Oberingenieurkreis IV

Tiefbauamt
des Kantons Bern

IVe arrondissement
d'Ingénieur en chef

Office des Ponts et
chaussées
du canton de Berne

Vorprojekt

Umfahrung und bestehendes Strassennetz

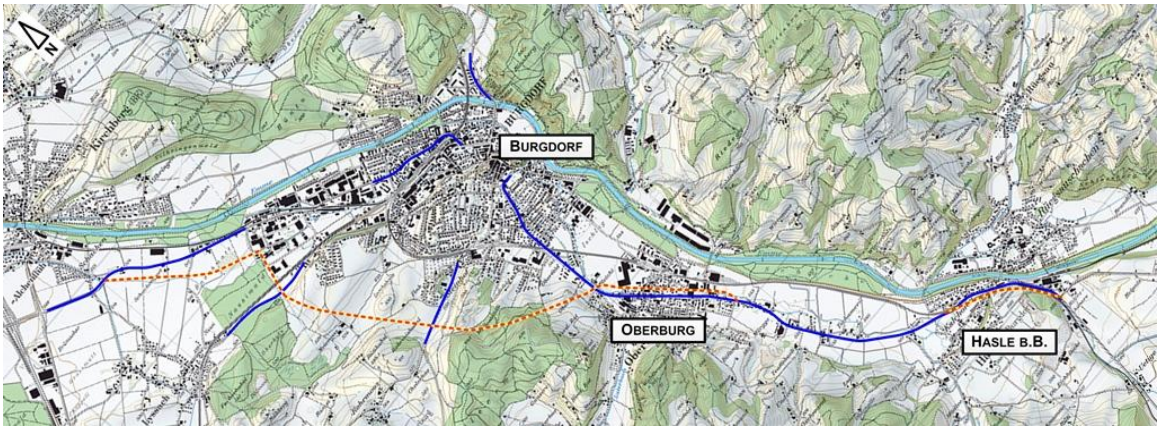
Mitwirkungsbericht

Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle

Varianten Null+ / Umfahrung

Beilagenbericht

Übergeordnet



Verfasser

Tiefbauamt des Kantons Bern
Oberingenieurkreis IV
Dunantstrasse 13
3400 Burgdorf

Bericht-Nr.	UF.0+_BOH_BB_Ü.GEORD_MITWIRKUNG
Bearbeitungsdatum	04.03.2016
Erstellt durch	Jürgen Seeber

INHALT

1 EINLEITUNG 3

2 DURCHFÜHRUNG DER MITWIRKUNG 3

2.1 PUBLIKATION UND BERICHTERSTATTUNG 3

2.2 AUSSTELLUNG 4

2.3 FRAGEBOGEN 4

3 ERGEBNISSE UND FAZIT 5

3.1 NACHVOLLZIEHBARKEIT DES VORPROJEKTS 5

3.2 HANDLUNGSBEDARF 5

3.3 VARIANTENPRÄFERENZ 6

3.4 WIRKUNGEN 6

3.5 LINIENFÜHRUNG DER UMFAHRUNG 7

3.6 AUFHEBUNG DER BAHNÜBERGÄNGE BEI VARIANTE NULL+ 7

3.7 VARIANTENOPTIMIERUNGEN 7

4 AUSWERTUNG QUALITATIV (ZUSAMMENGEFASSTE HAUPTANLIEGEN DER EINGABEN) 10

4.1 ALLGEMEINE EINGABEN 11

4.2 BEWERTUNG 14

4.3 KOSTEN 15

4.4 VERKEHR 16

4.5 UMWELT 19

4.6 LINIENFÜHRUNG 20

5 AUSWERTUNG QUANTITATIV 23

BEILAGE 1: FRAGEBOGEN ZUR ÖFFENTLICHEN MITWIRKUNG 59

BEILAGE 2: FRAGEBOGEN DER UNABHÄNGIGEN ORTSPARTEI OBERBURG 61

Der Bericht umfasst inkl. Titelblatt und Inhaltsverzeichnis 62 Seiten.

1 EINLEITUNG

Ausgehend vom politischen Auftrag (Grossratsbeschluss vom 05.09.2012) wurden für die Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle zwei Varianten ausgearbeitet, bewertet und einander gegenübergestellt. Die Variante «Umfahrung» beinhaltet Umfahrungen der Orte Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B., welche mit flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz ergänzt sind. Die Variante «Null+» sieht Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz ohne diese Umfahrungen vor.

Die vorgeschlagenen Varianten Umfahrung und Null+ haben vorab eine verbesserte Verkehrssituation zum Ziel. Sie berücksichtigen aber auch Wechselwirkungen mit anderen 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 sich beide Varianten auch am Umwelt- und Landschaftsschutz sowie einem sparsamen Umgang mit dem Kulturland, insbesondere den Fruchtfolgeflächen (FFF). Wichtig sind ferner die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs für eine entsprechende Stabilität des Fahrplans, das Eliminieren der Staupotenziale bei den bestehenden Bahnübergängen sowie die Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr. Die Umfahrungsvariante wird überdies von flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz begleitet, um die Wirksamkeit der neuen Verkehrsführung zu erhöhen, respektive um Umgehungsmöglichkeiten (Schleichverkehr) zu unterbinden. Diese Massnahmen unterscheiden sich von jenen der Variante Null+, weisen aber auch gemeinsame, variantenunabhängige Elemente auf.

Ziel des Vorprojektes ist, die Grundlagen für einen späteren Variantenentscheid zugunsten einer der beiden Varianten zu schaffen. Dieser wird vom Regierungsrat gefällt, der beim Grossen Rat die Ausgabenbewilligung für einen entsprechenden Projektierungskredit beantragt.

Wichtige Grundlage für diesen Entscheid bilden die Resultate der öffentlichen Mitwirkung über das Vorprojekt. Diese dauerte vom 15. Oktober bis 13. November 2015 und war mit einer Ausstellung im Verwaltungszentrum Neumatt in Burgdorf verbunden. Dort lag ein offizieller Mitwirkungsfragebogen mit spezifischen Fragen zu den beiden ausgearbeiteten Varianten des Vorprojekts Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle auf. Der Fragebogen konnte vor Ort ausgefüllt und in die bereitstehende Mitwirkungsurne eingeworfen oder per Post an den Oberingenieurkreis IV gesendet werden.

2 DURCHFÜHRUNG DER MITWIRKUNG

2.1 PUBLIKATION UND BERICHTERSTATTUNG

Auf die öffentliche Mitwirkung wurde am 30.9. und 7.10.2015 im Kantonsblatt sowie am 1.10. und 8.10.2015 im Anzeiger Burgdorf und Umgebung und im Anzeiger Kirchberg hingewiesen. Sie dauerte vom 15. Oktober bis 13. November 2015.

Die Medien wurden am 13.10.2015 im Zuge einer Medienorientierung über die öffentliche Mitwirkung informiert. Zu Beginn der Mitwirkung wurde in den Printmedien (Berner Zeitung, Der Bund, Wochen-Zeitung für das Emmental und Entlebuch, D'Region) sowie TeleBärn, SRF Regionaljournal Bern und Radio Neo 1 über die Mitwirkung berichtet.

2.2 AUSSTELLUNG

Während der öffentlichen Mitwirkung wurde im Verwaltungszentrum Neumatt in Burgdorf eine Ausstellung eingerichtet. Sie vermittelte einen Überblick über die Inhalte der beiden ausgearbeiteten Varianten des Vorprojekts zur Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle. Die in der Ausstellung aufgelegte Begleitinformation zur Mitwirkung enthielt weitere, ausführlichere Informationen. Auf den Tischen lagen die erarbeiteten Detailpläne und Berichte auf, die auch Antworten auf spezifische lokale Fragen geben.

Die Ausstellung konnte während der Mitwirkungszeit wie folgt besucht werden:

Ohne Auskunftsperson

Montag	09.00 Uhr bis 12.00 Uhr
	13.30 Uhr bis 17.00 Uhr
Freitag	09.00 Uhr bis 12.00 Uhr
	13.30 Uhr bis 17.00 Uhr

Auskunftsperson anwesend

Mittwoch	17.00 Uhr bis 20.00 Uhr
Samstag	17. Oktober und 7. November 2015
	09.00 Uhr bis 12.00 Uhr

Zusätzlich mit anwesender Auskunftsperson für Gruppen ab zehn Personen auf Anmeldung.

2.3 FRAGEBOGEN

Die Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle stiess auf eine sehr grosse Resonanz. Rund 1'000 Personen besuchten die Ausstellung im Verwaltungszentrum, davon besuchten circa 200 Personen die Ausstellung im Zuge von angemeldeten Gruppenführungen. In der Ausstellung lag ein offizieller Mitwirkungsfragebogen (vgl. Beilage 1) mit spezifischen Fragen zum Vorprojekt auf. Dieser konnte vor Ort ausgefüllt und in die bereitstehende Mitwirkungsurne eingeworfen oder per Post an den Oberingenieurkreis IV gesendet werden.

In der Mitwirkungszeit gingen 3'922 Mitwirkungen ein. Die Mitwirkungen wurden teilweise mit dem offiziellen Fragebogen oder mit persönlich verfassten Eingaben getätigt. Beide Varianten waren zugelassen. Auf fast allen Fragebögen wurden sämtliche Fragen beantwortet.

Seitens der "Unabhängigen Ortspartei Oberburg" wurde zur Umfahrung Oberburg ein eigener Fragebogen erstellt (vgl. Beilage 2). Dieser Fragebogen ging 216-mal ein. Teilweise wurde der Fragebogen zusammen mit den offiziellen Mitwirkungsfragebogen abgegeben und teilweise wurde nur der Fragebogen der unabhängigen Ortspartei Oberburg abgegeben. 57 Eingaben sind anonym eingegangen, davon 54 auch ohne Angabe des Wohnortes. Diese Eingaben wurden den übrigen Gemeinden zugeordnet.

Nebst 104 Eingaben aus dem Gewerbe, 37 Gemeinden, 13 politischen Parteien und 25 Verbänden haben sich mit 3'743 auch besonders viele Private beteiligt.

Mitwirkungseingaben nach Gruppen [1)]

Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
3'743	104	37	13	25	**3'922**

[1)] Inklusive Fragebogen der "Unabhängigen Ortspartei Oberburg".

In geografischer Hinsicht stammen erwartungsgemäss viele Eingaben aus den direkt betroffenen Gemeinden, davon 1'246 aus Burgdorf, 529 aus Oberburg, 156 aus Hasle b.B. und 81 aus Lyssach ein. Weitere 1'910 Eingaben stammen aus anderen Gemeinden.

Mitwirkungseingaben nach Wohnort [1)]

Burgdorf	Oberburg	Halse b.B.	Lyssach	Übrige Gemeinden	Total
1'246	529	156	81	1910	**3'922**

[1)] Inklusive Fragebogen der "Unabhängigen Ortspartei Oberburg".

Die Aufteilung der eingegangenen Fragebogen der "Unabhängigen Ortspartei Oberburg" nach Wohnort zeigt erwartungsgemäss, dass diese vor allem aus Oberburg selber stammen und dementsprechend nur das Ergebnis hier wesentlich zu Gunsten der Variante Umfahrung beeinflussen. Bei den anderen Gemeinden, sowie im Total, ist ihr Einfluss dagegen gering.

Burgdorf	Oberburg	Halse b.B.	Lyssach	Übrige Gemeinden	Total
14	165	1	0	36	**216**

3 ERGEBNISSE UND FAZIT

3.1 NACHVOLLZIEHBARKEIT DES VORPROJEKTS

Erfreulich ist, dass die grosse Mehrheit der Mitwirkenden die Ergebnisse des Vorprojektes als nachvollziehbar beurteilen. 61% beantworten dies in Frage 6 mit ja, 26% mit eher ja. Nur 7% sagen eher nein und 6% konnten die Ergebnisse des Vorprojektes gar nicht nachvollziehen. Für viele, die das Projekt als nicht nachvollziehbar einschätzen, bringen kein Verständnis auf, dass entweder die Variante Umfahrung oder umgekehrt die Variante Null+ überhaupt ausgearbeitet wurde.

3.2 HANDLUNGSBEDARF

Im bereitgestellten Fragegebogen wurde in Frage 1 der Handlungsbedarf für Lyssach-Schachen, Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. je separat abgefragt. Im Total aller Mitwirkenden wird der Handlungsbedarf in Oberburg am grössten eingestuft, wo 87% grossen und weitere 10% mittleren Bedarf anmelden und in Lyssach-Schachen mit 42% grossem und 27% mittlerem Bedarf am kleinsten. In Burgdorf (grosser 77%, mittlerer 14%) und Hasle b.B. (grosser 77%, mittlerer 15%) wird je ein etwa gleich grosser Handlungsbedarf attestiert.

Auffällig ist, dass die Mitwirkenden aus Burgdorf den Handlungsbedarf auf allen vier Abschnitten/Ortsdurchfahrten generell niedriger einschätzen, als die Mitwirkenden aus anderen Gemeinden. Das gilt auch für Burgdorf selber, wo auf der eigenen Ortsdurchfahrt 57% grossen und 25% mittleren Handlungsbedarf ausmachen. Ebenso wird der Seitens der politischen Parteien und der Verbände der Handlungsbedarf für Burgdorf anders eingeschätzt. So besteht für 12% der politischen Parteien in Burgdorf kein Handlungsbedarf und die Verbände sehen zu 10% keinen bzw. 5% nur geringen Handlungsbedarf für Burgdorf.

Wenig überraschend ist hingegen, dass in den Eingaben aus den beiden anderen Gemeinden mit direkt betroffenen Ortszentren der Handlungsbedarf auf der jeweils eigenen Ortsdurchfahrt überdurchschnittlich gross eingestuft wird. Während in Hasle b.B. (grosser 87%, mittlerer 10%) und Oberburg (grosser 95%, mittlerer 4%) kaum noch Zweifel am Handlungsbedarf auf

der jeweils eigenen Ortsdurchfahrt herrscht, kommt das in Lyssach-Schachen (grosser 39%, mittlerer 12%) aber weniger deutlich zum Ausdruck.

Diese Relativierung des Handlungsbedarfs im Bereich Lyssach-Schachen zeigt sich sogar in den Eingaben vom Gewerbe (grosser 46%, mittlerer 42%) und der Gemeinden (grosser 44%, mittlerer 48%), die auf den drei anderen Ortsdurchfahrten praktisch zu 100% grossen Handlungsbedarf ausmachen. Auch Seitens der politischen Parteien (grosser 50%, mittlerer 13%) und der Verbände (grosser 43%, mittlerer 29%) wird der Handlungsbedarf für Lyssach-Schachen am geringsten eingeschätzt.

3.3 VARIANTENPRÄFERENZ

Mit 68% spricht sich eine Mehrheit der Mitwirkenden für die Variante Umfahrung aus, 31% bevorzugen die Variante Null+ und 1% kann sich mit keiner der beiden Varianten anfreunden (Frage 5). Die Haltung der Verbände (32 % Null+, 64 % Umfahrung) spiegelt diese Meinung wieder. Auffällig sind die Haltungen vom Gewerbe und den Gemeinden, welche sich praktisch ausschliesslich für die Variante Umfahrung stark machen, während unter den Parteien die Variante Null+ mit 53% zu 47% knapp vor der Variante Umfahrung liegt.

Auch gibt es grosse Unterschiede nach Wohnort. So sprechen sich die Mitwirkenden aus Burgdorf mit 65% zu 33% mehrheitlich für die Variante Null+ aus. Die Mitwirkenden aus Lyssach favorisieren die Variante Umfahrung knapp mit 54% zu 44 %. Die Mitwirkenden aus Hasle b.B. favorisieren die Variante Umfahrung mit 70% zu 28%. In Oberburg (87% zu 10%) und den übrigen Gemeinden (87% zu 13%) finden sich ebenfalls deutliche Mehrheiten für die Variante Umfahrung.

3.4 WIRKUNGEN

Bei den Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (Frage 2a) attestieren 73% der Mitwirkenden der Variante Umfahrung eine positive Wirkung, 11% eine negative und 16% keine Wirkung. Ähnlich fällt das Resultat bei Variante Null+ aus, von der sich 63% eine positive, 15% eine negative und 22% keine Wirkung versprechen.

Für den Fuss- und Veloverkehr (Frage 2b) erwarten 76% von der Variante Umfahrung eine positive, 10% eine negative und 14% keine Wirkung. Weniger positiv wird die Variante Null+ beurteilt, von der nur 40% eine positive, 17% eine negative und 43% keine Wirkung auf den Fuss- und Veloverkehr erwarten.

Am deutlichsten wird die positive Wirkung der Umfahrung erwartungsgemäss für den motorisierten Individualverkehr (Frage 2c) eingeschätzt; 85% der Mitwirkenden sehen das positiv, 9% negativ und 6% erwarten keine Wirkung. Dagegen erwarten von der Variante Null+ nur 37% eine positive, 26% eine negative und 37% keine Wirkung.

Auch in Bezug auf die Umwelt (Frage 2d) liegt die Variante Umfahrung vorn. 56% der Mitwirkenden sehen die Variante Umfahrung mit positiver und 36% mit negativer Wirkung; 8% erwarten keine Wirkung, respektive für sie gleichen sich bezüglich Umwelt die Vor- und Nachteile der Variante Umfahrung aus. Deutlich schlechter wird die Variante Null+ beurteilt, von der nur 33% der Mitwirkenden positive Umweltwirkungen, aber 39% negative und 28% keine Umweltwirkungen erwarten.

Klar vorn liegt die Variante Umfahrung auch in Bezug auf die Wirtschaft (Frage 2e), 71% sehen positive, 16% negative und 13% keine Wirkungen. Von der Variante Null+ erwarten 31% positive, aber 42% negative und 27% keine Wirkungen.

In Bezug auf die Gesellschaft (Frage 2f) sehen 68% die Variante Umfahrung positiv, 25% negativ und 7% erwarten keine Wirkung. Von der Variante Null+ erwarten 34% der Mitwirkenden positive, aber 40% negative und 26% keine Wirkungen.

3.5 LINIENFÜHRUNG DER UMFAHRUNG

Gesamthaft über alle Mitwirkenden wird die Linienführung der Umfahrung von 52% als positiv und 18% als eher positiv beurteilt, während sie 7% eher negativ und 23% negativ einschätzen. In den Bemerkungen werden jedoch auch Anpassungen gewünscht (siehe Kapitel 3.7 und Kapitel 4.6).

