



Mobilitätsstrategie Stadt Burgdorf

Inhalt

1. Ausgangslage.....	8
1.1 Ziel und Zweck der Mobilitätsstrategie.....	8
1.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen und Entwicklungen	8
1.3 Hintergrund und Kontext der Mobilitätsstrategie	13
1.3.1 Vision Burgdorf 2050 und strategisches Leitbild	13
1.3.2 Stadtentwicklungskonzept (STEK).....	13
1.3.3 Klimastrategie	13
1.3.4 «Emmentalwärts».....	14
2. Ist-Analyse der Mobilitätssituation in der Stadt Burgdorf	15
2.1 Mobilität in Burgdorf	15
2.1.1 Lage	15
2.1.2 Engagements in der Mobilität.....	15
2.2 Mobilitätsangebote in Burgdorf.....	16
2.2.1 Fussverkehr	17
2.2.2 Veloverkehr	17
2.2.3 ÖV.....	18
2.2.4 MIV	18
2.2.5 Sharing	19
2.2.6 Ladeinfrastruktur und Parkplatzbewirtschaftung	19
2.3 Verkehrsaufkommen in der Stadt Burgdorf.....	20
2.3.1 Fussverkehr	20
2.3.2 Veloverkehr	20
2.3.3 ÖV.....	21
2.3.4 MIV	22
2.3.5 Güterverkehr	25
2.3.6 Modalsplit	25
2.3.7 Fazit	27
3. Mobilitätsstrategie Burgdorf 2050	27
3.1 RegioMove als Basis für die Mobilitätsstrategie	27
3.2 Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und Einbettung in die Region	30
3.2.1 Kommission Mobilität	30
3.2.2 Kooperation im Bereich Öffentlicher Verkehr	30
3.2.3 Einbindung in kantonale Planungsprozesse.....	30
3.3 Übersicht	31
3.4 Push and Pull und 4V: bewährte Ansätze für die nachhaltige Mobilität	32
3.5 Handlungsfelder	35
4. Massnahmen	41
4.1 Die flächeneffiziente Mobilität priorisieren.....	42
4.2 Die vernetzte Mobilität fördern	46

4.3	Den MIV verträglicher gestalten	47
4.4	Attraktive Bewegungsräume schaffen	49
4.5	Den Wirtschaftsverkehr effizient abwickeln	52
4.6	Kommunikation und Controlling wirkungsvoll einsetzen	53
4.7	Massnahmenplan	56
5.	Finanzierung	57
6.	Würdigung und Ausblick	58
7.	Quellenverzeichnis.....	59
8.	Abbildungsverzeichnis	61
9.	Tabellenverzeichnis	62
10.	Anhang.....	62
10.1	Trends.....	62
10.2	Übersicht Mobilitätsanbieter	64
10.3	Verkehrszählung Langsamverkehr 2003	65
10.4	Verkehrszählung Strassenverkehr 1998–2002	66
10.5	Übersicht jüngste Verkehrszählungen Burgdorf	67
10.6	Verkehrszählung «Emmentalwärts»	68
10.7	Relevante Grundlagen.....	69
10.7.1	National	69
10.7.2	Kantonal	70
10.7.3	Regional.....	71
10.7.4	Kommunal	72
10.7.5	Ist-Analyse der Stadt Burgdorf	75
10.7.6	Kommunal: Prozess RegioMove.....	80

Glossar

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr: Durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge, die pro Tag einen bestimmten Streckenabschnitt passieren.
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr: Durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge, die pro Werktag einen bestimmten Streckenabschnitt passieren.
Modalsplit	Der Modalsplit zeigt, wie die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel prozentual verteilt ist. Dies wird basierend auf der Anzahl Wege oder auf den zurückgelegten Distanzen berechnet.
Mikrozensus	Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) misst die Mobilität der schweizerischen Bevölkerung. Alle fünf Jahre werden dazu rund 55'000 zufällig ausgewählte Personen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt.
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad usw.).
öV	Öffentlicher Verkehr (Eisenbahn und Bus).
Sharing	Bezeichnet die gemeinschaftliche Nutzung von Verkehrsmitteln oder Mobilitätsdiensten, bei der mehrere Personen Zugang zu denselben Ressourcen haben, anstatt ein eigenes Fahrzeug zu besitzen.

Impressionen: Mobilität in Burgdorf heute



Zusammenfassung

Die Mobilitätsstrategie von Burgdorf dient als Leitlinie für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Burgdorf. Sie setzt Prioritäten, definiert Handlungsschwerpunkte und integriert neue Entwicklungen im Bereich Mobilität.

Im Rahmen des Projekts «RegioMove» wurde ein partizipativer Prozess initiiert, um die Grundlagen der Strategie zu erarbeiten. In Workshops mit der Bevölkerung, Fachleuten und weiteren Interessengruppen wurden wertvolle Erkenntnisse gewonnen, die in die Strategie eingeflossen sind.

Die Mobilitätsstrategie basiert auf den aktuellen Zahlen und beobachteten Entwicklungen im Raum Burgdorf sowie auf bekannten Grundlagen von Bund und Kanton. Sie ist mit bestehenden strategischen Dokumenten der Stadt Burgdorf verknüpft (u. a. Vision Burgdorf 2050, Klimastrategie, Altersleitbild) und berücksichtigt geltende Gesetze und Verordnungen. Obwohl derzeit kein einheitliches Verkehrsdatenmonitoring für alle Verkehrsträger in der Stadt Burgdorf vorliegt, zeigt sich, dass das Auto nach wie vor das Hauptverkehrsmittel ist, während die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (öV) stetig zunimmt. Für den Fuss- und Veloverkehr stehen nur begrenzte Daten zur Verfügung. Beide Verkehrsarten sind in Burgdorf jedoch gut etabliert und prägen die Mobilitätskultur massgeblich, da die meisten Ziele in der Stadt innerhalb von 10 Minuten erreichbar sind. Ergänzend wurden das Angebot an Mobilitätsdienstleistungen, insbesondere im Bereich Sharing, sowie die Parkraumsituation und deren Bewirtschaftung analysiert.

Die Strategie basiert auf einer Vision für das Jahr 2050, in der die Menschen in Burgdorf überwiegend und gerne zu Fuss, mit dem Velo, dem öV und Sharing-Angeboten unterwegs sind. In sechs Handlungsfeldern werden Schwerpunkte gesetzt, die zur Erreichung der Vision beitragen.

Mit den in der Mobilitätsstrategie formulierten Massnahmen will die Stadt ...

- ... die flächeneffiziente Mobilität priorisieren;
- ... die vernetzte Mobilität fördern;
- ... den MIV (motorisierten Individualverkehr) verträglich gestalten;
- ... attraktive Bewegungsräume schaffen;
- ... den Wirtschaftsverkehr effizient abwickeln;
- ... Kommunikation und Controlling wirkungsvoll einsetzen.

Zu jedem Handlungsfeld wurden Ziele mit dem Zeithorizont 2050 formuliert sowie Zwischenziele bis 2030 festgelegt. Die Strategie beschreibt die Weiterentwicklung der Mobilitätskultur, die von der Bevölkerung getragen wird.

Um die definierten Ziele zu erreichen, wurden 20 konkrete Massnahmen mit dem Zeithorizont 2030 formuliert. Die Massnahmen sind zeitlich priorisiert. Um die Umsetzung der Strategie sicherzustellen, werden die wichtigen Kennzahlen in einem periodischen Controlling erfasst und die Massnahmenumsetzung wird im Jahresrhythmus evaluiert.

Die vorliegende Mobilitätsstrategie bildet eine langfristige Grundlage, die periodisch weiterentwickelt und mit den laufenden Arbeiten des Stadtentwicklungskonzepts (STEK) sowie neuen Mobilitätstrends abgestimmt wird. Durch diesen Abgleich wird die Mobilität, der Siedlungsraum sowie weitere Bereiche wie Energie oder Freiraum ganzheitlich verknüpft, um eine nachhaltige und lebenswerte Weiterentwicklung der Stadt Burgdorf zu gewährleisten.

Impressum

Herausgeberin

Stadt Burgdorf
Gemeinderat
Kirchbühl 19
3400 Burgdorf

Kernteam

Theophil Bucher, Ressortleiter Hochbau, Bewilligungen, nachhaltige Entwicklung
Stadtentwicklung, Stadt Burgdorf
Tina Keller, externe Projektbegleitung, Trafiko AG
Christoph Zurflüh, externe Projektbegleitung, Trafiko AG

Illustrationen

Stadt Burgdorf / Trafiko AG

Datum 21.01.2026

Im Rahmen des Prozesses RegioMove wurden die Grundlagen der vorliegenden Mobilitätsstrategie 2050 entwickelt. Die Bevölkerung und Fachpersonen wurden im Rahmen von zwei öffentlichen Veranstaltungen eingeladen, ihre Ideen und Anregungen einzubringen. Der Gemeinderat dankt allen Beteiligten und würdigt die wertvollen Impulse und kreativen Beiträge, die aus diesem offenen und inspirierenden Austausch hervorgegangen und in die erarbeitete Strategie eingeflossen sind.

1. Ausgangslage

Die Ausgangslage beschreibt das Ziel und den Zweck der Mobilitätsstrategie sowie die übergeordneten Rahmenbedingungen.

1.1 Ziel und Zweck der Mobilitätsstrategie

Die Mobilitätsstrategie dient als Leitlinie für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Burgdorf. Sie legt Prioritäten fest, definiert zentrale Themen und setzt Handlungsschwerpunkte. Dafür werden klare Ziele formuliert und passende Massnahmen definiert, die von den zuständigen Behörden koordiniert und umgesetzt werden. Die Strategie ist langfristig ausgerichtet. Die Umsetzung der Massnahmen und deren Erfolg werden mit dem Controlling der relevanten Zahlen regelmässig überprüft und bewertet. Bei Bedarf können diese angepasst oder zusätzliche Massnahmen definiert werden.

1.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen und Entwicklungen

In der vorliegenden Mobilitätsstrategie sind die Rahmenbedingungen von Bund, Kanton, Region und der Gemeinde sowie von privaten Akteuren eingeflossen. Eine Übersicht über die relevanten übergeordneten Strategien, Konzepte und Reglemente aller Akteure, welche dieser Strategie zugrunde liegen, sind im [Anhang 10.7](#) aufgeführt.

Gesellschaftliche und technologische Entwicklungen sowie übergeordnete regulatorische Rahmenbedingungen und Planungen haben einen entscheidenden Einfluss auf die Mobilität von morgen – auch in Burgdorf. Im Kontext einer Gesellschaft, die sich gemäss den übergeordneten Zielen der Nachhaltigen Entwicklung verändert, wird in Zukunft eine andere Mobilität erforderlich sein, welche sich von einzelnen Verkehrsträgern weg zu einem Gesamtsystem entwickelt. Ein Mobilitätssystem, welches bedürfnisorientiert, postfossil, vernetzt und teilweise von autonomen Elementen geprägt sein wird. Die folgenden Punkte zeigen die zentralen Entwicklungen, die im partizipativen [Prozess RegioMove](#) identifiziert, in der Erarbeitung der [Vision Burgdorf 2050](#) bestätigt und daraus folgend der vorliegenden Strategie zugrunde gelegt worden sind:

1. Veränderungen in der Umwelt

Der Klimawandel und seine Auswirkungen sind sichtbar und spürbar. Die Vereinten Nationen haben sich 2015 an der Klimakonferenz von Paris dazu verpflichtet, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C zu beschränken und dazu ihre Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Auch die Schweiz hat sich zu diesem Ziel bekannt und will bis 2050 klimaneutral werden (Netto-Null). Die Mobilität und der daraus resultierende Verkehr basieren heute noch zu einem wesentlichen Teil auf fossilen Treibstoffen. Sie tragen damit massgeblich zum Klimawandel bei. Die Elektromobilität ist massentauglich geworden und wird zunehmend bei verschiedensten Verkehrsmitteln eingesetzt. Bis in 25 Jahren müssen erneuerbare Energien in der Mobilität die fossilen Treibstoffe vollständig ersetzen.

2. Steigende Lebenserwartung

Aufgrund der steigenden Lebenserwartung nimmt der Anteil älterer Menschen zu. Die alternde Bevölkerung hat spezifische Bedürfnisse in Bezug auf die Mobilität, was sich auf den Modalsplit auswirken wird. Ältere Menschen bewegen sich langsamer und fühlen sich oft unsicher im Verkehr. Daher ist es wichtig, die Mobilität barrierefrei, sicher und inkludierend zu gestalten.

3. Digitalisierung

Die Digitalisierung hat einen erheblichen Einfluss auf die Mobilität und führt zu grundlegenden Veränderungen. Echtzeitdaten stehen zur Verfügung und digitale Informations- und Vertriebskanäle können effektiv genutzt werden. Dies ermöglicht eine verstärkte Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und die bedürfnisorientierte Bereitstellung von Dienstleistungen (Services).

