Oktober 2015

Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle

Begleitinformation zur Mitwirkung

Inhaltsverzeichnis

Problematische Verkehrssituation 3
Schrittweise zum Vorprojekt 4
Das Vorprojekt 8
Variante «Umfahrung» 10
Variante «Null+» 14
Unabhängige Massnahmen 18
Raumplanerische Auswirkungen 20
Umweltverträglichkeit 21
Bewertung der Varianten 22
Finanzierung 23
Termine und weiteres Vorgehen 24

Impressum

Auftraggeber	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern Reiterstrasse 11 3011 Bern
Bauherrschaft	Tiefbauamt des Kantons Bern Oberingenieurkreis IV Dunantstrasse 13 3400 Burgdorf
Bauherren-unterstützung	Helbling Beratung + Bauplanung AG Hohlstrasse 614 8048 Zürich
Projektverfasser bestehendes Strassennetz	IG Emme c/o B+S AG Weltpoststrasse 5 3000 Bern 15
Projektverfasser Umfahrung Burgdorf–Oberburg	IG Burgdorf West c/o Amberg Engineering AG Trockenloostrasse 21 8105 Regensdorf-Watt
Projektverfasser Perimeter Hasle b. B.	IG Hasle c/o IUB Engineering AG Belpstrasse 48 3000 Bern 14
Verkehrskonzept und Verkehrsmodell	B+S AG Weltpoststrasse 5 3000 Bern 15
	3B AG Eigerplatz 3 3000 Bern 14
Umweltverträglichkeits-berichterstattung	CSD Ingenieure AG Hessstrasse 27d 3097 Liebefeld
	Naturplan – R. Haab Chlenholzweg 7 8614 Sulzbach
Übergeordnete Projektbewertung	Ernst Basler + Partner AG Mühlebachstrasse 11 8032 Zürich
Gestalterische Beratung und Visualisierungen	Jachen Könz architetto FAS Via al Nido 3 6900 Lugano
Fotografien	Caspar Martig Fotograf GmbH Aarhaldenstrasse 39 3084 Wabern
Kommunikations-beratung	Scarton Stingelin AG Waldeggstrasse 37 3097 Liebefeld Bern
Textliche Gestaltung Informations-materialien	Techkomm Klarastrasse 8 8008 Zürich

Problematische Verkehrssituation

Die Verkehrserschliessung des Emmentals und insbesondere die Verkehrssituation im Raum Burgdorf und unteres Emmental sind seit Langem unbefriedigend. Bereits vor fünfzig Jahren erreichte die Verkehrsbelastung in und um Burgdorf ein Ausmass, das sowohl für die Verkehrsteilnehmenden wie auch für die Anwohnerinnen und Anwohner zu spürbaren Beeinträchtigungen führte. Doch alle seither unternommenen Anstrengungen, das Verkehrsproblem langfristig zu beheben, waren erfolglos.

Die Problematik blieb damit bestehen, verschärfte sich aber laufend. Denn die Verkehrsmengen haben seit den Sechzigerjahren massiv zugenommen. Zudem sind wir generell mobiler geworden und legen in der ganzen Schweiz immer weitere Strecken für die Arbeit, aber auch für die Freizeit zurück.

Unter der Woche stauen sich heute die Verkehrsströme aus dem mittleren Emmental Richtung Kirchberg/Alchenflüh und Autobahn am Morgen sowie in der Gegenrichtung am Abend täglich an den kritischen Stellen in Hasle b. B., Oberburg und Burgdorf. Auch die Busse des öffentlichen Nahverkehrs bleiben im Stau stecken, womit sie ihren Fahrplan oft nicht mehr einhalten können. Damit sind die notwendigen Umsteigezeiten für die pünktlichen Zuganschlüsse nicht mehr gewährleistet, was die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs schmälert.

Die Beeinträchtigung entlang der Hauptachsen spüren auch jene, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Das hohe Verkehrsaufkommen verdrängt sie und zwingt sie zu Umwegen oder Wartezeiten.

Unter dieser Situation leiden neben den am Verkehr direkt Teilnehmenden vor allem auch die Anwohnerinnen und Anwohner. Lärm- und Luftbelastung erreichen die Grenzwerte und überschreiten sie teilweise bereits.

Der Verkehr wird noch zunehmen

Auf der Achse Hasle b. B.–Oberburg–Burgdorf bis zum Autobahnanschluss Kirchberg zählte man im Jahr 2012 unter der Woche je nach Streckenabschnitt täglich zwischen 16 100 und 20 600 Fahrzeuge mit einem Schwerverkehrsanteil von über 6 Prozent. Dieses Verkehrsaufkommen liegt an der Kapazitätsgrenze der betroffenen Strassen und übersteigt sie an den neuralgischen Stellen. Die Agglomeration wächst aber weiter, der Verkehr wird daher nochmals zunehmen. Die Prognosen für die Achse Hasle b. B.–Oberburg–Burgdorf bis zum Autobahnanschluss Kirchberg bis ins Jahr 2030 gehen von einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs von bis zu 26 Prozent aus. Damit werden sich die Staus auf weitere Tageszeiten ausdehnen und überdies länger dauern.

Die Problematik wirkt sich zudem immer auch auf das Emmental aus, das aufgrund der stockenden Verkehrsströme laufend schlechter erreichbar wird. Das hat unliebsame wirtschaftliche und soziale Folgen für die ganze Region.

In unserem dicht besiedelten Land stehen wir bei solchen Problemen immer vor demselben Dilemma: Einerseits möchten wir die Verkehrsicherheit erhöhen und den Verkehr verflüssigen, die geplagten Ortsdurchfahrten vom Verkehr entlasten und die Erreichbarkeit innerhalb der Region verbessern, andererseits aber wollen wir auch die Anliegen des Umwelt- und Landschaftsschutzes berücksichtigen und unserem Kulturland Sorge tragen. Beides zusammen ist nicht immer zu haben, Kompromisse sind nötig. Daher wurden in einem Vorprojekt zwei Varianten ausgearbeitet, die das Verkehrsproblem unterschiedlich angehen. Die eine Variante stellt eine Umfahrungslösung mit Neubaustrecken dar, während die andere das bestehende Strassennetz mit baulichen Massnahmen optimiert. Diese beiden Varianten des Vorprojekts dienen als Entscheidungsgrundlage dafür, welche Richtung im späteren Projekt eingeschlagen werden soll.

Barbara Egger-Jenzer,
Regierungsrätin

Schrittweise zum Vorprojekt

Dass Handlungsbedarf besteht, ist unbestritten. Schon in den Siebziger- und Achtzigerjahren kam es zu ersten Planungen, die aber keine befriedigende Lösung ergaben. Zwar wurden mit verschiedenen Massnahmen, wie dem Doppelspurausbau zwischen den Bahnhöfen Burgdorf und Steinhof, zusätzlichen Radstreifen oder Kreisverkehrbauten verschiedene Verbesserungen erzielt. Diese Massnahmen helfen, sie lösen das Grundproblem aber nicht. 1999 regte die Interessengemeinschaft Zufahrt Emmental darum ein Wettbewerbsverfahren zu einer Machbarkeitsstudie für eine Umfahrung an. Das Siegerprojekt führte in der anschliessenden Vernehmlassung bei Gemeinden und Verbänden jedoch zu derart kontroversen Ergebnissen, dass es nicht weiter vertieft wurde. In der Folge gab die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern eine Gesamtverkehrsstudie in Auftrag, die zusätzliche Massnahmen vorschlug und damit die ursprüngliche Machbarkeitsstudie ergänzte. Doch das Erschliessungsvorhaben im Emmental kam auch damit der Realisierung nicht näher.