Umgekehrt sieht das eine Mehrheit von 63% der Mitwirkenden aus Burgdorf, welche die Linienführung der Umfahrung negativ (50%) oder eher negativ (13%) beurteilen.

3.6 AUFHEBUNG DER BAHNÜBERGÄNGE BEI VARIANTE NULL+

Die Aufhebung der Bahnübergänge Buchmatt, Spital und Hasle b.B. in der Variante Null+ wird mehrheitlich positiv beurteilt. Lediglich rund 10% der Eingebenden sehen das negativ (6%) oder eher negativ (4%). Am deutlichsten wird die Aufhebung des Bahnübergangs Spital begrüsst, dicht gefolgt von jenem in Hasle b.B. und der Bruchmatt. Das sehen die Mitwirkenden aus den direkt betroffenen Gemeinden Burgdorf und Hasle b.B. ganz ähnlich, wobei letztere aber die Aufhebung des eigenen Bahnübergangs an die erste Stelle setzen.

3.7 VARIANTENOPTIMIERUNGEN

Das Projekt würde noch an Akzeptanz gewinnen, wenn im weiteren Projektverlauf die folgenden, aus der Mitwirkung hervorgehenden Optimierungen, zusätzlich geprüft und soweit zweckmässig auch umgesetzt werden (vgl. auch mit Kapitel 4).

- Die Linienführung der Umfahrungsstrasse im Bereich des Meiemoos wird in Frage gestellt bzw. abgelehnt. Begründet wird dies insbesondere damit, dass das Naherholungsgebiet von Burgdorf zerstört wird, Kulturland verloren geht und ein unverhältnismässiger Damm gebaut werden soll. Verknüpft ist diese ablehnende Haltung oft mit der Forderung nach einer Tieferlegung der Trasse bzw. einer Verlängerung des Tunnels Meiemoos. Diese Forderung kommt sowohl von Mitwirkenden, welche Variante Null+ bevorzugen, wie auch von solchen, welche die Umfahrung favorisieren.

  Kommentar: Die Bestlösung der Umfahrung wurde 2007 im Zuge einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) aus einer Vielzahl von Varianten ermittelt und in der Folge mit der zugehörigen Linienführung als Planungszone gesichert. Die im Vorprojekt gewählte Linienführung im Abschnitt Meiemoos entspricht einer gegenüber der ZMB aufgrund von Detailstudien optimierten Linienführung. So konnte im Zuge von Variantenuntersuchungen die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (keine Beeinträchtigung des Hochmoors), die Wahrung des Ortsbildes und der Landschaft, ein optimaler Mitteleinsatz sowie die bautechnische und verkehrliche Machbarkeit sichergestellt werden. Für die Variante Umfahrung muss die Umweltverträglichkeit geprüft werden (UVP-Pflicht). Im Rahmen des Vorprojektes wurden bereits eine Voruntersuchung zur Umwelterträglichkeit sowie ein Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung erstellt. Gesamthaft kann die Umfahrungsstrasse unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen als umweltverträglich eingestuft werden.

  Eine Verlängerung des Tunnels bzw. eine komplette Untertunnelung des Meiemoos ist prinzipiell machbar, allerdings mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Im Falle einer Verlängerung des Tunnel bzw. einer kompletten Untertunnelung muss geprüft werden, wie die Mehrkosten finanziert werden.

- Bei der Umfahrung Oberburg wird die Forderung gestellt, diese in Richtung Hasle b.B. bis zum Biembachkreisel zu verlängern.

  Kommentar: Die Bestlösung der Umfahrung wurde 2007 im Zuge einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) aus einer Vielzahl von Varianten ermittelt und in der Folge mit der zugehörigen Linienführung als Planungszone gesichert. Zusätzlich zur Variante

Null+, bei der das bestehende Strassennetz mit baulichen Massnahmen optimiert wird, wurde in der ZMB ein Variantenfächer möglicher Lösungen untersucht, 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 verlängerte Umfahrungsvariante (bis zum Kreisel Biembach) umfährt weniger verdichtetes Siedlungsgebiet. Zudem sind die verkehrlichen Schwachstellen nicht gleich prioritär wie im Ortszentrum anzugehen. Deshalb hat man sich bereits in der ZMB im Sinne eines priorisierten Mitteleinsatzes für die kürzere Linienführung entschieden.

Im Falle der Variante Umfahrung würde diese aber so ausgebildet, dass eine Verlängerung zu einem späteren Zeitpunkt möglich bleibt.

- Bei der Variante Umfahrung wird der Teilabschnitt Lyssach-Schachen infrage gestellt. Hier besteht die Meinung, dass erst ab dem Kreisverkehr am Ortseingang von Burgdorf eine neue Strasse benötigt wird.

  Kommentar: Im Falle einer Realisierung des wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt / Strategische Arbeitszone für Grossansiedlungen (ESP / SAZ) im Raum Lyssach, Rüdtligen-Alchenflüh, Kirchberg, Burgdorf ist die Umfahrungsstrasse im Bereich Lyssach-Schachen sinnvoll. Bis zur Realisierung des ESP / SAZ kann auf eine Realisierung aber in jedem Fall verzichtet werden.

- Die Querung der Storettenstrasse wird als nicht optimal betrachtet.

  Kommentar: Im Falle der Variante Umfahrung wird die Querung in der nächsten Projektphase nochmals überprüft.

- Es werden verschiedene Kombinationen zwischen den Varianten «Null+» und «Umfahrung» vorgeschlagen.

  Kommentar: Folgende Kombinationen sind theoretisch vorstellbar:

  - *Ausbauvariante 1: Null+ in Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B.*
  - *Ausbauvariante 2: Umfahrung Burgdorf, Null+ in Oberburg und Hasle b.B.*
  - *Ausbauvariante 3: Umfahrung Burgdorf und Oberburg, Null+ in Hasle b.B.*
  - *Ausbauvariante 4: Umfahrung in Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B.*
  - *Ausbauvariante 5: Null+ in Burgdorf, Umfahrung Oberburg und Hasle b.B.*
  - *Ausbauvariante 6: Null+ in Burgdorf und Hasle b.B., Umfahrung Oberburg*
  - *Ausbauvariante 7: Null+ in Burgdorf und Oberburg, Umfahrung Hasle b.B.*
  - *Ausbauvariante 8: Null+ in Oberburg, Umfahrung Burgdorf und Hasle b.B.*

  Vor diesem Hintergrund wurde parallel zur Projektierung untersucht, ob solche Kombinationen ebenfalls die verkehrlich angestrebte Wirksamkeit erzielen. Die Untersuchungen haben ergeben, dass bei einer Kombination einer Umfahrung von Burgdorf und gleichzeitiger nicht-Umfahrung («Null+») von Oberburg die Grenzen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit bedeutend überschritten werden.

  Ausgehend von dieser Untersuchung wurden, folgende Kombinationen im Zuge der Projektierung berücksichtigt und insbesondere auch in die nachgelagerte Bewertung der Varianten einbezogen:

  - *Ausbauvariante 1: Null+ in Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B.*
  - *Ausbauvariante 3: Umfahrung Burgdorf und Oberburg, Null+ in Hasle b.B.*
  - *Ausbauvariante 4: Umfahrung in Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B.*
  - *Ausbauvariante 5: Null+ in Burgdorf, Umfahrung Oberburg und Hasle b.B.*

- *Ausbauvariante 6: Null+ in Burgdorf und Hasle b.B., Umfahrung Oberburg*
- *Ausbauvariante 7: Null+ in Oberburg, Umfahrung Burgdorf und Hasle b.B.*

Alle Ausbauvarianten ergeben per Saldo einen Nutzen. Dieser unterscheidet sich für die meisten Ausbauvarianten im Ausmass nicht sehr stark. Die sehr unterschiedlichen Kosten führen in der Kostenwirksamkeitsanalyse zu einer Ausdifferenzierung der Ausbauvarianten, denn auch die verhältnismässig kostengünstigen Ausbauvarianten 1 und 7 erbringen einen Nutzen. Die teureren Ausbauvarianten 3 und 4 mit der Umfahrung Burgdorf erreichen nicht im selben Mass zusätzlichen Nutzen wie sie mehr kosten. In der Kosten-Nutzen-Analyse versprechen diese beiden Ausbauvarianten jedoch einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen (kürzere Reisezeiten, geringere Unfallwahrscheinlichkeit etc.). Im direkten Vergleich zwischen den Ausbauvarianten 5 und 6 sind die Varianten in der Kosten-Nutzen-Analyse gleichwertig. Beide Ausbauvarianten haben grosse Eingriffe in Hasle b.B. zur Folge, wobei mit einer Umfahrung von Halse b.B. die städtebauliche Aufwertung besser gewährleistet werden kann.

4 AUSWERTUNG QUALITATIV (ZUSAMMENGEFASSTE HAUPTANLIEGEN DER EINGABEN)

Nachstehend sind oft thematisierte und einige weitere wichtige Anliegen kurz zusammengefasst und kommentiert. Je mehr als ca. 50 Eingaben wurden für folgende Themenbereiche eingereicht:

- Die Linienführung im Bereich des Meiemoos (452 Nennungen).
- Die Streckenführung und Verlängerung der Umfahrung im Bereich Oberburg (304 Nennungen).
- Die Realisierungskosten der Umfahrung (216 Nennungen).
- Der Kulturlandverlust (193 Nennungen).
- Die Verlängerung des Tunnels Meiemoos (183 Nennungen).
- Alternative Linienführungen (144 Nennungen).
- Die Umfahrung erzeuge Mehrverkehr (132 Nennungen).
- Die Streckenführung im Bereich Lyssach-Schachen (107 Nennungen).
- Alternative Mobilitätskonzepte (96 Nennungen).
- Der Landverbrauch (75 Nennungen).
- Kombinationen zwischen Null und Umfahrung (74 Nennungen).
- Variante Null+ löse das Verkehrsproblem nicht (64 Nennungen).
- Zum Lärm (52 Nennungen).
- Zur Linienführung in Hasle (51 Nennungen).
- Negative Auswirkung der Umfahrung auf das lokale Gewerbe (50 Nennungen).
- Eine Umfahrung bringe nur minimale Entlastung für Burgdorf (48 Nennungen).

Ortsspezifische bzw. parzellenspezifische Eingaben der direktbetroffenen Grund- und Liegenschaftseigentümern die nicht von allgemeinem Interesse sind, werden im Mitwirkungsbericht nicht aufgeführt. In der nächsten Planungsphase wird mit den betroffenen Grundeigentümern individuell Kontakt aufgenommen, um ihre Anliegen zu besprechen.

4.1 ALLGEMEINE EINGABEN

Thema	Wer	Eingabe	Stellungnahme	Weiteres Vorgehen
Prüfung von Kombinationen (74 Eingaben)	Private (68) Gewerbe (2) Polit. Parteien (2) Gemeinden (2)	Es soll die Möglichkeit einer Kombination aus beiden Varianten geprüft werden.	Im Zuge des Vorprojektes wurden möglichen Kombinationen zwischen der Variante Umfahrung und der Variante Null+ geprüft.	Keine Massnahmen notwendig.
		Kombinationen:		
	Private (2) Gewerbe (1) Gemeinden (1)	Wunsch nach Prüfung einer Kombination ohne Angabe einer möglichen Kombination	Folgende Kombinationen sind theoretisch vorstellbar: • Ausbauvariante 1: Null+ in Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. • Ausbauvariante 2: Umfahrung Burgdorf, Null+ in Oberburg und Hasle b.B. • Ausbauvariante 3: Umfahrung Burgdorf und Oberburg, Null+ in Hasle b.B. • Ausbauvariante 4: Umfahrung in Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. • Ausbauvariante 5: Null+ in Burgdorf, Umfahrung Oberburg und Hasle b.B. • Ausbauvariante 6: Null+ in Burgdorf und Hasle b.B., Umfahrung Oberburg • Ausbauvariante 7: Null+ in Burgdorf und Oberburg, Umfahrung Hasle b.B. • Ausbauvariante 8: Null+ in Oberburg, Umfahrung Burgdorf und Hasle b.B. Vor diesem Hintergrund wurde parallel zur Projektierung untersucht, ob solche Kombinationen ebenfalls die verkehrlich angestrebte Wirksamkeit erzielen. Die Untersuchungen haben ergeben, dass bei einer Kombination einer Umfahrung von Burgdorf und gleichzeitiger nicht-Umfahrung («Null+») von Oberburg die Grenzen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit bedeutend überschritten werden. Ausgehend von dieser Untersuchung wurden, folgende Kombinationen im Zuge der Projektierung berücksichtigt und insbesondere auch in die nachgelagerte Bewertung der Varianten einbezogen:	
	Private (25) Polit. Parteien (2) Gewerbe (1) Gemeinden (1)	Burgdorf: Null+ Oberburg: Umfahrung Hasle b.B.: Umfahrung		
	Private (6)	Burgdorf: Null+ Oberburg: Umfahrung Hasle b.B.: Null+		
	Private (4)	Burgdorf: Umfahrung Oberburg: Umfahrung Hasle b.B.: Null+		
	Private (2)	Burgdorf: Null+ Oberburg: Null+ Hasle b.B.: Umfahrung		
	Private (1)	Burgdorf: Null+ Oberburg: Umfahrung Hasle b.B.: Umfahrung		

	Private (5) Private (1) Private (1)	Burgdorf: Null+ Oberburg: Umfahrung Hasle b.B.: nicht erwähnt Burgdorf: Umfahrung Oberburg und Hasle b.B.: Kombination Null+ und nur Spange zwischen Schachenstrasse und Lyssachstrasse realisieren	• Ausbauvariante 1: Null+ in Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. • Ausbauvariante 3: Umfahrung Burgdorf und Oberburg, Null+ in Hasle b.B. • Ausbauvariante 4: Umfahrung in Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B. • Ausbauvariante 5: Null+ in Burgdorf, Umfahrung Oberburg und Hasle b.B. • Ausbauvariante 6: Null+ in Burgdorf und Hasle b.B., Umfahrung Oberburg • Ausbauvariante 7: Null+ in Oberburg, Umfahrung Burgdorf und Hasle b.B.	
Variante Null+ (64 Eingaben)	Private (57) Gewerbe (5) Polit. Parteien (1) Gemeinden (1)	Mit der Null+ Variante werden die Verkehrsprobleme nicht gelöst.	Die Variante Null+ verbessert das bestehende Strassennetz, damit dessen limitierende Kapazität optimal und gleichmässig genutzt werden kann. Mit der Variante Null+ kann der öffentliche Verkehr, sowie der Fuss- und Veloverkehr attraktiver gestaltet werden und der motorisierte Individualverkehr verflüssigt werden.	Keine Massnahmen notwendig.
Lokale Wirtschaft (50 Eingaben)	Private (49) Verbände (1)	Die Umfahrung hat negative Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft.	Die Auswirkungen einer Umfahrungsstrasse auf den Produktionsstandort Burgdorf wurde 2003 im Zuge einer Studie der Universität St. Gallen untersucht. Gemäss dieser Studie stärkt der Neubau einer Strasse den Arbeits- und Produktionsstandort Burgdorf. Ein potenzieller Abwanderungsgrund wird beseitigt.	Keine Massnahmen notwendig.
Darstellung / Präsentation (35 Eingaben)	Private (29) Polit. Parteien (3) Verbände (3)	Die Darstellung und Präsentation der Varianten, sowie die Begleitinformation sind tendenziös und irreführend.	Im Rahmen des Vorprojekts wurden beide Varianten neutral und mit der gleichen Sorgfalt erarbeitet und präsentiert.	Keine Massnahmen notwendig.

Bahnübergänge (24 Eingaben)	Private (24)	Die bestehenden Bahnübergänge sind auch in der Variante Umfahrung durch Unterführungen zu ersetzen.	Die Aufhebung der Schranken wäre auch in der Variante Umfahrung denkbar. Die Aufhebung ist aber mit hohen Kosten verbunden, die den erzielten Nutzen nicht rechtfertigen. Die Aufhebung der Bahnübergänge in der Variante Umfahrung ist für den Transitverkehr nicht mehr notwendig, da dieser die Umfahrung benutzt. Der Ziel- und Quellverkehr soll zu einem möglichst grossen Teil ebenfalls die Umfahrung nutzen, die bestehenden Bahnübergänge unterstützen dies. Die Schranken wirken als Widerstand im Sinne einer verkehrlich flankierenden Massnahme. Der Bau von Unterführungen hätte Mehrverkehr auf den heutigen Ortsdurchfahren zur Folge.	Nicht eintreten.
Realisierungszeitraum (16 Eingaben)	Private (15) Gemeinden (1)	Bei beiden Varianten wird der Realisierungszeitraum als zu lange angesehen.	Bei dem angegebenen Terminprogramm handelt es sich um Erwartungswerte.	Keine Massnahmen notwendig.
Mitwirkungsfrist (6 Eingaben)	Parteien (3) Verbände (3)	Die Mitwirkungsfrist war zu kurz.	Aufgrund des Umfangs und der Komplexität des Projektes wurde das Mitwirkungsverfahren in Form einer Ausstellung durchgeführt. Die Ausstellung sowie das komplette Mitwirkungsdossier konnte zwischen dem 15. Oktober und den 13. November 2015 eingesehen werden. Für interessierte Gruppen gab es die Möglichkeit, die Ausstellung bzw. das Mitwirkungsdossier auch ausserhalb der Öffnungszeiten in Begleitung einer Auskunftsperson einzusehen. Die Dauer und Art der Mitwirkung war der Grösse des Projekts angemessen.	Keine Massnahmen notwendig.
Mobilitätsstrategie des Kantons Bern (6 Eingaben)	Polit. Parteien (3) Private (2) Verbände (1)	Mit der Umfahrungsstrasse widerspricht der Kanton seiner eigenen Mobilitätsstrategie.	Neue Strassen widersprechen nicht per se der Mobilitätsstrategie des Kantons. Ins Verkehrsangebot soll dort investiert werden, wo sich die wichtigsten Engpässe abzeichnen, der grösste Beitrag zum Wirtschaftswachstum geleistet wird und die raumplanerischen Ziele unterstützt werden.	Keine Massnahmen notwendig.
Raumplanung (4 Eingaben)	Private (3) Polit. Parteien (1)	Der raumplanerische Ansatz fehlt. Mit der Umfahrung würde der Zersiedelung des Emmentals Vorschub geleistet.	Die raumplanerischen Auswirkungen der beiden Varianten auf die Siedlungsentwicklung wurden im Zuge des Vorprojektes abgeklärt und als Bestandteil des Mitwirkungsdossiers zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt.	Keine Massnahmen notwendig.