Dank dieser digitalen Möglichkeiten können solche Dienstleistungen miteinander verknüpft werden (Mobility as a Service, MaaS), Sharing-Fahrzeuge bereitgestellt und genutzt sowie Fahrten gebündelt (gepooled) werden. Daraus ergeben sich neue Nutzungsmodelle, welche die multimodale, d. h. verkehrsträgerübergreifende, Mobilität fördern. Obwohl die Automatisierung technologisch voranschreitet, ist sie im Mobilitätsalltag bislang noch wenig integriert. Die Digitalisierung beeinflusst auch unseren Arbeitsalltag, indem sie in gewissen Branchen ortsunabhängiges Arbeiten (z. B. Homeoffice, Co-Working) ermöglicht, was zu einer Reduktion und Veränderung der Pendlermobilität führt.

4. Druck auf die räumliche Entwicklung und die öffentliche Infrastruktur

Aufgrund des Bevölkerungswachstums und der gesellschaftlichen Entwicklungen verstärkt sich der Druck auf den Raum. Besonders in urbanen Gebieten findet eine zunehmende Verdichtung (Urbanisierung) statt. Die Bewegungsräume einer zunehmend urbanen Bevölkerung verlagern sich vom ländlichen in den städtischen Raum und damit auch vermehrt auf andere Verkehrsträger (öV, Velo, zu Fuss). Burgdorf ist davon besonders betroffen. Mit der Realisierung der laufenden Bauvorhaben und zukünftigen Arealentwicklungen wird die Bevölkerung bis 2045 um rund 30 % zunehmen (mittleres Szenario im Grundlagenbericht 'Schülerzahlenszenarien 2024' von Infraconsult vom März 2025). Die öffentliche Infrastruktur muss neuen Ansprüchen genügen und entsprechend entwickelt werden. Für die Mobilität bedeutet dies, dass flächeneffiziente Verkehrsmittel und die geteilte Mobilität im Vordergrund stehen müssen. Der öffentliche städtische Raum muss zugunsten von qualitativ hochwertigem Lebensraum entlastet werden, in dem sich Menschen bewegen und begegnen können. Dafür wird es notwendig sein, Fahrspuren zu reduzieren und Flächen zu verlagern, die heute dem parkierenden Verkehr vorbehalten sind. Im Zuge dessen werden peripher zum zu entwickelnden ESP-Bahnhof SBB verschiedene alternative konzentrierte Parkierungslösungen geprüft.

5. Bedürfnis nach Entschleunigung, Naturnähe und Kultur

Als Ausgleich zum Arbeitsleben und aufgrund der Zunahme an Menschen im dritten Lebensabschnitt steigt das Bedürfnis nach Freizeitaktivitäten. Entschleunigung, Ausflüge in die Natur und der Besuch kultureller Veranstaltungen erhalten einen höheren Stellenwert. Eine attraktive und lebenswerte Gestaltung der Nahräume in verdichteten, urbanen Gebieten kann nachhaltige Mobilitätsformen, kombiniert mit einer Verkürzung der Distanzen, ermöglichen.

6. Sharing Economy

Teilen statt Besitzen gewinnt zunehmend an Bedeutung und Akzeptanz. Aufgrund der steigenden Kosten der Mobilität und der Begrenztheit der Ressourcen wächst das Bewusstsein für ein Nutzungsverhalten, das auf einem kollektiven Verständnis und gemeinschaftlicher Verantwortung basiert. In der Mobilität ist Sharing ein Modell, um Autos, Velos und andere Verkehrsmittel zu teilen, sei es privat oder über einen Dienstleister, welcher Fahrzeuge zur Nutzung zur Verfügung stellt. Die Digitalisierung bietet dabei neue Möglichkeiten und erleichtert es, Verkehrsmittel zu teilen.

7. Onlinehandel und Güterlogistik

Mit der Digitalisierung steigt der Umfang an Waren, die online gehandelt werden. Der Vertrieb erfolgt über die Zustellung per Post oder Kurierdienste an die Heimadresse oder über Abholstationen. Einerseits verringern sich dadurch private Fahrten zu Einkaufszwecken, andererseits steigt das Verkehrsaufkommen im Güterverkehr. Durch technologische Innovationen, eine effizientere Ressourcennutzung, den Einsatz nachhaltiger Transportmittel sowie die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen kann eine clever organisierte Güterlogistik in Zukunft erheblich zur Verkehrsreduktion und Minimierung der Umweltbelastung beitragen.

Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes

Das (Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2022) beleuchtet in den Verkehrsperspektiven 2050 die möglichen Entwicklungen im Verkehr bis ins Jahr 2050. Darin werden gesellschaftliche, wirtschaftliche sowie verkehrstechnische Trends und Entwicklungen berücksichtigt. In verschiedenen Szenarien wurde eine Modellierung des künftigen Verkehrs vorgenommen, welche auf unterschiedlichen Annahmen wie technologischer Entwicklung, Bedeutung von Homeoffice, Kantons- und Bundespolitik oder Wertvorstellungen der Gesellschaft basiert. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) verwendet dieses Grundlagenpapier und insbesondere das Szenario «Basis» für die strategische Planung der nationalen Verkehrsinfrastruktur und -anbindungen.

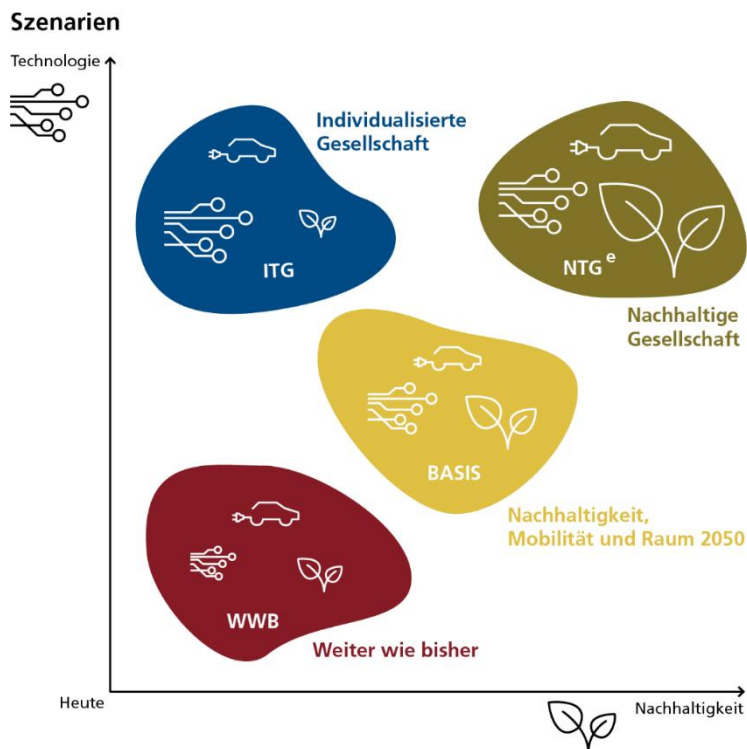


Abbildung 1: Verortung der verschiedenen Szenarien in den Verkehrsperspektiven 2050 (Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2022)

Das Szenario «Weiter wie bisher» (rot) nimmt an, dass technologische Entwicklungen die Mobilität nur langsam verändern und die Nachhaltigkeit nur eine untergeordnete Rolle spielt. Gleichzeitig geht es davon aus, dass die Zersiedelung langsam voranschreitet, Siedlungs- und Wohnformen weitgehend unverändert bleiben und die Kosten für das eigene Auto weiterhin gering bleiben. Die Gesamtverkehrsmenge bleibt bei diesem Szenario mit mehr Homeoffice und zunehmendem Freizeitverkehr auf einem ähnlichen Niveau wie heute.

Das Szenario «Basis» (gelb) orientiert sich an antizipierten zukünftigen Entwicklungen in den Bereichen Technologie und Nachhaltigkeit. Es geht von einem starken Verantwortungsbewusstsein für Umwelt und Gesellschaft und einer Präferenz für nachhaltige Dienstleistungen aus. Externe Kosten werden mittelfristig mit Steuerungsinstrumenten in die Verkehrskosten internalisiert. Während der ÖV kosteneffizient bleibt, wird der MIV trotz Effizienzgewinnen teurer, bleibt jedoch erschwinglich. Die ressourceneffiziente Mobilität von Personen und Gütern wird gefördert. Die Agglomerationsprogramme des ARE und die Mobilitätsziele des Bundes sind auf dieses Szenario ausgerichtet.

Im Szenario «Individualisierte Gesellschaft» (blau) nutzen Verkehrsteilnehmende die Technologie hauptsächlich privat. Der Autobesitz ist Standard, grosse Fahrzeuge sind beliebt. Nachhaltigkeit zählt nur, solange sie keine Einschränkungen oder Kosten verursacht. Neue Quartiere entstehen eher in ländlichen Gebieten, die Zersiedelung nimmt zu. Der öV wird weniger gefördert, wodurch er teurer wird als der günstige Privatverkehr. Es gibt kaum Interesse an multimodalen oder Sharing-Angeboten. Der Güterverkehr bleibt kostengünstig und der Onlinehandel wächst besonders stark.

Das Szenario «Nachhaltige Gesellschaft» (grün) nimmt an, dass das Verantwortungsbewusstsein für Umwelt und Gesellschaft stark zunimmt und eine Verzichtsbereitschaft besteht. Im Vergleich zum «Basis»-Szenario reduziert sich das Mobilitätsverhalten spürbar. Externe Kosten werden durch verkehrspolitische Massnahmen zeitnah internalisiert, was im öV zu moderaten und im MIV zu deutlichen Preiserhöhungen führt. Eine integrale Multimodalität zwischen Bahn und individuellen Zubringersystemen ist etabliert. Der Güterverkehr wird aufgrund höherer Kosten im Strassentransport deutlich auf die Schiene gelenkt. Das Szenario geht von einem tiefgreifenden Wertewandel aus, der auch restriktive Massnahmen gesellschaftlich mehrheitsfähig macht. Es wird erwartet, dass die technologische Entwicklung rasch voranschreitet und gesetzliche Rahmenbedingungen mithalten, sodass 2050 bereits 85 % der PWs elektrisch und zu 60 % automatisiert fahren.

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung im Szenario «Basis» (Zahlen für die Schweiz insgesamt): Der Personenverkehr steigt um 11 %, während der Anteil des Autos zugunsten von öV und Velos sinkt (–5 %). Der Anteil des Veloverkehrs verdoppelt sich. Beim Güterverkehr ist eine starke Zunahme von 31 % zu erwarten. Dies zeigt sich bei den Lieferwagen mit zusätzlich 58 % Fahrzeugkilometern und einer noch stärkeren Zunahme auf der Schiene. Die Arbeitswege dürften hingegen dank flexibleren Arbeitsmodellen um 13 % abnehmen.

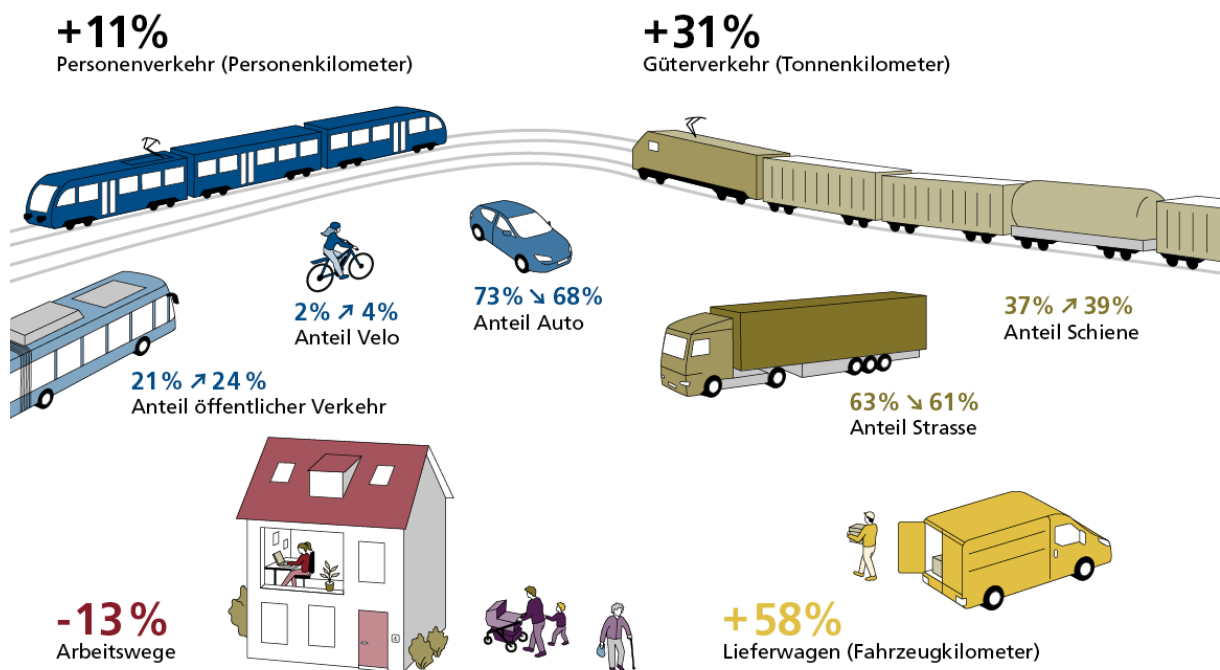


Abbildung 2: Verkehrsperspektiven 2050, Szenario «Basis» (Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2022)

Aus dem Bericht geht für Burgdorf hervor, dass der Personenverkehr auf der Kantonsstrasse leicht abnimmt (um bis zu 5 %). Auf der Steinhofstrasse ist hingegen eine Verkehrszunahme zu erwarten. Die Abbildung 3 zeigt weitere Zu- und Abnahmen gemäss dem Farbschema. Auffallend ist eine erwartete Verkehrsabnahme rund um den Bahnhof Burgdorf. Die Angaben stammen aus dem Verkehrsmodell für 2050 im Rahmen des «Basis»-Szenarios.

