

## Vortrag

Datum RR-Sitzung: 8. Juni 2016  
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
Geschäftsnummer: 590811  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

**Kantonsstrasse Nr. 23 Kirchberg – Burgdorf – Ramsey – Huttwil**  
**Gemeinden: Lyssach, Burgdorf, Oberburg, Hasle b.B.**  
**10273 / Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle,**  
**Verpflichtungskredit für die Projektierung**

---

### Inhaltsverzeichnis

|          |                                                                  |          |
|----------|------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1</b> | <b>Zusammenfassung .....</b>                                     | <b>2</b> |
| <b>2</b> | <b>Rechtsgrundlagen .....</b>                                    | <b>3</b> |
| <b>3</b> | <b>Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens .....</b>                | <b>3</b> |
| 3.1      | Ausgangslage und Bedürfnis .....                                 | 3        |
| 3.2      | Ergebnis der öffentlichen Mitwirkung .....                       | 4        |
| 3.3      | Projektbeschrieb .....                                           | 5        |
| 3.3.1    | Massnahmen in Burgdorf und Lyssach-Schachen .....                | 6        |
| 3.3.2    | Massnahmen in Oberburg und Hasle b.B.: .....                     | 6        |
| 3.4      | Terminplanung.....                                               | 7        |
| <b>4</b> | <b>Übergeordnete Planung und Ziele.....</b>                      | <b>7</b> |
| <b>5</b> | <b>Auswirkungen auf Finanzen und Personal .....</b>              | <b>7</b> |
| 5.1      | Kosten und Finanzierung .....                                    | 7        |
| 5.2      | Kreditart / Finanzplan.....                                      | 8        |
| 5.3      | Folgekosten .....                                                | 8        |
| 5.4      | Finanzierung .....                                               | 8        |
| 5.5      | Personelle Auswirkungen .....                                    | 8        |
| <b>6</b> | <b>Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.....</b> | <b>8</b> |
| 6.1      | Wirtschaft und Gesellschaft .....                                | 8        |
| 6.2      | Umwelt .....                                                     | 8        |
| <b>7</b> | <b>Antrag.....</b>                                               | <b>9</b> |



## 1 Zusammenfassung

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 als auch für die Anwohnerinnen und Anwohner zu spürbaren Beeinträchtigungen führte. Alle seither unternommenen Anstrengungen, das Verkehrsproblem langfristig zu beheben, waren erfolglos. Die Problematik verschärfte sich laufend, weil das Verkehrsaufkommen seit den Sechzigerjahren massiv gestiegen ist. Ohne die Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle können die Verkehrsprobleme in der Region nicht gelöst werden.

Am 5. September 2012 hat der Grosse Rat für ein Vorprojekt einen Kredit von CHF 3,6 Mio. bewilligt, mit der Auflage, auch Möglichkeiten der Verbesserung des Ist-Zustandes (Variante Null+) zu überprüfen. Entsprechend wurden im Rahmen des Vorprojekts zwei grundsätzliche Lösungsansätze unter den Bezeichnungen 'Umfahrung' und 'Null+' erarbeitet und in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Die Variante 'Umfahrung' sah die Umfahrung der Ortszentren von Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. mit einer Netzergänzung vor, die Variante 'Null+' eine Optimierung der bestehenden Strasseninfrastruktur ohne Netzergänzung.

Aus den Fachanalysen und der öffentlichen Mitwirkung ging als bevorzugte Lösung übereinstimmend eine etappierte Umsetzung der Variante 'Umfahrung' hervor. Das Verkehrssanierungsprojekt soll daher auf dieser Basis weiterbearbeitet werden. Dabei sollen in einer ersten Etappe nur Oberburg und Hasle bei Burgdorf eine Umfahrung erhalten, während in Burgdorf und Lyssach-Schachen vorerst das bestehende Strassennetz optimiert werden soll. Die Umfahrung Burgdorf (inkl. Lyssach-Schachen) soll erst später, und nur dann realisiert werden, wenn die Umfahrungen von Oberburg und Hasle zusammen mit den Optimierungen des bestehenden Strassennetzes nicht ausreichen, um die Verkehrsprobleme zu lösen.