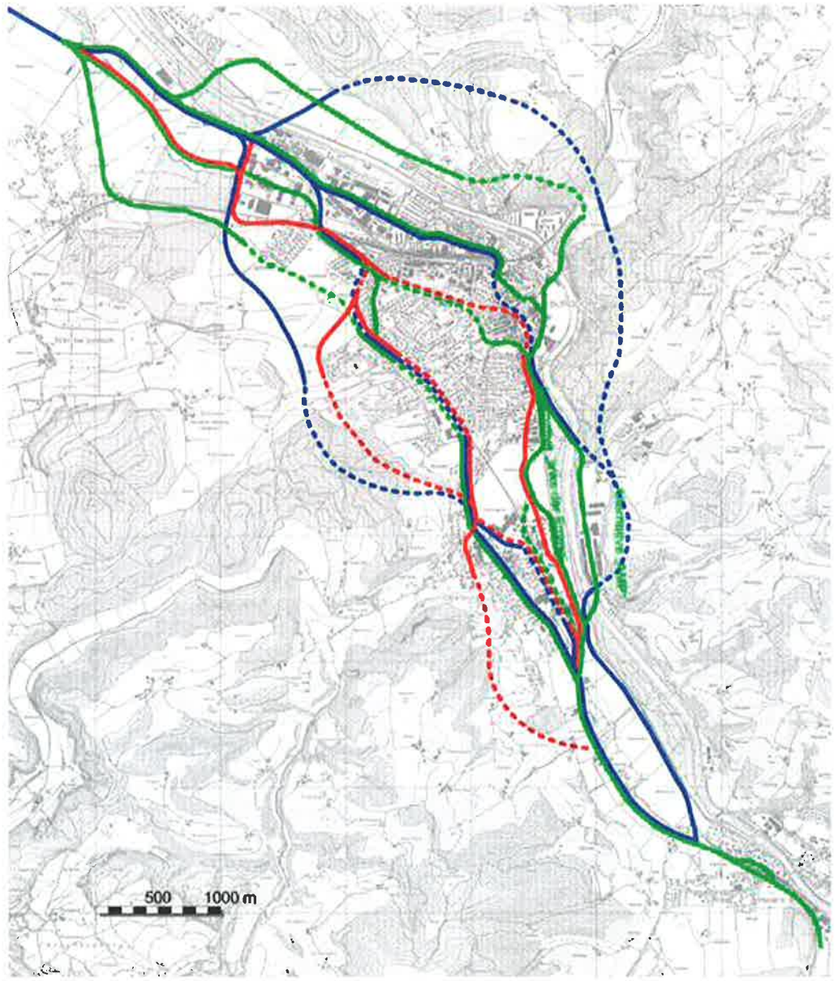
Zweckmässigkeitsbeurteilung

Aufgrund einer vom Grossen Rat des Kantons Bern gutgeheissenen Motion, die Verkehrserschliessung des Emmentals weiterzubearbeiten, sowie aufgrund der Bestrebungen zur Stärkung des ländlichen Raums beschloss der Regierungsrat darauf, mit einer Zweckmässigkeitsbeurteilung vertieft abzuklären, ob eine Umfahrung der belasteten Ortskerne möglich und zweckmässig sei.

Die 2007 publizierte Zweckmässigkeitsbeurteilung untersuchte detailliert die aktuelle und zukünftige Verkehrssituation. Sie betrachtete dabei neben den reinen Verkehrsmengen vorab das Mobilitätsverhalten sowie die Art des Verkehrs. Dazu unterteilte sie den Gesamtverkehr in die verschiedenen Verkehrsmittel – motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr – und erhob die Anteile des Ziel-, Quell-, Binnen- und Transitverkehrs [1]. Neben diesen verkehrsspezifischen Aspekten bezog die Zweckmässigkeitsbeurteilung aber auch die Siedlungsentwicklung, umweltrelevante Parameter sowie die Anforderungen des benachteiligten Langsam- und öffentlichen Verkehrs mit in die Überlegungen ein.

Zusätzlich zur Variante «Null+», bei der das bestehende Strassennetz mit baulichen Massnahmen optimiert wird, ergab sich ein Variantenfächer möglicher Lösungen, die alle zum Ziel hatten, den Transitverkehr sowie Teile des Ziel- und Quellverkehrs auf eine Umfahrungsstrecke zu verlegen und so die Ortsdurchfahrten zu entlasten. Die Varianten liessen sich in einer Grobbeurteilung auf drei Varianten reduzieren, die anschliessend vertieft betrachtet wurden. Zwei davon entlasteten mit Umfahrungen die Ortskerne von Burgdorf und Oberburg bzw. von Burgdorf, Oberburg und Hasle b. B. vom Verkehr, während die dritte der Variante «Null+» entspricht.

Einmündung der Dorf- in die Kalchofenstrasse in Hasle b. B.



In der ersten Phase der Zweckmässigkeitsbeurteilung (2007) wurde ein breiter Fächer möglicher Umfahrungen geprüft.

« Wir müssen unser Verkehrsproblem angehen, im Interesse der Stadt Burgdorf und für die ganze Region. Das Emmental braucht den Anschluss! Die gute Arbeit, die im Rahmen dieses Vorprojekts geleistet worden ist, muss baldmöglichst in ein konkretes Projekt münden. »

Elisabeth Zäch, Stadtpräsidentin Burgdorf und Grossrätin

[1] Beim Zielverkehr endet eine Fahrt im Untersuchungsgebiet, beim Quellverkehr beginnt sie darin. Der Binnenverkehr bezeichnet Kombinationen davon, nämlich Fahrten, die nur innerhalb des Untersuchungsraums stattfinden. Der Transitverkehr ist dagegen jener Verkehr, der durch das Untersuchungsgebiet hindurchfährt. Gerade dieser Anteil lässt sich am einfachsten auf eine Umfahrung verlegen.

Diese drei Varianten wurden danach anhand verschiedener Parameter in umfangreichen Kosten-Nutzen-Analysen bewertet. Dabei ergab sich das beste Resultat für die eine der beiden Umfahrungsvarianten, die Burgdorf westlich umfährt und den Ortskern von Oberburg mit einem Tunnel entlastet. Für Hasle b. B. konnte kein klarer Favorit ermittelt werden. Die Beurteilung empfahl für Hasle b. B. eine zusätzliche Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsuntersuchung durchzuführen, was im Zuge des Vorprojekts auch geschah.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung stellt eine Gesamtlösung dar, die alle Verkehrsträger mit einbezieht. Einige Elemente aus dem vorgeschlagenen Massnahmenpaket wurden auch bereits umgesetzt. So wurden Kreuzungen zu Kreisverkehren umgebaut, der Bahnhofplatz Burgdorf wurde optimiert, die Bahnverbindung Bahnhof Burgdorf–Steinhof doppelspurig ausgebaut und eine neue Regionalbusverbindung Burgdorf–Kirchberg eingeführt. Ferner wurden die Takte der Regionalbusverbindungen Spital–Kirchberg/Lyssach und der Stadtbuslinie 463 verdichtet und Bushaltestellen optimiert. Die Fussgänger erhielten verschiedene Querungshilfen, und es entstanden der Radwegring Burgdorf mit den Verbindungen Bahnhof–Meienfeld und jener beim Schlossguet sowie verschiedene Veloabstellanlagen und -stationen bei den Bahnhöfen Burgdorf, Steinhof, Lyssach und Hasle-Rüegsau.

An den gesamten Arbeiten der Zweckmässigkeitsbeurteilung wirkten eine Behördendelegation sowie eine Begleitgruppe mit. Die Behördendelegation bestand aus Vertretern der Stadt Burgdorf, der Region Emmental, des Kantons Bern, der Wirtschaft und von Umweltverbänden. Diese Delegation begleitete die Planung und nahm Stellung zu Zwischenergebnissen. Die Begleitgruppe setzte sich aus Vertretern politischer Parteien, Interessengruppen, der kantonalen Verwaltung und der Burgergemeinden zusammen. Sie wurde jeweils über den Stand der Arbeiten und die Zwischenergebnisse informiert und konnte damit weitere Bevölkerungskreise frühzeitig zu einer Meinungsbildung anregen.