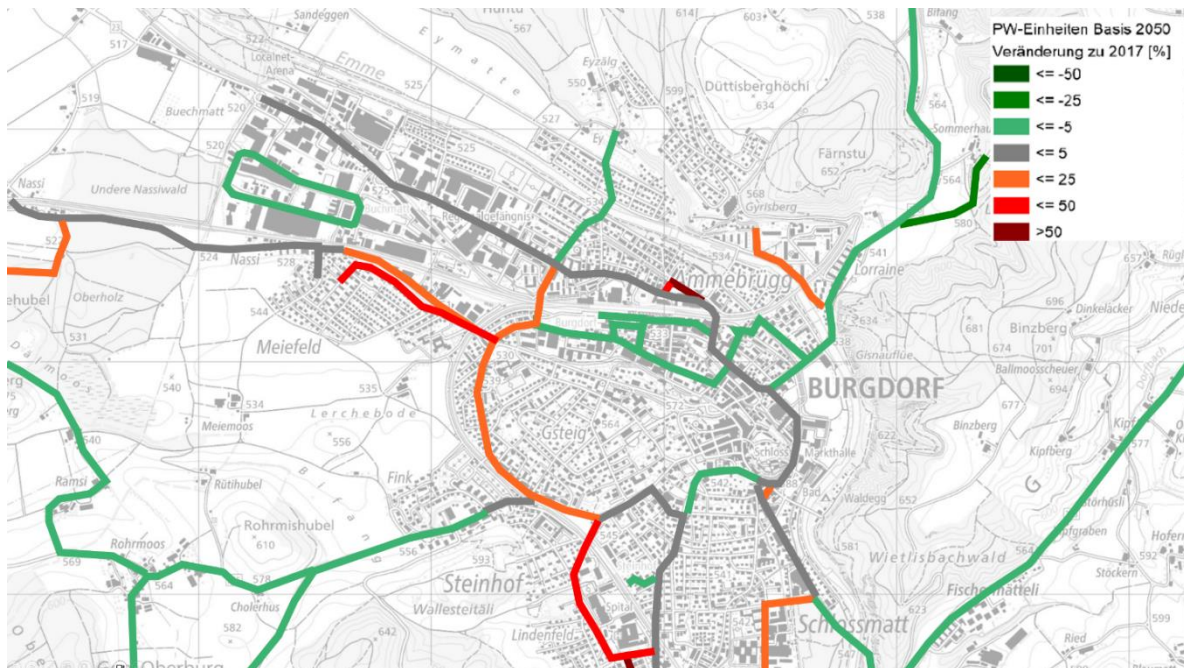


Abbildung 3: Verkehrsentwicklung 2050 gegenüber 2017, «Basis»-Szenario (Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2022)

Für Burgdorf als Kleinstadt mit einer hohen Sensibilisierung für nachhaltige Mobilitätslösungen und einer differenziert entwickelten Mobilitätslandschaft wird der Mobilitätsstrategie ein Szenario zugrunde gelegt, das näher beim Szenario «Nachhaltige Gesellschaft» des UVEK als beim «Basis»-Szenario liegt. Es sind weitergehende Anstrengungen erforderlich, um diese Entwicklung zu stärken. Die Stadt Burgdorf nimmt ihre Verantwortung ernst und nutzt ihren Handlungsspielraum. Dabei ist sie sich bewusst, dass Städte und Gemeinden nur beschränkt Einfluss auf die übergeordneten Faktoren haben, welche den Szenarien zugrunde liegen. Andererseits sind Städte dafür prädestiniert, innovative neue Ansätze zu denken, zu testen und umzusetzen. Burgdorf hat mit seiner Vergangenheit als Fussgänger- und Velomodellstadt eine entsprechende Tradition. Daran knüpft auch das 2024 verabschiedete städtische Leitbild 2050 mit dem Leitsatz «Burgdorf – aus Tradition mutig» an.

Diese Ambitionen sind unter anderem in der KlimaVision30 (2019) und in der Klimastrategie (2024, Teil Klimaanpassung) verankert. Angesichts der rasch voranschreitenden inneren Verdichtung des urbanen Raums und des Bevölkerungswachstums auf einer grundsätzlich unveränderten Fläche, ist es für Burgdorf essenziell, die Entwicklung der Mobilität aktiv und mit Blick auf nachhaltige Lösungen zu steuern.

1.3 Hintergrund und Kontext der Mobilitätsstrategie

Die Mobilitätsstrategie baut auf vorhandenen Planungsinstrumenten und Grundlagen auf. Diese werden nachfolgend aufgeführt und deren Inhalt wird kurz beschrieben.

1.3.1 Vision Burgdorf 2050 und strategisches Leitbild

Burgdorf hat sich in der Vision Burgdorf 2050 dem Slogan «Burgdorf – aus Tradition mutig» verschrieben und zeichnet darin ein Zukunftsbild der Burgdorfer Gesellschaft. Die Vision dient als Grundlage und Orientierung für die aktive Weiterentwicklung von Burgdorf, bei der Mut als wichtiger Indikator zum Handeln motiviert. Der Aufruf richtet sich an die Bevölkerung und die öffentliche Hand, gemeinsam die Veränderung zu gestalten. Das daraus abgeleitete strategische Leitbild übersetzt die Inhalte der Vision in die Dimensionen und Handlungsfelder der Verwaltung und dient als richtungsweisende Grundlage für alle nachgelagerten Strategien und die Legislaturplanung. Die Mobilität ist in der Dimension B «Freiräume und Infrastruktur entwickeln» verortet und findet sich in der Vision der Mobilitätsstrategie ([Kapitel 3](#)) wieder.

1.3.2 Stadtentwicklungskonzept (STEK)

Die Vision und das strategische Leitbild bilden eine zukunftsgerichtete und praxisorientierte Grundlage für die Weiterentwicklung von Burgdorf. Basierend darauf wird ab 2025 das STEK erarbeitet, in welchem der Stadtraum in seiner gesamtheitlichen Komplexität als zusammenhängender Organismus erfasst und ein Zielbild für die Zukunft entwickelt wird. Das STEK soll bis im Jahr 2028 erarbeitet sein und auf verschiedenen Ebenen (u. a. Siedlung, Freiraum und Mobilität, Energie) Antworten auf die Frage geben, wie und wo sich die Stadt in den nächsten 30 Jahren sinnvoll und lebenswert weiterentwickeln soll. Das STEK ist als wegweisendes Instrument zu verstehen, in welchem auch die Wechselwirkungen von Mobilität und Raum vertieft behandelt werden und welches die Inhalte der Mobilitätsstrategie widerspiegeln und konkretisieren wird.

1.3.3 Klimastrategie

Die Klimastrategie der Stadt Burgdorf zielt in Abstimmung mit den internationalen und nationalen Klimazielen auf eine drastische Reduktion der Treibhausgasemissionen ab, um das Klima möglichst vor weiterem menschlich bedingtem Wandel zu schützen. Der Verkehr ist der zweitgrösste Verursacher von Treibhausgasemissionen in Burgdorf. Für die Erreichung des Netto-Null-Ziels muss dieser vollständig klimaneutral abgewickelt werden. Dabei verfolgt Burgdorf die 4V-Strategie, die auch der Mobilitätsstrategie des Kantons Bern zugrunde liegt. Der Verkehr soll so weit wie möglich vermieden (Reduktion der Streckenkilometer) und verlagert werden (auf umweltfreundliche und effiziente Verkehrsmittel). Der verbleibende Verkehr soll verträglich gestaltet (erneuerbar) und vernetzt werden (intermodal). Gemäss der Zielsetzung in der Klimastrategie wird die Mobilität der Stadtverwaltung kontinuierlich auf Antriebe mit erneuerbarer Energie umstellt, Fahrten werden möglichst reduziert oder auf Velos/E-Bikes verlagert. Die Klimastrategie will gleichzeitig die Voraussetzungen schaffen, dass auch die Bevölkerung die gesetzten Ziele erreichen kann. Die vorliegende Mobilitätsstrategie orientiert sich an dieser Zielsetzung und die Massnahmen sollen einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase leisten.

1.3.4 «Emmentalwärts»

Das Projekt «Emmentalwärts» zielt darauf ab, die Verkehrssituation im unteren Emmental zu verbessern. Geplant sind Umfahrungen, Optimierungen des Strassennetzes sowie neue Langsamverkehrsverbindungen. In Burgdorf sollen im Rahmen des Projekts zwei Unterführungen bei Bahnübergängen gebaut werden. Weiter sieht das Projekt Busspuren und optimierte Lichtsignalanlagen zur Priorisierung des öV und mehrere Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs, wie den Bau einer Langsamverkehrsbrücke, vor. Die Verkehrsprognose von «Emmentalwärts» geht für das Jahr 2040 von einem Wachstum des Verkehrsaufkommens auf der Ortsdurchfahrt an Werktagen von 20'000 bis zu 22'000 Fahrzeugen aus (+10 %).

Die Stadt Burgdorf orientiert sich mit ihrer Vision 2050, der Klimastrategie und der vorliegenden Mobilitätsstrategie primär an den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes. Diese prognostizieren schweizweit ein Wachstum bei den Wegen, Personen- und Güterverkehrskilometern über sämtliche Verkehrsträger («Basis»-Szenario und Szenario «Nachhaltige Gesellschaft»; siehe dazu [Kapitel 0](#)), geht aber davon aus, dass das Verkehrsvolumen ca. 2040 einen Kulminationspunkt erreicht und dass sich danach aufgrund des gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Wandels eine Trendwende einstellt. In seinen längerfristigen Perspektiven und Modellierungen geht der Bund davon aus, dass der Strassenverkehr deutlich weniger zunimmt als der Kanton im Projekt «Emmentalwärts» prognostiziert hat (siehe dazu Abbildung 3).

2. Ist-Analyse der Mobilitätssituation in der Stadt Burgdorf

Die Ist-Analyse dokumentiert die aktuelle Mobilitätssituation in der Stadt Burgdorf. Zur Erfassung der Rahmenbedingungen werden die geografische Lage sowie bisherige Engagements aufgeführt. Ein Überblick über das bestehende Mobilitätsangebot und die entsprechenden Nachfragedaten bildet die Grundlage für die Entwicklung der Mobilitätsstrategie.

2.1 Mobilität in Burgdorf

2.1.1 Lage

Burgdorf ist eine Kleinstadt am nördlichen Rand der Voralpen und die sechstgrösste Gemeinde im Kanton Bern. Sie ist das Zentrum der Verwaltungsregion Emmental-Oberaargau und bildet mit acht umliegenden Gemeinden seit 2021 die Agglomeration Burgdorf (Kanton Bern (a), 2024). Die Stadt ist ein Verkehrsknoten zwischen Bern, Olten, Solothurn und dem restlichen Emmental, besonders für die Eisenbahn. Die Kantonsstrasse ist eine wichtige Verbindungsachse, auf welcher täglich bis zu 17'000 Motorfahrzeuge verkehren (siehe dazu [Kapitel 2.2.4](#)).

Die Stadt ist gut an das ÖV-Netz angebunden und verfügt über vier Bahnhöfe auf ihrem Gemeindegebiet. Trotz ihrer rund 17'000 Einwohnenden hat sie einen überschaubaren, kleinräumigen Charakter. Geprägt wird die Stadt durch eine abwechslungsreiche Landschaft mit sanften Hügeln und einer Ebene entlang der Emme. Die kurzen Wege – die meisten Ziele sind in etwa 10 Minuten erreichbar – bieten grosses Potenzial für den Fuss- und Veloverkehr, auch wenn die Topografie für einige Personengruppen eine Herausforderung darstellen kann.

2.1.2 Engagements in der Mobilität

Von 1996 bis 2006 nahm Burgdorf am Pilotprojekt «Fussgänger- und Velomodellstadt» (FuVeMo) des Bundesamts für Energie teil. Ziel war es, innovative neue Ansätze in der Förderung der Fuss- und Velomobilität zu entwickeln und als Vorbild für andere Städte und Gemeinden voranzugehen. Die Erfindung der Begegnungszone, des Velo-Hauslieferdienstes, der bewachten Velostation sowie der weitere Ausbau des Radwegrings sind die wichtigsten Erfolgsprodukte von damals. Als Erfolgsfaktoren werden rückblickend innovative Ideen mit Win-win-Effekten für die Bevölkerung und das Gewerbe, die Sichtbarkeit einzelner Projekte mit hohem Identifikationsgehalt, eine schweizweite positive Ausstrahlung, eine gute Informations- und Kommunikationspolitik sowie Kompromissbereitschaft in der Parkraumpolitik genannt. Das «FuVeMo»-Projekt hat die Mobilitätskultur von Burgdorf nachhaltig beeinflusst und entfaltet bis heute seine Wirkung.