4.2 BEWERTUNG

Thema	Wer	Eingabe	Stellungnahme	Weiteres Vorgehen
Kosten-Nutzen-Verhältnis und volkswirtschaftlicher Nutzen (23 Eingaben)	Private (21) Polit. Parteien (2)	Bei der Variante Umfahrung ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis und der volkswirtschaftliche Nutzen nicht nachvollziehbar bzw. die volkswirtschaftliche Betrachtung fehlt.	Die beiden Varianten Umfahrung und Null+ wurden einer umfassenden Bewertung unterzogen. Über die Anwendung verschiedener Bewertungsmethoden konnte ein breit abgestütztes Ergebnis erreicht werden. Im Rahmen der Bewertung wurden eine Nutzwertanalyse (NWA), eine Kostenwirksamkeitsanalyse (KWA) und NISTRA (erweiterte Kosten-Nutzen-Analyse) angewendet. Die Kosten-Nutzen-Analyse verfolgt eine rein volkswirtschaftliche Sicht.	Keine Massnahmen notwendig.

4.3 KOSTEN

Thema	Wer	Eingabe	Stellungnahme	Weiteres Vorgehen
Kosten Allgemein (216 Eingaben)	Private (207) Polit. Parteien (4) Verbände (3) Gewerbe (1) Gemeinden (1)	Allgemein werden die Kosten für die Umfahrungsvariante als zu hoch empfunden, insbesondere im Vergleich zu den Kosten der Variante Null+. Vereinzelnd werden die Kostengenauigkeit und die eingeplanten Risikokosten angezweifelt bzw. die angegebenen Kosten der Umfahrung als zu tief eingeschätzt.	Die Kosten der beiden Varianten Umfahrung und Null+ wurden für die massgebenden Objekte aufgrund von Vorausmassen und Einheitspreisen ermittelt. Die Kostengenauigkeit beträgt die Vorprojekte üblichen ±20%. Die Risikokosten sind separat mit Beurteilung der Eintretenswahrscheinlichkeit erfasst.	Keine Massnahmen notwendig.
Kostensteigerung (20 Eingaben)	Private (17) Polit. Parteien (1) Gewerbe (1) Gemeinden (1)	Die Kostensteigerung der Umfahrung von CHF 370 Mio. (Stand: Zweckmässigkeitsbeurteilung 2007) auf CHF 647 Mio. (Stand: Vorprojekt 2015) wird hinterfragt. Vereinzelt wird daraus eine Kostensteigerung bis zur Realisierung der Umfahrung auf ca. 1 Milliarde CHF abgeleitet.	Die Kostendifferenzen zwischen den in der Zweckmässikeitsbeurteilung (ZMB 2007) und den in diesem Vorprojekt (2015) ausgewiesenen Kosten ergeben sich aus der phasenbedingten Kostengenauigkeit und aus den Kosten für den Tunnel Oberburg und der Umfahrung Halse b.B.. Genauere Kenntnisse zu Baugrund, den notwendigen Entwässerungseinrichtungen und der erforderlichen Materialbewirtschaftung haben gezeigt, dass die in der ZMB für die Herstellung des Tunnels Oberburg und der Umfahrung Halse b.B. angenommenen Kosten zu tief waren.	Keine Massnahmen notwendig.
Verwendung von öffentlichen Geldern (19 Eingaben)	Private (18) Polit. Parteien (1)	Die für die Umfahrung benötigten Geldmittel können sinnvoller eingesetzt werden. Beispielsweise in der Bildung oder zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Vereinzelnd werden die für die Umfahrung benötigten Geldmittel als Verschwendung angesehen.	Ins Verkehrsangebot soll dort investiert werden, wo sich die wichtigsten Engpässe abzeichnen, der grösste Beitrag zum Wirtschaftswachstum geleistet wird und die raumplanerischen Ziele unterstützt werden.	Keine Massnahmen notwendig.
Unterhaltskosten (17 Eingaben)	Private (14) Polit. Parteien (2) Verband (1)	Es wird bemängelt, dass die Unterhaltskosten der Umfahrung nicht ausgewiesen und berücksichtigt worden sind. Zudem werden die Unterhaltskosten der Umfahrung negativ bewertet und als Hypothek in die Zukunft gesehen.	Die Betriebs- und Unterhaltskosten wurden im Rahmen der Bewertung ausgewiesen und berücksichtigt.	Keine Massnahmen notwendig.

4.4 VERKEHR

Thema	Wer	Eingabe	Stellungnahme	Weiteres Vorgehen
Mehrverkehr (132 Eingaben)	Private (126) Polit. Parteien (4) Verband (1) Gemeinden (1)	Die neue Umfahrungsstrasse erzeugt Mehrverkehr.	Ziel des vorliegenden Projektes ist die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Burgdorf, Oberburg und Hasle. Bei der Variante Umfahrung durch die Verlagerung der Verkehrsströme auf eine Umfahrungsstrasse, bei der Variante Null+ durch eine optimale und gleichmässige Ausnutzung des bestehenden Strassennetzes. Es ist Sache der Entscheidungsbehörden, die Nachteile der Umfahrungsstrasse (Mehrverkehr, Landbedarf, Kosten etc.) mit ihren Vorteilen (Entlastung der Ortsdurchfahrten von Burgdorf, Oberburg und Hasle, Entlastung des Sekundärnetzes, bessere Voraussetzungen für die wirtschaftliche E und die Bevölkerungsentwicklung im Emmental etc.) abzuwägen.	Keine Massnahmen notwendig.
Alternative Verkehrskonzepte (96 Eingaben)	Private (86) Polit. Parteien (4) Verband (4) Gewerbe (2)	Statt der Realisierung einer Umfahrungsstrasse sollte eine Verkehrsreduktion durch alternative Verkehrskonzepte erreicht werden, beispielsweise: - Road Pricing - Park&Ride - Fahrgemeinschaften - Emmetalmetro - Carsharing - Bikesharing - Carpooling - Verschiebung der Pendlerzeiten - Homeoffice - ÖV-Unterstützung - Ausbau Velonetz	Die Anliegen dieser Eingaben können nicht durch das Projekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle beantwortet werden, sondern sind durch die übergeordneten Planungsinstrumente (Kantonaler Richtplan, Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental, Agglomerationsprogramm Burgdorf etc.) zu beantworten. Das Projekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle ist ein Bestandteil dieser übergeordneten Planungen und berücksichtigt in beiden Varianten die Ziele und Vorgaben aus diesen Planungsinstrumenten.	Keine Massnahmen notwendig.

Entlastungswirkung (48 Eingaben)	Private (45) Polit. Parteien (2) Verband (1)	Die Umfahrung bringt in Burgdorf keine Entlastung. Der Verkehr in Burgdorf ist grösstenteils hausgemacht.	Für das Agglomerationsprogramm Burgdorf wurden zwei (1994 und 2006) umfangreiche Verkehrszählungen mit Nummernschilderfassung (Kordonzählungen) durchgeführt. In beiden Zählungen zeigte sich, dass Burgdorf hohe Anteile an Binnenverkehr (28%) und Ziel- Quellverkehr (26% bzw. 31%) aufweist. Der Durchgangsverkehr fiel eher gering (15%) aus. Mit der Umfahrungsstrasse werden die Ortschaften komplett vom Durchgangsverkehr entlastet. Im Weiteren werden auch Anteile des Ziel- und Quellverkehrs über Teilabschnitte der Umfahrung abgewickelt. Je nach Umfang der flankierenden Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten liegt das Potenzial von Verkehr, welcher zukünftig die Umfahrungen nutzen würde, höher oder tiefer.	Keine Massnahmen notwendig.
Stauverlagerung (24 Eingaben)	Private (20) Verband (2) Polit. Parteien (2) Gewerbe (1)	Die Umfahrungsvariante verlagert den Stau ins Emmental bzw. zur Autobahn. Die Variante Null+ löst die Stauproblematik nicht, sondern verschiebt diese nur an andere Orte.	Im Falle der Umfahrung ist innerhalb des Betrachtungsperimeters keine Stauverlagerung festzustellen. Die Variante Null+ besteht aus einer Verbesserung des bisherigen Strassennetzes, um dessen limitierte Kapazität optimal und gleichmässiger zu nutzen und für die schwächeren Verkehrsteilnehmer sicherer zu gestalten. Grundsätzlich wird der Verkehr während den 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, sind 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 der Bus an den Dosieranlagen mit einer Ampelsteuerung bevorzugt. Auch in den Zentrumsbereichen wird der öffentliche Verkehr an verschiedenen Knoten mit Ampelanlagen priorisiert.	Keine Massnahmen notwendig.

Verkehrszahlen (19 Eingaben)	Private (16) Polit. Parteien (2) Verband (1)	Die Verkehrszahlen / Verkehrsveränderungen werden angezweifelt.	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 an 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.	Keine Massnahmen notwendig.
Bushaltestellen (18 Eingaben)	Private (17) Gewerbe (1)	Für den Bus sollten keine Fahrbahnhaltestellen, sondern Busbuchten angeordnet werden.	Wo sinnvoll und möglich wurden bereits Busbuchten angeordnet.	Keine Massnahmen notwendig.
Schleichverkehr (4 Eingaben)	Private(3) Polit. Parteien (1)	Bei beiden Varianten wird Schleichverkehr durch Lyssach befürchtet, der unterbunden werden muss.	Die Variante Umfahrung entlastet nicht nur die Ortsdurchfahrten von Burgdorf, Oberburg und Hasle, sondern auch das Teile des Sekundärnetzes. Insbesondere wird die Ortschaft Lyssach entlastet. Bei der Variante Null+ sind zur Vermeidung von Ausweichverkehren infolge der Dossierungsanlage Schachenstrasse bereits Massnahme in der Lyssachstrasse und der Bernstrasse eingeplant.	Keine Massnahmen notwendig.

4.5 UMWELT

Thema	Wer	Eingabe	Stellungnahme	Weiteres Vorgehen
Naherholungsgebiet Meiemoos (452 Eingaben)	Private (438) Gemeinden (5) Polit. Parteien (4) Gewerbe (3) Verbände (2)	Die Umfahrungsstrasse stellt im Bereich Meiemoos eine massive Beeinträchtigung dar. Das Naherholungsgebiet geht verloren. Insbesondere der vorgesehene Damm entwertet die Landschaft.	Die Variante Umfahrung unterliegt der UVP-Pflicht. Im Rahmen des Vorprojektes wurde bereits eine Voruntersuchung zur Umwelterträglichkeit sowie ein Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung erstellt. Gesamthaft kann die Umfahrungsstrasse unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen als umweltverträglich eingestuft werden.	Im Falle der Variante Umfahrung wird geprüft, ob auf den Damm verzichtet werden kann und ob eine Verlängerung des Tunnels verhältnismässig ist.
Kulturland / Fruchtfolgeflächen FFF (193 Eingaben)	Private (181) Gemeinden (5) Verbände (4) Polit. Parteien (2) Gewerbe (1)	Durch die Umfahrungsstrasse wird zu viel Kulturland und zu viel Fruchtfolgeflächen verbraucht.	Die Linienführung wurde aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen unter anderem so gewählt, dass möglichst keine Waldflächen betroffen sind und das Kulturland möglichst wenig zerschnitten wird. Zurzeit wird eine Vorstudie für ein mögliches Landumlegungsverfahren erarbeitet. Ziel ist es, die Landwirtschaftsflächen in sinnvolle Parzellen einzuteilen.	Keine Massnahmen notwendig.
Lärm (52 Eingaben)	Private (47) Gemeinden (2) Polit. Parteien (2) Verbände (1)	Durch die Umfahrungsstrasse steigt die Lärmbelästigung. Beispielsweise im Bereich Meiemoos und den angrenzenden Quartieren. Welche Lärmschutzmassnahmen sind generell vorgesehen und insbesondere für die Umfahrung Hasle b.B.?	Die Variante Umfahrung unterliegt der UVP-Pflicht. Im Rahmen des Vorprojektes wurde bereits eine Voruntersuchung zur Umwelterträglichkeit sowie ein Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung erstellt. Im Zuge dieser Vorprüfung wurden die Lärmemissionen infolge der Umfahrungsstrasse geprüft, beurteilt und erforderliche Massnahmen ermittelt.	Die erforderlichen Massnahmen werden in der nächsten Projektphase berücksichtigt.
Umwelt (37 Eingaben)	Private (37)	Die Umfahrungsstrasse zerstört die Umwelt.	Die Variante Umfahrung unterliegt der UVP-Pflicht. Im Rahmen des Vorprojektes wurde bereits eine Voruntersuchung zur Umwelterträglichkeit sowie ein Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung erstellt. Gesamthaft kann die Umfahrungsstrasse unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen als umweltverträglich eingestuft werden.	Keine Massnahmen notwendig.
Grundwasser (15 Eingaben)	Private (13) Polit. Parteien (1) Verbände (1)	Der Tunnelbau im Grundwasser in Oberburg stellt insbesondere in der Bauphase eine Gefahr für das Trinkwasser und ein Kostenrisiko dar.	Die technische Machbarkeit des Tunnels wurde im Zuge des Vorprojektes abgeklärt. In der Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit wurde die Umweltauswirkungen der Bau- und Betriebsphase abgeklärt.	Im Falle der Umfahrung wird in der nächsten Projektphase ein Grundwasserströmungsmodell erarbeitet und die genauen baulichen Massnahmen zum Schutz des Grundwassers definiert.

4.6 LINIENFÜHRUNG

Thema	Wer	Eingabe	Stellungnahme	Weiteres Vorgehen
Umfahrung Oberburg (304 Eingaben)	Private (296) Gewerbe (4) Polit. Parteien (2) Gemeinden (2)	Die Umfahrung Oberburg sollte bis zum Biembachkreisel geführt werden.	Die Bestlösung der Umfahrung wurde 2007 im Zuge einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) aus einer Vielzahl von Varianten ermittelt und in der Folge mit der zugehörigen Linienführung als Planungszone gesichert. Zusätzlich zur Variante Null+, bei der das bestehende Strassennetz mit baulichen Massnahmen optimiert wird, wurde in der ZMB ein Variantenfächer möglicher Lösungen untersucht, die alle zum Ziel hatten, den Transitverkehr sowie Teile des Ziel- und Quellverkehrs auf eine Umfahrungsstrecke zu verlegen und so die Ortsdurchfahrten zu entlasten.	Im Falle der Umfahrung wird diese so ausgebildet, dass eine Verlängerung der Umfahrung Oberburg zu einem späteren Zeitpunkt möglich ist.
Tunnel Meiemoos (183 Eingaben)	Private (171) Gemeinden (6) Verbände (3) Gewerbe (2) Polit. Parteien (1)	Im Bereich des Meiemoos sollte die Umfahrung komplett in einem Tunnel geführt werden. Der projektierte Damm wird als sehr negativ für das Landschaftsbild empfunden.	Die Bestlösung der Umfahrung wurde 2007 im Zuge einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) aus einer Vielzahl von Varianten ermittelt und in der Folge mit der zugehörigen Linienführung als Planungszone gesichert. Die im Vorprojekt projektierte Linienführung im Abschnitt Meiemoos entspricht einer aufgrund von Detailstudien optimierten ZMB-Linienführung. So konnte im Zuge von Variantenuntersuchungen die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (keine Beeinträchtigung des Hochmoors), die Wahrung des Ortsbildes und der Landschaft, ein optimaler Mitteleinsatz sowie die bautechnische und verkehrliche Machbarkeit sichergestellt werden. Eine Verlängerung des Tunnels bzw. eine komplette Untertunnelung des Meiemoos ist prinzipiell machbar, allerdings mit erheblichen Mehrkosten verbunden.	Im Falle der Variante Umfahrung muss geprüft, wie die Mehrkosten finanziert werden.
Alternative Linienführungen (144 Eingaben)	Private (138) Gewerbe (4) Verbände (2)	Es werden diverse alternative Linienführungen vorgeschlagen, beispielsweise: - Verschiebung der Umfahrung nach Westen Richtung Krauchtal. - Variante Schlosstunnel. - Umfahrung komplett als Tunnellösung. - Umfahrung entlang der Emme. - Linienführung im Bereich Pleer näher an Siedlungsrand. - Oberburg westlich umfahren. - Verlängerung der Tunnel.	Die Bestlösung der Umfahrung wurde 2007 im Zuge einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) aus einer Vielzahl von Varianten ermittelt und in der Folge mit der zugehörigen Linienführung als Planungszone gesichert. Zusätzlich zur Variante Null+, bei der das bestehende Strassennetz mit baulichen Massnahmen optimiert wird, wurde in der ZMB ein Variantenfächer möglicher Lösungen untersucht, die alle zum Ziel hatten, den Transitverkehr sowie Teile des Ziel- und Quellverkehrs auf eine Umfahrungsstrecke zu verlegen und so die Orts-	Keine Massnahmen notwendig.

