade im Bereich des Emmelaufs liegen wichtige Grundwasservorkommen resp. -ströme, die genau so viel Aufmerksamkeit benötigen wie die oberirdischen Gewässer.

#### **2.3.3 Schutzgebiete**

Auch das Grundwasser steht immer stärker unter Druck.

#### **2.3.7 Klima**

Wir begrüssen ausdrücklich die auf S. 25 erwähnte Klimastrategie der Stadt Burgdorf, vermessen aber im Gegenzug, dass keine weiteren Gebiete oder Gemeinden in dieser Richtung aktiv geworden sind. Dies gilt ebenso für das neu aufgenommene Ziel Biodiversität; hier werden zur Umsetzung des Biodiversitätskonzeptes des Kantons Bern einzig für die Stadt Burgdorf einige wenige, eher bescheidene Massnahmen konkret aufgezeigt. Wir sehen es als sehr kritisch, dass die Region und die anderen 38 Gemeinden (mit Ausnahme von Burgdorf) hier keine konkreten Massnahmen am Erarbeiten sind. Dies genügt bei weitem nicht, um dem Klimawandel mit adäquaten Mitteln zu begegnen. Im Bericht selbst steht *„Durch gezielte Massnahmen wie Verminderung des Versiegelungsgrades oder durch eine Erhöhung der Grünanteile kann der künftigen Wärmebelastung in den Siedlungsgebieten entgegengewirkt werden.“*

*Zusätzlich ist in der ganzen Schweiz mit einer Zunahme von Extremwetterereignissen zu rechnen, wie z.B. Hitzewellen oder Starkregenereignissen. Die Umsetzung von Retentionsflächen und weiteren Schwammstadtelementen wird damit immer wichtiger.“*

In den Massnahmeblättern des RGSK (und auch des AP5) finden diese Aussagen aber keinen Niederschlag, von entsprechenden Massnahmen ist nichts zu sehen.

### **2.4 Verkehr**

Immer noch spielt im Bereich Verkehr das Projekt VSBOH eine tragende Rolle. Wie bereits erwähnt, liegt die Fertigstellung des Projekts aber auch im besten Fall ausserhalb des Zeithorizonts. Aus diesem Grund wäre es angebracht, gerade die begrüssenswerten FVV-Projekte mit B-Horizont (AP5) resp. 2. oder 3. Priorität (RGSK) wie auch Verkehrsberuhigungsmassnahmen (z.B. Tempo 30) vorzuziehen und gegebenenfalls zu ergänzen. Solcher Massnahmen sind zwingend zu Erfüllung der 4V-Strategie des Kantons. Diese Massnahmen sind im Zusammenspiel mit der Verbesserung des ÖV-Anteils resp.

alternativer Erschliessungsformen unumgänglich, um eine Verbesserung des Modalsplits weg vom MIV zu erreichen. Dies auch im Hinblick auf das Projekt VSBOH. Erst vorangehende Massnahmen im ÖV und FVV können eine weitere Verschlechterung des Modalsplits verhindern.

Erstaunlich im positiven Sinn finden wir die Aussage auf Seite 29 des Berichts: *«Des Weiteren kann vermutet werden, dass die aktuelle Verkehrssituation mit regelmässigen Staus, fehlenden oder unattraktiven Querverbindungen einer Pendelbeziehung «durch den Agglokern» eher entgegenwirkt.»*

Das heisst nichts anderes, als dass die heutige Situation unerwünschtes Pendeln mit dem MIV durch den Agglomerationskern verhindert resp. vermeidet, was der 4V-Strategie des Kantons entspricht.

Weiter heisst es auf der gleichen Seite: *„Ebenfalls ersichtlich ist, dass in den Zentrumsgemeinden Burgdorf, Langnau und Sumiswald eine hohe Anzahl Personen innerhalb der gleichen Gemeinde wohnt und arbeitet. Diese intrakommunalen Beziehungen sind ein Ausdruck von einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Wohnungen–Arbeitsplätzen und stellen die Basis dar für eine Region der kurzen Wege, die zu bewahren und zu stärken ist.* Diese Stärkung erreicht man sicher nicht mit einem Ausbau der Kapazitäten für den MIV, ein Ausbau wie im Projekt VSBOH vorgesehen, führt im Gegenteil zu vermehrtem Pendeln. Die Aussagen zum Veloverkehr können wir unterstützen, die entsprechenden Massnahmen müssen aber auch wie oben bereits erwähnt, zeitnah umgesetzt werden. Das gleiche gilt beim ÖV.

Positiv beurteilen wir die Flottenstrategie 2030+ der Busland AG zur Elektrifizierung ihrer Flotte.