Auftrag zum Vorprojekt

Erst nach diesen umfassenden Vorabklärungen bezüglich wirtschaftlicher Vertretbarkeit, verkehrlich sinnvoller Lösungen und ökologischer Auswirkungen kam der Regierungsrat des Kantons Bern in seiner Sitzung vom 6. Juni 2012 zu folgendem Schluss:

> «Die Verkehrssituation im Raum Burgdorf ist seit vielen Jahren unbefriedigend. Eine generelle Beurteilung der Verträglichkeit zwischen Verkehr und Siedlung zeigt, dass mit der vorhandenen hohen Verkehrsbelastung auf den Hauptachsen die Grenzen der Belastbarkeit erreicht respektive überschritten sind. Die ungenügende Verkehrserschliessung erschwert die nachhaltige Entwicklung der Agglomeration Burgdorf und der Region Emmental. Die Lösung liegt in der Umsetzung eines verkehrsträgerübergreifenden Massnahmenpakets.»

Er beantragte daher einen Verpflichtungskredit zur Ausarbeitung eines Vorprojekts, das auf den Empfehlungen der Zweckmässigkeitsbeurteilung beruhen sollte. Der Grosse Rat des Kantons Bern stimmte am 5. September 2012 diesem Kreditantrag mit grosser Mehrheit zu und verlangte, dass neben der Variante «Umfahrung» auch eine Verbesserung des Ist-Zustands und Alternativen gleichwertig zu prüfen seien.

« Seit über fünfzig Jahren beschäftigt uns die Verkehrssituation im Emmental bereits. Eine Lösung haben wir bis jetzt noch keine gefunden, nur der Verkehr nimmt laufend zu. Die Chance, die sich uns mit dem Vorprojekt auftut, müssen wir daher unbedingt nutzen, sonst stehen wir auch in fünfzig Jahren noch am selben Punkt. »

Samuel Leuenberger, Präsident Regionalkonferenz Emmental und Grossrat

Bahnübergang in Hasle b. B.

Das Vorprojekt

Im Rahmen des Vorprojekts wurden zwei grundsätzliche Varianten untersucht, die als Entscheidungsgrundlage für das spätere Projekt dienen:

Variante «Umfahrung»
Netzergänzung mit Umfahrung der Ortszentren Burgdorf, Oberburg und Hasle b. B.
Variante «Null+»
Optimierung des bestehenden Strassennetzes ohne Umfahrung

Die vorgeschlagenen Varianten «Umfahrung» und «Null+» haben vorab eine verbesserte Verkehrssituation zum Ziel, sie berücksichtigen aber auch Wechselwirkungen mit raumplanerischen Aktivitäten des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Emmental (z. B Entwicklungsschwerpunkt Lyssach-Schachen) und in diesem Rahmen die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Burgdorf der 2. Generation. Neben den Kriterien einer optimalen Erschliessung, der damit einhergehenden guten wirtschaftlichen Randbedingungen und der Entlastung des kommunalen Strassennetzes orientieren sie sich auch am Umwelt- und Landschaftsschutz sowie einem sparsamen Umgang mit dem Kulturland. Wichtig sind ferner die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und eine entsprechende Stabilität des Fahrplans, das Eliminieren der Staupotenziale bei den bestehenden Bahnübergängen sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr. Die Umfahrungsvariante wird überdies von Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz begleitet, um die Wirksamkeit der neuen Verkehrsführung zu erhöhen oder Umgehungsmöglichkeiten (Schleichverkehr) zu unterbinden. Diese Massnahmen unterscheiden sich von jenen der Variante «Null+», sie weisen aber auch gemeinsame, variantenunabhängige Elemente auf.

Im Planungsperimeter befinden sich zudem Projekte des eingangs erwähnten Agglomerationsprogramms Burgdorf der 2. Generation. Die Massnahmen aus diesem Programm sind variantenunabhängig, werden spätestens ab 2018 realisiert und tragen damit schon früher punktuell zur Verbesserung der Verkehrssituation bei.

Die Varianten berücksichtigen ausserdem die folgenden Punkte:
- Anschluss an die bestehende Nationalstrasseninfrastruktur
- Anschluss an das Sekundärnetz im Siedlungsgebiet
- Auswirkungen eines allfälligen Ausbaus der A1 zwischen Schönbühl und Kirchberg auf sechs Fahrstreifen
- Sanierung Ortsdurchfahrt Burgdorf (in Planung bzw. im Bau)

Aktuelle und künftige Verkehrszahlen

Die ausgewiesenen Verkehrsfrequenzen stammen aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern, Anwendung Raum Burgdorf. Das Modell wurde mit konkreten Verkehrszählungen vor Ort kalibriert. Beim durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) handelt es sich um den Mittelwert des 24-Stundenverkehrs aus allen Werktagen (Montag bis Freitag ohne Feiertage). Basierend auf der bestehenden Situation (2012 Verkehrserhebung) und in Abstimmung mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental sowie dem Agglomerationsprogramm Burgdorf wurden die Verkehrszahlen für das Jahr 2030 prognostiziert, einmal für die Variante «Null+» (2030 Referenzzustand) und einmal für die Variante «Umfahrung» (2030 mit Umfahrung). Die Prognosen berücksichtigen auch den Mehrverkehr infolge einer Teilentwicklung des sistierten Richtplans ESP/SAZ in Lyssach, Rüdtligen-Alchenflüh, Kirchberg und Burgdorf.

Projektorganisation

Für das Vorprojekt wurde eine Projektorganisation aufgebaut, die den gewollten partizipativen Planungsprozess unterstützt und die lokalen Kenntnisse berücksichtigt. Unter anderem wurde eine Informationsgruppe geschaffen, um die betroffene Region Emmental und die Standortgemeinden, aber auch die betroffenen Verbände und Umweltorganisationen bei der Projektentwicklung aktiv einbeziehen zu können. Zum Pflichtenheft dieser Gruppe gehören unter anderem der Informationsaustausch, das Einbringen von Anliegen, die Abstimmung und Koordination externer Anliegen und die interne Kommunikation gegenüber der jeweiligen Interessengruppe.

Neben der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion und den Standortgemeinden sind folgende Organisationen in der Informationsgruppe vertreten: ASTAG Sektion Bern; Berner KMU, Landesteil Emmental; Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, Sektion Burgdorf-Emmental; Mobilitätsplattform Emmental-Oberaargau (Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz, Heit Sorg zum Ämmital, Kleinbauern-Vereinigung, pro natura Unteremmental, Pro Velo Emmental, Pro Velo Oberaargau, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental, WWF Bern, Regionalgruppe Burgdorf-Emmental); Netzwerk Wirtschaft Emmental; Regionalkonferenz Emmental; TCS Sektion Bern, Landesteil Emmental

« Die im Vorprojekt vorgeschlagenen Varianten verfolgen unterschiedliche Ansätze, stellen aber beide gangbare Möglichkeiten dar, um unser Verkehrsproblem in absehbarer Zeit lösen zu können. Und genau dies ist vor allem wichtig: dass es eine Lösung gibt. »

Hans Rudolf Sägesser, Gemeindepräsident Lyssach

Verkehrszahlen

Verkehrszahlen (DWV)
- 2012 Verkehrserhebung
- 2030 Referenzzustand (GVM Trend)
- 2030 mit Umfahrung (GVM Trend)

- Vollanschluss
- Halbanschluss

- Umfahrung offen/Tunnel (Kantonsstrasse)
- Kantonsstrasse
- Wichtige Gemeindestrasse
- Gemeindestrasse
- Kantonale Veloroute Alltagsverkehr auf Gemeinde- oder Privatstrasse
- Kantonale Veloroute Alltagsverkehr geplant auf Gemeinde- oder Privatstrasse

Variante «Umfahrung»

Neubau Umfahrung

1. Abschnitt Lyssach-Schachen
2. Abschnitt Industrie
3. Abschnitt Meiemoos
4. Abschnitt Pleer
5. Abschnitt Oberburg
6. Abschnitt Hasle b. B.

