

Burgdorf, 24. September 2010

## **Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental (RGSK): Mitwirkung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit, zum regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental (RGSK) Stellung beziehen zu können.

### **Planung allgemein**

---

Mit Befriedigung dürfen wir feststellen, dass die im Konzept formulierten Zielsetzungen auch mit unseren Vorstellungen bezüglich der Entwicklung der Region Emmental übereinstimmen. Das RGSK basiert auf den übergeordneten Zielsetzungen des Bundes und des Kantons Bern und ist einer nachhaltigen Raumentwicklung, der langfristigen Schonung der natürlichen Ressourcen, dem Schutz von Mensch und Umwelt und einer funktionierenden Wirtschaft verpflichtet.

Diese Ausrichtung ist konsequent und folgerichtig und wir teilen sie vollumfänglich. In unseren eigenen Projekten und Angeboten (Kurswesen von Pro Velo Emmental, Dienstleistungsangebot der Velostation Burgdorf und Entwicklung von neuen Mobilitätsangeboten im Rahmen von ‚emmental bewegt‘) verfolgen wir ebendiese Ziele.

Auch wir vertreten die Überzeugung, dass die Versorgung mit täglichen Gütern möglichst nah bei der tendenziell älter werdenden Bevölkerung bleiben oder zu dieser zurückgebracht werden muss. Alltägliche Besorgungen sollen schwergewichtig durch mittels Langsamverkehr erfolgen sein und dies sicher und auf direkten Wegen. Ein rasch zunehmender Anteil der Personen im Alter von 60-80 Jahren ist fit und sehr gesundheitsbewusst. Diese Personen sind stark sensibilisiert für Freizeitangebote in der Region (Wandern, Velotouren) und bewegen sich zunehmend auch im Alltag zu Fuss oder mit dem Velo – oft viel konsequenter als sie das im mittleren Alter taten. Der rasch wachsende Markt für E-Bikes zeigt einen neuen gesellschaftlichen Trend, der auf planerischer Ebene entsprechende Massnahmen verlangt.

Wir teilen auch die Schlussfolgerung im Konzept, dass die zukünftig benötigte Verkehrsinfrastruktur umweltgerecht, kostengünstig und effizient sein muss und möglichst geringe Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt haben darf.

## **Bericht: Grundlagen (Kapitel 2)**

---

Zum Grundlagenteil möchten wir in folgenden Punkten ergänzende Überlegungen anfügen:

### **Arbeitsplätze (Kap. 2.2.2 Seite 7):**

Zu den erwähnten Gründen der Arbeitsplatzabnahme in der Region (weniger Zupendler oder mehr Personen die wegpendeln ‚müssen‘) wären die Neuzuzüger zu ergänzen, welche bewusst die Region als Wohnort wählen, obwohl sie auch weiterhin ausserhalb der Region arbeiten (wollen). Diese Neuzuzüger – oft junge Familien – denken urban und setzen nicht primär auf das motorisierte Verkehrsmittel. Sie haben das Emmental wegen seiner hohen Wohnqualität gewählt und wünschen für ihre täglichen Mobilitätsbedürfnisse (Arbeitsweg, Schul- und Studienweg, tägliche Einkäufe) ein vielfältiges Mobilitätsangebot, welches allen Altersstufen vom Kind bis zum älteren Menschen gerecht wird.

### **Wohnfläche pro Person (Kapitel 2.2.4 Seite 10):**

Die Überlegungen zur Abnahme der Belegungsdichte pro Wohnung teilen wir nur bedingt. Die für die Schweiz verfügbaren Zahlen zeigen zwar eine klare Zunahme (bis 2000), neuere Beobachtungen z.B. in Deutschland deuten jedoch auf eine mögliche Trendwende hin (ifs Berlin, 2005). Eine älter werdende Bevölkerung braucht nicht permanent mehr Wohnfläche. Schon heute zeigt sich in Burgdorf, dass von den neu erstellten Wohnungen kleinere günstigere Wohnungen besser verkauft werden als grössere. Es ist durchaus denkbar, dass die Wohnfläche pro Person in den kommenden 10-20 Jahren stagniert oder sogar sinkt.