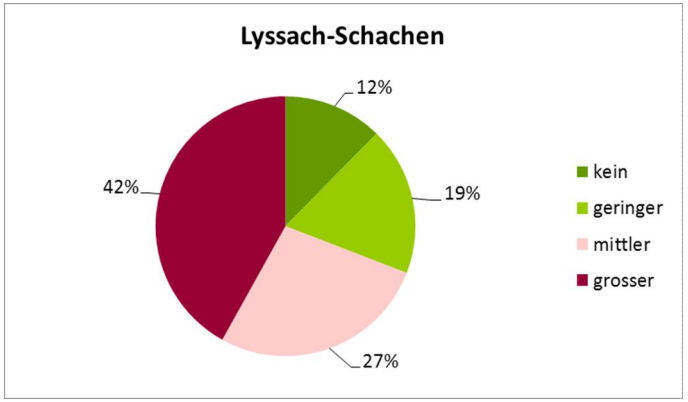
		- Umfahrung ab einem neuen Autobahnanschluss zwischen Hindelbank (Parkplatz Hurst) und Kirchberg und Abrücken von Burgdorf. - Nordumfahrung. - Verzicht auf Anschluss Lyssachstrasse.	durchfahrten zu entlasten. So wurde beispielsweise die Westumfahrung von Oberburg mit Anschluss an der Krauchtalstrasse verworfen. Bei dieser Linienführung ist die Wirkung für die Entlastung der Ortsdurchfahrt, auch von Teilen des Quell-/Zielverkehrs als äusserst gering einzustufen. Diese Einschätzung gilt umso mehr, je weiter die Umfahrung von den Ortszentren abrückt, bzw. je weniger Anschlussknoten die Umfahrung hat.	
Lyssach-Schachen (107 Eingaben)	Private (102) Gemeinden (2) Gewerbe (2) Verbände (1)	Die neue Strasse im Lyssach-Schachen ist nicht notwendig. Hier sollte besser die vorhandene Strasse verwendet werden.	Im Falle einer Realisierung des ESP / SAZ im Raum Lyssach, Rüdtligen-Alchenflüh, Kirchberg, Burgdorf ist die Umfahrungsstrasse im Bereich Lyssach-Schachen sinnvoll. Der ESP / SAZ wird dann über die bestehende Schachenstrasse erschlossen.	Im Falle einer Realisierung des ESP / SAZ im Raum Lyssach, Rüdtligen-Alchenflüh, Kirchberg, Burgdorf ist die Umfahrungsstrasse im Bereich Lyssach-Schachen sinnvoll. Bis zur dessen Realisierung kann auf eine Realisierung aber in jedem Fall verzichtet werden.
Hasle (51 Eingaben)	Private (49) Gemeinden (1) Polit. Parteien (1)	Die Umfahrung Hasle b.B. wird hinterfragt. beispielsweise wird: - die Sperrung des Bahnübergangs für den motorisierten Verkehr und der damit verbundene Umweg der Fahrbeziehung Thun - Huttwil, - der Gebäudeabbruch, - der Knoten Riffershäusern (Kreisverkehr statt Knoten) - und die Linienführung hinterfragt. Als alternative Linienführungen werden beispielsweise komplette Tunnellösungen, weiträumigere Umfahrungslösungen oder die Bündelung mit der Bahnlinie vorgeschlagen.	Die Bestlösung der Umfahrungen Burgdorf und Oberburg wurde 2007 im Zuge einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) ermittelt und in der Folge mit der zugehörigen Linienführung als Planungszone gesichert. Für Hasle b. B. konnte 2007 kein klarer Favorit ermittelt werden. Die Beurteilung empfahl für Hasle b. B. eine zusätzliche Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsuntersuchung durchzuführen. Im Zuge des Vorprojektes wurde für die Umfahrung Hasle sechs Variantenfamilien mit insgesamt 18 Einzelvarianten untersucht und beurteilt. Die vorgeschlagenen Linienführungsvarianten und Knotenformen wurden während der Projekterarbeitung untersucht. Die ausgearbeitete Umfahrungslösung für Hasle b.B. entspricht der Bestlösung aus dem untersuchten Variantenfächer.	Keine Massnahmen notwendig.
Bernstrasse (18 Eingaben)	Private (16) Gemeinden (2)	Die Bernstrasse sollte anstatt mit einem Halb- mit einem Vollanschluss an die Umfahrungstrasse angebunden werden.	Im Zuge der Projektierung wurde untersucht, ob ein Vollanschluss der Umfahrung an die Bernstrasse sinnvoll ist. Mit einem Vollanschluss zeigen sich verkehrlich eher ungewünschte Effekte. So wird die Route über die Bernstrasse Richtung Hindelbank wieder stärker nachgefragt.	Nicht eintreten.

Knotenformen (9 Eingaben)	Private (9)	Die Kreisverkehrsanlagen werden als hemmend für den Verkehrsfluss, negativ für Fussgänger / Velofahrer und insgesamt als zu kompliziert beurteilt.	Im Zuge des Vorprojektes wurde mittels eines Variantenvergleiches die optimale Knotenform für die Verknüpfung der Umfahrungsstrasse mit dem bestehenden Strassennetz erarbeitet. Wo nötig wurden für Velofahrer und Fussgänger eigenständige Verbindungen abseits der Knoten geschaffen.	Je nach Variantenwahl müssen die Knotenformen in der nächsten Projektphase unter Berücksichtigung aller Aspekte noch einmal genauer untersucht werden.
Storretenstrasse (3 Eingaben)	Private (3)	Die Querung der Storretenstrasse mit der Umfahrungsstrasse ist insbesondere für Fussgänger und Velofahrer nicht optimal.	Die Storettenstrasse ist gemäss Sachplan Veloverkehr keine Veloroute mit kantonaler Netzfunktion.	Im Falle der Variante Umfahrung wird die optimal Knotenausbildung unter Berücksichtigung aller Aspekte in der nächsten Projektphase noch einmal genauer untersucht.
Abbruch von Liegenschaften in Oberburg (1 Eingabe)	Polit. Parteien (1)	Für Oberburg wird vorgeschlagen, das der Kanton einzelne Liegenschaften erwirbt und abbricht, um Platz für eine genügend breite Ortsdurchfahrt zu schaffen.	Bei der Variante Umfahrung wird die Ortsdurchfahrt Oberburg so stark entlastet, dass die bestehende Ortsdurchfahrt nicht ausgebaut werden muss und somit keine Gebäudeabbrüche notwendig werden. Bei der Variante Null+ kann der Verkehrsfluss in der Ortsdurchfahrt Oberburg durch die Umgestaltung der Löwenkreuzung und durch Verkehrsmanagementmassnahmen gewährleistet werden. Für die Umgestaltung der Löwenkreuzung ist der Abbruch eines Gebäudes notwendig. Weitere Gebäudeabbrüche sind nicht notwendig.	Keine Massnahmen notwendig.

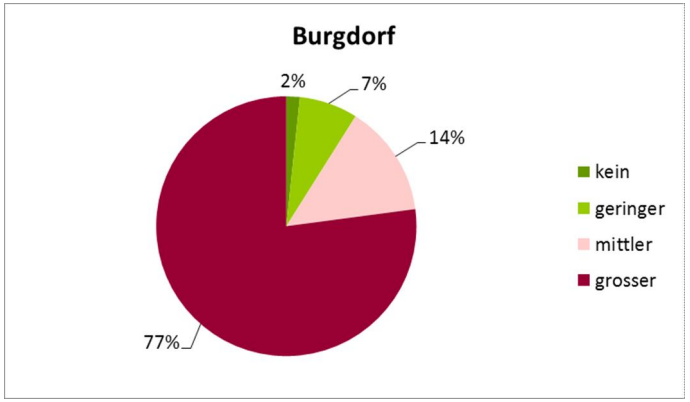
5 AUSWERTUNG QUANTITATIV

In diesem Kapitel werden die Auswertungen der spezifisch gestellten Fragen aus dem offiziellen Mitwirkungsfragebogen (vgl. Beilage 1) in Prozenten dargestellt. In den Tabellen wurde zwischen den Gruppen (Private, Gewerbe, Gemeinden, politische Parteien und Verbände) unterschieden. Unter "Gemeinden" sind die Einwohnergemeinden, Burgergemeinden, sowie die Stellungnahme der Region Emmental zusammengefasst. Die Tabellen stellen die prozentuale Verteilung der Antworten pro Gruppe dar. Zusätzlich wurde die prozentuale Verteilung pro Gruppe und Wohnort (Burgdorf, Oberburg, Hasle b.B., Lyssach und übrige Gemeinden) tabellarisch dargestellt. Die Grafiken stellen jeweils die prozentuale Verteilung der Antworten im Total aller Eingaben dar.

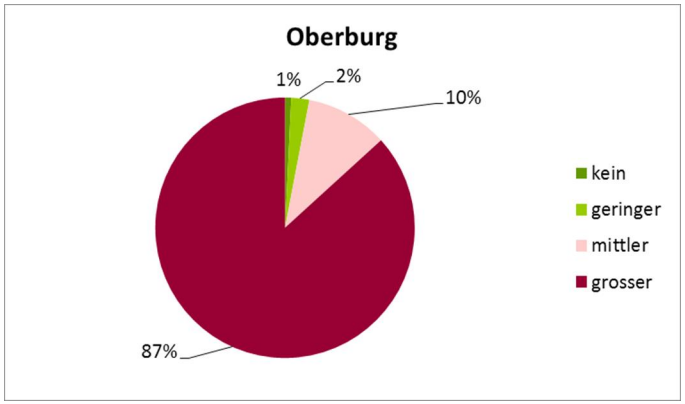
FRAGE 1: WIE BEURTEILEN SIE DEN HANDLUNGSBEDARF AUF DEN ORTSDURCHFAHRTEN?



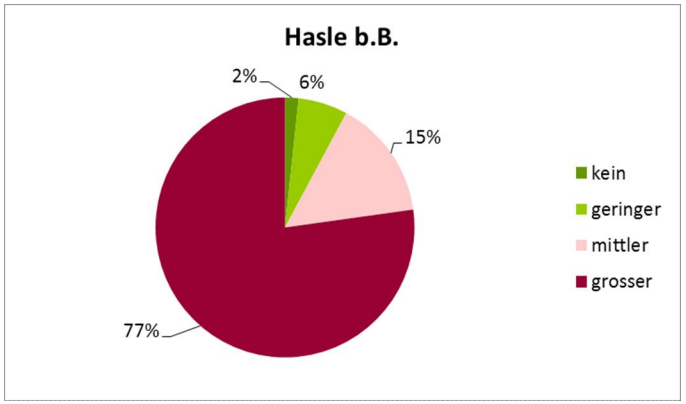
69% aller Mitwirkenden sehen einen mittleren bis grossen Handlungsbedarf im Bereich Lyssach-Schachen.



91% aller Mitwirkenden sehen einen mittleren bis grossen Handlungsbedarf auf der Ortsdurchfahrt Burgdorf.



97% aller Mitwirkenden sehen einen mittleren bis grossen Handlungsbedarf auf der Ortsdurchfahrt Oberburg.



92% aller Mitwirkenden sehen einen Handlungsbedarf auf der Ortsdurchfahrt Hasle b.B.

Alle Eingaben

Lyssach-Schachen	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
kein	12 %	3 %	4 %	25 %	19 %	**12 %**
geringer	19 %	9 %	4 %	12 %	9 %	**19 %**
mittlerer	27 %	42 %	48 %	13 %	29 %	**27 %**
grosser	42 %	46 %	44 %	50 %	43 %	**42 %**
Burgdorf						
kein	2 %	0 %	0 %	12 %	10 %	**2 %**
geringer	8 %	0 %	0 %	0 %	5 %	**7 %**
mittlerer	14 %	1 %	7 %	13 %	15 %	**14 %**
grosser	76 %	99 %	93 %	75 %	70 %	**77 %**
Oberburg						
kein	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**1 %**
geringer	2 %	0 %	0 %	0 %	10 %	**2 %**
mittlerer	11 %	1 %	0 %	11 %	15 %	**10 %**
grosser	86 %	99 %	100 %	89 %	75 %	**87 %**
Hasle b.B.						
kein	2 %	0 %	0 %	0 %	5 %	**2 %**
geringer	6 %	0 %	0 %	0 %	5 %	**6 %**
mittlerer	15 %	5 %	0 %	25 %	20 %	**15 %**
grosser	77 %	95 %	100 %	75 %	70 %	**77 %**

Fazit: Die Mitwirkenden beurteilen den Handlungsbedarf in Oberburg mit 97% (mittlerer bis grosser Handlungsbedarf) als am grössten und im Bereich Lyssach-Schachen mit 69% (mittlerer bis grosser Handlungsbedarf) am geringsten. Der Handlungsbedarf in Burgdorf (91%) und Hasle b.B. (92%) wird als etwa gleich beurteilt.

Eingaben aus Burgdorf

Lyssach-Schachen	Private	Gewerbe	Gemeinden [1)]	Politische Parteien	Verbände	Total
kein	25 %	6 %	k.A.	67 %	25 %	**24 %**
geringer	32 %	13 %	k.A.	33 %	12 %	**32 %**
mittlerer	25 %	31 %	k.A.	0 %	25 %	**25 %**
grosser	18 %	50 %	k.A.	0 %	38 %	**19 %**
Burgdorf						
kein	3 %	0 %	k.A.	34 %	29 %	**3 %**
geringer	15 %	0 %	k.A.	0 %	14 %	**15 %**
mittlerer	26 %	0 %	k.A.	33 %	0 %	**25 %**
grosser	56 %	100 %	k.A.	33 %	57 %	**57 %**
Oberburg						
kein	2 %	0 %	k.A.	0 %	0 %	**2 %**
geringer	5 %	0 %	k.A.	0 %	14 %	**5 %**
mittlerer	23 %	3 %	k.A.	25 %	29 %	**22 %**
grosser	70 %	97 %	k.A.	75 %	57 %	**71 %**
Hasle b.B.						
kein	4 %	0 %	k.A.	0 %	15 %	**4 %**
geringer	13 %	0 %	k.A.	0 %	14 %	**13 %**
mittlerer	32 %	7 %	k.A.	67 %	14 %	**31 %**
grosser	51 %	93 %	k.A.	33 %	57 %	**52 %**

[1)] Seitens der Gemeinde Burgdorf wurde kein Fragebogen, sondern eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.

Fazit: Die Mitwirkenden aus Burgdorf beurteilen den Handlungsbedarf in Oberburg mit 93% (mittlerer bis grosser Handlungsbedarf) als am grössten und im Bereich Lyssach-Schachen mit 44% (mittlerer bis grosser Handlungsbedarf) als am geringsten. Der Handlungsbedarf in Burgdorf (82%) und Hasle b.B. (83%) wird als etwa gleich beurteilt.

Eingaben aus Oberburg

Lyssach-Schachen	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
kein	7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**6 %**
geringer	18 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**17 %**
mittlerer	31 %	50 %	0 %	0 %	100 %	**32 %**
grosser	44 %	50 %	100 %	100 %	0 %	**45 %**
Burgdorf						
kein	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**1 %**
geringer	4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**3 %**
mittlerer	16 %	0 %	0 %	0 %	100 %	**15 %**
grosser	80 %	100 %	100 %	100 %	0 %	**81 %**
Oberburg						
kein	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**
geringer	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**1 %**
mittlerer	4 %	0 %	0 %	0 %	100 %	**4 %**
grosser	95 %	100 %	100 %	100 %	0 %	**95 %**
Hasle b.B.						
kein	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**1 %**
geringer	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**1 %**
mittlerer	10 %	12 %	0 %	0 %	100 %	**10 %**
grosser	88 %	88 %	100 %	100 %	0 %	**88 %**

Fazit: Die Mitwirkenden aus Oberburg beurteilen den Handlungsbedarf in Oberburg mit 99% (mittlerer bis grosser Handlungsbedarf) als am grössten und im Bereich Lyssach-Schachen mit 77% (mittlerer bis grosser Handlungsbedarf) als am geringsten. Der Handlungsbedarf in Burgdorf (96%) und Hasle b.B. (98%) wird als etwa gleich beurteilt.

Eingaben aus Hasle b.B.

Lyssach-Schachen	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien [1])	Verbände	Total
kein	7 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**7 %**
geringer	16 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**15 %**
mittlerer	38 %	57 %	100 %	k.A.	0 %	**39 %**
grosser	39 %	43 %	0 %	k.A.	100 %	**39 %**
Burgdorf						
kein	2 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**2 %**
geringer	3 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**3 %**
mittlerer	13 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**12 %**
grosser	82 %	100 %	100 %	k.A.	100 %	**83 %**
Oberburg						
kein	1 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**1 %**
geringer	0 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**0 %**
mittlerer	4 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**4 %**
grosser	95 %	100 %	100 %	k.A.	100 %	**95 %**
Hasle b.B.						
kein	1 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**1 %**
geringer	2 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**2 %**
mittlerer	11 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**10 %**
grosser	86 %	100 %	100 %	k.A.	100 %	**87 %**

1) keine Eingabe

Fazit: Die Mitwirkenden aus Hasle b.B. beurteilen den Handlungsbedarf in Oberburg mit 99% (mittlerer bis grosser Handlungsbedarf) als am grössten und im Bereich Lyssach-Schachen mit 78% (mittlerer bis grosser Handlungsbedarf) als am geringsten. Der Handlungsbedarf in Burgdorf (95%) und Hasle b.B. (97%) wird als etwa gleich beurteilt.

Eingaben aus Lyssach

Lyssach-Schachen	Private	Gewerbe	Gemeinden [1] / Burgergemeinde	Politische Parteien	Verbände	Total
kein	28 %	0 %	k.A./ 100 %	0 %	k.A.	**27 %**
geringer	22 %	0 %	k.A.	100 %	k.A.	**22 %**
mittlerer	12 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**12 %**
grosser	38 %	100 %	k.A.	0 %	k.A.	**39 %**
Burgdorf						
kein	0 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**0 %**
geringer	14 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**13 %**
mittlerer	11 %	0 %	k.A./ 100 %	0 %	k.A.	**12 %**
grosser	75 %	100 %	k.A.	100 %	k.A.	**75 %**
Oberburg						
kein	1 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**1 %**
geringer	7 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**7 %**
mittlerer	13 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**12 %**
grosser	79 %	100 %	k.A./ 100 %	100 %	k.A.	**80 %**
Hasle b.B.						
kein	2 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**1 %**
geringer	8 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**8 %**
mittlerer	22 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**21 %**
grosser	68 %	100 %	k.A./ 100 %	100 %	k.A.	**70 %**

1) Seitens der Gemeinde Lyssach wurde kein Fragebogen, sondern eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.

Fazit: Die Mitwirkenden aus Lyssach beurteilen den Handlungsbedarf in Oberburg mit 92% (mittlerer bis grosser Handlungsbedarf) als am grössten und im Bereich Lyssach-Schachen mit 51% (mittlerer bis grosser Handlungsbedarf) als am geringsten. Der Handlungsbedarf in Burgdorf (87%) und Hasle b.B. (81%) wird als etwa gleich beurteilt.

