

Oberburg, 27.2.2020

Regionalkonferenz Emmental
Geschäftsstelle
Bernstrasse 21
3400 Burgdorf

Mitwirkung zu RGSK 21, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Arbeiten im Rahmen der Region Emmental. Eine sorgfältige Planung ist eine gute Basis für die erfolgreiche Weiterentwicklung unserer Region.

Pro Velo Emmental setzt sich für die Anliegen der velofahrenden Bevölkerung ein. Fussverbindungen sind ebenfalls ein Anliegen von uns, da sich die Bedürfnisse auf dem Velo und zu Fuss stark überschneiden. Der Verein umfasst zur Zeit fast 400 Mitglieder.

Gerne unterstützen wir mit der vorliegenden Mitwirkung die nachhaltige Entwicklung unserer Region.

1. Grundsätzlich

Der Fokus der Mitwirkungsunterlagen liegt zu stark auf der Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs. Das Gedankengut einer Energiewende, der Verminderung von Treibstoffverbrauch und des Klimawandels sind nur spärlich zu finden.

Während beim motorisierten Verkehr die Region eine aktive Rolle einnimmt und die Verbesserungen für den MIV unterstützt, wird der Langsamverkehr nebensächlich abgehandelt.

In den Entwicklungszielen (4.4 s. 54 Mobilität) ist eine Erhöhung des Langsamverkehrs und des ÖV auf 50% bis 2040 formuliert. Ja, eine Steigerung wichtig. Die Zahl war 2015 auf 55% (2.2.11 s. 33). Da liegt wohl ein Irrtum vor! Das Ziel muss massiv höher liegen, schliesslich ist eine Verschiebung in diese Richtung im Bericht ersichtlich (2.4.2 s. 38)

2. Vorrangrouten

Der Bau von Vorrangrouten ist ein wichtiger Beitrag, damit Pendlerverkehr vermehrt mit dem (E)Velo stattfindet. Gute Radwege sind der Schlüssel zum Erfolg.

Ein RGSK muss diese Entwicklung aufnehmen und die Planung mitgestalten. Die Korridore sind im Entwurf „Sachplan Velo“ festgelegt. Nun muss die Route für die einzelnen Abschnitte gesucht werden. Die Region könnte einen Entwurf als Diskussionsgrundlage zur definitiven Planung vorantreiben. In der Vermittlung zwischen den Gemeinden kann die Region einen wichtigen Beitrag leisten.

Die Grafik zum Langsamverkehr (Teilstrategie Fuss und Veloverkehr), ist in Anbetracht der anfallenden Aufgaben sehr bescheiden ausgefallen. Die regionalen Radverbindungen, geplante Radwegbauprojekte und bekannte Radweglücken sollten vermerkt sein, (analog der Teilstrategie motorisierter Verkehr).

Vorrangrouten sind die Zukunft. Auf dem Zukunftsbild sind sie nicht abgebildet.

Eine gute Radweganbindung des Entwicklungsstandorts Utzenstorf ist einzuplanen.

3. Massnahmenblatt zu Fussverkehr

(6.5 s. 79 Langsamverkehr)

Kein Massnahmenblatt zum Fussverkehr zu erstellen ist ein Zeichen von Desinteresse am Fussverkehr, obwohl dieser 33% des Modalsplits ausmacht.

Der Fussverkehr ist meistens in der Zuständigkeit der Gemeinden. Trotzdem könnte dessen Wichtigkeit durch die Region aufgezeigt und unterstützt werden. Auf Gemeindeebene haben Fusswege oft einen schweren Stand. Als Vermittlerin kann die Region eine wichtige Hilfe sein, um Fusswegverbindungen offen zu halten und neue Wegbeziehungen zu erstellen.

4. Radverbindung aus dem Emmental von Hasle nach Bern abseits der Hauptstrassen

Es bietet sich die Möglichkeit, abseits der Hauptstrasse eine durchgehende Radverbindung vom Emmental in die Agglomeration Bern zu realisieren. Es fehlen nur kurze Teilstücke, einige davon sind in Planung oder bereits in der Ausführung.