### **Verkehrszunahme (Kapitel 2.3.2 Seite 13):**

Die Durchschnittswerte in der Tabelle 9 (8% Zunahme in 5 Jahren bzw. 1.5% in einem Jahr) werden aus dem Total der an den 11 Standorten gezählten Fahrzeuge errechnet werden; dabei fliessen die hohen Werte an den Zählstellen in Kirchberg (Schachengut und A1) mit überproportionalem Gewicht ein. Für die Region Emmental sind diese Durchschnittswerte ohne Aussagekraft und verleiten zu Fehlinterpretationen, sie sind deshalb wegzulassen.

Viel aussagekräftiger ist hingegen der Vergleich der beiden Tabellen 9 und 10: nach 2005 hat die Verkehrszunahme offenbar massiv abgenommen (auf 0.1 bis 0.4% Zunahme pro Jahr in Kirchberg, Hasle-Rüegsau und Bowil, bzw. 1.1% in Seeberg). Aufgrund dieser Zahlen kann gefolgert werden, dass das Verkehrswachstum in der Region in den letzten Jahren stagniert. Trendannahmen wie sie z.B. der ‚ZMB Verkehrserschliessung Emmental‘ zugrunde liegen (1% Verkehrszunahme pro Jahr) und die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen müssen damit klar in Frage gestellt werden.

Die Zahlen zeigen auch, dass der Verkehr in den letzten 10 Jahren dort überproportional zugenommen hat, wo die Verkehrsfläche ausgebaut worden ist, eine Tatsache, welche aus der verkehrswissenschaftlichen Literatur als „Verkehrseffekt“ bekannt ist. Eine derartige Zunahme ist mit den allgemeinen raumplanerischen Zielsetzungen von Bund, Kanton und Region (siehe Einleitung) nicht vereinbar. Allfällige weitere Ausbauten der Strasseninfrastruktur sind vor diesem Hintergrund besonders kritisch zu hinterfragen.

### **Öffentlicher Verkehr (Kapitel 2.3.3 Seite 16):**

72% der gesamten Bevölkerung im Emmental gelten als ‚erschlossen‘ das heisst, sie leben in Fuss- und Velodistanz zum öffentlichen Verkehr. Interessant wäre zu wissen, wie sich dieser Erschliessungsgrad in den letzten Jahren verändert hat und wie er sich aufgrund bereits geplanter Angebotsverdichtungen weiter verändern wird (2000 – 2004 – 2008 – 2012).

### **Veloverkehr (Kapitel 2.3.4 Seite 18):**

Eine sehr wichtige touristische Route fehlt in der Abbildung 7, die Herzroute. Diese durchmisst auf 70-80 km Länge grosse Teile der Region Emmental.

Bei den Massnahmen ist neben dem bestehenden Konzept für den Veloverkehr und der geplanten Erarbeitung des regionalen Velorichtplans auch das Programm ‚emmental bewegt‘ zu erwähnen, welches in insgesamt 9 Gemeinden in den Räumen Burgdorf und Langnau umfangreiche Massnahmenpakete vorsieht, welche auch eine starke Förderung des Langsamverkehrs beinhalten. Das Programm mit einem Volumen von 1.5 Mio. Franken wurde vom Regierungsrat Mitte September 2010 bewilligt (RR-Beschluss Nr. 1334 vom 15.09.2010; Beitrag Lotteriefonds Fr. 620'000.-).

### **Künftiges Verkehrsaufkommen (Kapitel 2.5.3 Seite 23):**

Für die Werte in der Tabelle 17 (Verkehrsentwicklung 2007-2030) gilt der unter 2.3.2 erwähnte Vorbehalt. Das vom Kanton verwendete Gesamtverkehrsmodell postuliert für die Mehrzahl der Messorte höhere jährliche Verkehrszunahmen als sie in der Periode 2000-2005 (und erst recht von 2005 bis 2008) verzeichnet wurden.

Das Verkehrsmodell bzw. die zugrunde gelegten Annahmen und Strukturdaten sind kritisch zu hinterfragen.

### **Bericht: SWOT-Analyse (Kapitel 3)**

---

Die SWOT-Analyse ist in folgenden Punkten zu ergänzen oder zu korrigieren:

#### **Bevölkerung und Wohnen (Kapitel 3.2.1 Seite 26):**

Stärken:

- Dass die Gemeinden im ländlichen Raum auf die Nachfrage nach Einfamilienhäusern eingehen, erachten wir nicht als Stärke, da es im Widerspruch zu den übergeordneten raumplanerischen Zielen von Bund und Kanton steht. Es widerspricht auch dem in der Einleitung formulierten Ziel, dass die Wohnbautätigkeit künftig primär in den Zentren stattfinden soll.
- Die ‚Verflechtung von Neubaugebieten mit historischen Dorfkernen‘ und das ‚unmittelbare Erleben der Landwirtschaft‘ dürfte für Neuzuzüger weniger im Vordergrund stehen als die Nähe zur Natur und zu qualitativ hochwertigen Naherholungsräumen.
- Als weitere Stärke kann das funktionierende regionale Versorgungsnetz erwähnt werden, welches unbedingt zu erhalten und zu stärken ist.