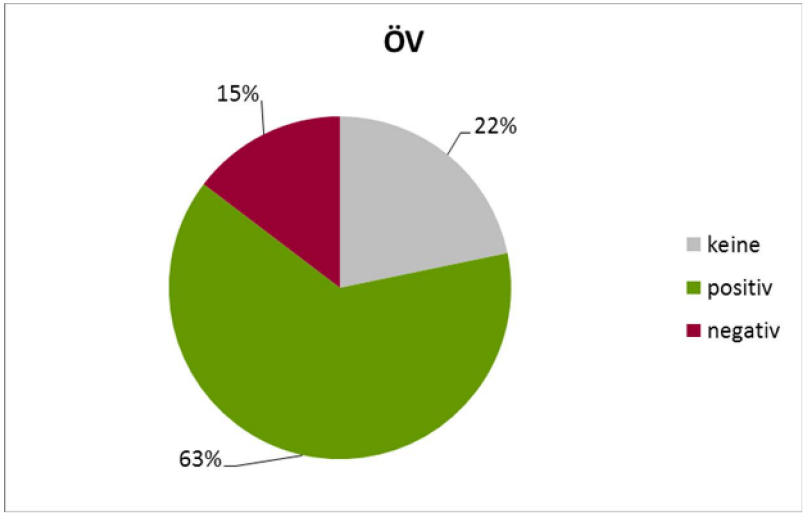
Eingaben aus übrigen Gemeinden

Lyssach-Schachen	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
kein	6 %	2 %	0 %	0 %	18 %	**6 %**
geringer	10 %	10 %	4 %	0 %	9 %	**10 %**
mittlerer	27 %	48 %	48 %	0 %	27 %	**28 %**
grosser	57 %	40 %	48 %	100 %	46 %	**56 %**
Burgdorf						
kein	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**1 %**
geringer	4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**3 %**
mittlerer	6 %	2 %	4 %	0 %	18 %	**7 %**
grosser	89 %	98 %	96 %	100 %	82 %	**89 %**
Oberburg						
kein	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**
geringer	1 %	0 %	0 %	0 %	9 %	**1 %**
mittlerer	5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**5 %**
grosser	94 %	100 %	100 %	100 %	91 %	**94 %**
Hasle b.B.						
kein	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**1 %**
geringer	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**3 %**
mittlerer	6 %	4 %	0 %	0 %	18 %	**6 %**
grosser	90 %	96 %	100 %	100 %	82 %	**90 %**

Fazit: Die Mitwirkenden aus den übrigen Gemeinden beurteilen den Handlungsbedarf in Oberburg mit 99% (mittlerer bis grosser Handlungsbedarf) als am grössten und im Bereich Lyssach-Schachen mit 84% (mittlerer bis grosser Handlungsbedarf) als am geringsten. Der Handlungsbedarf in Burgdorf (96%) und Hasle b.B. (96%) wird als gleich beurteilt.

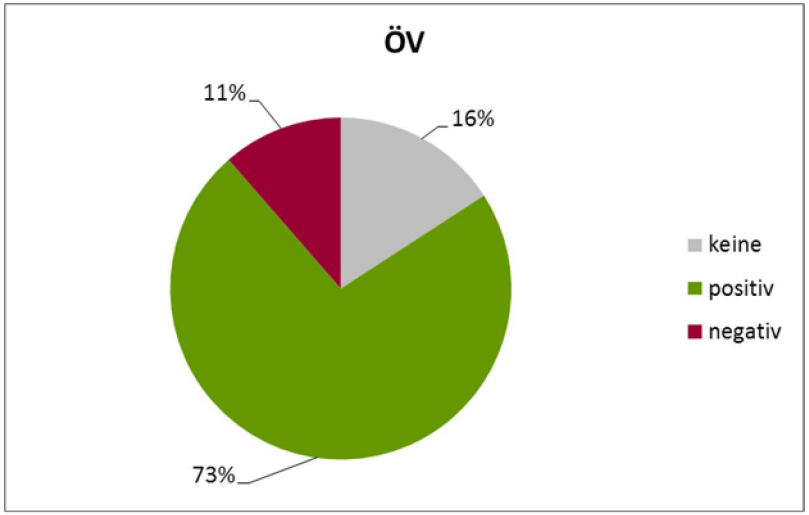
FRAGE 2A: WIE BEURTEILEN SIE DIE AUSWIRKUNG DER VARIANTEN IM BEZUG AUF DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR?

Null+



63% der Mitwirkenden beurteilen die Auswirkungen der Variante Null+ positiv bezüglich des öffentlichen Verkehrs.

Umfahrung



73% der Mitwirkenden beurteilen die Auswirkungen der Variante Umfahrung positiv bezüglich des öffentlichen Verkehrs.

Total	Private		Gewerbe		Gemeinden		Politische Parteien		Verbände		Total	
	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	22 %	16 %	32 %	5 %	22 %	0 %	11 %	22 %	14 %	17 %	**22 %**	**16 %**
positiv	64 %	72 %	51 %	95 %	41 %	100 %	56 %	67 %	63 %	70 %	**63 %**	**73 %**
negativ	14 %	12 %	17 %	0 %	37 %	0 %	33 %	11 %	23 %	13 %	**15 %**	**11 %**

Fazit: In allen Gruppen verspricht sich eine Mehrheit von der Variante Umfahrung positive Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Das gilt, mit leichten Einschränkungen seitens der Gemeinden und politischen Parteien, auch für die Variante Null+.

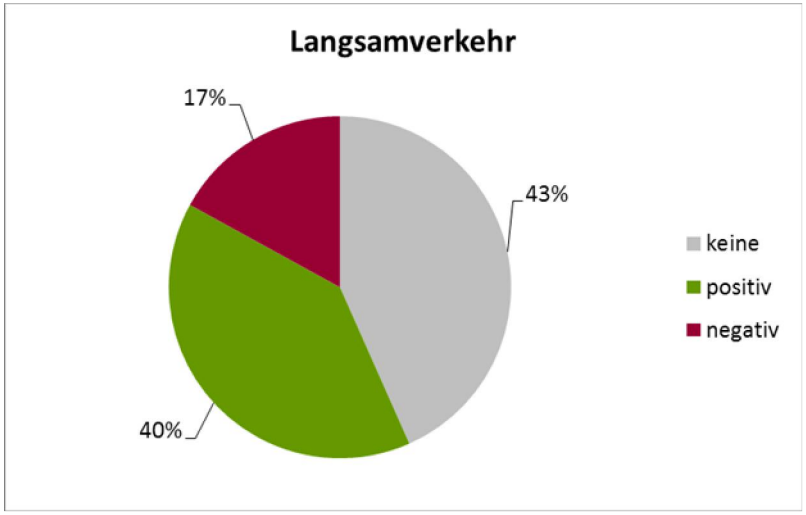
	Private		Gewerbe		Gemeinden / Burgergemeinde		Politische Parteien		Verbände		Total	
Eingaben aus Burgdorf	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	16 %	31 %	42 %	7 %	k.A.	k.A.	0 %	25 %	22 %	22 %	**16 %**	**30 %**
positiv	75 %	44 %	48 %	93 %	k.A.	k.A.	75 %	50 %	56 %	56 %	**74 %**	**45 %**
negativ	9 %	25 %	10 %	0 %	k.A.	k.A.	25 %	25 %	22 %	22 %	**10 %**	**25 %**
Eingaben aus Oberburg												
keine	33 %	7 %	28 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**33 %**	**7 %**
positiv	39 %	90 %	29 %	100 %	50 %	100 %	50 %	100 %	100 %	0 %	**39 %**	**90 %**
negativ	28 %	3 %	43 %	0 %	50 %	0 %	50 %	0 %	0 %	100 %	**28 %**	**3 %**
Eingaben aus Halse b.B.												
keine	37 %	19 %	14 %	0 %	100 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	**37 %**	**18 %**
positiv	48 %	77 %	72 %	100 %	0 %	100 %	k.A.	k.A.	100 %	100 %	**49 %**	**79 %**
negativ	15 %	4 %	14 %	0 %	0 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	**14 %**	**3 %**
Eingaben aus Lyssach												
keine	25 %	27 %	50 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	100 %	k.A.	k.A.	**25 %**	**26 %**
positiv	65 %	60 %	0 %	100 %	k.A./100%	k.A./100%	100 %	0 %	k.A.	k.A.	**64 %**	**61 %**
negativ	10 %	13 %	50 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	k.A.	k.A.	**11 %**	**13 %**
übrige Gemeinden												
keine	21 %	8 %	28 %	6 %	18 %	0 %	50 %	0 %	9 %	17 %	**21 %**	**8 %**
positiv	64 %	87 %	55 %	94 %	41 %	100 %	0 %	100 %	64 %	83 %	**64 %**	**87 %**
negativ	15 %	5 %	17 %	0 %	41 %	0 %	50 %	0 %	27 %	0 %	**15 %**	**5 %**

Seitens der Gemeinde Burgdorf und der Gemeinde Lyssach wurde kein Fragebogen sondern eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.
Von den politischen Parteien in Hasle b.B. und den Verbänden in Lyssach erfolgte keine Eingabe.

Fazit: Für den öffentlichen Verkehr versprechen sich die Mitwirkenden in allen Gemeinden von beiden Varianten mehrheitlich Vorteile. Bei den Mitwirkenden aus Burgdorf liegt dabei die Variante Null+ vorn, bei den Mitwirkenden aus den anderen Gemeinden die Variante Umfahrung.

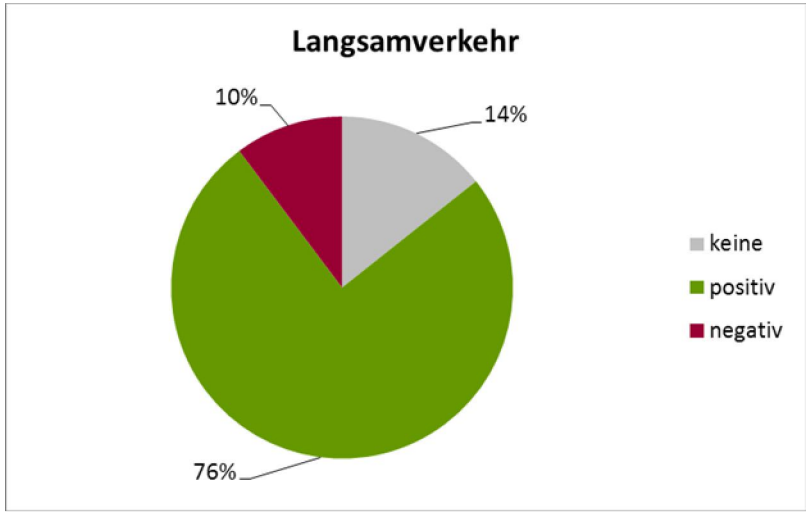
FRAGE 2B: WIE BEURTEILEN SIE DIE AUSWIRKUNG DER VARIANTEN IM BEZUG AUF VELOFAHRER / FUSSGÄNGER?

Null+



40% der Mitwirkenden beurteilen die Auswirkungen der Variante Null+ positiv bezüglich der Velofahrer / Fussgänger.

Umfahrung



76% der Mitwirkenden beurteilen die Auswirkungen der Variante Umfahrung positiv bezüglich der Velofahrer / Fussgänger.

Total

	Private		Gewerbe		Gemeinden		Politische Parteien		Verbände		Total	
	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	43 %	15 %	62 %	2 %	35 %	0 %	12 %	25 %	48 %	14 %	**43 %**	**14 %**
positive	40 %	75 %	16 %	97 %	27 %	100 %	50 %	75 %	33 %	68 %	**40 %**	**76 %**
negative	17 %	10 %	22 %	1 %	38 %	0 %	38 %	0 %	19 %	18 %	**17 %**	**10 %**

Fazit: Eine positive Auswirkung auf den Langsamverkehr verspricht sich eine Mehrheit in allen Gruppen von der Variante Umfahrung. Uneinheitlich sind die Meinungen dazu bei der Variante Null+.

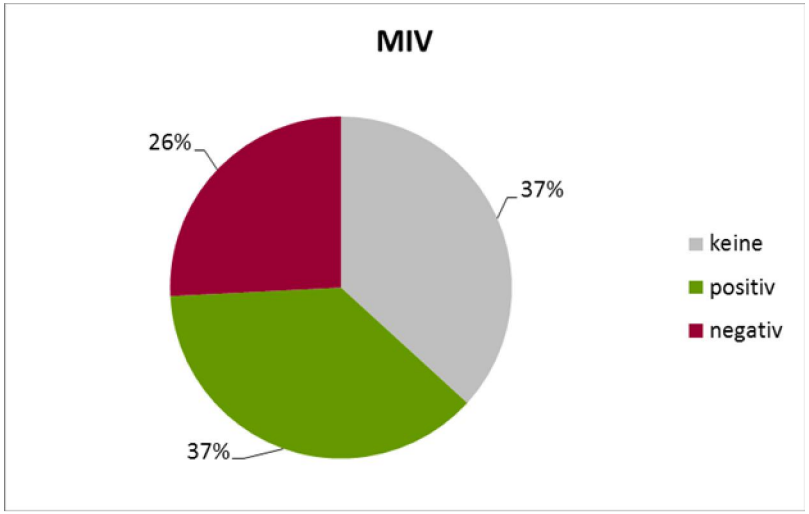
	Private		Gewerbe		Gemeinden / Burgergemeinde		Politische Parteien		Verbände		Total	
Eingaben aus Burgdorf	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	21 %	31 %	69 %	3 %	k.A.	k.A.	0 %	33 %	37 %	12 %	**23 %**	**30 %**
positiv	67 %	46 %	7 %	97 %	k.A.	k.A.	67 %	67 %	50 %	63 %	**65 %**	**48 %**
negativ	12 %	23 %	24 %	0 %	k.A.	k.A.	33 %	0 %	13 %	25 %	**12 %**	**22 %**
Eingaben aus Oberburg												
keine	40 %	4 %	43 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**40 %**	**4 %**
positiv	31 %	93 %	14 %	100 %	0 %	100 %	50 %	100 %	100 %	0 %	**31 %**	**93 %**
negativ	29 %	3 %	43 %	0 %	100 %	0 %	50 %	0 %	0 %	100 %	**29 %**	**3 %**
Eingaben aus Halse b.B.												
keine	44 %	11 %	86 %	0 %	100 %	0 %	k.A.	k.A.	100 %	0 %	**47 %**	**10 %**
positiv	42 %	86 %	0 %	100 %	0 %	100 %	k.A.	k.A.	0 %	100 %	**39 %**	**87 %**
negativ	14 %	3 %	14 %	0 %	0 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	**14 %**	**3 %**
Eingaben aus Lyssach												
keine	34 %	27 %	50 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	100 %	k.A.	k.A.	**34 %**	**27 %**
positiv	45 %	61 %	0 %	100 %	k.A./100%	k.A./100%	100 %	0 %	k.A.	k.A.	**45 %**	**62 %**
negativ	21 %	12 %	50 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	k.A.	k.A.	**21 %**	**11 %**
übrige Gemeinden												
keine	59 %	6 %	57 %	2 %	32 %	0 %	50 %	0 %	55 %	17 %	**58 %**	**6 %**
positiv	24 %	89 %	26 %	96 %	27 %	100 %	0 %	100 %	18 %	75 %	**24 %**	**89 %**
negativ	17 %	5 %	17 %	2 %	41 %	0 %	50 %	0 %	27 %	8 %	**18 %**	**5 %**

Seitens der Gemeinde Burgdorf und der Gemeinde Lyssach wurde kein Fragebogen sondern eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.
Von den politischen Parteien in Hasle b.B. und den Verbänden in Lyssach erfolgte keine Eingabe.

Fazit: Für den Langsamverkehr versprechen sich die Mitwirkenden in allen Gemeinden von beiden Varianten mehrheitlich Vorteile. Bei den Mitwirkenden aus Burgdorf liegt dabei die Variante Null+ vorn, bei den Mitwirkenden aus den anderen Gemeinden die Variante Umfahrung.

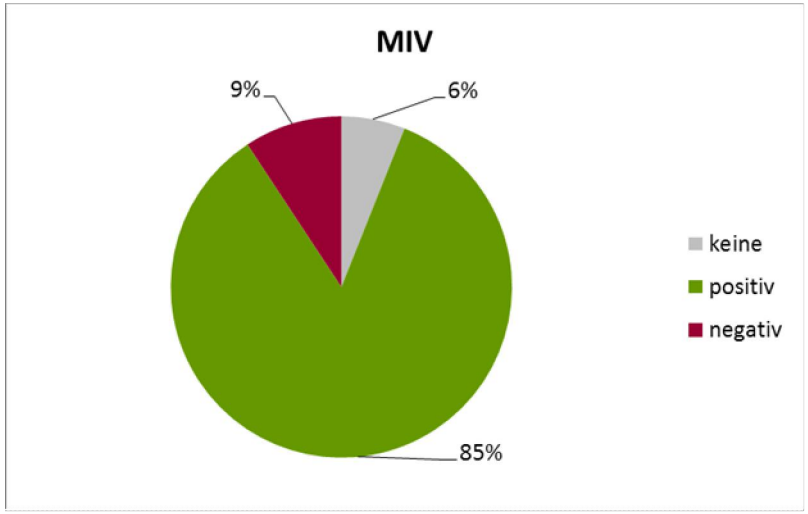
FRAGE 2C: WIE BEURTEILEN SIE DIE AUSWIRKUNG DER VARIANTEN IM BEZUG AUF DEN MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR?

Null+



37% der Mitwirkenden beurteilen die Auswirkungen der Variante Null+ positiv bezüglich des motorisierten Individualverkehrs.

Umfahrung



85% der Mitwirkenden beurteilen die Auswirkungen der Variante Umfahrung positiv bezüglich des motorisierten Individualverkehrs.

Total

	Private		Gewerbe		Gemeinden		Politische Parteien		Verbände		Total	
	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	37 %	6 %	35 %	2 %	35 %	0 %	12 %	11 %	45 %	9 %	**37 %**	**6 %**
positiv	38 %	84 %	12%	98 %	15 %	100 %	63 %	89 %	35 %	81 %	**37 %**	**85 %**
negativ	25 %	10 %	53 %	0 %	50 %	0 %	25 %	0 %	20 %	10 %	**26 %**	**9 %**

Fazit: Eine positive Auswirkung auf den motorisierten Individualverkehr verspricht sich eine Mehrheit in allen Gruppen von der Variante Umfahrung.