Mit dem beantragten Kredit von CHF 11'900'000.-- sollen, basierend auf den Erkenntnissen des Vorprojekts und der öffentlichen Mitwirkung, die nötigen Arbeiten für das Bauprojekt mit Strassenplan sowie das Bewilligungsverfahren (Auflageprojekt) für die erste Etappe der Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle durchgeführt werden. Gemäss Finanzplanung kann auf eine Teilfinanzierung der Projektierungskosten über den Investitionsspitzenfonds verzichtet werden. Die restlichen Fondsmittel sollen daher bewahrt werden, damit sie später uneingeschränkt für die Finanzierung der Ausführung der Verkehrssanierungsprojekte im Emmental und im Oberraargau genutzt werden können.

Nach heutigen Erkenntnissen werden die Gesamtkosten für die erste Etappe grob auf CHF 421 Mio. geschätzt.

Das Geschäft unterliegt dem fakultativen Referendum.

## 2 Rechtsgrundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11), Art. 38–40, 49 und 52–56
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG; BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV, BSG 621.1), Art. 136 ff.
- Strassennetzplan, Regierungsratsbeschluss 761/2013 vom 12. Juni 2013
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Emmental, 1. Generation, Bericht vom April 2012 sowie Stand Vorprüfung 2. Generation vom November 2015
- Agglomerationsprogramm Burgdorf, 2. Generation sowie Stand Vorprüfung 3. Generation vom November 2015

## 3 Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens

### 3.1 Ausgangslage und Bedürfnis

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 als auch für die Anwohnerinnen und Anwohner zu spürbaren Beeinträchtigungen führte. Alle seither unternommenen Anstrengungen, das Verkehrsproblem langfristig zu beheben, waren erfolglos. Die Problematik verschärfte sich laufend, weil das Verkehrsaufkommen seit den Sechzigerjahren massiv gestiegen ist. Zudem ist die Bevölkerung generell mobiler geworden und legt in der ganzen Schweiz immer weitere Strecken für die Arbeit und in der Freizeit zurück. Wo früher rund 7'000 Fahrzeuge pro Tag unterwegs waren, wird bei den Ortsdurchfahrten Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. heute ein durchschnittlicher Werktagsverkehr von bis zu 20'000 Fahrzeugen gemessen. Damit werden auf den Hauptachsen die Belastungsgrenzen für die Verkehrsteilnehmenden und die Wohnbevölkerung überschritten. In den Hauptverkehrszeiten verursacht die Verkehrsüberlastung insbesondere an den drei Bahnübergängen beim Spital und in der Buchmatt in Burgdorf sowie beim Bahnhof in Hasle b.B. erhebliche Wartezeiten. Die Verkehrssituation wird sich voraussichtlich weiter verschärfen, so dass für das Jahr 2030 an Werktagen ein Verkehrsaufkommen von bis zu 22'000 Fahrzeugen in den Ortschaften prognostiziert wird. Unter der Woche stauen sich heute die Verkehrsströme aus dem oberen Emmental Richtung Kirchberg/Alchenflüh und Autobahn A1 (Bern - Zürich) täglich an den kritischen Stellen in Hasle b. B., Oberburg und Burgdorf. Auch die Busse des öffentlichen Nahverkehrs bleiben im Stau stecken und können ihre Fahrpläne oft nicht einhalten. Damit sind auch die Zuganschlüsse nicht sichergestellt, 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. Auch die Anwohnerinnen und Anwohner leiden unter der Lärm- und Luftbelastung, die teilweise die Grenzwerte erreichen oder sogar überschreiten.