Burgdorf wurde von 2006 bis 2022 fünf Mal in Folge als velofreundlichste Stadt der Schweiz mit dem «Prix Velo» ausgezeichnet. Der «Prix Velo» basiert auf einer Einschätzung der Velofahrenden selbst und wird von Pro Velo Schweiz alle vier Jahre gesamtschweizerisch erhoben. Die wiederholte Auszeichnung über mehrere Perioden hinweg zeugt von einer konstant hohen Bedeutung des Veloverkehrs in der Stadt Burgdorf. Das Velo wird im Alltag stark wahrgenommen und prägt das Stadtbild mit.

2.2 Mobilitätsangebote in Burgdorf

Das Mobilitätsangebot in Burgdorf ist vielseitig. Die Karte in Abbildung 4 zeigt einen grafischen Überblick: Die blauen Kacheln zeigen die öV-Haltestellen, die Velorouten von SchweizMobil sind mit einer blauen Linie eingezeichnet. Weiter zeigen die farbigen Kreise die Sharing- und E-Lademöglichkeiten auf.

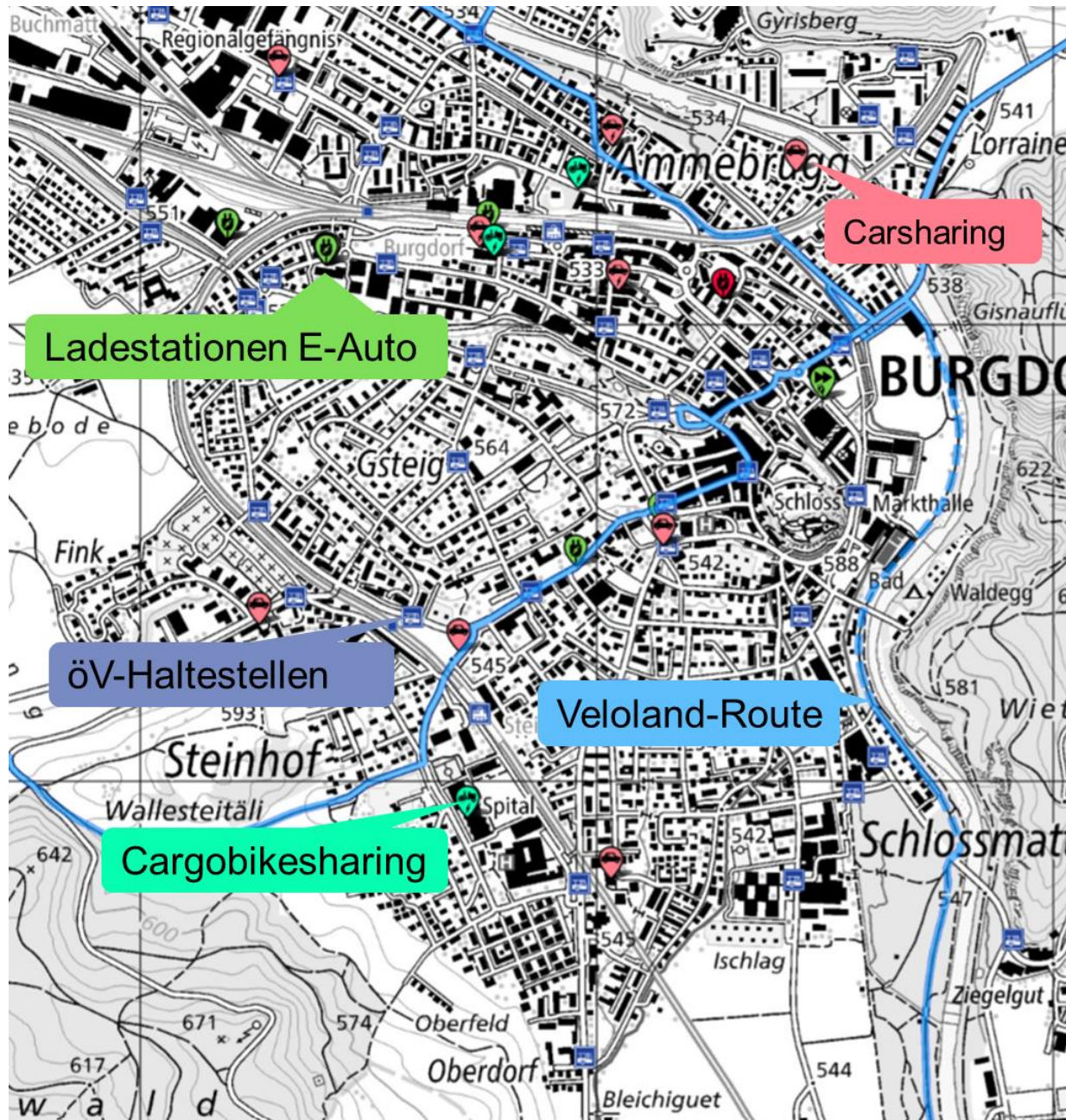


Abbildung 4: Mobilitätsangebot in Burgdorf (Bundesamt für Landestopografie, 2024)

2.2.1 Fussverkehr

Im Rahmen des Pilotprojekts «FuVeMo» ist 1996 erstmals in der Schweiz eine Begegnungszone mit Temporegime 20 km/h und Vortritt für zu Fuss Gehende umgesetzt worden, was die Aufenthalts- und Fussverkehrsqualität in diesem Bereich gestärkt hat. Nach der offiziellen Einführung des neuen Verkehrsregimes in der Schweizer Verkehrslandschaft wurde die Begegnungszone auch in Burgdorf schrittweise ausgeweitet. Heute finden sich in vielen Quartieren und vor allem im Bereich der Schulhäuser Begegnungszonen. Die Lenkung der Besuchenden in der Stadt erfolgt durch ein einheitliches Fussverkehrsleitsystem. Farbige Schilder im öffentlichen Raum kennzeichnen den Weg zu den wichtigsten Zielen in Burgdorf.

Die Modellierung des Fussverkehrs ist im [Anhang 10.7.5.3](#), Abbildung 30: Modellierung des Fussverkehrs ersichtlich und zeigt, wo das Fussverkehrsaufkommen am grössten ist. Erwartungsgemäss ist dieses um die Bahnhöfe und in der Altstadt am stärksten.

Die Kantonsstrasse führt durch das Siedlungsgebiet von Burgdorf und weist zahlreiche wichtige Übergänge zwischen den verschiedenen Quartieren und Publikumsanlagen auf. Aktuell gilt Tempo 50 km/h auf der Hauptverkehrsachse. Die Situation entlang der Kantonsstrasse wird in der Mobilitätsstrategie insbesondere in Bezug auf die Sicherheit auf den Schulwegen beleuchtet.

2.2.2 Veloverkehr

Burgdorf verfügt über ein dichtes Wegnetz, wenn alle für Velos befahrbaren Wege und Strassen mitberücksichtigt werden. Der Radwegring ermöglicht ein widerstandsarmes Zirkulieren zwischen den Aussenquartieren (Stadt Burgdorf (c), 2016), ist jedoch nur unzureichend mit der Innenstadt verknüpft und weist wesentliche Lücken auf, welche es zu schliessen gilt. Auch bei den Querungen der Hauptverkehrsachsen gibt es Netzlücken, insbesondere mit Blick auf die Schulwegsicherheit für Velo fahrende Kinder und Jugendliche. 2023 wurde gemeinsam mit einer Fachstelle ein umfassendes Netzwidestandskataster für den Fuss- und Veloverkehr erstellt, welches lineare und punktuelle Schwachstellen im Wegnetz aufzeigt. Diese gilt es in einer Netzbetrachtung zu priorisieren und sukzessive zu beheben.

Für den Freizeitverkehr sind die Wege für die Velos gut beschildert (Routenführung siehe Abbildung 4). Der Veloverleih (Rent-a-Bike) der Velostation am Bahnhof ist ein etabliertes Angebot. Ein Bikesharing gibt es in der Stadt aktuell noch keines.

Die Stadt hat in Bezug auf das Velo auch langfristig vom Projekt «FuVeMo» profitiert. Die Velostation und der Velo-Hauslieferdienst für die Heimlieferung von Einkäufen sind konkrete Errungenschaften aus diesem Prozess, welche geschätzte Angebote in Burgdorf sind. Ein weiteres wichtiges Angebot ist die Herzroute (Velolandroute 99), deren erste Etappe «Willisau–Burgdorf» im Jahr 2003 eröffnet wurde. Die Velostation Burgdorf ist die am meisten frequentierte Vermietstation der Herzroute Schweiz und Ausgangspunkt von vier Teilstrecken der Herzroute (Burgdorf–Willisau, Burgdorf–Langnau, sowie die Herzschlaufen Hüguhimu Ost und Hüguhimu West).

2.2.3 ÖV

Der ÖV in Burgdorf ist gut ausgebaut und ein zentrales Rückgrat der städtischen Verkehrslandschaft. Es befinden sich vier Bahnhöfe auf dem Gemeindegebiet, wobei der Bahnhof Burgdorf SBB den zentralen Knotenpunkt bildet. Die Tabelle 1 zeigt die Zug- und Buslinien in der Hauptverkehrszeit ab dem Bahnhof Burgdorf an.

Haltestelle	Destination	Anzahl Verbindungen pro Stunde und Linie
Burgdorf	Bern	4
	Olten/Zürich	2
	Solothurn	2
	Langnau i. E.	2

Haltestelle	Linien-Nr.	Linie	Takt Hauptverkehrszeit
Burgdorf	IR 17	Olten–Bern	60-Min.-Takt
	IR 35	Chur–Bern	60-Min.-Takt
	S4	Thun–Langnau i. E.	60-Min.-Takt
	S41	Thun–Solothurn	60-Min.-Takt
	S44	Thun–Solothurn/Sumiswald–Grünen	60-Min.-Takt
Burgdorf, Bahnhof	Bus 461	Burgdorf Bahnhof (Rundkurs)	15-Min.-Takt
	Bus 462	Burgdorf, Bernstr.–Oberburg, Geissrüti	30-Min.-Takt
	Bus 463	Burgdorf–Gyrischachen	30-Min.-Takt
	Bus 465	Fraubrunnen/Lyssach–Burgdorf–Hasle-Rüegsau	15-Min.-Takt
	Bus 466	Burgdorf–Kirchberg–Wynigen	30-Min.-Takt
	Bus 467	Aefligen–Burgdorf	30-Min.-Takt
	Bus 468	Burgdorf–Kaltacker/Lueg	60-Min.-Takt

Tabelle 1: Angebot des ÖV ab Burgdorf Bahnhof (öV-info.ch, 2024)

Neben dem Bahnhof Burgdorf SBB befinden sich auch die drei Bahnhöfe Oberburg, Steinhof und Buchmatt auf dem Gemeindegebiet und werden von den verschiedenen S-Bahnen bedient. Diese drei Bahnhöfe werden von der BLS AG betrieben. Der Hauptbahnhof wird von Zügen der BLS und der SBB bedient. Das Busnetz wird von der Busland AG betrieben, einer Tochtergesellschaft der BLS AG.

2.2.4 MIV

Das Strassennetz erschliesst die Stadt Burgdorf auf mehreren Achsen (Kantonsstrassen und die Steinhofstrasse). Die Quartierserschliessung ist feinmaschig und erfolgt zu einem grossen Teil über Strassen mit Temporegime 30 km/h und Begegnungszonen. Auf der Hauptachse, welche als Verbindung zum Emmental dient, gilt das Tempolimit 50 km/h. An diversen Stellen besteht Handlungsbedarf für eine verbesserte Fuss- und Veloverkehrssicherheit (u. a. in Bezug auf Schulwege). Eine Verkehrsanalyse von 2023 zeigt, dass Burgdorf auf den Hauptachsen eher städtisch und auf den übrigen Strassen eher wie eine Agglomerationsgemeinde aufgebaut ist (Bernet Engineering GmbH, 2023).

2.2.5 Sharing

Aktuell sind in Burgdorf 25 Autos über Carsharing-Angebote verfügbar (Mobilitätsakademie, 2024). Die Angebote werden durch die Anbieter Mobility, edrive, GoMore sowie 2EM bereitgestellt. Bei den zwei Letzteren handelt es sich um private Autos, die über eine Plattform anderen Personen zur Verfügung gestellt werden. Weiter stehen in Burgdorf vier Sharing-E-Cargobikes von carvelo zur Verfügung. E-Bikes und E-Scooter im Sharing-Modell gibt es in Burgdorf aktuell nicht. Die Abbildung 5 zeigt, dass bei allen Fahrzeugen noch Potenzial vorhanden ist. Es handelt sich dabei um eine Modellrechnung, die auf der Raumkategorie, dem Benchmarking von «Top Ten Gemeinden» bezüglich Sharing und der Bevölkerungszahl basiert. Bei den Velos sind rechnerisch über 200 Velos denkbar und sinnvoll. Dieses Angebot müsste aufgebaut werden, ein Konzept hierzu wurde 2023/2024 vom Verein Mobilität Emmental erarbeitet und bildet die Grundlage des entsprechenden Massnahmenblattes.