Chancen:

- Starke regionale Marken und Innovationen in verschiedenen Bereichen (Lebensmittel, Energie, Mobilität) fördern die Identität und haben eine überregionale Ausstrahlung.
- Die ‚Förderung von attraktiven ÖV-Angeboten‘ ist keine Chance, sondern eine Massnahme (oder eine Stärke, falls sie tatsächlich realisiert wird).
- Weitere Stärken sind hingegen die Sonnenscheindauer und der Holzreichtum der Region (für alternative Energienutzung in neuen Wohnbauten) und die noch weitgehend von Zersiedlung und Verstädterung bewahrte Landschaft (für die Wohnnutzung und als Lebens- und Erholungsraum).

Schwächen/Risiken:

- Der Trend zu grossen Einkaufszentren in Autobahnnähe ist eher den (externen) Risiken zuzuordnen, da er zu unerwünschtem Mehrverkehr führt und dazu beiträgt, dass Alltagsgüter nicht mehr lokal angeboten werden.
- Die Überalterung der Bevölkerung ist hingegen nicht unbedingt ein Risiko und vor allem ist nicht die Überalterung der Grund für den Abbau lokaler Dienstleistungen. Die Überalterung kann viel eher als Chance gesehen werden, da sie hilft, die noch bestehenden lokalen Dienstleistungen zu erhalten und zu stärken, was wiederum die Attraktivität des Emmentals als Wohnregion erhöht.
- Im letzten Punkt unter ‚Risiken‘ ist die geografisch unpräzise Formulierung anzupassen: nicht die ‚Menge‘, sondern *Stärke und Zahl* der Hochwasserereignisse dürften künftig zunehmen; dies führt zu einer *erhöhten Gefährdung* bestehender Nutzungszonen (anstatt ‚Konflikte zwischen...‘).

**Arbeitsplätze (Kapitel 3.2.2 statt 3.2.1 Seite 27):**

Stärken/Chancen:

- Die Reserven an attraktiven Arbeitszonen und das bestehende ÖV-Angebot sind nicht als Chancen, sondern als (interne) Stärken aufzuführen.
- Als Chance kann hingegen die in den kommenden Jahren absehbare Tendenz der „Deglobalisierung“ bezeichnet werden, da dadurch intakte regionale Strukturen wieder an Wichtigkeit gewinnen.
- Eine Stärke der Region sind die erwähnten regionalen Marken und Innovationen, da sie Arbeitsplätze in wichtigen Nischenmärkten schaffen.

Schwächen/Risiken:

- Das problematische Nebeneinander von Wohn- und Arbeitsnutzungen ist nicht als Risiko, sondern als Schwäche zu bezeichnen, da es ein interner Faktor ist und durch entsprechende Massnahmen beeinflusst werden kann.
- Ein Risiko ist hingegen die allgemeine Verkehrszunahme und die Entwicklung im Transportgewerbe, mit immer grösseren Fahrzeugen immer direktere Abkürzungsrouten zu fahren. Dieser Transitverkehr bringt keinen Nutzen, sondern bloss Belastung und Gefahr und der Druck auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur infolge der Verkehrszunahme bedeutet eine akute Gefährdung der Wohn- und Lebensqualität des Emmentals.

**Siedlung ausserhalb des Baugebiets (Kapitel 3.2.3 statt 3.2.3 Seite 28):**

Risiken:

- Die zunehmende finanzielle Belastung der Gemeinden würden wir eher den Schwächen als den Risiken zuordnen.
- Die Nutzungsaufgabe im ländlichen Raum muss nicht als Risiko gelten, sondern sie kann auch eine Chance sein: eine gezielte Rückführung abgelegener Gebiete in eine „voralpine Brache“ kann für eine touristische Nutzung sogar förderlich sein.