Umbau bestehendes Strassennetz

7. Strassenausbau Emmentalstrasse
8. Knoten Lyssach-Schachen
9. Bahnübergänge à Niveau
10. Strassenumgestaltung Oberburg
11. Knotenumbau Kreisverkehr Biembach
12. Knoten Bahnhofplatz und Bahnhofsvorplatz
13. Bahnübergang à Niveau für Langsamverkehr (für MIV gesperrt)
14. Umbau Kreisverkehr A1

Optionaler Umbau bestehendes Strassennetz, in Abhängigkeit von der Entwicklungsdynamik

15. Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Jlcoweg
16. Dosierung Lorraine
17. Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Oberburgstr.
18. Dosierung mit ÖV-Bevorzugung Kreisverkehr McDonald's
19. ÖV-Bevorzugung
20. Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Spital

- Umfahrung offen/Tunnel (Kantonsstrasse)
- Kantonsstrasse
- Wichtige Gemeindestrasse
- Gemeindestrasse
- Kantonale Veloroute Alltagsverkehr auf Gemeinde- oder Privatstrasse
- Kantonale Veloroute Alltagsverkehr geplant auf Gemeinde- oder Privatstrasse
- Erhöhung Verkehrssicherheit, Verkehrsverträglichkeit, Verkehrsqualität
- Busspur
- Vollanschluss
- Halbanschluss

Knoten Industrie: Der Knoten wird als dreiarmiger Turbokreisverkehr ausgebildet. An zwei Armen schliesst die Umfahrungsstrasse an, der dritte Arm verbindet die Umfahrungsstrasse mit dem Industriegebiet. Der Fahrradverkehr wird abseits des Turbokreisverkehrs über einen neuen einspurigen Kreisverkehr geführt. Die im Rahmen der Variante «Umfahrung» vorgesehenen sogenannten Turbokreisverkehre stellen eine Weiterentwicklung des normalen Kreisverkehrs dar, wie sie anderorts bereits mit Erfolg im Einsatz stehen. Ein solcher Kreisverkehr ist zweispurig und verfügt über ebenfalls zweispurige Einmündungsbereiche. Damit lässt sich der Verkehr, der die erste Ausfahrt nimmt, vom restlichen Verkehr trennen. Die Kapazität nimmt dabei zu.

Die Variante «Umfahrung» besteht aus zwei Massnahmenpaketen:

Neubau Umfahrung

Bei der Umfahrungsstrasse handelt es sich grundsätzlich um eine zweistreifige Strasse mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 Metern. Sie wird mehrheitlich für eine Ausbaugeschwindigkeit von 80 km/h sowie im Trennverkehr projektiert, das heisst, sie ist dem motorisierten Individualverkehr vorbehalten. Damit soll der Transitverkehr möglichst unbehindert und sicher fliessen können, und die Ortsdurchfahrten sollen entlastet werden.

Die Umfahrungsstrasse führt vom Kreisverkehr des Autobahnanschlusses Kirchberg vierstreifig auf der bestehenden Kantonsstrasse zum Knoten Lyssach-Schachen. Die Neubaustrecke führt anschliessend vom bestehenden Kreisverkehr Lyssach-Schachen auf einer neuen offenen Strecke zum neuen Kreisverkehr «Industrie» ①. Unter der SBB-Linie Burgdorf–Bern hindurch führt sie zu einem neuen Kreisverkehr im Gebiet «Nassi» an der Lyssachstrasse ② und dann auf teilweise offener Strecke sowie in einem Tagbautunnel durch das Gebiet «Meiemoos» zur Bernstrasse ③, die mit einem Halbanschluss (Fahrbeziehung von/nach Autobahnanschluss Kirchberg möglich) an die Umfahrung angebunden wird. Danach verläuft sie unterirdisch im bergmännischen Tunnel «Pleer» unter dem Pleerwald hindurch zur Oberburgstrasse südlich des Bleichiguts ④. Nach dem Austritt aus dem Tunnel verknüpft der neu geschaffene Anschluss «Oberburg Nord» die Umfahrung mit der bestehenden Kantonsstrasse. Anschliessend unterfährt die Neubaustrecke den Ortskern von Oberburg in einem bergmännischen Tunnel, bevor sie sich im Anschluss «Oberburg Süd» mit der Kantonsstrasse vereinigt ⑤ und dieser bis zum Dorfeingang von Hasle b. B. folgt. In Hasle b. B. verläuft die Neubaustrecke westlich der BLS-Bahnlinie Burgdorf–Thun, unterquert diese mit einem kurzen Tagbautunnel (Tunnel Eichholz) und mündet vor der Verzweigung Riffershüseren wieder in die bestehende Kantonsstrasse ⑥.

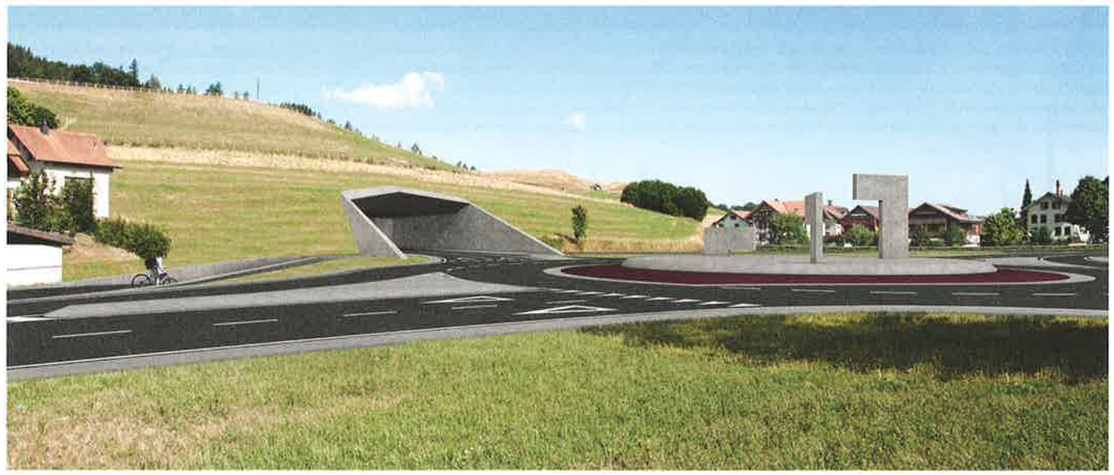
Umbau bestehendes Strassennetz

Das zweite Massnahmenpaket optimiert das bestehende Strassennetz, nutzt die Entlastungswirkung der Umfahrungsstrassen, stellt diese langfristig sicher und behebt auch bereits bestehende Defizite im vorhandenen Netz.

Zwischen dem Kreisverkehr des Autobahnanschlusses Kirchberg und dem Kreisverkehr Lyssach-Schachen ⑧ wird die bestehende Strasse auf vier Fahrstreifen erweitert und die Kapazität erhöht ⑦. Die massiv entlasteten Bereiche der Ortsdurchfahrt von Oberburg ⑩ und der Kalchofenstrasse im Bahnhofgebiet von Hasle b. B. werden umgestaltet ⑫. Ferner wird die Kapazität des Kreisverkehrs Biembach erhöht ⑪.

Die drei Bahnübergänge Buchmatt und Spital in Burgdorf ⑨ sowie jener in Hasle b. B. bleiben bestehen. Letzterer wird jedoch nur noch für den Langsamverkehr passierbar sein ⑬.

Meiemoos: Die Umfahrung verläuft in diesem sensiblen Gebiet zum Schutz der Fruchtfolgeflächen und des Naherholungsgebiets zum Teil unterirdisch.



Knoten Oberburg Nord mit Südportal des Pleertunnels: Um den starken Linksabbiegeströmen gerecht zu werden, wird dieser Knoten als vierarmiger Turbokreisverkehr mit zweispurigen Zufahrten ausgebildet. Der Langsamverkehr wird abseits des Turbokreisverkehrs eigenständig geführt.

Umfahrung Hasle b. B.: In Hasle b. B. bleibt die Neubaustrecke westlich der BLS-Bahnlinie Burgdorf–Thun und unterquert sie später in einem kurzen Tunnel.

Optionaler Umbau bestehendes Strassennetz

Je nach Entwicklungsdynamik sind zu einem späteren Zeitpunkt weitere Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz umsetzbar, die auf den beiden vorgenannten Massnahmenpaketen aufbauen. Mit der geeigneten Anordung von Dosieranlagen und in Kombination mit Busspuren lässt sich der Strassenraum bewirtschaften.