Wie wichtig eine gute Verkehrsanbindung ist, zeigt sich unter anderem an den Gemeinden Kirchberg und Lyssach, die – nicht zuletzt aufgrund der guten Verkehrsanbindung – in den letzten Jahren eine stete Bevölkerungszunahme und einen markanten Anstieg der Beschäftigten aufweisen. In Burgdorf, Oberburg und im übrigen Emmental stagnieren dagegen die Einwohner- und Beschäftigtenzahlen.

Deshalb müssen verkehrliche Lösungen für das Emmental gesucht werden, die die Erreichbarkeit sichern und verbessern, und die Ortschaften Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. entlasten. Sie müssen umwelt- und landschaftsverträglich sein und das Kulturland möglichst schonen.

Aus einer verkehrsübergreifenden Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) ging klar hervor, dass die Lösung nicht im Ausbau eines Infrastrukturträgers liegt, sondern in Verkehrsträger übergreifenden Anpassungen und Ausbauten. Es sind sowohl Massnahmen für den motorisierten Verkehr nötig, als auch Massnahmen beim öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr (Fussgänger- und leichter Zweiradverkehr). Nur so können die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot im Emmental bedarfsgerecht und angemessen weiterentwickelt werden. Die 'Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle' ist ein wichtiger Schritt zu einer erfolgreichen verkehrsübergreifenden Gesamtlösung und eine nachhaltige Entwicklung des Emmentals.

Das Projekt ist auch als entscheidende Massnahme der koordinierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental (RGSK Emmental) und im Agglomerationsprogramm Burgdorf (AP Burgdorf) enthalten.

Gemäss Auflage des Grossen Rates wurden im Rahmen des Vorprojekts zwei Varianten erarbeitet: 'Umfahrung' und 'Null+'. Die Variante 'Umfahrung' sieht eine Umfahrung der betroffenen Ortszentren von Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. durch eine Netzergänzung vor. Die Variante 'Null+' optimiert die bestehende Strasseninfrastruktur ohne Netzergänzung.

Beide Varianten 'Umfahrung' und 'Null+' bezwecken primär eine Verbesserung der Verkehrssituation, berücksichtigen aber auch Wechselwirkungen mit raumplanerischen Anliegen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Emmental (z. B. Umnutzung Aebi-Areal in Burgdorf). Neben den Kriterien einer optimalen Verkehrserschliessung, den damit einhergehenden guten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der Entlastung des kommunalen Strassennetzes orientieren sie sich auch am Umwelt- und Landschaftsschutz und am sorgsamem Umgang mit dem Kulturland. Wichtig sind ferner die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und eine entsprechende Stabilität des Fahrplans, die Eliminierung der Staupotenziale bei den bestehenden Bahnübergängen sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit, im Besonderen für den Fuss- und Veloverkehr.

Auch die Umfahrungsvariante sieht überdies Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz vor, um die Wirksamkeit der neuen Verkehrsführung zu erhöhen oder ungewollte Ummegungsmöglichkeiten (Schleichverkehr) zu verhindern. Die Varianten weisen auch gemeinsame Elemente auf. Die so genannten unabhängigen Massnahmen sind teilweise bereits im Agglomerationsprogramms Burgdorf der 2. Generation enthalten. Sie sollen vorgezogen realisiert werden, damit sie schon früher punktuell zur Entlastung der Verkehrssituation beitragen.

### **3.2 Ergebnis der öffentlichen Mitwirkung**

Eine wichtige Grundlage für den Variantenentscheid bildete die öffentliche Mitwirkung zum Vorprojekt. Sie dauerte vom 15. Oktober bis 13. November 2015 und war mit einer Ausstellung im Verwaltungszentrum Neumatt in Burgdorf verbunden.

Die Mitwirkung zur Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle stiess auf grosses Interesse, vor allem auch bei Privatpersonen. Es gingen insgesamt 3'922 Eingaben ein. Davon entfielen 3'743 auf Private, 104 auf das Gewerbe, 37 auf Gemeinden, 13 auf Parteien und 25 auf Verbände. Gut die Hälfte stammte aus den direkt betroffenen Gemeinden Burgdorf, Oberburg, Hasle und Lyssach, der Rest aus anderen Gemeinden der Region.