#### **2.4.4 Nachhaltigkeit und intermodale Angebote**

Hier zeigt sich ein grosses Potential zur Verbesserung des Modalsplits. Wir begrüssen, dass diesem Punkt grosse Aufmerksamkeit geschenkt wird. Das Projekt zur Eruierung von Piloträumen für die Umsetzung von on-Demand-Angeboten sollte unbedingt auch im Emmental umgesetzt werden, es bietet die Möglichkeit, gute Erschliessungsmöglichkeiten für Randräume zu evaluieren.

#### **2.4.5 Motorisierter Individualverkehr**

Unsere Haltung zum Projekt VSBOH dürfte bekannt sein, deshalb verzichten wir hier auf weitere Aussagen.

Einzig zu den Unfallschwerpunkten möchten wir Stellung nehmen. Hier zeigt sich, dass auf dem Perimeter der Umfahrung Hasle und dem Tunnel Oberburg nur ein Unfallschwerpunkt ganz an der Grenze vorhanden ist. Es handelt sich um den Punkt 1238 in Hasle, ein Unfallschwerpunkt Kanton mit Priorität. Dieser muss also möglichst schnell beseitigt werden, unabhängig vom Projekt VSBOH.

Zu den Punkten in Burgdorf: wir haben seit Jahren gefordert, das Projekt VSBOH aufzutrennen und die Massnahmen in Burgdorf mit Priorität zu realisieren. Damit würden auch die Unfallschwerpunkte in Burgdorf zeitnah entschärft.

Wie im Bericht dargestellt wird, nimmt die Zahl der Unfälle in der Gesamtkategorie Fuss- und Veloverkehr (auch schweizweit) zu. *«Die Zahlen unterstreichen die hohe Bedeutung und Dringlichkeit einer schweizweit angepassten Strasseninfrastruktur sowie einem durchgängigen, sicheren und attraktiven Veloverkehrsnetz infolge des wachsenden Anteils an Velofahrenden und E-Bike-Fahrenden.»* Diese Aussage unterstreicht unsere Forderung, FVV-Massnahmen prioritär zu realisieren.

## **Kapitel 3**

### **3.1 übergeordnete Entwicklungsziele der Region Emmental**

#### **Verkehr**

Die hier genannten Entwicklungsziele können wir unterstützen. Wir weisen aber darauf hin, dass diese Ziele auf dem heutigen, bestehenden Verkehrsnetz angegangen werden müssen. Das Projekt VSBOH wird kaum im gedachten Zeithorizont fertiggestellt werden. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Durchgangssachse Kirchberg - Hasle muss also mit anderen Mitteln als dem Projekt VSBOH angegangen werden.

### **3.2 Entwicklungsleitbild**

#### **3.2.2 Verkehr**

Die hier genannten Punkte finden unsere Unterstützung. Sie sollten nun auch in den Massnahmen ihren entsprechenden Niederschlag finden, was leider nicht immer der Fall ist.

## **4. Kapitel**

### **4.3 Verkehr**

#### **Stärken und bisher erreichtes**

Das Projekt VSBOH unter Stärken und erreichtes aufzuführen, ist aus unserer Sicht nicht zulässig. Wie schon oben vermerkt, liegt der Zeithorizont der Fertigstellung in weiter Ferne. Hier anzuführen, dass in diesem Zusammenhang die Sicherheit für den FVV und die Fahrplanstabilität für den ÖV verbessert werden kann, ist irreführend. Diese Ziele müssen zeitnah angegangen und erreicht werden, anstatt sie in eine ungewisse Zukunft zu verschieben.

Gleiches gilt für die Lärmsanierung. Die ausstehenden Sanierungen müssen jetzt vorgenommen werden und nicht erst gegen 2040.

Aus dieser Sicht besteht der dringende Handlungsbedarf bei FVV (4.3.1) und ÖV und kombinierter Mobilität (4.3.2).

#### **4.3.3 MIV und nachfrageorientierte Mobilität.**

Hier besteht prioritär Handlungsbedarf in den Siedlungszentren, bei der Sanierung und Aufwertung von Strassen und Plätzen und beim Mobilitätsmanagement. Dieser Handlungsbedarf darf nicht vom Projekt VSBOH abhängig gemacht werden. Dieser zeitnahe Handlungsbedarf entspricht auch der 4V-Strategie des Kantons.