Die Variante «Umfahrung» beinhaltet 7,5 Kilometer Neubaustrecke und umfasst folgende Bestandteile:

- Freie Strecke (offen geführte Strasse)
- Zwei Tagbautunnel [1] (Meiemoos und Eichholz)
- Zwei bergmännisch erstellte Tunnel [2] (Pleerwald und Oberburg).
- Sieben Vollanschlüsse (Knoten Lyssach-Schachen, Knoten Industrie, Knoten Lyssachstrasse, Knoten Oberburg Nord und Süd, Knoten Kalchofenstrasse und Verzweigung Riffershüseren)
- Ein Halbanschluss (Knoten Bernstrasse)
- Eine Bahnunterführung (Lyssachstrasse)
- Umbau bestehendes Strassennetz
- Strassenausbau Emmentalstrasse
- Strassenumgestaltung Oberburg
- Umbau Kreisverkehr Lyssach-Schachen
- Umbau Kreisverkehr Biembach
- Umbau Knoten Bahnhofplatz in Hasle b. B. und Umgestaltung Bahnhofsvorplatz

[1] Dabei wird der Tunnel in einem Einschnitt erstellt. Nach der Fertigstellung wird dieser zugeschüttet und das Terrain über dem Tunnel gestaltet. Diese Bauweise gelangt zur Anwendung, wenn die Überdeckung des Tunnels sehr gering ist.

[2] Bei grösseren Überdeckungen werden Tunnel untertags oder eben bergmännisch vorgetrieben.

Kosten der Variante «Umfahrung»

Die Grobschätzung der gesamten Kosten für die Umfahrungsstrasse beläuft sich auf rund 628 Millionen Franken. Auf dem bestehenden Strassennetz fallen zusätzliche rund 19 Millionen Franken an, um die notwendigen Umbauten vorzunehmen. Die Gesamtkosten der Variante «Umfahrung» belaufen sich somit auf rund **647 Millionen Franken.**

Vorteile der Variante «Umfahrung»

Die Variante «Umfahrung» entlastet die Ortsdurchfahrten wirksam. Die auf den prognostizierten Verkehrsmengen für das Jahr 2030 basierenden Berechnungen gehen von folgenden Reduktionen aus:

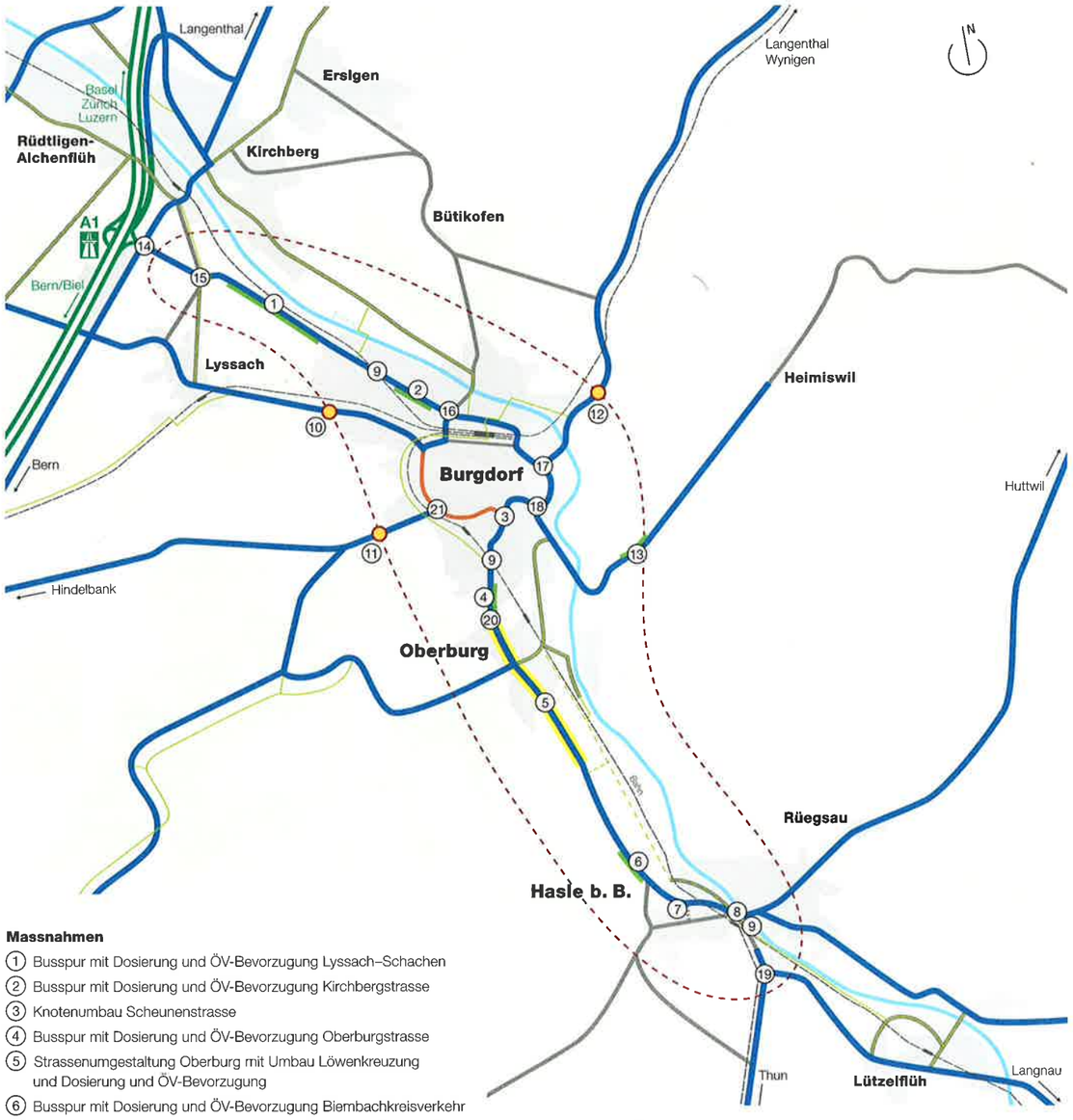
- Burgdorf-Neumatt: statt 21 800 noch 12 400 Fahrzeuge pro Werktag
- Oberburg: statt 18 300 noch 3 300 Fahrzeuge pro Werktag
- Hasle b. B.: statt 21 200 noch 11 600 Fahrzeuge pro Werktag

Die Umfahrungsstrasse entlastet zudem auch Teile des untergeordneten Strassennetzes. Die Umfahrung führt damit zu wesentlichen Verbesserungen für die Anwohnenden bezüglich Lärm, Schadstoffen und Gefahren. Die Agglomeration Burgdorf und die ganze Region Emmental werden besser erschlossen und profitieren von kürzeren Reisezeiten. In den Ortskernen gewinnen Velofahrende und Fussgänger mit den deutlich reduzierten Verkehrsmengen mehr Raum, und der öffentliche Verkehr kann die Fahrplanstabilität wieder gewährleisten.