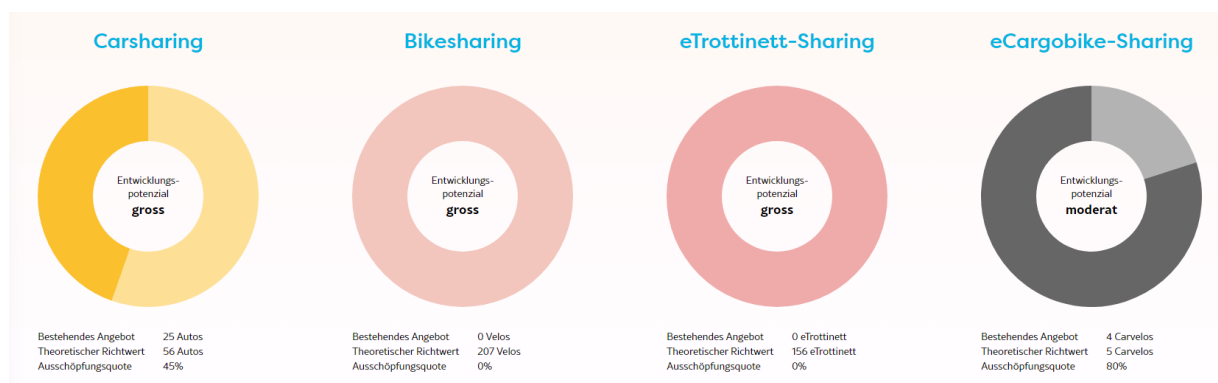


Abbildung 5: Potenzial und heutige Ausschöpfung der verschiedenen Mobilitäts-Sharings in Burgdorf (Mobilitätsakademie, 2024)

2.2.6 Ladeinfrastruktur und Parkplatzbewirtschaftung

Aktuell sind in Burgdorf 13 öffentliche Lademöglichkeiten verteilt auf acht Standorte vorhanden (Bundesamt für Landestopografie, 2024). In der Klimastrategie der Stadt Burgdorf ist das Ziel formuliert, den Verkehr bis 2050 klimaneutral zu gestalten, wobei vor allem die Elektromobilität einen wichtigen Stellenwert einnimmt. Die Elektromobilität wird in den nächsten Jahren mit der voranschreitenden Dekarbonisierung des Verkehrs stark zunehmen und damit wird auch die Nachfrage nach Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Raum steigen.

Für die öffentlichen Parkplätze können bei der Stadt Parkkarten via Parkingpay-App bezogen werden. Die Parktarife für öffentliche städtische Parkplätze liegen in der Regel bei CHF 2.– pro Stunde. Eine Ausnahme bildet das Parkhaus Oberstadt, wo pro Stunde CHF 1.50 erhoben wird. Eine Anwohnerparkkarte kostet im Monat CHF 100.– oder im Jahr CHF 800.–. Insbesondere die Stundentarife sind im städtischen Vergleich sehr moderat und es besteht deutlicher Spielraum nach oben.

2.3 Verkehrsaufkommen in der Stadt Burgdorf

Nachfolgend wird pro Verkehrsmittel das aktuelle Verkehrsaufkommen in der Stadt Burgdorf aufgezeigt. Dazu werden unterschiedliche Datenquellen beigezogen und Annäherungen gemacht, wo keine Daten spezifisch für Burgdorf vorhanden sind.

2.3.1 Fussverkehr

Zum Fussverkehr wurde bislang keine spezifische Erhebung vorgenommen, welche die Anzahl der zu Fuss Gehenden auf verschiedenen Abschnitten in der Stadt Burgdorf misst. Oftmals wird der Velo- und Fussgängerverkehr als Gesamtzahl ausgewiesen. Es besteht keine Basis, um verlässliche Annäherungswerte zu schätzen.

2.3.2 Veloverkehr

Eine im Jahr 2015 veröffentlichte SVI- Studie im Auftrag des Bundesamts für Strassen (ASTRA) untersuchte die Bedeutung des Veloverkehrs in Schweizer Agglomerationen. Auf Basis der Mikrozensusdaten aus dem Jahre 2010 wurde für 35 Agglomerationen der Anteil der Velonutzung pro Etappe (Teilstücke eines Weges) ausgewertet. Dabei zeigte die Hochrechnung für die Gemeinde Burgdorf einen überdurchschnittlich hohen Veloanteil von 13.3 % an allen zurückgelegten Etappen. Dies verdeutlichte die wichtige Rolle des Velos im Alltag der Bevölkerung der Stadt – insbesondere bei kurzen Wegen oder in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (Bundesamt für Strassen ASTRA, 2015). Der in der SVI-Studie ermittelte Veloanteil von 13.3 % lag auch deutlich über dem kantonalen Schnitt, der sich in den drei Mikrozensus-Erhebungen von 2010, 2015 und 2021 zwischen 7.0 % und 9.4 % bewegte (vgl. (Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, 2023); Anhang 10.7.5.2).

Wichtige Erkenntnisse können aus der Auswertung des Modalsplits nach Etappendistanz des Kantons Bern aus der Zusatzauswertung Velonutzung 2021 gewonnen werden: Insbesondere bei Distanzen von 5-10 km, die mit dem (E-)Velo gut bewältigbar ist besteht noch erhebliches Steigerungspotenzial (Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, 2023); Anhang 10.7.5.2).

Im Frühjahr 2018 wurde eine einwöchige Verkehrszählung des Veloverkehrs bei schönem und sehr warmem Wetter durchgeführt. Die Ergebnisse sind im [Anhang 10.7.5.1](#) in Abbildung 24 dargestellt. Die höchste Tageszahl stadtweit wurde auf der Eybrücke, einer Route des Velonetzes von Burgdorf, mit 363 Fahrrädern registriert. Im Stadtzentrum wurden auf der Gotthelfstrasse 292 Fahrräder gezählt, während auf der Steinhofstrasse ähnliche Zahlen verzeichnet wurden (258). Eine ältere Zählung aus dem Jahr 2003 zeigt fast doppelt so hohe Werte an einem einzelnen gemessenen Stichtag mit 644 resp. 623 Fahrrädern an den Messpunkten Oberfeld und Einschlagweg. 314 Fahrräder wurden am Eyfeldweg gemessen. Die Zählung von 2003 erfolgte an einem einzelnen Stichtag, ebenfalls bei guter Witterung. Da die Zählungen 2003 und 2018 an ganz anderen Orten erfolgten, kann aus diesen Zählungen nicht auf eine generelle Tendenz geschlossen werden.

2003 wurde der gesamte Langsamverkehr (Velo, Mofa/Roller, zu Fuss Gehende) auf den Ausfallachsen Richtung Oberburg, Kirchberg und Lyssach erfasst. Ein Teil der Werte wurde nur während den Spitzenstunden erhoben und auf durchschnittliche tägliche Verkehrswerte (DTV) extrapoliert. Dementsprechend sind die Zahlen als Grössenordnung bei guten äusseren Bedingungen zu werten.

Achse	DTV Velo (2003)	DTV Langsamverkehr (2003)
Zwischen Lyssach/Kirchberg und Burgdorf	592	1'092
Zwischen Burgdorf und Oberburg	1'577	2'516
Zwischen Oberburg und Hasle b. B.	412	924

Tabelle 2: Durchschnittliche tägliche Verkehrswerte (DTV) Velo 2003 (Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure, 2004)

2.3.3 ÖV

Im öV können die Ein- und Aussteigenden als relevante Kenngrösse für die Nutzung beigezogen werden. Es sind dies für den Bahnhof Burgdorf SBB 15'247 Reisende, die pro Tag gezählt werden, (SBB (a), 2023). Dabei kommen 58 % zu Fuss zum Bahnhof, 29 % mit dem Bus, je 5 % mit Velo und Park+Rail (Auto) und 4 % über Kiss & Ride (Auto). Ausgenommen dabei sind die Bahn-Bahn-Umsteigenden (SBB (b), 2023).

Die *Tabelle 3* zeigt die Entwicklung der Ein- und Aussteigenden an den Bahnhöfen in Burgdorf von 2010 bis 2023. Es kann in dieser Zeit eine Zunahme von 5 % festgestellt werden. Zwischenzeitlich ging aufgrund der Coronapandemie die Nachfrage leicht zurück. Eine ähnliche Entwicklung zeigt sich bei den weiteren Bahnhöfen in Burgdorf, mit Ausnahme der Bahnhofstestelle Buchmatt, welche auf tiefem Niveau rückgängige Zahlen verzeichnet.

Bahnhof	2010	2014	2018	2021	2023	Entwicklung 2010–2023
Burgdorf SBB	14'488	14'456	16'326	13'040	15'247	+5 %
Burgdorf Buchmatt	430	418	301	208	235	–45 %
Burgdorf Steinhof	1'378	1'486	1'346	1'173	1'479	+7 %
Oberburg	1'043	1'110	1'165	957	1'092	+5 %

Tabelle 3: Ein- und Aussteigende an den Bahnhöfen Burgdorf (SBB (a), 2023)

Damit wird klar, dass die Bahnhöfe Buchmatt, Steinhof und Oberburg im Vergleich zum Bahnhof Burgdorf SBB eine untergeordnete Rolle spielen. Die Prognosen für den Bahnhof Burgdorf SBB rechnen für das Jahr 2030 mit 18'840 Ein- und Aussteigenden (SBB (a), 2023), was gegenüber 2023 einer starken Zunahme von rund 24 % entspricht.

Für die Buslinien in Burgdorf zeigt untenstehende

Tabelle 4 die Anzahl Einsteigende pro Jahr. Das Fahrgastaufkommen hat im Vergleich zu 2010 bei allen Linien markant zugenommen. Die Linie 465 verkehrt im 15-Minuten-Takt und zeigt mit Abstand am meisten Einsteigende. Im Schnitt sind es rund dreimal so viele Einsteigende wie bei den anderen Buslinien. Die hohe Nachfrage ist neben dem Takt auf die Durchbindung Hasle-Rüegsau–Lyssach, die Shopping-Meile in Lyssach sowie die wichtigen Haltestellen Hallenbad und Spital zurückzuführen. Die einzige weitere Linie im 15-Minuten-Takt ist die Linie 461, welche als Rundkurs in Burgdorf verkehrt.

Buslinie	2010	2014	2018	2020	2022	2024	Entwicklung 2010–2024
461	252'620	267'896	281'352	222'224	259'263	276'538	9 %
462	81'531	166'681	179'834	148'745	176'345	197'623	142 %
463	242'560	267'897	255'084	207'014	229'240	249'320	3 %
465	776'549	838'704	968'688	771'201	801'989	934'304	20 %
466	380'747	414'709	450'281	328'533	378'082	455'149	20 %
467	66'717	125'940	99'062	183'517	253'371	310'541	365 %
468	92'998	97'582	93'071	70'939	130'376	167'986	81 %
Total	1'893'722	2'179'409	2'327'372	1'932'173	2'228'667	2'591'462	37 %

Tabelle 4: Einsteigende auf den Buslinien in Burgdorf (Busland AG, 2024)

2.3.4 MIV

Eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2016 zeigt, dass ein Grossteil des MIV in Burgdorf hausgemacht ist. Lediglich 15 % der Fahrten entfallen auf den Durchgangsverkehr. Die übrigen Fahrten haben entweder ihren Ursprung, ihr Ziel oder beides innerhalb der Stadtgrenzen. Rund 28 % des Verkehrs sind reine Binnenfahrten, wovon knapp 40 % kürzer als 1,5 km sind. Diese Daten verdeutlichen das Potenzial für den Fuss- und Veloverkehr. Es ist anzunehmen, dass sich an dieser Situation seit der Untersuchung wenig verändert hat, auch wenn aktuelle Messungen fehlen (Stadt Burgdorf (c), 2016).

Die automatische Strassenverkehrszählung des Kantons Bern zeigt in der Abbildung 6 ein Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse im Zentrum (rot) zwischen 9'000 und 17'000 Fahrzeugen beim DTV. Zu Spitzenzeiten werden an den verschiedenen Messstellen auf der Kantonsstrasse zwischen 1'000 und 1'200 Fahrzeuge pro Stunde gezählt (Abendspitzen). Die Stadt Burgdorf führt auf den städtischen Strassen, auf welchen der MIV unterwegs ist, regelmässig Verkehrsmessungen durch. Die Messdauer beträgt eine Woche, weshalb die Zahlen mit Vorsicht zu betrachten sind. Die Daten stammen aus unterschiedlichen Jahren zwischen 2019 und 2024. Die Daten auf den Strassenabschnitten mit dem höchsten Verkehrsaufkommen sind in der Abbildung 6 violett dargestellt. Eine weitere Verkehrszählung wurde im Rahmen des Projekts «Emmentalwärts» im Jahr 2018 durchgeführt. Im Vergleich zur oben genannten Messung bewegen sich die Zahlen in einem leicht höheren Rahmen. «Emmentalwärts» zeigt allerdings den DWV (durchschnittlicher Werktagsverkehr).