**Überregionale Verkehrserschliessung (Kapitel 3.3.1 Seite 30):**

Chancen und Risiken:

- Die ‚Verlagerung von mIV zu öV/LV‘ ist weder eine Chance noch ein Risiko, sondern eine Massnahme; wird sie realisiert, ist dies eine Stärke, da Lebensqualität und Sicherheit erhöht werden.
- Ein Risiko ist hingegen die zunehmend urbane Bevölkerung (Pendler, Neuzuzüger): der moderne urban denkende Mensch verlangt eine gute ÖV- und Langsamverkehrserschliessung. Diesbezüglich hinkt das Emmental anderen Regionen hinterher.

**Regionale und lokale Verkehrserschliessung (Kapitel 3.3.2 Seite 30):**

Schwächen:

- Das Langsamverkehrsnetz erfüllt insbesondere das Kriterium der „Allwetter- und Ganzjahrestauglichkeit“ nicht (Velos auf der Hauptverkehrsspur, wichtige Verbindungswege mit Naturbelag).
- Die regionalen Veloverbindungen für den Freizeitverkehr können unseres Erachtens nicht als Stärke aufgeführt werden. Mit Ausnahme der Alpenpanorama-Route (nationale Route 4, Schallenberg-Schangnau) und der in diesem Jahr eröffneten Herzroute (Affoltern-Burgdorf-Signau/Langnau-Röthenbach) verfügt die Region nur über regionale Routen, welche samt und sonders empfindliche Lücken und zum Teil bedeutende Gefahrenpunkte aufweisen (Kantonaler Richtplan Veloverkehr, 2004).
- Burgdorf verfügt über keine einzige sichere Veloverbindung in eine der Nachbargemeinden (Heimiswil, Wynigen, Kirchberg, Lyssach, Hindelbank, Krauchthal, Oberburg/Hasle-Rüegsau) und von Langnau aus gibt es lediglich in Richtung Signau-Zäziwil eine sichere Veloverbindung.

## **Bericht: Entwicklungsleitbild (Kapitel 4)**

---

### **Strategie und Ziele (Kapitel 4.3 Seite 34):**

Die formulierten Oberziele unterstützen wir vollumfänglich.

Das Ziel stabiler Arbeits-, Versorgungs- und Siedlungsstrukturen, welche mit weniger Verkehr funktionieren ist eine starke und folgerichtige Vision, welche die wesentlichen Stärken unseres Raumes, nämlich die hohe Qualität als Lebensraum und Naherholungsgebiet, erhält.

Dieses Ziel „weniger Verkehr“ steht auch nicht im Widerspruch zum Ziel, die Mobilität von Bewohnern und Besuchern zu verbessern. Mittels neuer Mobilitätsdienstleistungen und verbesserter Erschliessung durch ÖV und Langsamverkehr muss es möglich sein, Raumentwicklung und Verkehrswachstum zu entkoppeln.

Nicht einverstanden sind wir hingegen mit der Formulierung, dass „kurze Wege für den mIV anstreben“ seien. Der motorisierte Verkehr erfüllt im ländlichen Raum eine wichtige Funktion und er hat seine Berechtigung auf längeren Fahrten und für Transporte. Auf kurzen Wegen hingegen ist so konsequent wie möglich auf den Langsamverkehr zu setzen.

### **Angestrebte Entwicklung (Kapitel 5)**

---

Währenddem wir uns mit den in den Kapiteln 1-4 erarbeiteten Grundlagen und Zielsetzungen sehr gut identifizieren können und weitgehend einig sind, erfährt das RGSK im Schritt zum Kapitel 5 einen empfindlichen Bruch.

Mehrfach fällt auf, dass sich die gewählten Stossrichtungen nicht konsequent aus den erarbeiteten Grundlagen ableiten. In einigen Fällen werden im Endeffekt verschiedene zum Teil widersprüchliche Stossrichtungen verfolgt – sei es aus politischer Rücksichtnahme oder als Kompromisslösung.

Dies ist mehrfach fatal:

- Die guten konzeptionellen Grundlagen verkommen zu wertlosem Papier.
- Die Kräfte drohen sich zu verzetteln, weil man von allem ein bisschen was tun will und weil man sich scheut, dort wo Handlungsbedarf erkannt wäre, Verzicht zu üben oder eine Fehlentwicklung zu bremsen.
- Die fehlende Konzentration auf das Machbare und auf ein erkanntes Ziel hin, ist teuer und letztlich nicht finanzierbar. Sie verschlingt unnötige Planungsressourcen und verschleisst Kräfte anstatt sie zu bündeln.