« Heute fahren täglich rund 18 000 Autos durch die Gemeinde Oberburg. Die Folgen sind für unsere Gemeinde verheerend und blockieren unsere Entwicklung. Der Gemeinderat unterstützt das Vorprojekt, welches verschiedenste Lösungsansätze zur Verbesserung der Situation berücksichtigt. »

Rita Sampogna Soltermann, Gemeindepräsidentin Oberburg

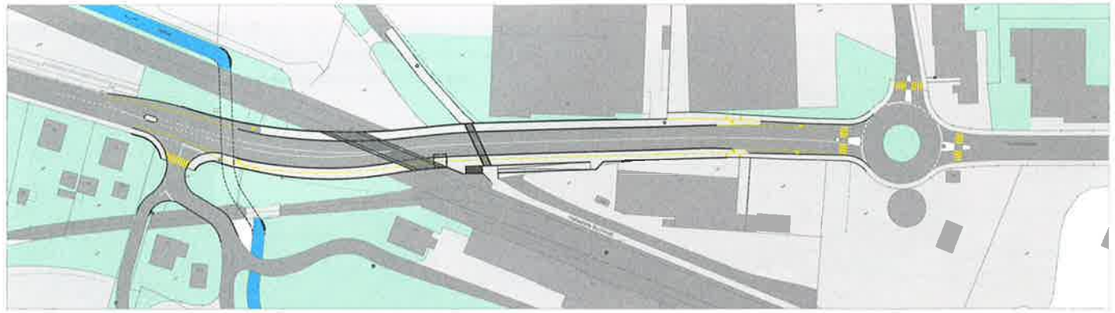
Variante «Null+»



Massnahmen

1. Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Lyssach–Schachen
2. Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Kirchbergstrasse
3. Knotenumbau Scheunenstrasse
4. Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Oberburgstrasse
5. Strassenumgestaltung Oberburg mit Umbau Löwenkreuzung und Dosierung und ÖV-Bevorzugung
6. Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Biembachkreisverkehr
7. Neue Anbindung Dorfstrasse mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung
8. Knotenumbau Bahnhofplatz Hasle b.B.
9. Bahnunterführung
10. Dosierung Lyssachstrasse
11. Dosierung Bernstrasse
12. Dosierung Wynigenstrasse
13. Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Heimiswilstrasse (Option)
14. Dosierung Kreisverkehr A1 (Option)
15. Dosierung und ÖV-Bevorzugung Knoten Lyssach-Schachen
16. ÖV-Bevorzugung Kreisverkehr Tiergarten
17. ÖV-Bevorzugung Rösslikreuzung
18. Dosierung Einmündung Heimiswilstrasse
19. Dosierung Knoten Riffershüseren (Option)
20. Dosierung Krieggasse (Option)
21. ÖV-Bevorzugung Bernstrasse–Steinhofstrasse (Option)

- Kantonsstrasse
- Wichtige Gemeindestrasse
- Gemeindestrasse /geplant
- Kantonale Veloroute Alltagsverkehr auf Gemeinde- oder Privatstrasse
- Kantonale Veloroute Alltagsverkehr geplant auf Gemeinde- oder Privatstrasse
- Erhöhung Verkehrssicherheit, Verkehrsverträglichkeit, Verkehrsqualität
- Busspur
- Perimeter Verkehrsmanagement-massnahmen mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung
- Tor



Bahnunterführung Buchmatt: Bei der Variante «Null+» unterquert die Kirchbergstrasse neu die BLS-Linie in einer Unterführung. Eine neue Fussgängerbrücke verbindet die Haltestelle Buchmatt mit dem Gebiet nördlich der Kirchbergstrasse.

Knoten Kalchofenstrasse–Rüegsaustrasse: Die Abzweigung nach Rüegsau wird zu einem Kreisverkehr umgestaltet.

Die Variante «Null+» besteht aus einer Verbesserung des bisherigen Strassennetzes, um dessen limitierte Kapazität optimal und gleichmässiger zu nutzen und für die langsameren Verkehrsteilnehmer sicherer zu gestalten. Die Variante «Null+» richtet sich nach den vorhandenen signalisierten Höchstgeschwindigkeiten von innerorts 50 km/h und ausserorts 60 oder 80 km/h. Sie wird nicht im Trennverkehr betrieben, vielmehr teilen sich bei ihr der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr weiterhin dieselbe Strecke.

Grundsätzlich wird der Verkehr während der Spitzenstunden gesteuert. Im Überlastfall legen Ampelanlagen die Rückstaus und deren Immissionen in bewirtschaftete Warteräume an den Siedlungsrand. Um die Fahrbahnstabilität des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten, werden an den Ampelanlagen und weiteren kritischen Stellen Busspuren (Velofahren gestattet) vorgesehen, auf denen der Bus am Stau vorbeifahren kann. Wo keine Busspuren möglich oder nötig sind, wird in den Dosieranlagen der Bus mit einer Ampelsteuerung bevorzugt. Auch in den Zentrumsbereichen wird der öffentliche Verkehr an verschiedenen Knoten mit Ampelanlagen priorisiert.

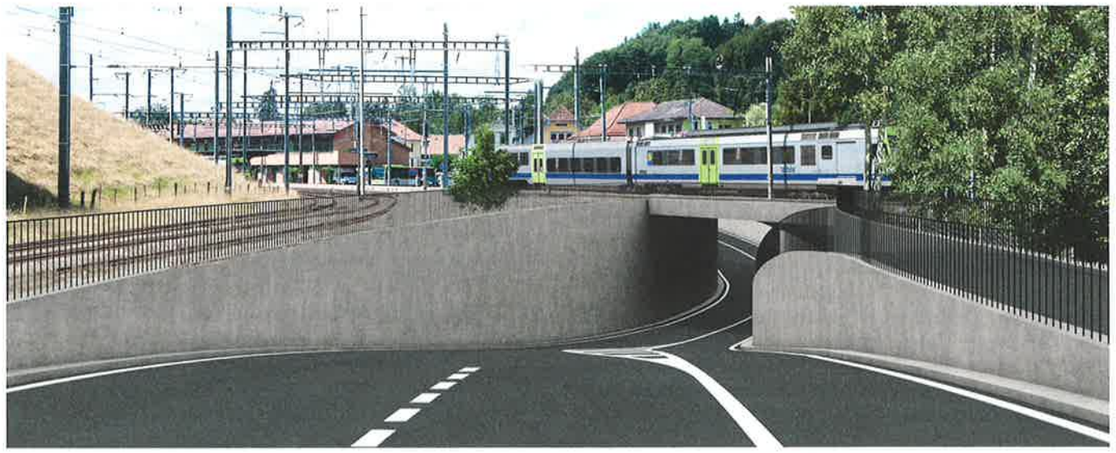
Während der Spitzenstunden würden die Bahnübergänge zu Konflikten mit der Dosierung führen. Freie Kapazitäten in den Zentrumsbereichen könnten nicht vollumfänglich genutzt werden. Die Bahnübergänge Buchmatt, Spital und Hasle b. B. werden deshalb durch Unterführungen ersetzt.

Die Variante «Null+» besteht aus folgenden Optimierungsmassnahmen:

- Dosieranlagen mit Busspur (① Schachenstrasse, ② Kirchbergstrasse, ④ Oberburgstrasse, ⑥ Biembachkreisverkehr)
- Dosieranlagen (⑤ Löwenkreuzung, ⑩ Lyssachstrasse, ⑪ Bernstrasse, ⑫ Wynigenstrasse,⑭ Kreisverkehr A1, ⑮ Knoten Lyssach-Schachen, ⑱ Einmündung Heimiswilstrasse)
- Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (⑤ Löwenkreuzung, ⑦ Anbindung Dorfstrasse, ⑮ Knoten Lyssach-Schachen, ⑯ Kreisverkehr Tiergarten, ⑰ Rösslikreuzung)
- Ersatz bestehender Bahnübergänge durch Unterführungen (⑨ Buchmatt, Spital und Hasle b. B.)
- Strassenumgestaltung (⑤ Oberburg, ⑧ Bahnhofplatz Hasle b. B.)
- Knotenumgestaltungen (③ Scheunenstrasse, ⑧ Bahnhofplatz Hasle b. B.)
- Strassenanbindung (⑦ Dorfstrasse)

Bahnunterführung Spital: Die neue Unterführung ermöglicht ein niveaufreies Kreuzen von Bahn und Strasse und eliminiert damit die bisherigen Wartezeiten bei geschlossenen Barrieren.

Löwenkreuzung Oberburg: Die bestehende Kreuzung wird zu einem Kreisverkehr umgebaut, um die Kapazität und die Verkehrssicherheit dieses neuralgischen Punkts zu erhöhen.



Unterführung Hasle b. B.: Auch in Hasle b. B. wird der Bahnübergang, der in den Verkehrsspitzenzeiten zu Rückstaus führt, durch eine Unterführung ersetzt.