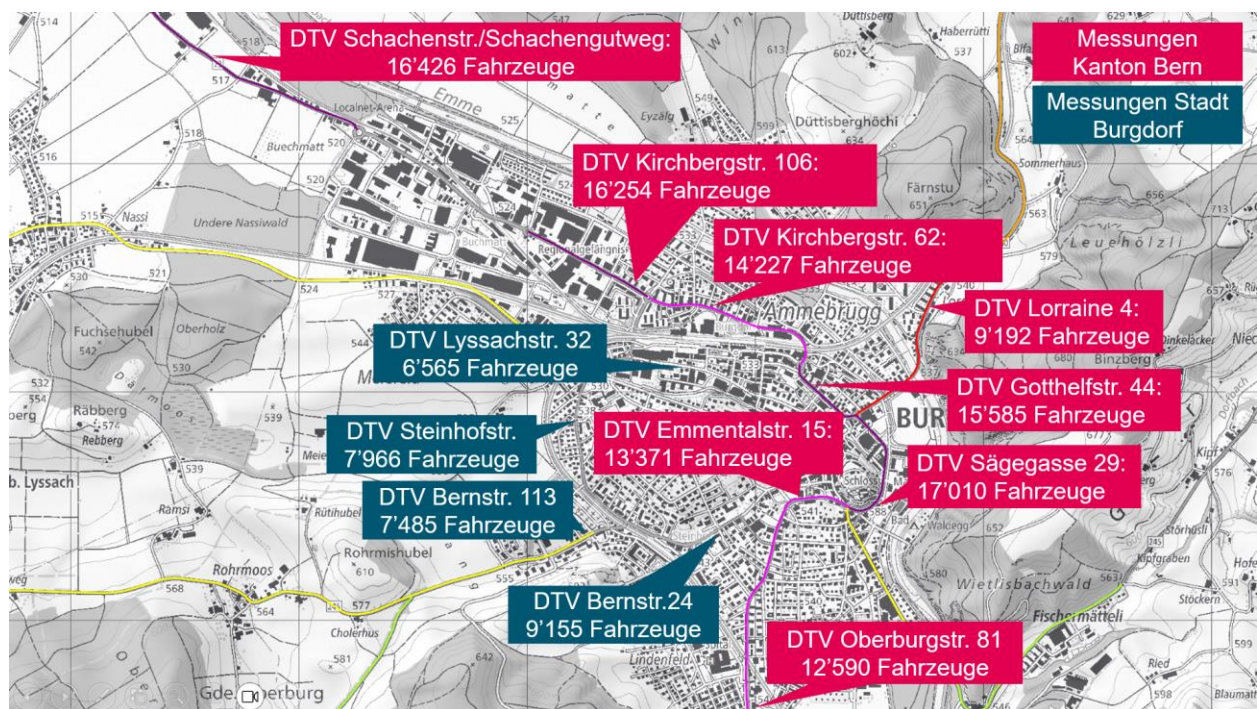


Abbildung 6: Strassenverkehrszählung auf der Kantonsstrasse 2021–2024 (rot) und den städtischen Strassen 2019–2024 (blau) (Kanton Bern, 2024) (Stadt Burgdorf (b), 2024)

Eine ältere Verkehrszählung mit Messzeitpunkten zwischen 1998 und 2002 zeigt insgesamt ein tieferes Verkehrsaufkommen. Diese Zählung weist DTV- und DWV-Zahlen aus. Sowohl beim Vergleich des durchschnittlichen Werktagsverkehrs (DWV) als auch beim Vergleich des durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV) zeigt sich über die Zeitspanne von rund 25 Jahren bei 6 der 9 Messstellen eine Verkehrszunahme (+4 % bis 15 %), bei 3 der 9 Messstellen hingegen eine Abnahme des Verkehrs (-6 % bis -19 %, Oberburgstrasse, Bernstrasse und Steinhofstrasse). Die untenstehende Abbildung veranschaulicht die Veränderung des DTV in den letzten rund 25 Jahren. Es sind jene Messstellen aufgeführt, an denen bei beiden Messungen eine Erhebung gemacht wurde. Ausser bei der Steinhofstrasse handelt es sich um verschie-

dene Messpunkte vor und nach der Lyssachstrasse als Ausfallsachse. Die Veränderungen betragen bei den Zunahmen 4 % bis 15 % und bei den Abnahmen 6 % bis 10 %. Als Kontext ist zu berücksichtigen, dass die Bevölkerungszahl von Burgdorf zwischen den beiden Messjahren um 15 % zugenommen hat. Insofern ist ein Teil des Mehrverkehrs auf das Bevölkerungswachstum zurückzuführen. Der DTV wird von zahlreichen weiteren Faktoren beeinflusst. Die detaillierten Werte der früheren Messungen sind im [Anhang 10.4](#) aufgeführt.

Ein Vergleich der Zählungen von 2017 und 2024 zeigt – unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Erhebung von DWV und DTV-Zahlen (letzte liegen im Schnitt rund 6% tiefer) – dass der Verkehr an allen Messpunkten, die beide Male erhoben wurden, abgenommen hat, teilweise sogar sehr deutlich (-1 % bis -29 %). Es gilt zu beachten, dass die Messergebnisse der verglichenen Jahre aus unterschiedlichen Quellen stammen.

Generell lässt sich festhalten, dass der motorisierte Verkehr auf den Strassen Burgdorfs weniger stark zugenommen hat als das Bevölkerungswachstum. Auf einigen Strassen hat der Verkehr in den letzten 20-25 Jahren abgenommen.

Die Siedlungsstruktur und die Arbeitszonen haben sich in den vergangenen 25 Jahren deutlich verändert. Gemäss den vorliegenden Zahlen erfolgte die Verkehrszunahme vor allem in den Arbeitszonen (Buchmatt) und auf der Ortsdurchfahrt bis in den Raum Schützenmatt. Auf der Bernstrasse, Steinhofstrasse und Oberburgstrasse hat der Verkehr hingegen abgenommen. Dies zeigt, dass die Verkehrspolitik der letzten 30 Jahre (seit FuVeMo 1996) und die Bemühungen um eine Verlagerung der MIV auf andere Verkehrsträger erfolgreich waren.

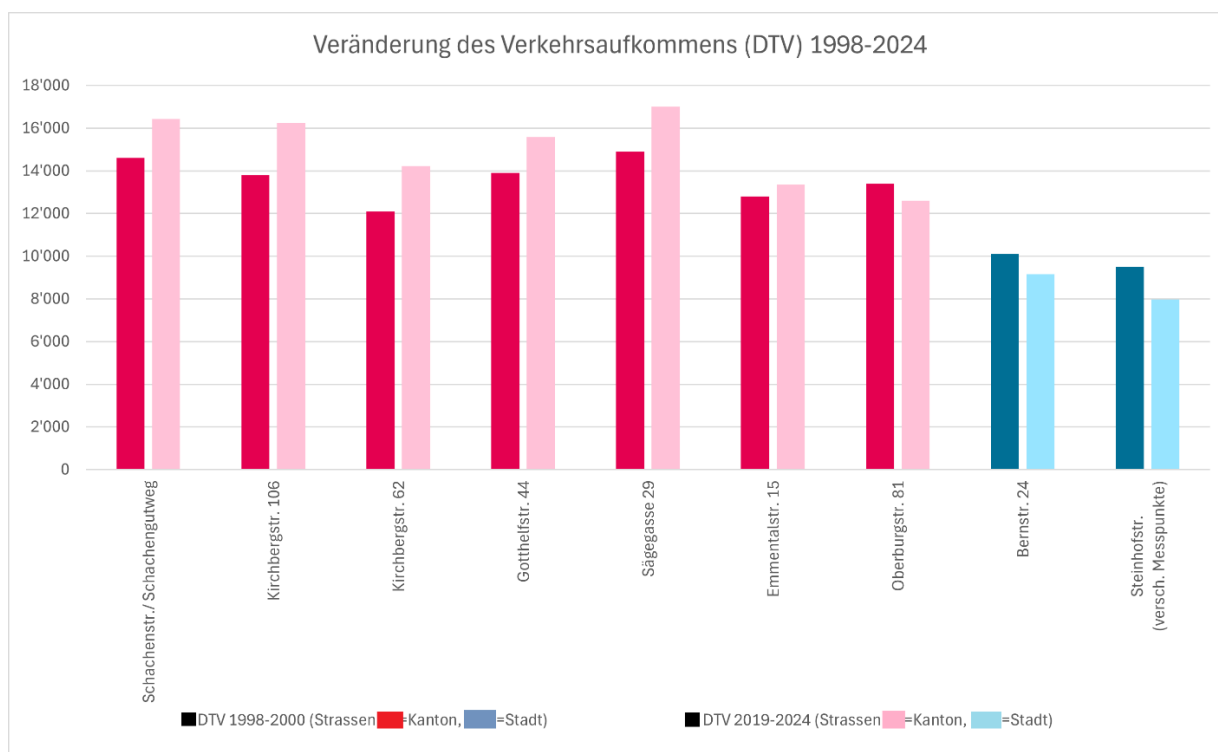


Abbildung 7: Veränderung des Verkehrsaufkommens (durchschnittliche tägliche Verkehrswerte, DTV) (Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure, 2004) (Kanton Bern, 2024) (Stadt Burgdorf (b), 2024)

Die übliche Verkehrslage an einer durchschnittlichen Feierabend-Spitzenstunde zeigt trotz hohem Verkehrsaufkommen wenig stehenden Verkehr (Stau) auf dem Burgdorfer Strassennetz. Einzig die Kantonsstrasse (v. a. Gotthelfstrasse/Sägegasse) als wichtigste Verbindungsachse sowie die Lyssachstrasse weisen eine moderate Verkehrsüberlastung auf, wie es in unten stehender Abbildung 8 zu erkennen ist (Google Maps, 2024).

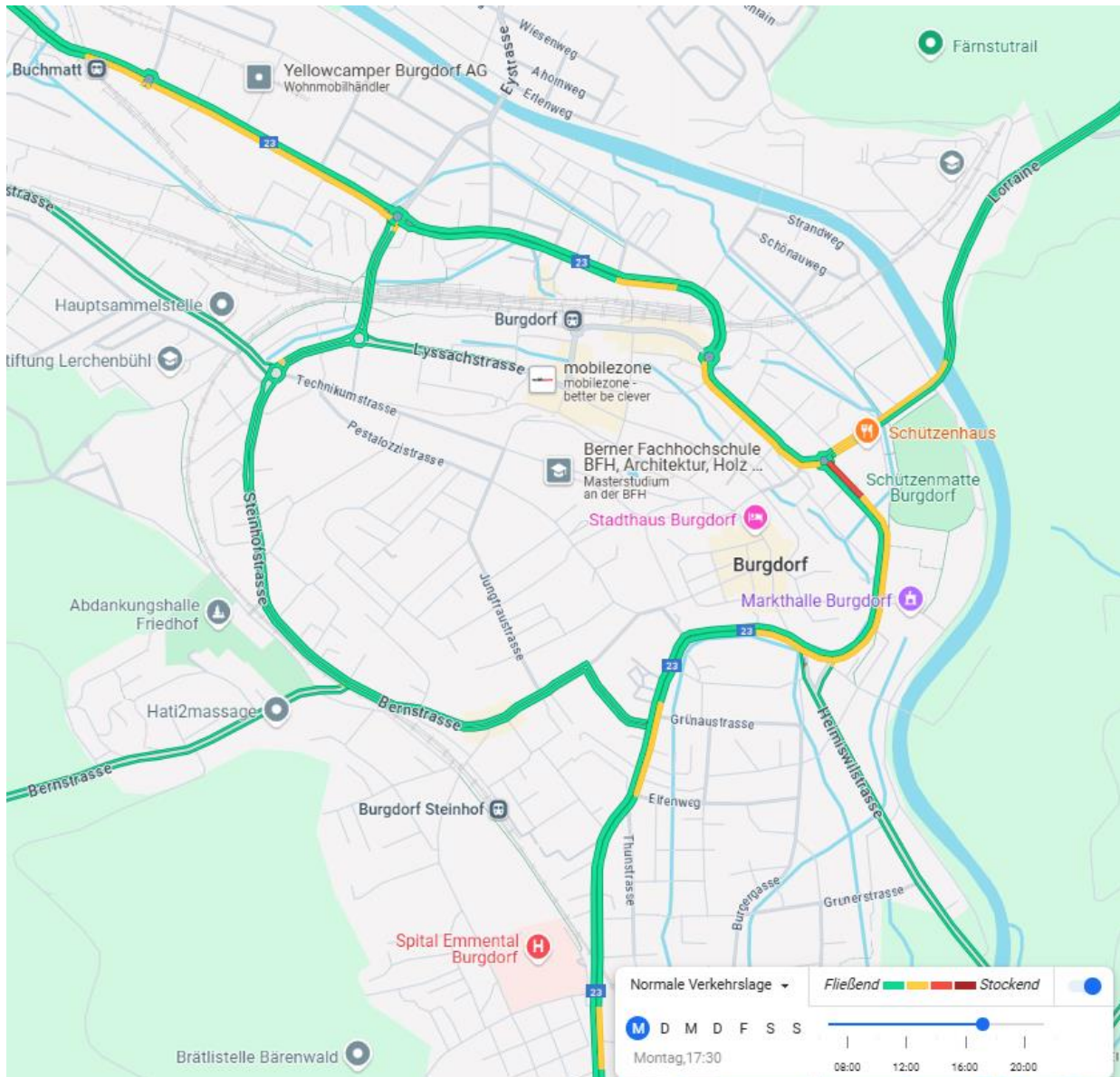


Abbildung 8: Normale Verkehrslage in Burgdorf an einem Montag, 17.30 Uhr (Google Maps, 2024)

Die Abbildung 8 zeigt die *typische Verkehrslage* gemäss Google Maps, also eine modellbasierte Prognose, wie der Verkehr üblicherweise zu einer bestimmten Uhrzeit an einem bestimmten Wochentag verhält. Diese Darstellung basiert auf aggregierten und anonymisierten Positions- und Geschwindigkeitsdaten. Dazu zählen Standortdaten von Android-Geräten, GPS-Daten von Nutzerinnen und Nutzern von Google Maps oder Waze sowie Informationen von Partnern wie Verkehrsdiensten, teilweise auch Strassenbehörden oder stationären Sensoren. Aus diesen Informationen leitet Google den Verkehrszustand indirekt über Geschwindigkeiten, Verzögerungen und Abweichungen vom üblichen Verkehrsfluss ab, um Hinweise auf Verkehrsbelastung, stockenden Verkehr oder Störungen wie Stau zu erkennen.