## **5. Kapitel**

### **Grundsätzliches zu den Strategien**

Die Kapitel 5.1 – 5.4 werden als behördenverbindlich richtigerweise gekennzeichnet. Sieht man sich den Inhalt all dieser Kapitel an, zeigt das Entwicklungsleitbild in die richtige Richtung. Hier sind viele wichtige und richtige Entwicklungsschritte aufgezeigt. Leider zeigt aber die Realität, dass diese Strategien kaum umgesetzt werden. Dies beruht sicher auch auf der Tatsache, dass die «gewünschte Entwicklung» wie schon oben erwähnt eher ein Wunschkonzert der Gemeinden darstellt und in vielen Teilen nicht den in den Strategien bezeichneten Zielen entspricht.

#### **5.1.3 Entwicklungsgebiete vorantreiben**

Hier wird erwähnt, dass mehrere regionale Arbeitsschwerpunkte blockiert sind, weil ihre Erschliessung den Anforderungen nicht genügt. Deshalb müssten neue Einzonungen

gemacht werden. Diese neuen Einzonungen müssen aber die Voraussetzungen auch punkto Erschliessung erreichen und die blockierten Zonen im Gegenzug ausgezont werden.

## **5.2 Landschaft**

Wir begrünnen die hier aufgeführten Strategie-Elemente, insbesondere diejenigen zum Thema Klima. Die Aufnahme der Klimastrategie der Stadt Burgdorf ist richtig, wir vermissen aber im Gegenzug, dass keine weiteren Gebiete oder Gemeinden in dieser Richtung aktiv geworden sind. Dies gilt ebenso für das neu aufgenommenen Ziel Biodiversität, hier werden zur Umsetzung des Biodiversitätskonzeptes des Kantons Bern einzig für die Stadt Burgdorf konkrete Massnahmen aufgezeigt. Wir sehen es als sehr kritisch, dass die anderen 38 Gemeinden hier keine konkreten Massnahmen am Erarbeiten sind.

## **5.4 Verkehr**

### **5.4.1 Gesamtverkehr**

Die Teilstrategie Verkehr nimmt stark Bezug auf die kantonale Mobilitätsstrategie mit der 4V-Strategie. Das ist grundsätzlich zu begrünnen und da die Strategien behördenverbindlich sind, müsste eigentlich auch entsprechend gehandelt werden. Die Region Emmental hat es in den letzten Jahren verpasst, die 4V-Strategie des Kantons entsprechend umzusetzen. Aus diesem Grund ist die Bevölkerung den negativen Auswirkungen eines für den Kanton überdurchschnittlich hohen MIV-Anteils ausgesetzt. Der Modalsplit der Region zeigt klar, dass dringend mehr Massnahmen zur Förderung von FVV und ÖV nötig sind. Obwohl die zurückgelegten Distanzen kürzer sind als im Rest des Kantons fehlen sowohl ein passendes Angebot an FVV- wie an ÖV-Infrastruktur um die vorgeschriebene Verlagerung der Pendlerströme zu erreichen.

In der Strategie Verkehr nimmt zwar der FVV eine grosse Rolle ein, betrachtet man aber die Liste der Verkehrsmassnahmen, liegt der Schwerpunkt doch klar auf MIV-Massnahmen. Es fällt auch auf, dass der Anteil an Massnahmen 1. Priorität beim MIV wesentlich grösser ist als beim FVV. Besonders stossend ist der Fakt, dass die wichtigen Ortsdurchfahrtssanierungen immer als reine MIV-Massnahmen deklariert sind. Die Aufwertung dieser Strassenräume ist dringend, diese Massnahmen müssen zwingend entsprechend der 4V-Strategie geplant werden. Die Erfahrung zeigt aber, dass diese Sanierungen vor allem im Hinblick auf Verbesserungen für den MIV (Verkehrsfluss, Zeitreduktion) geplant werden, Massnahmen für den FVV werden nicht prioritär behandelt. So wird weder Verkehr vermieden noch vernetzt, verlagert oder vertraglich abgewickelt.

### **5.4.5 Übersicht Strategie-Elemente Verkehr**

Aus dieser Tabelle geht hervor, dass die Zukunftsbild-Elemente der 4V-Strategie nicht genügen. Beim Punkt «verlagern» erreichen sie höchstens unterstützende Wirkung, der Punkt «vermeiden» wird, um es so zu sagen, vermieden. Sie zeigt auch, dass der Punkt «vernetzen» zu wenig Beachtung findet. Gerade Elemente wie «Mobilitätskonzepte erarbeiten» sollten auch der Vernetzung dienen.

Wir hoffen, dass unsere Bemerkungen in der weiteren Bearbeitung des RGSK Eingang finden und danken Ihnen für die Möglichkeit, an dieser Mitwirkung teilzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen  
VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental



Christoph Waber  
Geschäftsführer