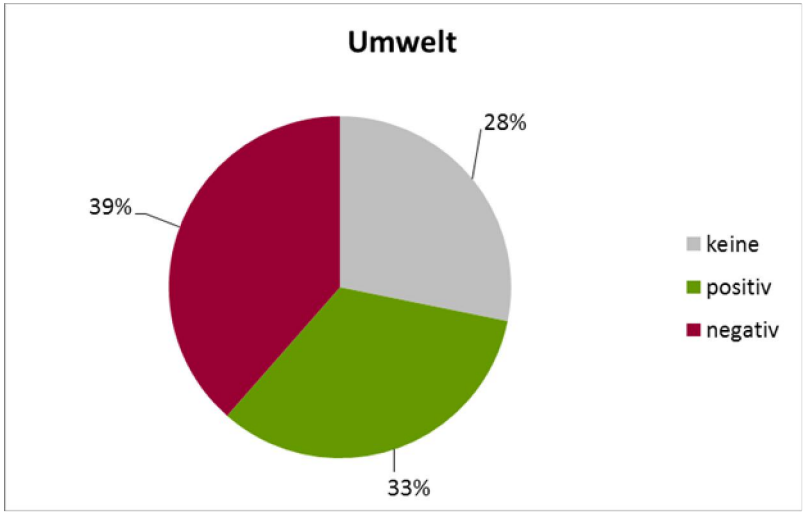
	Private		Gewerbe		Gemeinden / Burgergemeinde		Politische Parteien		Verbände		Total	
Eingaben aus Burgdorf	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	17 %	15 %	25 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	25 %	43 %	14 %	**17 %**	**15 %**
positiv	70 %	64 %	25 %	100 %	k.A.	k.A.	100 %	75 %	43 %	72 %	**69 %**	**65 %**
negativ	13 %	21 %	50 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	14 %	14 %	**14 %**	**20 %**
Eingaben aus Oberburg												
keine	34 %	3 %	25 %	14 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**33 %**	**3 %**
positiv	24 %	95 %	12 %	86 %	0 %	100 %	50 %	100 %	100 %	0 %	**24 %**	**95 %**
negativ	42 %	2 %	63 %	0 %	100 %	0 %	50 %	0 %	0 %	100 %	**43 %**	**2 %**
Eingaben aus Halse b.B.												
keine	36 %	1 %	29 %	0 %	100 %	0 %	k.A.	k.A.	100 %	0 %	**37 %**	**1 %**
positiv	35 %	95 %	0 %	100 %	0 %	100 %	k.A.	k.A.	0 %	100 %	**33 %**	**95 %**
negativ	29 %	4 %	71 %	0 %	0 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	**30 %**	**4 %**
Eingaben aus Lyssach												
keine	31 %	12 %	50 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	k.A.	k.A.	**31 %**	**12 %**
positiv	53 %	72 %	0 %	100 %	k.A./100%	k.A./100%	100 %	100 %	k.A.	k.A.	**52 %**	**73 %**
negativ	16 %	16 %	50 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	k.A.	k.A.	**17 %**	**15 %**
übrige Gemeinden												
keine	52 %	1 %	43 %	2 %	32 %	0 %	50 %	0 %	46 %	8 %	**51 %**	**1 %**
positiv	19 %	94 %	6 %	98 %	14 %	100 %	0 %	100 %	27 %	92 %	**19 %**	**95 %**
negativ	29 %	5 %	51 %	0 %	54 %	0 %	50 %	0 %	27 %	0 %	**30 %**	**4 %**

Seitens der Gemeinde Burgdorf und der Gemeinde Lyssach wurde kein Fragebogen sondern eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.
Von den politischen Parteien in Hasle b.B. und den Verbänden in Lyssach erfolgte keine Eingabe.
.

Fazit: In allen Gemeinden werden die Wirkungen der Variante Umfahrung auf den motorisierten Individualverkehr mehrheitlich anerkannt. In Burgdorf und knapp auch in Hasle b.B. verspricht sich eine Mehrheit auch von der Variante Null+ positive Auswirkungen. Mitwirkende aus den anderen Gemeinden sehen mehrheitlich bei der Variante Null+ mehr negative als positive Auswirkungen.

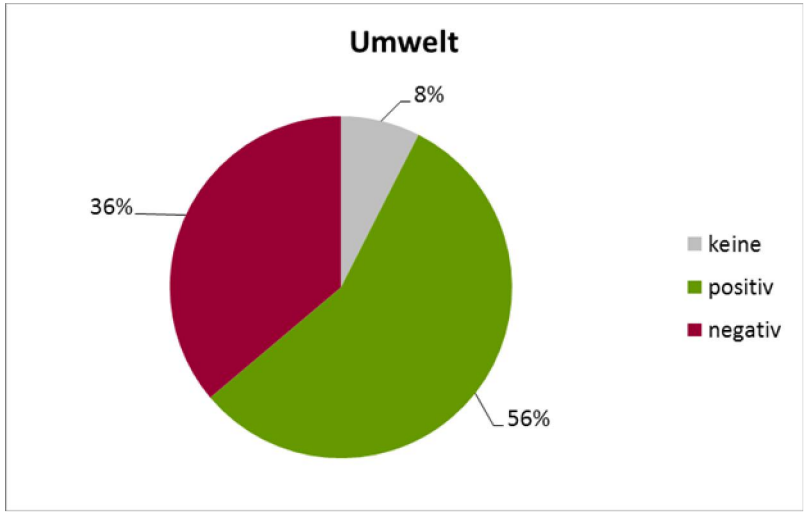
FRAGE 2D: WIE BEURTEILEN SIE DIE AUSWIRKUNG DER VARIANTEN IM BEZUG AUF DIE UMWELT?

Null+



33% der Mitwirkenden beurteilen die Auswirkungen der Variante Null+ positiv bezüglich der Umwelt, mit 39% leicht mehr aber negativ.

Umfahrung



56% der Mitwirkenden beurteilen die Auswirkungen der Variante Umfahrung positiv bezüglich der Umwelt.

Total

	Private		Gewerbe		Gemeinden		Politische Parteien		Verbände		Total	
	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	28 %	8 %	31 %	3 %	42 %	12 %	25 %	0 %	19 %	0 %	**28 %**	**8 %**
positiv	34 %	55 %	9 %	89%	12 %	46 %	50 %	50 %	29 %	57 %	**33 %**	**56 %**
negativ	38 %	37 %	60 %	8 %	46 %	42 %	25 %	50 %	52 %	43 %	**39 %**	**36 %**

Fazit: Eine positive Auswirkung auf die Umwelt verspricht sich eine Mehrheit in allen Gruppen von der Variante Umfahrung. Kritisch wird diesbezüglich die Variante Null+ gesehen.

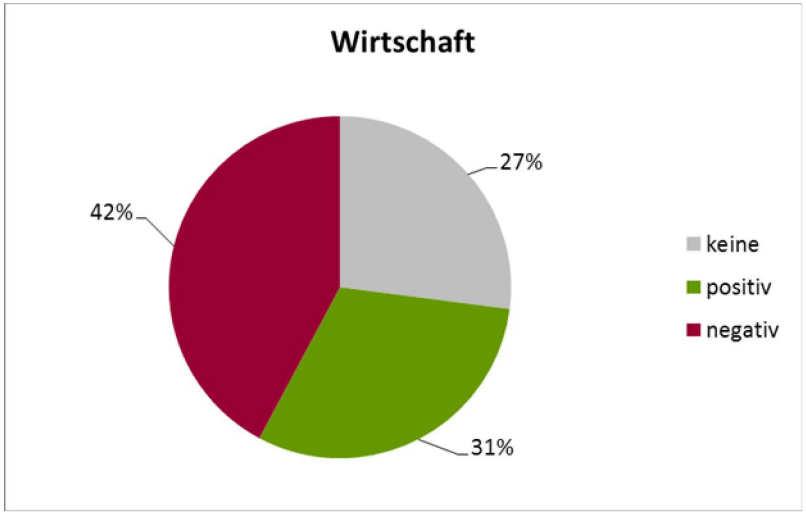
	Private		Gewerbe		Gemeinden / Burgergemeinde		Politische Parteien		Verbände		Total	
Eingaben aus Burgdorf	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	24 %	7 %	38 %	0 %	k.A.	k.A.	33 %	0 %	37 %	0 %	**25 %**	**7 %**
positiv	62 %	23 %	10 %	86 %	k.A.	k.A.	67 %	33 %	25 %	57 %	**60 %**	**25 %**
negativ	14 %	70 %	52 %	14 %	k.A.	k.A.	0%	67 %	38 %	43 %	**15 %**	**68 %**
Eingaben aus Oberburg												
keine	43 %	12 %	29 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**42 %**	**12 %**
positiv	19 %	66 %	0 %	100 %	0 %	100 %	50 %	50 %	100 %	0 %	**19 %**	**66 %**
negativ	38 %	22 %	71 %	0 %	100 %	0 %	50 %	50 %	0 %	100 %	**39 %**	**22 %**
Eingaben aus Halse b.B.												
keine	41 %	9 %	14 %	0 %	100 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	**40 %**	**8 %**
positiv	31 %	56 %	0 %	86 %	0 %	100 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	**29 %**	**58 %**
negativ	28 %	35 %	86 %	14 %	0 %	0 %	k.A.	k.A.	100 %	100 %	**31 %**	**34 %**
Eingaben aus Lyssach												
keine	25 %	9 %	50 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	k.A.	k.A.	**25 %**	**8 %**
positiv	54 %	35 %	0 %	100 %	k.A./100%	k.A.	100 %	0 %	k.A.	k.A.	**54 %**	**36 %**
negativ	21 %	56 %	50 %	0 %	k.A.	k.A../100%	0 %	100 %	k.A.	k.A.	**21 %**	**56 %**
übrige Gemeinden												
keine	26 %	7 %	30 %	6 %	41 %	14 %	50 %	0 %	9 %	0 %	**27 %**	**7 %**
positiv	18 %	75 %	11 %	88 %	9 %	41 %	0 %	100 %	27 %	67 %	**18 %**	**75 %**
negativ	56 %	18 %	59 %	6 %	50 %	45 %	50 %	0 %	64 %	33 %	**55 %**	**18 %**

Seitens der Gemeinde Burgdorf und der Gemeinde Lyssach wurde kein Fragebogen sondern eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.
Von den politischen Parteien in Hasle b.B. und den Verbänden in Lyssach erfolgte keine Eingabe.

Fazit: Mitwirkende aus Burgdorf versprechen sich mehrheitlich von der Variante Null+ positive und der Umfahrung negative Auswirkungen auf die Umwelt. Genau umgekehrt sehen das die Mitwirkenden aus den anderen Gemeinden.

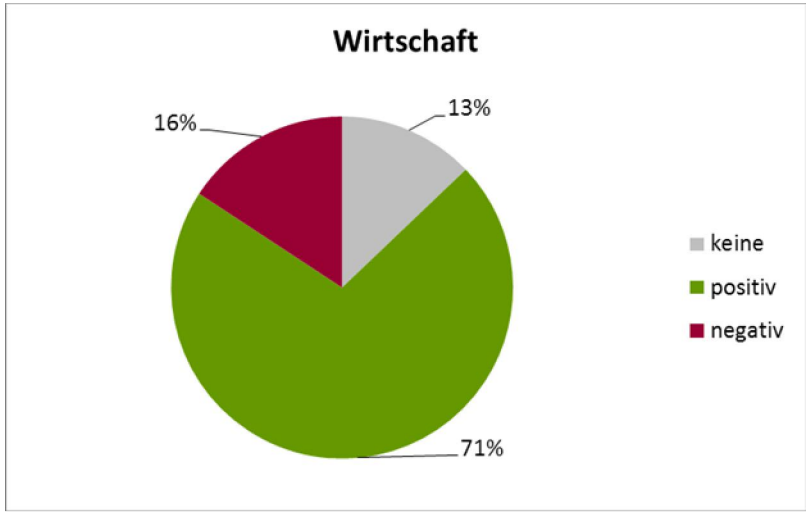
FRAGE 2E: WIE BEURTEILEN SIE DIE AUSWIRKUNG DER VARIANTEN IM BEZUG AUF DIE WIRTSCHAFT?

Null+



31% der Mitwirkenden beurteilen die Auswirkungen der Variante Null+ positiv bezüglich der Wirtschaft, aber 42% negativ.

Umfahrung



71% der Mitwirkenden beurteilen die Auswirkungen der Variante Umfahrung positiv bezüglich der Wirtschaft.

Total

	Private		Gewerbe		Gemeinden		Politische Parteien		Verbände		Total	
	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	27 %	13 %	32 %	2 %	46 %	7 %	16 %	17 %	27 %	13 %	**27 %**	**13 %**
positiv	31 %	71 %	12 %	95 %	11 %	83 %	17 %	83 %	23 %	65 %	**31 %**	**71 %**
negativ	42 %	16%	56 %	3 %	43 %	10 %	67 %	0 %	50 %	22 %	**42 %**	**16 %**

Fazit: Positive Auswirkungen auf die Wirtschaft verspricht sich eine Mehrheit in allen Gruppen von der Variante Umfahrung. Mehrheitlich negativ wird diesbezüglich die Variante Null+ gesehen.

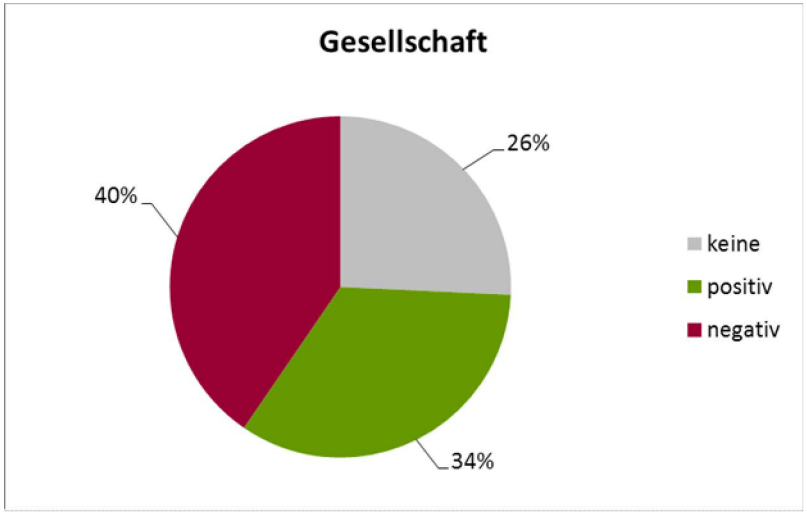
	Private		Gewerbe		Gemeinden / Burgergemeinde		Politische Parteien		Verbände		Total	
Eingaben aus Burgdorf	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	26 %	25 %	38 %	0 %	k.A.	k.A.	50 %	50 %	45 %	22 %	**27 %**	**24 %**
positiv	57 %	40 %	14 %	100 %	k.A.	k.A.	0 %	50 %	22 %	56 %	**55 %**	**42 %**
negativ	17 %	35 %	48 %	0 %	k.A.	k.A.	50%	0 %	33 %	22 %	**18 %**	**34 %**
Eingaben aus Oberburg												
keine	43 %	8 %	25 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**42 %**	**8 %**
positiv	17 %	85 %	12 %	100 %	0 %	100 %	50 %	100 %	100 %	0 %	**18 %**	**85 %**
negativ	40 %	7 %	63 %	0 %	100 %	0 %	50 %	0 %	0 %	100 %	**40 %**	**7 %**
Eingaben aus Halse b.B.												
keine	39 %	10 %	29 %	0 %	100 %	0 %	k.A.	k.A.	100 %	0 %	**40 %**	**10 %**
positiv	30 %	82 %	0 %	100 %	0 %	100 %	k.A.	k.A.	0 %	100 %	**28 %**	**83 %**
negativ	31 %	8 %	71 %	0 %	0 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	**32 %**	**7 %**
Eingaben aus Lyssach												
keine	32 %	23 %	50 %	0 %	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	**32 %**	**22 %**
positiv	49 %	55 %	0 %	100 %	k.A./100%	k.A./100 %	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	**48 %**	**57 %**
negativ	19 %	22 %	50 %	0 %	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	**20 %**	**21 %**
übrige Gemeinden												
keine	22 %	6 %	29 %	4 %	46 %	8 %	0 %	0 %	9 %	8 %	**23 %**	**6 %**
positiv	17 %	87 %	13 %	90 %	8 %	80 %	0 %	100 %	18 %	75 %	**17 %**	**87 %**
negativ	61 %	7 %	58 %	6 %	46 %	12 %	100%	0 %	73 %	17 %	**60 %**	**7 %**

Seitens der Gemeinde Burgdorf und der Gemeinde Lyssach wurde kein Fragebogen sondern eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.
Von den politischen Parteien in Hasle b.B. und den Verbänden in Lyssach erfolgte keine Eingabe.

Fazit: Mitwirkende aus Burgdorf versprechen sich mehrheitlich von der Variante Null+ und in leicht geringerem Umfang auch von der Umfahrung positive Auswirkungen auf die Wirtschaft. In den anderen Gemeinden werden der Variante Umfahrung überwiegend positive, der Variante Null+ aber mehr negative denn positive Auswirkungen attestiert.

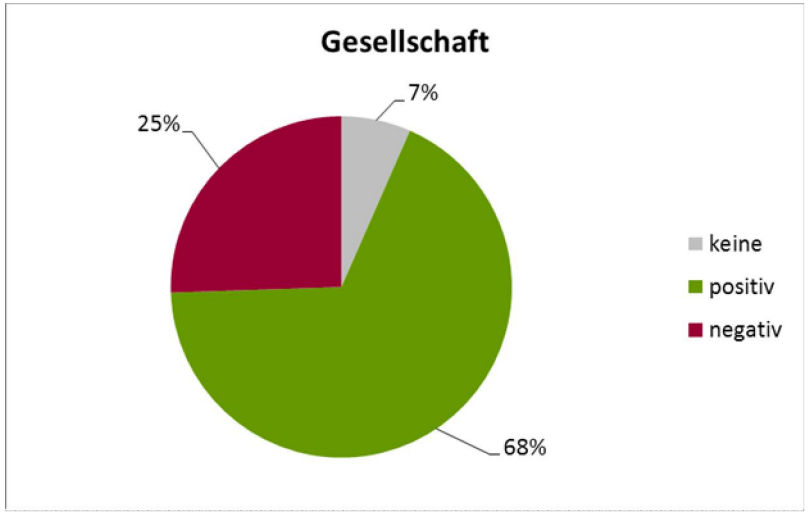
FRAGE 2F: WIE BEURTEILEN SIE DIE AUSWIRKUNG DER VARIANTEN IM BEZUG AUF DIE GESELLSCHAFT?