Zusätzlich stützt sich Google auf historische Verkehrsmuster über längere Zeiträume. Dabei fliessen insbesondere die durchschnittlichen Geschwindigkeiten pro Strassenabschnitt sowie wiederkehrende Muster wie typische Belastungsspitzen an Werktagen oder am Wochenende ein. Die dargestellte „typische Verkehrslage“ stellt keine klassische Verkehrszählung im Sinne eines durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV) dar. Um einen tatsächlich typischen Verkehrstag fachgerecht zu erfassen, sind mehrtägige, systematische Messkampagnen notwendig.

Auf den Hauptachsen der Stadt zeigt sich ein hohes Verkehrsaufkommen. Innerorts gelten Strassen mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von über 10'000 Fahrzeugen pro Tag als deutlich belastet. Ab 15'000 Fahrzeugen pro Tag werden gemäss Bundesamt für Umwelt (BAFU) insbesondere aus Sicht des Lärm- und Umweltschutzes erhöhte Belastungen erwartet. Ein hohes Verkehrsaufkommen führt jedoch nicht zwingend zu Stau, sofern ein gleichmässiger und möglichst störungsfreier Verkehrsfluss mit konstanter, allenfalls reduzierter Geschwindigkeit gewährleistet ist. Burgdorf verfügt über zahlreiche Kreisel, die insbesondere ausserhalb der Spitzenstunden zu einer leistungsfähigen und vergleichsweise stauarmen Verkehrssituation beitragen können.

In der verkehrstechnischen Praxis wird innerorts von Stau gesprochen, wenn an Knotenpunkten oder Engpässen relevante Verlustzeiten gegenüber der Freifahrzeit entstehen, typischerweise im Bereich mehrerer Minuten. Solche Situationen treten in Burgdorf gemäss den verfügbaren Indikatoren und Beobachtungen nur punktuell auf, auch wenn es zeitweise zu stockendem Kolonnenverkehr kommt.

2.3.5 Güterverkehr

Auch der Wirtschaftsverkehr stellt einen spürbaren Anteil am motorisierten Verkehrsaufkommen in der Stadt dar. Der Wirtschaftsverkehr ist Grundlage für Arbeit, Konsum und Freizeitverhalten. Der Onlinehandel floriert und die Anzahl Pakete pro Haushalt steigt. Der Wirtschaftsverkehr macht ca. 16,5 % an der Gesamtfahrleistung auf Schweizer Strassen aus. Der Güterwirtschaftsverkehr, unter welchen die Paketlieferungen von Post und KEP-Dienstleistern (Kurier, Express und Paketdienst) sowie die Entsorger fallen, macht entgegen weitverbreiteter Meinung nur rund 6 % aus. Ein Grossteil der Pakete wird von der Schweizerischen Post zugestellt, welche einen Service-public-Auftrag erfüllt (Zustellung an jeden Haushalt). Der Wirtschaftsverkehr ist jedoch nicht nur ein Verursacher von zentralen Herausforderungen im Verkehrsraum, sondern er ist seinerseits durch die knappe Verfügbarkeit von Flächen im urbanen Raum für die Be- und Entladung sowie durch die Engpässe auf der Strasseninfrastruktur unter Druck (Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2024).

2.3.6 Modalsplit

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr ist eine Befragung von rund 60'000 Personen in der Schweiz, die alle fünf Jahre vom Bund durchgeführt wird. Eine zentrale Kennzahl aus der Befragung ist der Modalsplit: Er zeigt, wie stark verschiedene Verkehrsmittel wie Velo, Auto, ÖV oder Fussverkehr genutzt werden – gemessen an der Anzahl Etappen¹ (Teilstrecken innerhalb eines Wegs mit einem Verkehrsmittel) oder der zurückgelegten Distanz².

¹ Modalsplit nach Etappen: Anteil an Teilabschnitten eines Weges, die mit einem bestimmten Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Dieser Wert zeigt, wie oft ein Verkehrsmittel im Alltag genutzt wird unabhängig davon, wie lange eine Strecke war.

² Modalsplit nach Distanzen: Zeigt den Anteil an zurückgelegten Kilometern (Tagesdistanz) die mit einem bestimmten Verkehrsmittel gemacht wurden. Dieser Wert zeigt welche Verkehrsmittel die längsten Distanzen abdeckt.

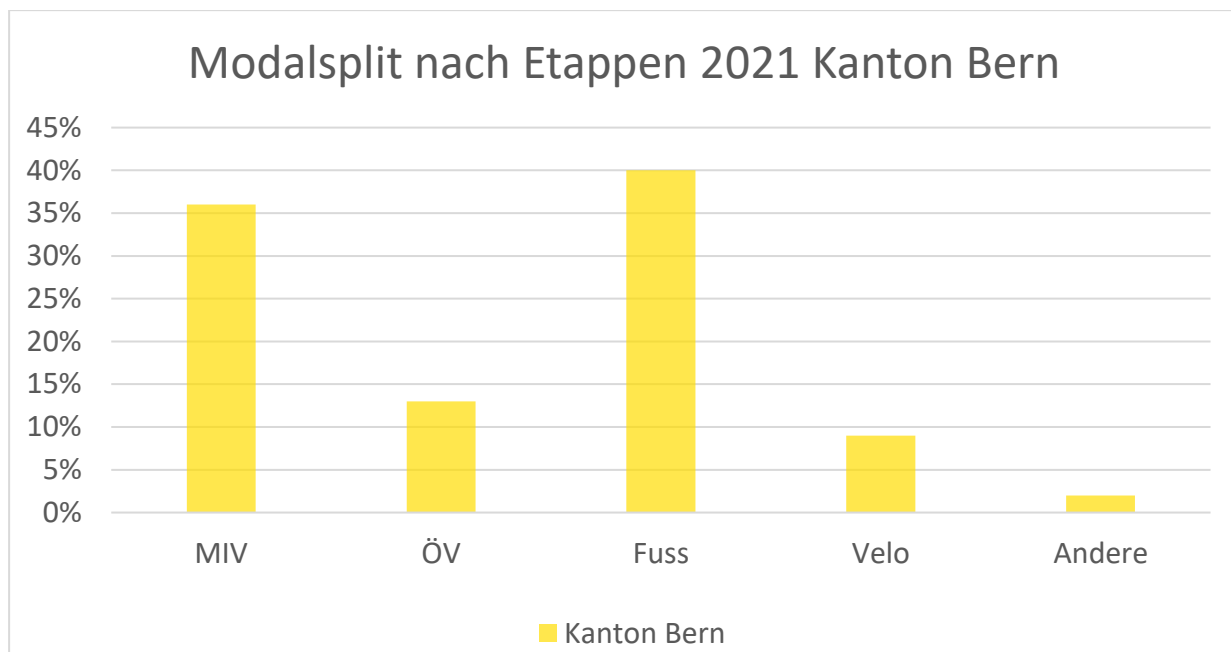


Abbildung 9: Modalsplit nach Etappen 2021 (BFS/ARE, 2023)

Im Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 wird für den Kanton Bern und seine Agglomerationen der Modalsplit nur nach zurückgelegten Distanzen ausgewertet (vgl. Abbildung 9). Erstmals wurde dabei auch die statistische Agglomeration Burgdorf berücksichtigt, bestehend aus den Gemeinden Burgdorf, Kirchberg, Rüttligen-Alchenflüh, Heimiswil, Wynigen, Oberburg, Hasle bei Burgdorf und Hindelbank. In früheren Erhebungen (z.B. 2015), war Burgdorf Teil der Auswertung für die Region Emmental. Da diese grössere Region das tendenziell urbanere Verkehrsverhalten von Burgdorf nicht adäquat widerspiegelt, wird der entsprechende Wert von 2015 hier nicht einbezogen.

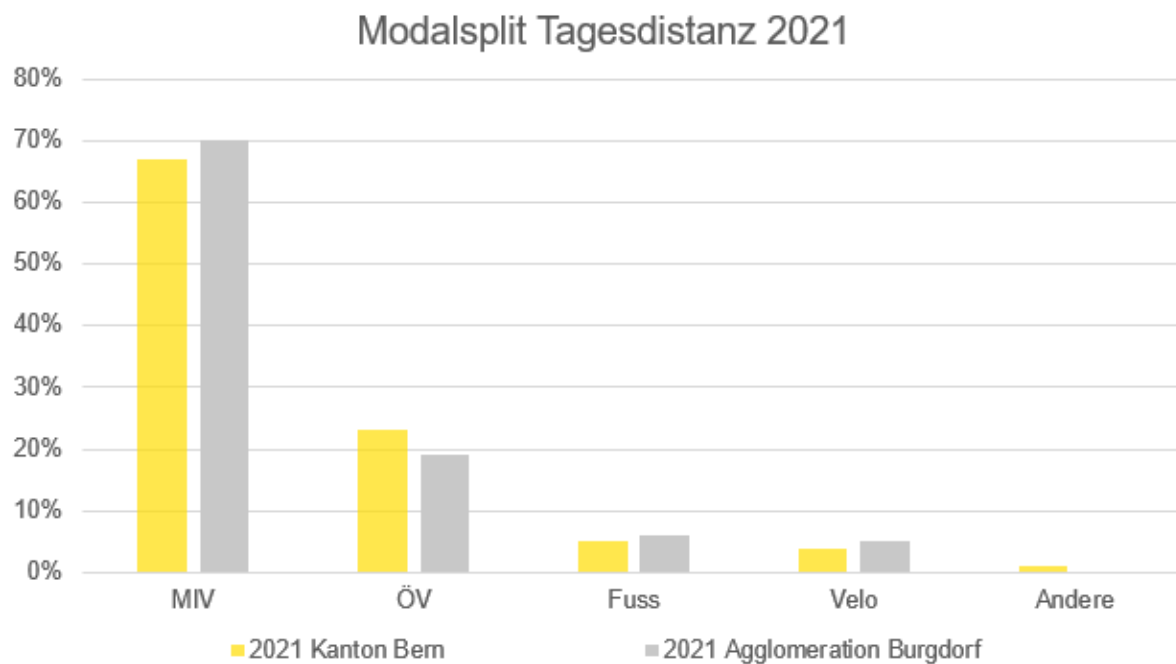


Abbildung 10: Modalsplit nach Tagesdistanz 2021 (BFS/ARE, 2023)

Die Grafik zeigt generell, dass der MIV nach wie vor dominierend ist, gefolgt vom öV und von einem kleineren Anteil an Fuss- und Veloverkehr. Die Werte des Kantons zeigen einen Durchschnitt über die unterschiedlichen Raumtypen (von urban bis peripher). Die detaillierten Grafiken aus dem Mikrozensus Mobilität sind im [Anhang 10.7.5.2](#) (Abbildung 26, Abbildung 27) aufgeführt.

Die mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegte Distanz pro Person und Tag beträgt im Kanton Bern im Jahr 2021 im Schnitt 31,32 km (2015: 39,6 km, 2010: 40,1 km) und liegt damit leicht über dem Schweizer Durchschnitt von 30,01 km (2015: 36,8 km, 2010: 35,2 km). Gegenüber 2015 kann somit eine klare Abnahme der täglichen Distanz festgestellt werden, wobei der Einfluss der Coronapandemie zu berücksichtigen ist (BFS/ARE, 2023; Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, 2023; Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, 2018; Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, 2012).

2.3.7 Fazit

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) bleibt in Burgdorf weiterhin das dominierende Verkehrsmittel. Die frühere Wachstumsdynamik hat sich jedoch deutlich abgeschwächt, und auf einzelnen Strecken ist der MIV in den letzten Jahren trotz eines markanten Bevölkerungszuwachses sogar zurückgegangen. Im öffentlichen Verkehr (öV) lässt sich über die vergangenen Jahrzehnte hinweg eine kontinuierlich steigende Nachfrage feststellen – teils mit deutlichen Zuwächsen. Auch der Velo- und Fussverkehr hat laut Mikrozensus Mobilität und Verkehr eine zunehmende Bedeutung erlangt.