Grundsätzlich stufte die überwiegende Mehrheit der Mitwirkenden den Handlungsbedarf auf der Achse Lyssach – Burgdorf – Oberburg – Hasle als hoch ein. Der höchste Handlungsbedarf wird in Oberburg geortet, mit 87 %, gefolgt von Burgdorf und Hasle mit 77 %, während deutlich weniger Mitwirkende den Handlungsbedarf in Lyssach-Schachen als hoch einschätzen. In Bezug auf die Variantenwahl sprach sich mit 68 % eine klare Mehrheit für die Variante 'Umfahrung' aus. Mitwirkende aus Hasle und Oberburg waren sehr deutlich mit 70 und 87 % für eine Umfahrungslösung, während sich in Burgdorf eine deutliche Mehrheit von 65 % für die Variante 'Null+' aussprach.

Der Problemdruck ist in Oberburg und Hasle am grössten, wo sich die Mitwirkenden sehr klar für Umfahrungsstrassen aussprechen. In Burgdorf will eine Mehrheit der Bevölkerung 'Null+'. Im Bereich Lyssach-Schachen wird der Handlungsbedarf als deutlich geringer eingeschätzt.

### 3.3 Projektbeschreibung

#### Hauptzielsetzungen:

- Verkehrsfluss langfristig gewährleisten
- Rückgrat des Regionalen Strassenverkehrsnetzes sicherstellen (Netzstrategie)
- Verkehrsträgerübergreifende Erhöhung der Verkehrssicherheit (Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr). Die erfassten Unfallschwerpunkte werden beseitigt.
- Verstärkung der angestrebten Entlastungswirkung und Verbesserung der Verkehrsqualität und der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs (öV).
- Entlastungsmöglichkeit im nachgeordneten Netz
- Verkehrserschliessung (MIV, öV und Langsamverkehr) des Wirtschaftsstandorts Emmental verbessern
- Verbesserung der Entwicklungsmöglichkeiten im Agglomerationskern und auf der Hauptentwicklungsachse Kirchberg/Rüdtligen-Alchenflüh – Burgdorf Oberburg – Hasle b.B. – Rüegsau
- Siedlungsgebiete vom motorisierten Individualverkehr entlasten
- Aufwertung Siedlungsgebiet und Siedlungsentwicklung nach Innen ermöglichen
- Umwelt- und landschaftsverträgliche Linienführung und Gestaltung, sorgsamer Umgang mit dem Kulturland
- Etappenweise Realisierung und Finanzierung möglich

In einer ersten Etappe sollen die Ortschaften Oberburg und Hasle b. B. eine Umfahrung erhalten. Parallel dazu soll das bestehende Strassennetz in Burgdorf und im Lyssach-Schachen (Gemeinde Lyssach) optimiert werden. In Burgdorf sollen insbesondere die beiden Bahnübergänge Buchmatt und Spital durch Unterführungen ersetzt und der Verkehrsfluss in den Spitzenstunden mit intelligent gesteuerten Ampelanlagen optimiert werden. Eine Umfahrung von Burgdorf ist vorerst nicht geplant. Sie soll nur dann und in einer zweiten Etappe realisiert werden, wenn die Massnahmen der ersten Etappe nicht ausreichend Wirkung zeigen. Eine zweite Etappe ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verpflichtungskredits.

In allen vier Ortschaften kann die Verkehrssicherheit und die Fahrplanstabilität der Busse verbessert werden. Die Reisezeiten können verkürzt, die Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete verbessert und die Stauproblematik für die Autofahrenden wesentlich reduziert werden. Die Anwohnerinnen und Anwohner werden vom Verkehr entlastet.