Null+



34% der Mitwirkenden beurteilen die Auswirkungen der Variante Null+ positiv bezüglich der Gesellschaft, aber 40% negativ.

Umfahrung



68% der Mitwirkenden beurteilen die Auswirkungen der Variante Umfahrung positiv bezüglich der Gesellschaft.

Total

	Private		Gewerbe		Gemeinden		Politische Parteien		Verbände		Total	
	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	25 %	7 %	35 %	5 %	30 %	4 %	0 %	0 %	33 %	0 %	**26 %**	**7 %**
positiv	35 %	67 %	11 %	94 %	15 %	92 %	50 %	83 %	29 %	71 %	**34 %**	**68 %**
negativ	40 %	26 %	54 %	1 %	55 %	4 %	50 %	17 %	38 %	29 %	**40 %**	**25 %**

Fazit: Eine positive Auswirkung auf die Gesellschaft verspricht sich eine Mehrheit in allen Gruppen von der Variante Umfahrung. Dagegen überwiegt diesbezüglich eine negative Einschätzung der Variante Null+.

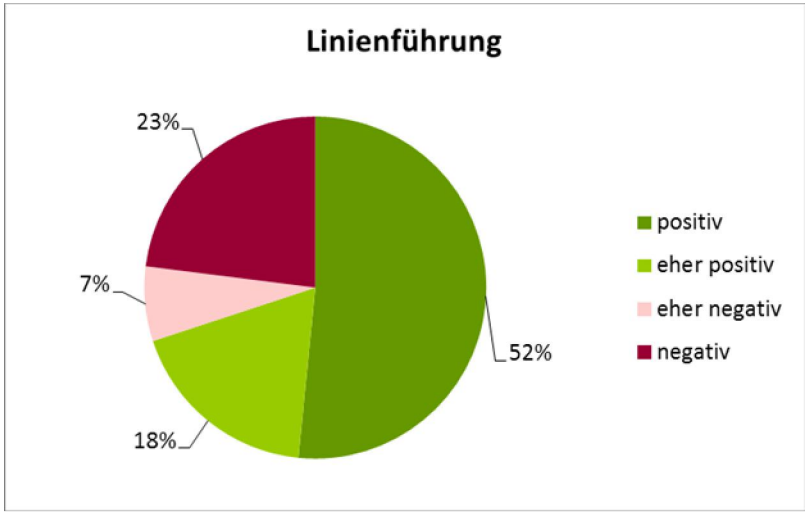
	Private		Gewerbe		Gemeinden / Burgergemeinde		Politische Parteien		Verbände		Total	
Eingaben aus Burgdorf	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	23 %	13 %	55 %	7 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	62 %	0 %	**24 %**	**13 %**
positiv	63 %	31 %	14 %	93 %	k.A.	k.A.	100 %	50 %	25 %	57 %	**61 %**	**33 %**
negativ	14 %	56 %	31 %	0 %	k.A.	k.A.	0%	50 %	13 %	43 %	**15 %**	**54 %**
Eingaben aus Oberburg												
keine	41 %	4 %	29 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**40 %**	**4 %**
positiv	19 %	87 %	0 %	100 %	0 %	100 %	50 %	100 %	100 %	0 %	**19 %**	**87 %**
negativ	40 %	9 %	71 %	0 %	100 %	0 %	50 %	0 %	0 %	100 %	**41 %**	**9 %**
Eingaben aus Halse b.B.												
keine	40 %	8 %	29 %	0 %	0 %	0 %	k.A.	k.A.	100 %	0 %	**39 %**	**7 %**
positiv	30 %	70 %	0 %	100 %	0 %	100 %	k.A.	k.A.	0 %	100 %	**28 %**	**72 %**
negativ	30 %	22 %	71 %	0 %	100 %	0 %	k.A.	k.A.	0 %	0 %	**33 %**	**21 %**
Eingaben aus Lyssach												
keine	30 %	17 %	50 %	0 %	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	**30 %**	**16 %**
positiv	43 %	49 %	0 %	100 %	k.A./100%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	**43 %**	**50 %**
negativ	27 %	34 %	50 %	0 %	k.A.	k.A./100%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	**27 %**	**34 %**
übrige Gemeinden												
keine	22 %	3 %	24 %	6 %	35 %	5 %	0 %	0 %	9 %	0 %	**22 %**	**2 %**
positiv	19 %	86 %	13 %	92 %	13 %	95 %	0 %	100 %	27 %	83 %	**19 %**	**87 %**
negativ	59 %	11 %	63 %	2 %	52 %	0 %	100 %	0 %	64 %	17 %	**59 %**	**11 %**

Seitens der Gemeinde Burgdorf und der Gemeinde Lyssach wurde kein Fragebogen sondern eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.
Von den politischen Parteien in Hasle b.B. und den Verbänden in Lyssach erfolgte keine Eingabe

Fazit: Mitwirkende aus Burgdorf versprechen sich mehrheitlich von der Variante Null+ positive, von der Variante Umfahrung aber negative Auswirkungen auf die Gesellschaft. Umgekehrt sieht das eine Mehrheit der Mitwirkenden aus den anderen Gemeinden.

FRAGE 3: WIE BEURTEILEN SIE DIE OPTIMIERTE LINIENFÜHRUNG DER UMFAHRUNGSSTRASSE, DIE BEREITS 2007 GROB FESTGELEGT WURDE?

Null +



70% der Mitwirkenden begrüssen die Linienführung der Umfahrungstrasse.

Total	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
positiv	51 %	75 %	71 %	50 %	65 %	**52 %**
eher positiv	18 %	23 %	25 %	0 %	5 %	**18 %**
eher negativ	7 %	1 %	0 %	25 %	5 %	**7 %**
negativ	24 %	1 %	4 %	25 %	25 %	**23 %**

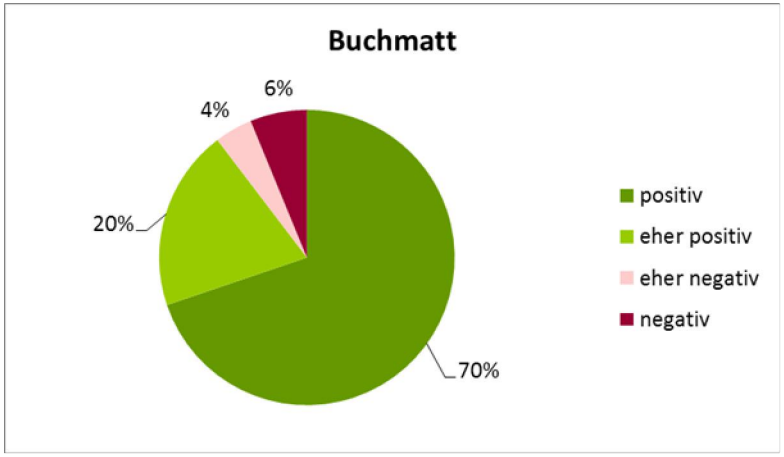
Fazit: In allen Gruppen beurteilt die Mehrheit der Mitwirkenden die Linienführung der Umfahrungsstrasse als positiv. In den Bemerkungen werden jedoch auch Anpassungen gewünscht (siehe Kapitel 5).

Eingaben aus Burgdorf	Private	Gewerbe	Gemeinden / Burgergemeinde	Politische Parteien	Verbände	Total
positiv	23 %	73 %	k.A.	34 %	67 %	**24 %**
eher positiv	13 %	23 %	k.A.	0 %	0 %	**13 %**
eher negativ	13 %	0 %	k.A.	33 %	0 %	**13 %**
negativ	51 %	4 %	k.A.	33 %	33 %	**50 %**
Eingaben aus Oberburg						
positiv	50 %	62 %	0 %	50 %	0 %	**50 %**
eher positiv	35 %	25 %	100 %	0 %	0 %	**35 %**
eher negativ	8 %	13 %	0 %	50 %	0 %	**8 %**
negativ	7 %	0 %	0 %	0 %	100 %	**7 %**
Eingaben aus Halse b.B.						
positiv	56 %	100 %	100 %	k.A.	100 %	**59 %**
eher positiv	22 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**20 %**
eher negativ	6 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**6 %**
negativ	16 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**15 %**
Eingaben aus Lyssach						
positiv	33 %	100 %	k.A.	0 %	k.A.	**34 %**
eher positiv	20 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**19 %**
eher negativ	7 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**7 %**
negativ	40 %	0 %	k.A. / 100 %	100 %	k.A.	**40 %**
übrige Gemeinden						
positiv	70 %	74 %	75 %	100 %	67 %	**70 %**
eher positiv	17 %	26 %	25 %	0 %	8 %	**18 %**
eher negativ	4 %	0 %	0 %	0 %	8 %	**3 %**
negativ	9 %	0 %	0 %	0 %	17 %	**9 %**

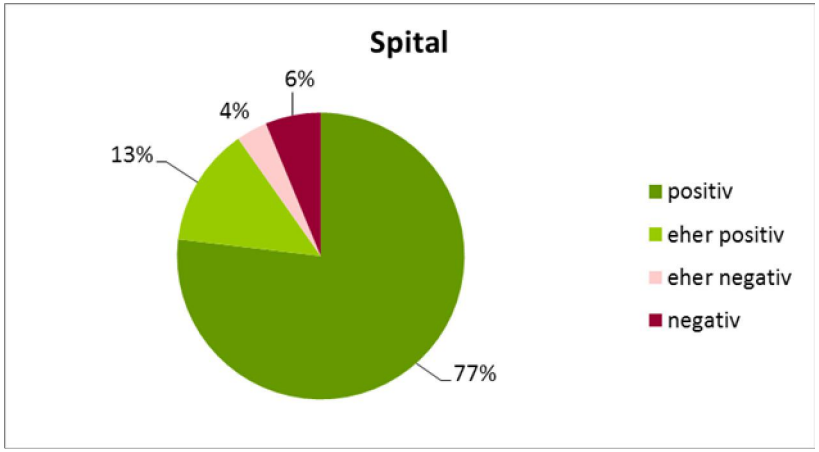
Seitens der Gemeinde Burgdorf und der Gemeinde Lyssach wurde kein Fragebogen sondern eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.
Von den politischen Parteien in Hasle b.B. und den Verbänden in Lyssach erfolgte keine Eingabe

Fazit: Die Mehrheit der Mitwirkenden aus Burgdorf beurteilen die Linienführung der Umfahrung als negativ oder eher negativ. Die Mehrheit in den übrigen Gemeinden beurteilt die Linienführung der Umfahrung als positiv oder eher positiv. In den Bemerkungen werden jedoch auch Anpassungen gewünscht (siehe Kapitel 5).

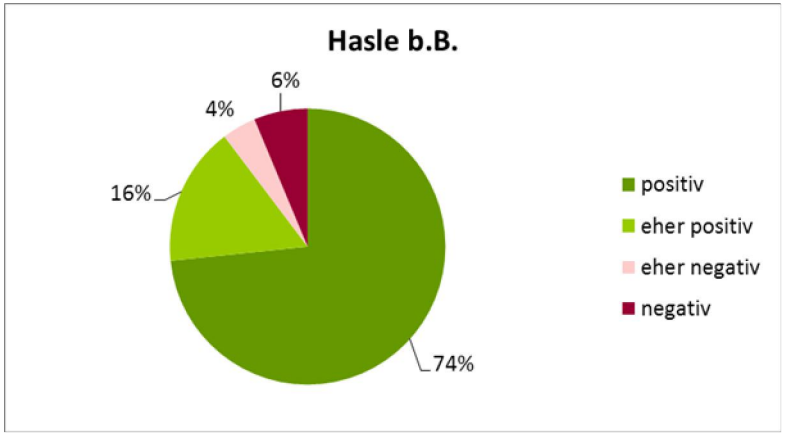
FRAGE 4: WIE BEURTEILEN SIE DIE AUFHEBUNG DER BAHNÜBERGÄNGE BEI DER VARIANTE NULL+?



90% der Mitwirkenden begrüssen die Aufhebung des Bahnübergangs Buchmatt bei der Variante Null+.



90% der Mitwirkenden begrüssen die Aufhebung des Bahnübergangs Spital bei der Variante Null+.



90% der Mitwirkenden begrüssen die Aufhebung des Bahnübergangs Hasle b.B. bei der Variante Null+.

Total

Buchmatt	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
positiv	70 %	53 %	68 %	52 %	76 %	**70 %**
eher positiv	20 %	39 %	20 %	25 %	14 %	**20 %**
eher negativ	4 %	4 %	0 %	0 %	0 %	**4 %**
negativ	6 %	4 %	12 %	13 %	10 %	**6 %**
Spital						
positiv	77 %	61 %	76 %	62 %	71 %	**77 %**
eher positiv	13 %	31 %	12 %	25 %	19 %	**13 %**
eher negativ	4 %	3 %	0 %	0 %	0 %	**4 %**
negativ	6 %	5 %	12 %	13 %	10 %	**6 %**
Hasle b.B.						
positiv	74 %	69 %	72 %	50 %	71 %	**74 %**
eher positiv	16 %	22 %	16 %	37 %	19 %	**16 %**
eher negativ	4 %	5 %	0 %	0 %	0 %	**4 %**
negativ	6 %	4 %	12 %	13 %	10 %	**6 %**

Fazit: Die Mehrheit aller Mitwirkenden beurteilt die Aufhebung Bahnübergänge Buchmatt, Spital und Hasle b.B. als positiv oder eher positiv.

Eingaben aus Burgdorf

Buchmatt	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
positiv	79 %	56 %	k.A.	100 %	72 %	**78 %**
eher positiv	13 %	30 %	k.A.	0 %	14 %	**14 %**
eher negativ	4 %	7 %	k.A.	0 %	0 %	**4 %**
negativ	4 %	7 %	k.A.	0 %	14 %	**4 %**
Spital						
positiv	84 %	57 %	k.A.	100 %	72 %	**83 %**
eher positiv	9 %	33 %	k.A.	0 %	14 %	**10 %**
eher negativ	3 %	3 %	k.A.	0 %	0 %	**3 %**
negativ	4 %	7 %	k.A.	0 %	14 %	**4 %**
Hasle b.B.						
positiv	76 %	63 %	k.A.	67 %	72 %	**76 %**
eher positiv	17 %	27 %	k.A.	33 %	14 %	**17 %**
eher negativ	3 %	7 %	k.A.	0 %	0 %	**3 %**
negativ	4 %	3 %	k.A.	0 %	14 %	**4 %**

Fazit: Die Mehrheit der Mitwirkenden aus Burgdorf beurteilt die Aufhebung Bahnübergänge Buchmatt, Spital und Hasle b.B. als positiv oder eher positiv.

Eingaben aus Oberburg

Buchmatt	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
positiv	54 %	50 %	0 %	50 %	100 %	**54 %**
eher positiv	29 %	50 %	0 %	50 %	0 %	**29 %**
eher negativ	8 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**7 %**
negativ	9 %	0 %	100 %	0 %	0 %	**10 %**
Spital						
positiv	63 %	62 %	0 %	50 %	100 %	**63 %**
eher positiv	20 %	38 %	0 %	50 %	0 %	**20 %**
eher negativ	7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**7 %**
negativ	10 %	0 %	100 %	0 %	0 %	**10 %**
Hasle b.B.						
positiv	56 %	50 %	0 %	50 %	100 %	**56 %**
eher positiv	25 %	50 %	0 %	50 %	0 %	**26 %**
eher negativ	9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**8 %**
negativ	10 %	0 %	100 %	0 %	0 %	**10 %**

Fazit: Die Mehrheit der Mitwirkenden aus Oberburg beurteilt die Aufhebung Bahnübergänge Buchmatt, Spital und Hasle b.B. als positiv oder eher positiv.

Eingaben aus Hasle b.B.

Buchmatt	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
positiv	62 %	14 %	100 %	k.A.	0 %	**60 %**
eher positiv	29 %	86 %	0 %	k.A.	100 %	**32 %**
eher negativ	1 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**1 %**
negativ	8 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**7 %**
Spital						
positiv	71 %	29 %	100 %	k.A.	0 %	**69 %**
eher positiv	20 %	71 %	0 %	k.A.	100 %	**22 %**
eher negativ	2 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**2 %**
negativ	7 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**7 %**
Hasle b.B.						
positiv	73 %	71 %	100 %	k.A.	0 %	**73 %**
eher positiv	17 %	29 %	0 %	k.A.	100 %	**18 %**
eher negativ	1 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**1 %**
negativ	9 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**8 %**

Fazit: Die Mehrheit der Mitwirkenden aus Hasle b.B. beurteilt die Aufhebung Bahnübergänge Buchmatt, Spital und Hasle b.B. als positiv oder eher positiv.