Für die Bevölkerung sind die Verbindungen wichtig, um dem Verkehr zu Fuss oder mit dem Velo entfliehen zu können. In mehreren Abschnitten gibt es keine Alternative zur Hauptstrasse.

Ab Krauchthal sind zwei Routenmöglichkeiten nach Bern. Mit der Steigung über die Lutzere (Hueb - Bolligen). Bis in die Hueb ist die Strecke durchgehend realisiert. Die Ortsdurchfahrt Hueb ist in Planung. (MIV-Auf.3.5 Ortsdurchfahrt Hueb)

Mit weniger Steigung ist die Route via Lindental, Boll, Stettlen möglich. Die Ortsdurchfahrt Lindental, ist zur Zeit im Ausbau.

Die Strecke verläuft über mehrere Gemeinden. Die Aufnahme der Gesamtstrecke ins RGSK kann dem Projekt zum Durchbruch verhelfen. In die Mitwirkung zum Sachplan Velo sind von verschiedenen Pro Velo Sektionen Forderungen dazu eingeflossen.

Auf die Teilabschnitte Teuffebach und Krauchthalstrasse in Oberburg wird detailliert eingegangen, Grafiken und ein Text sind dazu im Anhang.

5. Teilstück Hasle - Oberburg, Teuffebach, Netzlücke Fussweg

Trotz Bemühungen der Gemeinde und Forderungen aus der Bevölkerung konnte die kurze Netzlücke zwischen dem Ziegelgut (Aldi) und der Phytomed in den letzten 15 Jahren nicht geschlossen werden (Fuss und Radverkehr).

Die geplante Umfahrungsstrasse von Oberburg und auch die neue Veloverbindung Burgdorf - Hasle verbessern den Zustand kaum, da die Hauptstrasse nicht zweckdienlich gequert werden kann und zu weite Umwege entstehen.

Mit der Verkehrssanierung BOH wird das Problem noch verschärft. Im Bereich Teuffebach wird es zu einer Verkehrszunahme kommen (Kapazitätserhöhung), die

Netzlücke im Langsamverkehr bleibt aber im heutigen Planungshorizont bestehen und an der Hauptstrasse wird ausser der Bushaltestelle Tschamerie nichts verändert.

Bei diesem Projekt wäre die Hilfe der Region sehr wichtig, da die Möglichkeiten auf Gemeindeebene nicht ausreichen.

Als Grundlage dazu aus dem RGSK:

- Regionalen Entwicklungsziele (4.2 s. 52, Physische und qualitative Netzlücken im Veloverkehr schliessen)
- Verkettung zwischen den Ortschaften (2.4.5 s. 40, Fussverkehr)

Detaillierte Informationen im Anhang:

Text Netzlücke Teuffebach, SP Aktiv, Oberburg, Mai 2009

6. Teilstück Oberburg- Krauchthal, LV Netzlücke Krauchthalstrasse

Der Schulweg für zahlreiche Kinder verläuft heute auf der Krauchthalstrasse via Schwandgasse zur Schulanlage Stöckerenfeld.

Mit der Realisierung der Flurwegverbindung von Oberburg in Richtung Krauchthal könnte eine alternative LV Verbindung in diesem Teilstück entstehen. Diese ist von der Schwandgasse via Chipf bis zur Gemeindegrenze im Unterbergental durchgehend realisierbar.

Der Flurweg ist im Zusammenhang mit einem Hochwasserdammprojekt und der damit verbundenen Landzusammenlegung in Planung.

Nur wenn die Verbindung durchgehend gebaut wird, kann sie als Schulweg genutzt werden und entlastet somit die Hauptstrasse, was zu einem Gewinn für alle Verkehrsteilnehmenden führt.

LV-Ü.1.1 Oberburg, Sanierung Krauchthalstrasse

LV-Ü.2.2 Burgdorf?, Neubau Radverbindung (die Krauchthalstrasse ist in Oberburg)

Das Projekt Flurweg Oberburg - Krauchthal, ist zur Zeit im Feld markiert. Entspricht dies der Massnahme LV-Ü2.2?

Wir hoffen, dass unsere Anliegen in die Planung einfliessen und danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung der Mitwirkung.

Aus dem Vorstand

Bangerter Klaus

Gygax Kurt