#### Projektentwicklungsziele:

- Projekt und Kosten optimiert, Kostenträger und Termine definiert
- Projekt mit Umweltverträglichkeitsprüfung bewilligt.

#### **3.3.1 Massnahmen in Burgdorf und Lyssach-Schachen**

Das bisherige Strassennetz wird verbessert, um die limitierte Kapazität optimal und gleichmässiger zu nutzen und insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr sicherer zu gestalten.

Der Strassenverkehr wird während der Spitzenstunden gesteuert. Im Überlastfall legen Ampelanlagen die Rückstaus und deren Immissionen in bewirtschaftete Warteräume möglichst an den Siedlungsrand. Um die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten, sind an den Ampelanlagen Busspuren (Velofahren gestattet) vorgesehen, auf denen der Bus und die Velofahrende am Stau vorbeifahren können. Wo keine Busspuren möglich oder nötig sind, wird bei den Ampelanlagen der Bus auf Anmeldung bevorzugt..

Bei geschlossenen Bahnschranken führen die beiden Bahnübergänge Buchmatt und Spital zu langen Staus. Während den Spitzenstunden würden die Bahnübergänge zusätzlich zu Konflikten mit der Verkehrssteuerung führen. Freie Kapazitäten können nicht vollumfänglich genutzt werden. Die Bahnübergänge Buchmatt und Spital werden deshalb durch niveaufreie Unterführungen ersetzt.

Massnahmen am bestehenden Strassennetz in Burgdorf und Lyssach-Schachen:

- Busspur mit Dosierung und Bevorzugung des öffentlichen Busverkehrs (Lyssach-Schachen, Kirchbergstrasse, Oberburgstrasse)
- Dosierung (Lyssachstrasse, Bernstrasse, Wynigenstrasse, Knoten Lyssach-Schachen, Einmündung Heimiswilstrasse)
- Bevorzugung des öffentlichen Busverkehrs (Knoten Lyssach-Schachen, Kreisverkehr Tiergarten, Kreisverkehr Rössli)
- Ersatz bestehender Bahnübergänge durch Unterführungen (Buchmatt, Spital)

#### **3.3.2 Massnahmen in Oberburg und Hasle b.B.:**

Die Neubaustrecke umfährt den Ortskern von Oberburg in einem bergmännischen Tunnel, bevor sie beim Anschluss 'Oberburg Süd' in die bestehende Kantonsstrasse übergeht und bis zum Dorfeingang von Hasle b.B. weiterführt. 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. Bei der Neubaustrecke handelt es sich um eine zweistreifige Strasse mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 Metern, die ausschliesslich für den motorisierten Verkehr vorgesehen ist. Gleichzeitig soll das bestehende Strassennetz optimiert werden. Dabei können die Entlastungswirkungen der Umfahrungsstrassen genutzt und bereits bestehende Defizite im vorhandenen Netz behoben werden. Die massiv entlastete Zentrumsdurchfahrt von Oberburg und die Kalchhofenstrasse im Bahnhofgebiet von Hasle b.B. werden umgestaltet. Der Bahnübergang in Hasle b.B. bleibt bestehen, soll jedoch nur noch für den Langsamverkehr passierbar sein. Ferner wird die Kapazität des Kreisverkehrs Biembach in Hasle b.B. erhöht.

Neubau Umfahrungen Oberburg und Hasle b.B.:

- Freie Strecke (offen geführte Strasse)
- Bergmännisch erstellter Tunnel in Oberburg (Tunnel Oberburg)

- Tagbautunnel in Hasle b.B. (Tunnel Eichholz)
- Drei Anschlüsse (Knoten Oberburg Nord und Süd, Knoten Kalchhofenstrasse)

Massnahmen am bestehenden Strassennetz in Oberburg und Hasle b.B.