Eingaben aus Lyssach

Buchmatt	Private	Gewerbe	Gemeinden / Burgergemeinde	Politische Parteien	Verbände	Total
positiv	67 %	100 %	k.A. / 100 %	100 %	k.A.	**69 %**
eher positiv	19 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**18 %**
eher negativ	1 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**1 %**
negativ	13 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**12 %**
Spital						
positiv	76 %	100 %	k.A. / 100 %	100 %	k.A.	**77 %**
eher positiv	12 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**11 %**
eher negativ	1 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**1 %**
negativ	11 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**11 %**
Hasle b.B.						
positiv	66 %	100 %	k.A. / 100 %	100 %	k.A.	**67 %**
eher positiv	21 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**21 %**
eher negativ	1 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**1 %**
negativ	12 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**11 %**

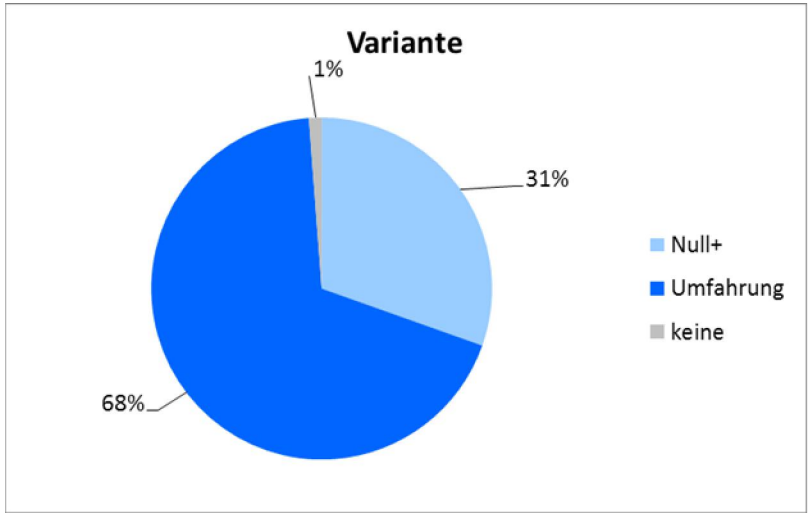
Fazit: Die Mehrheit der Mitwirkenden aus Lyssach beurteilt die Aufhebung Bahnübergänge Buchmatt, Spital und Hasle b.B. als positiv oder eher positiv.

Eingaben aus übrigen Gemeinden

Buchmatt	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
positiv	69 %	56 %	67 %	0 %	83 %	**68 %**
eher positiv	21 %	36 %	24 %	50 %	9 %	**21 %**
eher negativ	3 %	4 %	0 %	0 %	0 %	**4 %**
negativ	7 %	4 %	9 %	50 %	8 %	**7 %**
Spital						
positiv	77 %	66 %	76 %	0 %	75 %	**76 %**
eher positiv	13 %	24 %	14 %	50 %	17 %	**14 %**
eher negativ	3 %	4 %	0 %	0 %	0 %	**3 %**
negativ	7 %	6 %	10 %	50 %	8 %	**7 %**
Hasle b.B.						
positiv	76 %	74 %	71 %	0 %	75 %	**76 %**
eher positiv	13 %	14 %	19 %	50 %	17 %	**13 %**
eher negativ	4 %	6 %	0 %	0 %	0 %	**4 %**
negativ	7 %	6 %	10 %	50 %	8 %	**7 %**

Fazit: Die Mehrheit der Mitwirkenden aus den übrigen Gemeinden beurteilt die Aufhebung Bahnübergänge Buchmatt, Spital und Hasle b.B. als positiv oder eher positiv.

FRAGE 5: WELCHE VARIANTE ERACHTEN SIE ALS DIE RICHTIGE LÖSUNG?



31% der Mitwirkenden erachten die Variante Null+,
68% die Variante Umfahrung als die richtige Lösung.

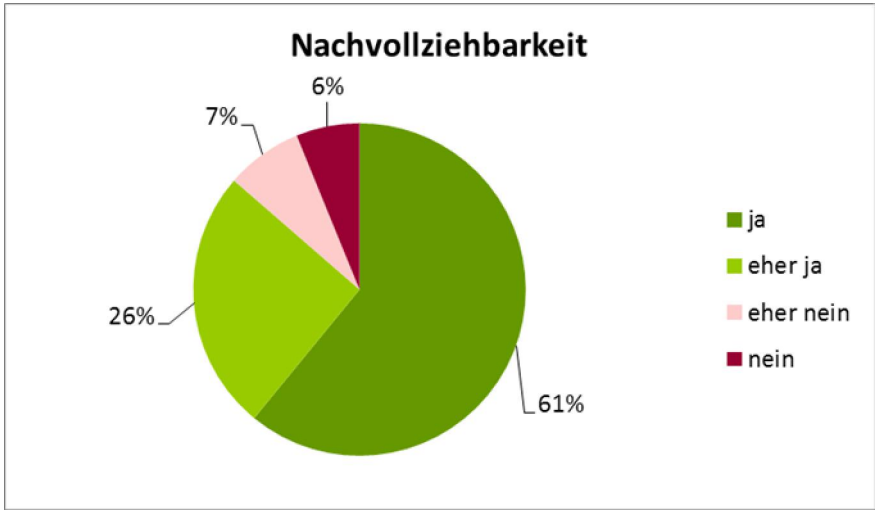
Total	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
Null+	31 %	3 %	3 %	53 %	32 %	**31 %**
Umfahrung	68 %	96 %	97 %	47 %	64 %	**68 %**
keine	1 %	1 %	0 %	0 %	4 %	**1 %**

Fazit: Die Mehrheit der Mitwirkenden in allen Gruppen erachtet die Umfahrung als die richtige Variante zur Lösung der Verkehrsprobleme im Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle b.B., wobei dies beim Gewerbe und den Gemeinden sehr deutlich und den politischen Parteien nur knapp zum Ausdruck kommt.

Eingaben aus Burgdorf	Private	Gewerbe	Gemeinden / Burgergemeinde	Politische Parteien	Verbände	Total
Null+	67 %	3 %	0 %	67 %	37 %	**65 %**
Umfahrung	31 %	97 %	100 %	33 %	50 %	**33 %**
keine	2 %	0 %	0 %	0 %	13 %	**2 %**
Eingaben aus Oberburg						
Null+	10 %	22 %	0 %	33 %	100 %	**10 %**
Umfahrung	88 %	67 %	100 %	67 %	0 %	**87 %**
keine	2 %	11 %	0 %	0 %	0 %	**3 %**
Eingaben aus Hasle b.B.						
Null+	30 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**28 %**
Umfahrung	68 %	100 %	100 %	k.A.	100 %	**70 %**
keine	2 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**2 %**
Eingaben aus Lyssach						
Null+	45 %	0 %	100 / k.A.	100 %	k.A.	**44 %**
Umfahrung	52 %	100 %	k.A. / 100 %	0 %	k.A.	**54 %**
keine	3 %	0 %	0 %	0 %	k.A.	**2 %**
Eingaben aus übrigen Gemeinden						
Null+	19 %	0 %	0 %	0 %	25 %	**13 %**
Umfahrung	86 %	100 %	100 %	100 %	75 %	**87 %**
keine	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**

Fazit: Die Mehrheit der Mitwirkenden aus Burgdorf erachtet die Variante Null+ als die richtige Variante zur Lösung der Verkehrsprobleme im Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle b.B., in den übrigen Gemeinden liegt dagegen die Variante Umfahrung deutlich vorn.

FRAGE 6: SIND DIE ERGEBNISSE DES VORPROJEKTES FÜR SIE NACHVOLLZIEHBAR?



87% der Mitwirkenden beurteilen das Ergebnis des Vorprojektes als nachvollziehbar.

Total	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
ja	60 %	75 %	81 %	75 %	78 %	**61 %**
eher ja	26 %	19 %	15 %	0 %	11 %	**26 %**
eher nein	8 %	5 %	4 %	12 %	5 %	**7 %**
nein	6 %	1 %	0 %	13 %	6 %	**6 %**

Fazit: Für die Mehrheit in allen Gruppen sind die Ergebnisse des Vorprojektes nachvollziehbar. Bei vielen, die das Vorprojekt als nicht nachvollziehbar bezeichnen, stiess die Planung einer Umfahrungsstrasse bzw. die Planung einer Variante Null+ auf Unverständnis.

Eingaben aus Burgdorf	Private	Gewerbe	Gemeinden / Burgergemeinde	Politische Parteien	Verbände	Total
ja	41 %	76 %	k.A.	67 %	57 %	**42 %**
eher ja	29 %	21 %	k.A.	0 %	29 %	**29 %**
eher nein	16 %	3 %	k.A.	33 %	0 %	**15 %**
nein	14 %	0 %	k.A.	0 %	14 %	**14 %**
Eingaben aus Oberburg						
ja	53 %	62 %	100 %	100 %	0 %	**53 %**
eher ja	37 %	13 %	0 %	0 %	0 %	**36 %**
eher nein	6 %	25 %	0 %	0 %	100 %	**7 %**
nein	4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	**4 %**
Eingaben aus Hasle b.B.						
ja	65 %	100 %	100 %	k.A.	100 %	**68 %**
eher ja	27 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**25 %**
eher nein	8 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**7 %**
nein	0 %	0 %	0 %	k.A.	0 %	**0 %**
Eingaben aus Lyssach						
ja	45 %	100 %	k.A.	0 %	k.A.	**45 %**
eher ja	27 %	0 %	k.A. / 100 %	0 %	k.A.	**27 %**
eher nein	7 %	0 %	k.A.	0 %	k.A.	**7 %**
nein	21 %	0 %	k.A.	100 %	k.A.	**21 %**
übrige Gemeinden						
ja	74 %	72 %	83 %	100 %	100 %	**75 %**
eher ja	21 %	22 %	13 %	0 %	0 %	**21 %**
eher nein	3 %	4 %	4 %	0 %	0 %	**3 %**
nein	2 %	2 %	0 %	0 %	0 %	**1 %**

BEILAGE 1: FRAGEBOGEN ZUR ÖFFENTLICHEN MITWIRKUNG

Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle

Fragebogen zur öffentlichen Mitwirkung

Eingabeort:	**Urne vor Ort** **Oberingenieurkreis IV, Dunantstrasse 13, 3400 Burgdorf**
Eingabefrist:	**bis 13.11.2015 (Poststempel)**

1. Wie beurteilen Sie den Handlungsbedarf auf den Ortsdurchfahrten?

○ Lyssach - Schachen	☐ kein Handlungsbedarf	☐ geringer	☐ mittlerer	☐ grosser
○ Burgdorf	☐ kein Handlungsbedarf	☐ geringer	☐ mittlerer	☐ grosser
○ Oberburg	☐ kein Handlungsbedarf	☐ geringer	☐ mittlerer	☐ grosser
○ Hasle b.B.	☐ kein Handlungsbedarf	☐ geringer	☐ mittlerer	☐ grosser

2. Wie beurteilen Sie die Auswirkungen der Varianten?

	Null +	**Umfahrung**
○ Öffentlicher Verkehr	☐ keine ☐ positiv ☐ negativ	☐ keine ☐ positiv ☐ negativ
○ Velofahrer und Fussgänger	☐ keine ☐ positiv ☐ negativ	☐ keine ☐ positiv ☐ negativ
○ Motorisierter Individualverkehr	☐ keine ☐ positiv ☐ negativ	☐ keine ☐ positiv ☐ negativ
○ Umwelt	☐ keine ☐ positiv ☐ negativ	☐ keine ☐ positiv ☐ negativ
○ Wirtschaft	☐ keine ☐ positiv ☐ negativ	☐ keine ☐ positiv ☐ negativ
○ Gesellschaft	☐ keine ☐ positiv ☐ negativ	☐ keine ☐ positiv ☐ negativ

3. Wie beurteilen Sie die optimierte Linienführung der Umfahrungsstrassen, die bereits 2007 grob festgelegt wurde?

☐ positiv ☐ eher positiv ☐ eher negativ ☐ negativ

Wo ist allenfalls Ihrer Meinung nach die Linienführung nicht optimal?

……..

……..

DOCP-#541086-v2-Umfahrung_Burgdorf_Fragebogen.docx

4. Wie beurteilen Sie die Aufhebung der Bahnübergänge bei der Variante Null+?

Bahnunterführung Buchmatt, Burgdorf	☐ positiv	☐ eher positiv	☐ eher negativ	☐ negativ
Bahnunterführung Spital, Burgdorf	☐ positiv	☐ eher positiv	☐ eher negativ	☐ negativ
Bahnunterführung Hasle b.B.	☐ positiv	☐ eher positiv	☐ eher negativ	☐ negativ

5. Welche Variante erachten Sie als die richtige Lösung?

- ○ Null + ☐
- ○ Umfahrung ☐
- ○ Keine ☐

6. Sind die Ergebnisse des Vorprojektes für Sie nachvollziehbar?

☐ ja ☐ eher ja ☐ eher nein ☐ nein

Wo sind allenfalls Ihrer Meinung nach die Ergebnisse nicht nachvollziehbar?

.....

.....

7. Bemerkungen und weitere Anregungen

Persönliche Angaben

Name, Vorname Telefonnummer:

Adresse

PLZ / Ort

DOCP-#541086-v2-Umfahrung_Burgdorf_Fragebogen.docx

BEILAGE 2: FRAGEBOGEN DER UNABHÄNGIGEN ORTSPARTEI OBERBURG

Für Oberburg – eine Aktion der

40 Jahre uop

Unabhängige Ortspartei Oberburg

Wir positionieren uns klar für die Umfahrungsvarianten Oberburg - für eine Zukunft mit lebenswerter Emmentalstrasse

Wirken Sie mit – damit die Ortsdurchfahrt Oberburg vom Verkehr entlastet wird!!!

Nutzen Sie Ihre Mitwirkungsmöglichkeit noch bis 12. November 2015

1. Geben Sie der Variante **UMFAHRUNG** *(siehe Rückseite Bild 1)* den Vortritt. Helfen Sie, damit unsere Dorfkernzone zu entlasten und den Durchgangsverkehr von 18'800 auf 3'300 Fahrzeuge zu reduzieren.

O (Bitte ankreuzen) *Ja, ich unterstütze diese Variante und möchte, dass die Planungsverantwortlichen diese in der weiteren Planung berücksichtigen.*

2. Werten Sie mit Ihrer Mitwirkung die Alternative **UMFAHRUNG mit optimierter Linienführung** *(siehe Rückseite Bild 2)* auf. Helfen Sie mit, damit alle Einwohnerinnen und Einwohner an der Emmentalstrasse mehr Lebensqualität erhalten.

O (Bitte ankreuzen) *Ja, ich unterstütze dieses Anliegen und möchte, dass die Planungsverantwortlichen diese Optimierungsanpassung vornehmen und in der weiteren Planung berücksichtigen.*

Detaillierte Informationen erhalten Sie über folgende Kanäle:

www.uop-oberburg.ch → Aktuell
www.oberburg.ch → Aktuelles ,Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle
www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/organisation/tba/aktuell → Verkehrssanierung Emmental

Weitere Mitwirkungszettel sind auf der Gemeindeverwaltung Oberburg erhältlich.

Diesen Zettel können Sie per Post an das Tiefbauamt senden oder in den Briefkasten der Gemeindeverwaltung Oberburg werfen. Bitte beachten Sie den Abgabetermin. Beim Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis IV, Dunantstrasse 13, 3400 Burgdorf besteht eine weitere Abgabemöglichkeit.

Persönliche Angaben

Name + Vorname _____

Adresse _____

PLZ + Ort _____

Telefon (für Rückfragen) _____

Die Mitwirkung ist nicht an ein Wahlrecht in einer der betroffenen Gemeinden gebunden.

Gesamtkonzept der Variante **UMFAHRUNG**

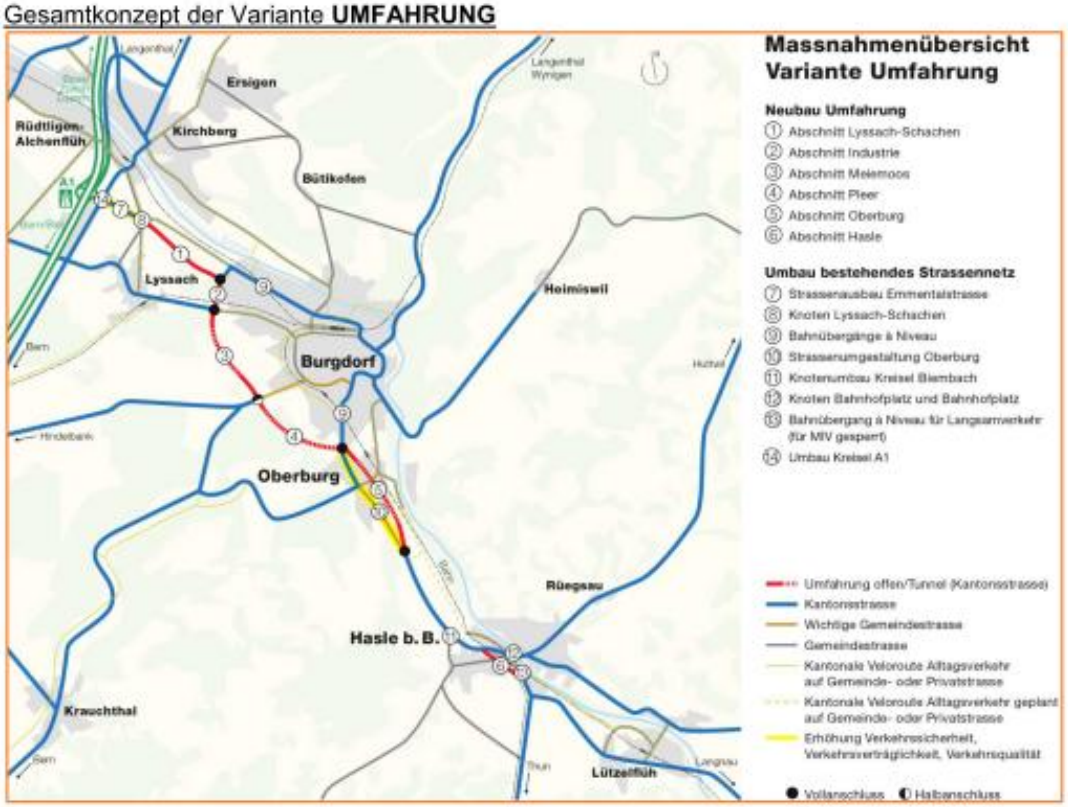


Bild 1 –
Variante **UMFAHRUNG**

Anschluss auf Höhe Pfisternstrasse

Bild 2 –
Neue Variante **UMFAHRUNG mit optimierter Linienführung**

Anschluss beim Kreisel Biembach (Mühlekreisel)

Bildquelle:
http://www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/organisation/tba/aktuell.assetref/dam/documents/portal/Medienmitteilungen/de/2015/10/2015-10-13-folienreferat-verkehrssanierung-emmental-oberaargau.pdf - 27.10.2015-23:17 - Medienorientierung vom13. Oktober 2015 - Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Direktorin Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion + Tiefbauamt des Kantons Bern Oberingenieurkreis IV