Kosten der Variante «Null+»
Die Grobschätzung der gesamten Baukosten für die Variante «Null+» beläuft sich auf rund **144 Millionen Franken.**

Vorteile der Variante «Null+»
Die Variante «Null+» verhindert Eingriffe in Naherholungsgebiete und schont das Kulturland.
Der öffentliche Verkehr wird bevorzugt behandelt, der motorisierte Individualverkehr verflüssigt. Staus werden ausserhalb des verdichteten Siedlungsgebiets verlagert. Niveaufreie Bahnunterführungen ersetzen die bestehenden Bahnübergänge.
Die Strassenraumgestaltungen führen zu einer städtebaulichen Aufwertung und vermindern gleichzeitig die Trennwirkung der stark befahrenen Hauptachse.
Verschiedene Knotenumgestaltungen erhöhen die Sicherheit und optimieren die Kapazität bestehender Kreuzungen.

In den Spitzenstunden wird der Verkehr in den Zentrumsbereichen auf ein verträgliches Mass plafoniert. Der öffentliche Verkehr kann die Fahrplanstabilität gewährleisten.

« Es braucht noch weiterhin viel Geduld für die von Lärm und Abgasen Betroffenen. Doch mit dem nun vorliegenden, sorgfältig ausgearbeiteten Vorprojekt sind wir dem Ziel, die problematische Verkehrssituation zu verbessern, endlich einen grossen Schritt nähergekommen. »

Walter Scheidegger, Gemeindepräsident Hasle b. B.

Unabhängige Massnahmen

Massnahmen

1. Strassenumgestaltung Kirchbergstrasse
2. Strassenumgestaltung Emmentalstrasse/Oberburgstrasse
3. Strassenumgestaltung Tschamerie
4. Strassenumgestaltung Kalchofenstrasse
5. Strassenumgestaltung Lyssachstrasse
6. Strassenumgestaltung Bernstrasse
7. Strassenumgestaltung Schachenstrasse
8. Strassenumgestaltung Lorraine
9. Kantonaler Radweg Oberburg–Hasle b. B.
10. Unabhängige Busbevorzugung

- Kantonsstrasse
- Wichtige Gemeindestrasse
- Gemeindestrasse
- Kantonale Veloroute Alltagsverkehr auf Gemeinde- oder Privatstrasse
- Kantonale Veloroute Alltagsverkehr geplant auf Gemeinde- oder Privatstrasse
- Unabhängige Massnahmen Erhöhung Verkehrssicherheit, Verkehrsverträglichkeit, Verkehrsqualität
- Weitere unabhängige Massnahmen (Prioritäre Projekte Agglomerationsprogramm 2. Generation) Erhöhung Verkehrssicherheit, Verkehrsverträglichkeit, Verkehrsqualität

Verschiedene Defizite am bestehenden Strassennetz sind unabhängig vom Variantenentscheid zu beheben. Im Vorprojekt wurden jene Bereiche bestimmt, in denen sich diese unabhängigen Massnahmen realisieren lassen. Sie können in der nächsten Phase getrennt vom Projekt der Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle weiterbearbeitet werden. Im Planungsperimeter befinden sich zudem die prioritär zu behandelnden Projekte des Agglomerationsprogramms Burgdorf der 2. Generation. Die Massnahmen aus diesem Programm sind ebenfalls variantenunabhängig, werden spätestens ab 2018 realisiert und tragen damit schon früher punktuell zur Verbesserung der Verkehrssituation bei.

Die unabhängigen Massnahmen umfassen folgende Optimierungen:

- Strassenumgestaltung (① Kirchbergstrasse, ② Emmental-/Oberburgstrasse, ③ Tschamerie, ④ Kalchofenstrasse, ⑤ Lyssachstrasse, ⑥ Bernstrasse)
- Prioritäre Massnahmen Agglomerationsprogramm Burgdorf 2. Generation (⑦ Schachenstrasse, ⑧ Lorraine, ⑨ Radweg Oberburg–Hasle b. B.)

An der Kirchbergstrasse: Die hohe Verkehrsbelastung entfaltet auf der Hauptachse eine starke Trennwirkung.

Kosten der unabhängigen Massnahmen

Die gesamten Baukosten für die unabhängigen Massnahmen belaufen sich grob geschätzt auf rund **16 Millionen Franken.**

Ortsdurchfahrt Oberburg während der Stosszeit: Der Verkehr dominiert und teilt Oberburg.

Raumplanerische Auswirkungen

Die Verkehrssanierung wird sich auf die Siedlungsentwicklung auswirken. Daher wurden im Vorprojekt die positiven und negativen Auswirkungen beider Varianten vorab bezüglich folgender Aspekte der Siedlungsentwicklung beurteilt:
- Wird die angestrebte Siedlungsentwicklung unterstützt?
- Verbessert die Sanierung die Erschliessung und die Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete?
- Lassen sich mit der Sanierung bestehende Trennwirkungen im Siedlungsgebiet reduzieren?

Variante «Umfahrung»
Die Umfahrung ermöglicht mit ihrer hohen Verkehrsqualität die angestrebte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Raum Burgdorf und im Emmental und schafft mit ihrer Kapazität auch die Voraussetzungen für langfristige weitere Entwicklungen der ganzen Region. Die Erreichbarkeit und die Standortgunst werden massiv verbessert. Darüber hinaus reduziert diese Variante die Trennwirkung der jetzigen Hauptachse und führt vorab in Oberburg zu einer bedeutenden Aufwertung des öffentlichen Raums.

Die bessere Erreichbarkeit betrifft auch überregionale Ziele wie das Lyssach-Center und kann die Zentrumsfunktion von Burgdorf schwächen. Die Siedlungsfläche in Burgdorf und der öffentliche Raum bei der Bahnunterführung in Hasle b. B. werden leicht beeinträchtigt.

Variante «Null+»
Auch die Variante «Null+» ermöglicht die gewollte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Raum Burgdorf und in der Region Emmental, allerdings mit einer eingeschränkten Verkehrsqualität auf dem Strassennetz.

Langfristige zusätzliche Entwicklungen sind mit der Variante «Null+» kaum möglich, denn Erreichbarkeit und Standortgunst der Region werden sich mit der prognostizierten Verkehrszunahme verschlechtern. Die drei Bahnunterführungen zerschneiden die angrenzenden Siedlungsgebiete und öffentlichen Räume massiv. Die teilweise starke Verbreiterung des Strassenraums führt zu Verlusten an Siedlungsfläche und ebenfalls zu Zerschneidungseffekten.

Die Verkehrsqualität beeinflusst die Siedlungsentwicklung; im Bild die Emmentalstrasse in Oberburg.

Umweltverträglichkeit

Ob für ein Plangenehmigungsverfahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Umweltschutzgesetz erforderlich sein wird, hängt von den konkreten Projektinhalten ab. Bei einer Variantenwahl mit der Umfahrungsstrasse ist davon auszugehen. Aber auch unabhängig davon müssen die Umweltaspekte optimal berücksichtigt werden. Deshalb wurde bereits zu Beginn des Vorprojekts ein «Grobscreening Umwelt» durchgeführt. Umweltbedingte Randbedingungen liessen sich dadurch frühzeitig ermitteln und flossen bereits in das Vorprojekt ein. Ebenso wurde für die Umfahrungsstrasse eine Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit mit einem Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung erstellt.
Im Folgenden werden die für die Umfahrungsstrasse relevantesten Umweltbereiche kurz zusammengefasst. Die nicht erwähnten Umweltbereiche werden als weniger problematisch eingestuft.

Verkehr wirkt sich immer auch auf die Umwelt aus, ob durch Flächenverbrauch, Lärm, Emissionen oder die Versiegelung von Böden.

Die Umfahrungsstrasse führt gesamthaft zu einer Verbesserung der Lärmsituation. Der Bau der Umfahrung hat verschiedene Eingriffe in Oberflächengewässer zur Folge (Querungen, Umleitungen etc.) und tangiert geschützte Flora und Fauna sowie schützenswerte Lebensräume. Im Projektperimeter sind jedoch mehrere Aufwertungsmöglichkeiten vorhanden, sodass geeignete Ersatzmassnahmen zur Kompensation formuliert werden können.