- Strassenumgestaltung Oberburg
- Umbau Kreisverkehr Biembach mit öV Bevorzugung
- Umbau Knoten Bahnhofplatz mit der Möglichkeit der Anpassung des Bahnhofsvorplatz in Hasle b.B.
- Bahnübergang Hasle à niveau für Langsamverkehr (für Autoverkehr gesperrt).

### 3.4 Terminplanung

|             |                                        |
|-------------|----------------------------------------|
| 2016 – 2019 | Bauprojekt / Strassenplan              |
| 2020        | Bewilligungsverfahren / Auflageprojekt |
| 2021        | Ausführungskredit                      |
| ab 2022     | Baubeginn                              |

## 4 Übergeordnete Planung und Ziele

Die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) sind die massgebenden regionalen Planungsinstrumente zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im gesamten Kanton Bern. Die Regionen können so ihre Anliegen und Bedürfnisse in die übergeordnete Planung einbringen. Darin enthalten sind auch die Agglomerationsprogramme. Die genannten Instrumente definieren regionale Entwicklungsziele und liefern so in Koordination untereinander die durchgängigen Grundlagen für die Richtplanung.

Das vorliegende Projekt ist Bestandteil dieser Konzepte und Programme.

## 5 Auswirkungen auf Finanzen und Personal

### 5.1 Kosten und Finanzierung

Preisbasis: 1. Mai 2016; Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes – Vertragsteuerung; Schweizerischer Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik – Indexteuerung.

|                                                                                                |            |                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------|
| <b>Gesamtkosten für Planung und Projektierung</b>                                              | <b>CHF</b> | <b>16'400'000.00</b> |
| bereits bewilligte Ausgaben für Vorarbeiten und Vorprojekt<br>(u.a. GRB vom 5. September 2012) | – CHF      | 4'500'000.00         |
| <b>Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme<br/>gemäss Art. 143 FLV</b>                | <b>CHF</b> | <b>11'900'000.00</b> |
| <b>zu bewilligender Kredit</b>                                                                 | <b>CHF</b> | <b>11'900'000.00</b> |

Es handelt sich um einmalige, neue Ausgaben gemäss Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG.

Teuerungsbedingte Mehrkosten werden mit diesem Beschluss bewilligt (Art. 54 Abs. 3 FLG, Art. 151 FLV).

## **5.2 Kreditart / Finanzplan**

Es handelt sich um einen Verpflichtungskredit, der mit den in Ziffer 4 des Beschlussentwurfs erwähnten voraussichtlichen Zahlungen abgelöst werden soll. Diese sind im Voranschlag 2016 und Finanzplan enthalten.

## **5.3 Folgekosten**

Die Gesamtkosten für die neuen und umgestalteten Strassenanlagen können erst nach Vorliegen des Bauprojekts genauer quantifiziert werden. Im Vorprojekt wurden für die vorliegende ersten Etappe Gesamtkosten von rund CHF 421 Mio. ermittelt (Kostengenauigkeit +/- 20 %).

## **5.4 Finanzierung**

Die Finanzierung der Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle steht auf drei Säulen:

- die ordentlich zur Verfügung stehenden Mittel für die Verkehrsinfrastrukturen des Kantons Bern;
- der Fonds zur Deckung von Investitionsspitzen (Investitionsspitzenfonds): Die Fondsmittel brauchen für die Projektierungskosten nicht beansprucht zu werden und werden ausschliesslich für die Finanzierung der Ausführung genutzt;
- Bundesmittel: aus dem Agglomerationsprogramm Burgdorf, deren Höhe voraussichtlich im Jahr 2019 in einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Kanton Bern festgelegt wird.

Zudem werden eigentümer- und verursacherbedingte Kosten durch Gemeinden bzw. Dritte finanziert. Es geht dabei z. B. um Mehrkosten für einen höheren Ausbaustandard oder einen neuen Strassenanschluss. Für solche Mehrleistungen wird auf der Basis des Bauprojekts (inkl. Kostenvoranschlag) ein Kostenschlüssel zu vereinbaren sein.