Die gewählten Stossrichtungen müssen unseres Erachtens folgendermassen ergänzt oder korrigiert werden:

#### **Siedlung, Entwicklung von Wohnstandorten (Kapitel 5.1.1 Seite 39):**

Das Kriterium der ÖV-Nähe für Wohnstandorte und Arbeitsplätze und die Konzentration der Entwicklung auf die Zentren 3. und 4. Ordnung erachten wir ebenfalls als sehr wichtig.

Die Ausscheidung von Entwicklungsflächen in weiteren Orten (unterhalb jener 4. Ordnung) und die Verteilung der Baulandkontingente in der *ganzen* Region beurteilen wir sehr skeptisch. In konsequenter Anwendung der eingangs erarbeiteten Grundlagen und Ziele ist hier grosse Zurückhaltung geboten.

Wenn hier der Mut fehlt, die Siedlungsentwicklung gezielter zu steuern, schreitet die Zersiedlung unvermindert weiter voran, mit den bekannten negativen Folgen wie Verkehrszunahme, kostspieligen Erschliessungskosten und Desattraktivierung des Raums.

#### **Arbeitsplätze (Kapitel 5.1.2 S. 41):**

Auch hier ist nicht nachvollziehbar, weshalb das Szenario 3 nicht grundsätzlich ausgeschlossen wird. Genau dies darf es künftig nicht mehr geben, weil es Entwicklungen, welche als falsch erkannt sind, weiter zementiert und letztlich hohe Folgekosten verursacht (Unfälle, Lärmsanierungen, teure Infrastrukturausbauten usw.).

„Strassenseitig gut erschlossene Standorte“ können und dürften grundsätzlich nicht als „gut erschlossen“ definiert werden. In einer künftigen Wirtschaft mit möglicherweise massiv höheren Trans-

portkosten sind dies die ersten Standorte, welche wieder aufgegeben werden müssen. Sie heute zu fördern ist in keinem Fall sinnvoll.

Viele Betriebe fördern zunehmend die Nutzung von Velo und ÖV auf dem Arbeitsweg ihrer Mitarbeitenden – auch in weniger zentral gelegenen Orten im Emmental (z.B. PB SwissTools). An rein strassenseitig erschlossenen Standorten ist dies nicht möglich.

#### **Streusiedlungen (Kapitel 5.1.3 S. 43):**

Auch hier ist grösste Zurückhaltung geboten beim Verfolgen „aller Stossrichtungen“. Auch in einer Region mit besonders ausgedehntem Streusiedlungsgebiet hat das übergeordnete Recht (Raumplanungsgesetz) konsequent zur Anwendung zu gelangen.

Die Szenarien 2 und 4 sind mit grösster Zurückhaltung zu verfolgen. Dass eine Spurguppe innovative neue Nutzungsideen sucht, ist ein Versuch wert. Die Ergebnisse dieses Prozesses werden jedoch kritisch zu prüfen sein.

Hingegen erachten wir den gezielten Rückbau einzelner Objekte als sinnvoll und richtig (Szenario 3).

#### **Verkehr, Strasseninfrastruktur (Kapitel 5.2.1 S. 45):**

Die Weiterverfolgung aller drei Szenarien ist im Bereich Strasseninfrastruktur besonders fragwürdig.

Basierend auf den formulierten Zielsetzungen ist es nicht nachvollziehbar, wie im RGSK weiterhin an der überholten und nicht finanzierbaren Idee eines Autobahnzubringers Emmental (AZUE) festgehalten werden kann:

- Der AZUE, wie er im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) des Kantons vorgeschlagen worden ist, widerspricht den im RGSK formulierten Zielen diametral. Dieser Widerspruch wurde bereits in der ZMB ersichtlich, in einer primär quantitativen Schlussbetrachtung wurden jedoch qualitative Kriterien faktisch ausgeblendet.
- Der AZUE kann mit den raumplanerischen Zielen, welche sich aus eidgenössischen und kantonalen Gesetzen, Leitbildern und Konzepten ableiten lassen nicht in Einklang gebracht werden, da er einem modernen Verständnis von nachhaltiger Raumentwicklung widerspricht und genau jener Zersiedlung unserer Landschaft Vorschub leistet, die überall beklagt wird.
- Der AZUE widerspricht mit seinem immensen Flächenverbrauch – primär zu Lasten qualitativ hochwertigem Landwirtschaftsland – dem formulierten Ziel einer langfristigen Schonung der natürlichen Ressourcen und des Schutzes von Mensch und Umwelt.
- Hinter den wirtschaftliche Nutzen muss ein grosses Fragezeichen gesetzt werden: wenn ein derartiges Projekt nur mit Bundesgeldern finanziert werden kann, ist offensichtlich, dass es einer umfassenden ‚Kosten-Nutzen-Betrachtung‘, welche auch qualitative Kriterien einbezieht, nicht standhalten kann.
- Es ist blauäugig zu glauben, dass es nach dem Bau des AZUE gelingen wird, den Mehrverkehr im Emmental „so weit wie möglich zu begrenzen“. Flankierende Massnahmen würden wohl von den gleichen Kreisen bekämpft, welche heute den Bau eines AZUE fordern.

Die formulierten Entwicklungsziele („Arbeits-, Versorgungs- und Siedlungsstrukturen funktionieren mit weniger Verkehr“) sind erreichbar und sie machen weitere Planungsbemühungen um einen AZUE überflüssig. Mehrere Bemerkungen im gesamten Bericht zeigen, dass auch die Berichtsteller dieser Meinung sind. Es ist deshalb an der Zeit die Prioritäten in die richtige Reihenfolge zu setzen und aus dem Plan B einen Plan A zu machen und diesen primär weiterzubearbeiten.

#### **Angebot des öffentlichen Verkehrs (Kapitel 5.2.2 S. 46):**

Mit der gewählten Stossrichtung (2 und 4) sind wir einverstanden.

#### **Langsamverkehr (Kapitel 5.2.3 S. 47):**

Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs sind vergleichsweise kostengünstig. Ausbau und Förderung des „Langsamverkehr“ haben konsequent und mit hoher Priorität zu erfolgen.

Ergänzend ist festzuhalten, dass Netzlücken konsequent geschlossen werden müssen. Sinnvoll wäre, für die ganze Region ein detailliertes Netzwidestandskataster zu erheben (analog der Stadt Burgdorf).



## **Massnahmen Verkehr**

---

- SV01: konsequent und ohne Verzögerung umzusetzen
- SV02: ersatzlos streichen, weitere Planungskosten sind zu vermeiden und für Projekte mit echten Realisierungschancen einzusetzen
- SV03: die Planung ist unverzüglich in Angriff zu nehmen (hohe Priorität), ein Dosiersystem ist mit-einzubeziehen, um eine Paketbildung in sinnvollem Umfang zu erzielen
- SV04: sinnvoll
- SV05: eine wichtige Massnahme, welche wesentliche Entlastung erzeugen wird; die Planung ist zügig voranzutreiben (hohe Priorität)
- SV06: sinnvoll
- SV07: sinnvoll
- SV08: prüfen
- SV09: sehr sinnvoll, mit hoher Priorität behandeln
- ÖV01: sinnvoll und wichtig
- ÖV02: sinnvoll und wichtig
- ÖV03: sinnvoll
- ÖV04: sinnvoll
- RV01: sinnvoll
- RV02: sehr wichtig, Bewertung hoch bis sehr hoch, hohe Priorität
- LV01: Ausbau und Verbesserung des LV unabhängig von der Umfahrung Burgdorf; Ziel muss eine markante Erhöhung des LV-Anteils am Modal Split sein
- LV02: Diese Massnahme muss höher bewertet (sehr hoch) und priorisiert werden (sehr hoch); als weitere beteiligte Stelle ist nicht die IG Velo aufzuführen (gibt es nicht mehr), sondern Pro Velo
- LV03: wichtig
- LV04: wichtig
- LV05: wichtig; Alternativroute Burgdorf-Lyssach bis Hindelbank verlängern
- LV06: wichtig

Als zusätzliches Massnahmenblatt ist ein Blatt aufzunehmen, welches die „Entwicklung und Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie“ beinhaltet (gemäss MB 8 im SPP der Region), d.h. die Fortführung, Unterstützung und den weiteren Ausbau des Programms ‚emmental bewegt‘ (Beschluss des Regierungsrat vom 15.09.2010)

Für die wohlwollende Prüfung unserer Überlegungen und Anregungen danken wir bestens.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Vorstandes von Pro Velo Emmental

Theophil Bucher  
Präsident