Die Linienführung verläuft vorwiegend durch landwirtschaftlich genutztes Gebiet und beansprucht auch Fruchtfolgefläche. Zurzeit läuft eine Vorstudie, um festlegen zu können, ob ein Landumlegungsverfahren sinnvoll ist.

Der Bau der Umfahrungsstrasse bedingt ferner definitive und temporäre Rodungen, die aus Sicht des Waldgesetzes mit geeigneten Wiederaufforstungen bewilligt werden können.

Die projektierte Linienführung beeinflusst das Hochmoor Meiemoos nicht.

Die neue Umfahrungsstrasse ändert die Landschaft bleibend. Diese Veränderung lässt sich mit landschaftspflegerischen Massnahmen auf ein verträgliches Mass reduzieren.

Variantenstudien und daraus resultierende Projektanpassungen haben die Beeinträchtigungen für die Umwelt bereits so weit als möglich reduziert. Geeignete Ersatzmassnahmen werden die verbleibenden Beeinträchtigungen für die Umwelt möglichst kompensieren. Somit kann aus heutiger Sicht das Vorprojekt der Umfahrungsstrasse für die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen als umweltverträglich beurteilt werden. Eine abschliessende Darstellung der Umweltauswirkungen erfolgt in der Hauptuntersuchung des Umweltverträglichkeitsberichts.

Bewertung der Varianten

Mit den Varianten «Null+» und «Umfahrung» liegen zwei Lösungen vor, die unterschiedliche Ansätze verfolgen: Bei der Variante «Umfahrung» werden für die drei Ortschaften neue Umfahrungsstrassen mit einer Gesamtlänge von 7,5 Kilometern erstellt, die die Verkehrsbelastung in Burgdorf, Oberburg und Hasle b. B. in unterschiedlichem Mass verringern. Die Variante «Null+» dagegen optimiert das bestehende Strassennetz, um die Verkehrsbelastung erträglicher zu gestalten.

Für die Bewertung wurden drei Methoden verwendet, die je ihre spezifischen Vor- und Nachteile haben: die Nutzwertanalyse, die Kostenwirksamkeitsanalyse und die Kosten-Nutzen-Analyse. Je nach Bewertungsmethode zeigen sich unterschiedliche Ergebnisse, was in den Möglichkeiten und Beschränkungen der Methoden selbst begründet ist. Dies ermöglicht aber eine breit abgestützte Interpretation.

Der Vergleich zeigt, dass die positiven Auswirkungen der beiden Varianten in unterschiedlichen Bereichen liegen. Die Variante «Umfahrung» generiert einen grossen Teil ihres Nutzens aus der Entlastung des bestehenden Strassennetzes und aus der höheren Geschwindigkeit und Sicherheit der Umfahrungsstrasse. Demgegenüber liegen die hauptsächlichen Pluspunkte der Variante «Null+» in den niedrigeren Kosten und den geringeren Umweltauswirkungen. Es gibt aber auch wesentliche positive Auswirkungen, die den Varianten gemeinsam sind: Beide führen in unterschiedlichem Mass dazu, dass der öffentliche Verkehr, der Fuss- und der Veloverkehr attraktiver werden. Auch der motorisierte Individualverkehr kann mit beiden Varianten verflüssigt werden, wobei die Umfahrung das Strassennetz zusätzlich entlastet.

Wer den finanziellen Mittelbedarf gering halten oder die Umwelt schonen möchte, wird eher die Variante «Null+» vorziehen. Wer hingegen den wirtschaftlichen Nutzen der Umfahrungsstrasse (kürzere Reisezeiten, bessere Erreichbarkeit) und damit die Entwicklungsfähigkeit des Raums stärker gewichtet oder die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität entscheidend findet, wird die Variante «Umfahrung» bevorzugen.

Vergleich der Varianten mit ihren hauptsächlichen positiven Auswirkungen

Positive Auswirkungen Variante «Umfahrung»	Positive Auswirkungen Variante «Null+»
– Ortsdurchfahrten entlastet – Entlastung von Teilen des untergeordneten Strassennetzes – Trennwirkung und Lärmbelastung vermindert – Unfallwahrscheinlichkeit vermindert, Sicherheitsempfinden erhöht – Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Aufenthaltsqualität – Fahrplanstabilität der Busse verbessert – Angebot für Fuss-/Veloverkehr verbessert – Verkehrssituation verbessert und Reisezeiten Autoverkehr verkürzt – Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete erhöht – Volkswirtschaftliche Betrachtung: Nutzen deutlich grösser als Kosten – Überlastung an den meisten Kreuzungen behoben, Verkehr verflüssigt	– Fahrplanstabilität der Busse verbessert – Angebot für Fuss-/Veloverkehr verbessert – Investitionskosten geringer – Betriebs- und Unterhaltskosten geringer – Überlastung an den meisten Kreuzungen behoben, Verkehr verflüssigt – Keine Beeinträchtigung Natur/Landschaft (keine neue Strasse) – Kaum Flächenbeanspruchung, insbesondere Kulturland – Kaum Beeinträchtigung der Gewässer – Umweltauswirkungen während Bauphase geringer

Finanzierung

Die geplante Finanzierung der Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle gründet auf drei Säulen. Die erste Säule stellen die ordentlich zur Verfügung stehenden Mittel für die Verkehrsinfrastrukturen des Kantons Bern dar. Die zweite Säule nutzt den Fonds zur Abdeckung der Investitionsspitzen. Bevor der Fonds aufgelöst wurde, hat das Kantonsparlament im März 2015 die verbleibenden Gelder (derzeit mindestens CHF 280 Mio.) den beiden Verkehrssanierungsprojekten im Emmental und Oberaargau (Verkehrssanierung Aarwangen–Langenthal Nord) zugesprochen. Die dritte Säule stellen Bundesmittel dar. Die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Burgdorf. Die Beitragshöhe wird voraussichtlich im Jahr 2019 festgelegt.

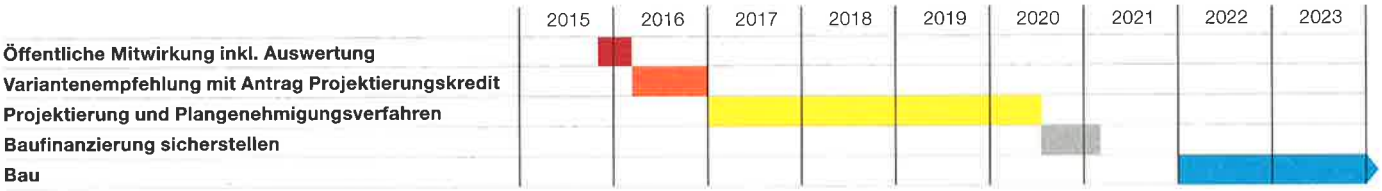
Für die Bewilligung aller kantonalen Ausgaben (Projektierungs- und Baukredite) ist der Grosse Rat zuständig, unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums.

Eigentümer- und verursacherbedingte Kosten werden durch Gemeinden bzw. Dritte finanziert, z. B. die Mehrkosten für einen höheren Ausbaustandard oder einen neuen Strassenanschluss. Der Kostenschlüssel wird nach dem Varianten-entscheid («Umfahrung» oder «Null+») aufgrund des Bauprojekts (detailliertes Projekt) vereinbart.

Termine und weiteres Vorgehen

Die Vorprojekte der Varianten «Umfahrung» und «Null+» sind ausgearbeitet und liegen in Form von Plänen, Erläuterungen und Visualisierungen vor. Damit kann die «öffentliche Mitwirkung» beginnen, die allen Interessierten die Gelegenheit geben soll, sich mit den Vorschlägen auseinanderzusetzen und sich zu ihnen zu äussern.

Sie dauert vom 15. Oktober bis zum 13. November 2015. Die anschliessende Auswertung der Beiträge wird im Frühling 2016 vorliegen.

Das weitere Zeitprogramm sieht aufgrund bisheriger Prognosen wie folgt aus, es handelt sich dabei aber um Erwartungswerte, und gilt für beide Varianten:

Zeitprognose für das weitere Vorgehen