## **5.5 Personelle Auswirkungen**

Keine.

# **6 Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft**

## **6.1 Wirtschaft und Gesellschaft**

Die geplanten Massnahmen verbessern die Verkehrssituation, berücksichtigen aber auch Wechselwirkungen mit raumplanerischen Bestrebungen des RGSK Emmental und die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Burgdorf. Damit wird das Siedlungsgebiet aufgewertet und eine Siedlungsentwicklung nach innen ermöglicht. Die bessere Erschliessung schafft günstigere wirtschaftliche Rahmenbedingungen und entlastet das kommunale Strassennetz.

## **6.2 Umwelt**

Für das Plangenehmigungsverfahren ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Umweltschutzgesetz erforderlich. Um den Umweltaspekten gebührend Rechnung zu tragen, wurde bereits zu Beginn des Vorprojekts ein 'Grobscreening Umwelt' durchgeführt. Umweltrelevante Randbedingungen liessen sich dadurch frühzeitig ermitteln und flossen so optimal in das Vorprojekt ein. Ebenso wurde für die Variante mit einer Umfahrungsstrasse eine Voruntersuchung

zur Umweltverträglichkeit mit einem Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung erstellt. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sollen durch Ersatzmassnahmen kompensiert werden.

Im Folgenden werden die für die Umfahrungsstrassen wichtigsten Umweltbereiche kurz zusammengefasst. Weitere Umweltbereiche werden als weniger problematisch eingestuft.

- Der Bau der Umfahrung hat verschiedene Eingriffe in Oberflächengewässer zur Folge (Umlegung, Verlängerung Überdeckung etc.) und tangiert den Lebensraum geschützter Pflanzen und Tiere. Das Vorhaben wirkt sich auf Flora, Fauna und Lebensräume aus, die teilweise geschützt sind. Die Voruntersuchung schlägt daher eine Renaturierung im Projektperimeter vor. Zudem sind weitere Ersatzmassnahmen nötig um das Projekt umweltverträglich zu gestalten und die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen.
- Die Linienführung verläuft mit Ausnahme der Tunnel vorwiegend durch landwirtschaftlich genutztes Gebiet und beansprucht auch Fruchtfolgeflächen. Zurzeit wird eine Vorstudie erarbeitet, um festlegen zu können, ob ein Landumlegungsverfahren sinnvoll ist.
- Das Projekt wurde auf die Vereinbarkeit mit den Inhalten des Gegenvorschlags zur kantonalen Kulturlandinitiative überprüft. Es bestehen keine Widersprüche.
- Der Bau der Umfahrungsstrasse bedingt geringe temporäre und definitive Rodungen, die aus Sicht des Waldschutzgesetzes mit Wiederaufforstungen bewilligt werden können.
- Die neue Umfahrungsstrasse ändert die Landschaft bleibend. Diese Veränderung muss mit landschaftspflegerischen Massnahmen auf ein verträgliches Mass reduziert werden.

Mit Projektanpassungen wurden die Beeinträchtigungen für die Umwelt bereits so weit als möglich reduziert. Geeignete Ersatzmassnahmen werden die verbleibenden Beeinträchtigungen für die Umwelt möglichst kompensieren. Dennoch werden die Landschaft und die Lebensräume im Umfeld der Umfahrungsstrassen bleibend verändert. Aus heutiger Sicht kann das Vorprojekt unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen als umweltverträglich beurteilt werden. Die Umweltauswirkungen werden in der Hauptuntersuchung des Umweltverträglichkeitsberichts abschliessend darzustellen sein.

## **7 Antrag**

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

### **Beilagen**

- Beschlussentwurf
- Übersichtsplan

### **Zusätzliche Beilagen für die BaK**

- Vorprojekt, Synthesebericht vom Mai 2016 (mit integrierter Beilage 1)
- Massnahmenplanung mit typischen Querprofilen (als Beilage 2)