Insgesamt ist die Datenlage zur Mobilität und zum Verkehr in Burgdorf jedoch begrenzt. Häufig können nur Näherungen auf Basis kantonaler oder regionaler Durchschnittswerte vorgenommen werden. Aufgrund des deutlich höheren Urbanisierungsgrads sowie des dichteren Bus- und Wegnetzes in Burgdorf im Vergleich zu anderen Gemeinden der Agglomeration ist davon auszugehen, dass der tatsächliche Anteil des Fuss- und Veloverkehrs im kantonalen und regionalen Vergleich unterschätzt wird.

Die eingeschränkte Datenverfügbarkeit erschwert derzeit eine präzise Beschreibung der Ausgangslage. Diese Lücke soll im Rahmen eines gezielten Monitorings sowie durch regelmässige Datenerhebungen – wie sie im Rahmen der vorliegenden Strategie vorgesehen sind – schrittweise geschlossen werden. Dadurch kann die Zielerreichung künftig auch quantitativ überprüft und gesteuert werden.

Trotz der lückenhaften Datengrundlage zeigt sich, dass die Bevölkerung in Burgdorf insbesondere bei kurzen Wegstrecken häufig zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist. Der im Schweizer Vergleich hohe Veloanteil, wie er in der SVI-Studie abgebildet wird, ist eine gute Basis für innovative und gezielte Fördermassnahmen im Fuss- und Veloverkehr. Es gilt die Nutzung weiter zu intensivieren und verbleibende Potenziale zu erschliessen. Gleichzeitig sollen bestehende infrastruktur-, angebots- und servicebezogene Massnahmen gesichert und ihre Wirkung durch eine integrative Kommunikationspolitik weiter gestärkt werden.

3. Mobilitätsstrategie Burgdorf 2050

Die Mobilitätsstrategie dient als orientierendes Instrument in der Bearbeitung von Mobilitätsthemen in der Stadt Burgdorf. Sie ist auf einen langfristigen Horizont bis 2050 ausgerichtet und skizziert die notwendigen Teilschritte, um das angestrebte Zielbild zu erreichen.

3.1 RegioMove als Basis für die Mobilitätsstrategie

Im Jahr 2022 wurde der partizipative Prozess RegioMove (Stadt Burgdorf, 2024) als erster Schritt zur Entwicklung einer Mobilitätsstrategie gestartet. Bei der Auftaktveranstaltung blickten rund 60 Teilnehmende gemeinsam in die Mobilitätszukunft von Burgdorf und diskutierten wichtige Handlungsfelder. Anschliessend setzten sich rund 30 lokale Fachleute in einem halbtägigen Workshop intensiv mit diesen Handlungsfeldern auseinander. Ziel war es, erste Ideen für kurz- und mittelfristige Massnahmen für die

kommenden vier bis acht Jahre zu entwickeln. Die Ergebnisse dieses Workshops wurden in vier weiteren Modulen der RegioMove-Reihe vertieft. Dabei entstanden in Zusammenarbeit mit knapp 40 Bürgerinnen, Bürgern, Expertinnen und Experten vier Zukunftsbilder für die Mobilität in Burgdorf. Als zentrales Ergebnis des Prozesses wurden fünf strategische Leitsätze formuliert, welche die langfristige Ausrichtung der Mobilität in der Stadt Burgdorf prägen.

Strategische Leitsätze (aus dem RegioMove-Prozess):

1. Die Stadt Burgdorf gestaltet die Mobilität klimaneutral.

Gemäss den internationalen und nationalen Klimazielen muss der Verkehr auch in Burgdorf bis 2050 klimaneutral sein, als wichtiger Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen und zur Gewährleistung einer lebenswerten Zukunft der künftigen Generationen.

2. Die Stadt Burgdorf priorisiert im ruhenden und fliessenden Verkehr flächeneffiziente Mobilitätsformen.

Die Bevorzugung von Transport- und Verkehrssystemen mit geringem Flächenverbrauch trägt dazu bei, die räumlichen Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Burgdorfer Bevölkerung auch in Zukunft zu erfüllen und gleichzeitig die Verkehrsbelastung zu reduzieren und die Lebensqualität trotz innerer Verdichtung zu erhöhen.

3. Die Stadt Burgdorf gestaltet attraktive (Mobilitäts-)Räume, in welchen die Bedürfnisse der Menschen mit den Zielen einer lebenswerten Umwelt im Einklang stehen.

Mit einer vorausschauenden und eng abgestimmten Mobilitäts- und Raumplanung behält Burgdorf trotz Wachstum seinen Charme und Charakter und bleibt eine lebendige und lebenswerte Stadt mit einer hohen Aufenthaltsqualität.

4. Die Stadt Burgdorf schafft attraktive und vernetzte Mobilitätsangebote.

Die Integration von Verkehrsmitteln und Transportdiensten zu einem nahtlosen und kundenorientierten Mobilitätssystem trägt den vielschichtigen Mobilitätsmustern der Zukunft Rechnung. Es werden nachhaltige Mobilitätsangebote unterstützt, welche zuverlässig, sicher und einfach zugänglich sind und den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung, des Tourismus und der Wirtschaft gerecht werden.

5. Die Stadt Burgdorf geht mutig und flexibel mit neuen Entwicklungen um.

Mobilität ist im Umbruch. Wie die Mobilität der Stadt im Jahr 2050 aussehen wird, lässt sich erahnen, aber nicht voraussagen. Burgdorf will die Chancen des Wandels nutzen und in Zusammenarbeit mit Stakeholdern eine neue Mobilitätskultur gestalten.

Diese Leitsätze fassen die erarbeiteten Inhalte des RegioMove-Prozesses zusammen und zeigen, wie die Stadt Burgdorf die Mobilität aktiv gestalten will. Sie bilden die Grundlage und das Rückgrat der vorliegenden Strategie. Die Korrelation zwischen den Leitsätzen des RegioMove-Prozesses und den Handlungsfeldern der Strategie wird in der nachfolgenden Matrix dargestellt.

Strategischer Leitsatz	Subthemen	Handlungsfelder (siehe Kapitel 3.5)					
		HF1	HF2	HF3	HF4	HF5	HF6
1. Die Stadt Burgdorf gestaltet die Mobilität klimaneutral.	1.1 Qualitative Innenverdichtung macht Burgdorf zur 10-Minuten-Stadt				x		x
	1.2 Entwicklung von Mobilitätsräumen mit menschen- und umweltverträglichen Verkehrslösungen und polyzentrischer Entwicklung an den vier Bahnhöfen	x	x	x			
	1.3 Klimafreundliche Mobilitätsangebote für Freizeit und Naherholung	x					
	1.4 Beschaffung emissionsarmer Transportmittel in der Verwaltung	x		x			
	1.5 Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen für emissionsarme Antriebsformen für Private und Gewerbe			x			
2. Die Stadt Burgdorf priorisiert im ruhenden und fließenden Verkehr flächeneffiziente Mobilitätsformen.	2.1 Motivierende Rahmenbedingungen für Verhaltensänderung zur Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten	x					
	2.2 Multifunktionaler und reversibler Parkraum, durchdachte Haltepunkte für den kollektiven Verkehr	x	x	x			
	2.3 Bündelung von Warenströmen im Güterverkehr, Verlagerung auf flächeneffiziente und emissionsarme Transportmittel					x	
3. Die Stadt Burgdorf gestaltet attraktive (Mobilitäts-)Räume, in welchen die Bedürfnisse der Menschen mit den Zielen einer lebenswerten Umwelt im Einklang stehen.	3.1 Entschleunigung des Verkehrs für eine bessere Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und ein selbstständiges und sicheres Unterwegssein				x		
	3.2 Strassen und Mobilitätsangebote als verbindendes Element im öffentlichen Raum und Bestandteil multifunktionaler Lebensräume				x		
	3.3 Nachhaltiges Mobilitätsverhalten dank zukunftsfähigen Lebens- und Arbeitsangeboten (vier Polyzentren)	x	x		x		
4. Die Stadt Burgdorf schafft attraktive und vernetzte Mobilitätsangebote.	4.1 Attraktivierung der ersten/letzten Meile zur optimalen Anbindung des regionalen und überregionalen ÖV (neue integrierte Mobilitätsdienstleistungen)		x		x		
	4.2 Mitarbeit in der überregionalen Planung von zukunftsfähigen Mobilitätsangeboten und Verkehrswegnetzen	x			x		x
	4.3 Bedarfsgerechte ÖV-Förderung mit ÖV-Priorisierung bei grossen Verkehrsströmen und flexiblen Angeboten bei geringer Dichte	x					
	4.4 Weiterführung der Pionierrolle für die aktive Mobilität, laufende Anpassung der Infrastruktur	x			x		

	und der Angebote an die Bedürfnisse der Nutzenden						
5. Die Stadt Burgdorf geht mutig und flexibel mit neuen Entwicklungen um.	5.1 Mut und Offenheit für Innovationen und das Lernen von den Besten (auch international)	x				x	
	5.2 Investitionszyklen für Mobilitätslösungen und Infrastruktur mit Weitsicht und Bevorzugung von anpassungsfähigen Lösungen						x
	5.3 Mobilitätswandel im Dialog mit Bevölkerung und Arbeitswelt; Schaffung von einladenden Voraussetzungen für externe Mobilitätsanbieter	x	x	x	x	x	x

Tabelle 5: Strategische Leitsätze aus dem RegioMove-Prozess (Stadt Burgdorf, 2024)

3.2 Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und Einbettung in die Region

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Burgdorf (Stadt Burgdorf (b), 2024) setzt auf eine enge Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und eine sinnvolle Integration in regionale und kantonale Planungsprozesse. Ein wichtiger Bestandteil dieser Zusammenarbeit ist das (Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental (RGSK), 2021), das die langfristige Planung von Verkehr und Siedlung in der Region koordiniert. Burgdorf verfolgt das Ziel, seine Mobilitätsstrategie in Einklang mit den regionalen Planungen zu bringen, um eine harmonisierte Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten. Die Stadt Burgdorf arbeitet an regionalen Projekten wie „Emmentalwärts (vgl. Kapitel 1.3.4)“ mit, das wesentliche Massnahmen zur Bewältigung des regionalen Verkehrsaufkommens umfasst. Insbesondere wird in diesem Zusammenhang die Entwicklung von Verkehrsinfrastrukturen und ein Dosiersystem zur Steuerung des Verkehrsaufkommens auf den Einfallstrassen von Burgdorf thematisiert. Dieses System wird dazu beitragen, die Auswirkungen des vom Kanton erwarteten Mehrverkehrs zu managen und gleichzeitig alternative Verkehrsträger wie den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr zu fördern.

3.2.1 Kommission Mobilität

Burgdorf ist als Beisitzer ohne Stimmrecht in der Kommission Mobilität der Regionalkonferenz Emmental (RKE) vertreten. In dieser Funktion ist die Stadt aktiv in die Entwicklung regionaler Mobilitätskonzepte eingebunden. Beispielsweise mit der Mitwirkung an der Begleitgruppe „Regionale Velonetzplanung“. Durch diese Mitarbeit sorgt Burgdorf dafür, dass das städtische Velonetz optimal mit den regionalen Planungen verknüpft wird, um eine durchgängige und sichere Veloinfrastruktur zwischen den Gemeinden zu schaffen.

3.2.2 Kooperation im Bereich Öffentlicher Verkehr

Ein Beispiel für die Zusammenarbeit im öffentlichen Verkehr ist die Taktverdichtung der Busverbindung zwischen Burgdorf und Heimiswil. In diesem Projekt arbeiten Burgdorf und die umliegenden Gemeinden zusammen, um das Verkehrsangebot zu optimieren und die Region besser zu vernetzen. Diese Initiativen tragen dazu bei, den öffentlichen Verkehr als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu stärken.

3.2.3 Einbindung in kantonale Planungsprozesse

Burgdorf arbeitet eng mit dem Kanton Bern zusammen, um sicherzustellen, dass die lokale Mobilitätsstrategie mit den übergeordneten Zielen des Kantons harmonisiert. Die Stadt ist aktiv in die kantonalen Planungen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität eingebunden und trägt zur Umsetzung der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons bei.

3.3 Übersicht

Nachfolgend ist die Mobilitätsstrategie 2050 von Burgdorf (Stadt Burgdorf (b), 2024) dargestellt mit Vision, Handlungsfeldern, Zielen und Mobilitätskultur. Die Handlungsfelder werden in [Kapitel 3.5](#) näher



erläu-



Die Menschen in Burgdorf sind 2050 vorwiegend und gerne zu Fuss, mit dem Velo, mit dem ÖV und mit Sharing-Angeboten unterwegs. Über ein durchgängiges Wegnetz erreichen sie ihr Ziel sicher innerhalb von 10 Minuten. Der Verkehr ist klimaneutral und fügt sich harmonisch in die attraktiv gestalteten Bewegungs- und Aufenthaltsräume der Stadt ein. Anpassungsfähige und vernetzte Mobilitätsangebote, der Zugang zu neuen Entwicklungen sowie eine respektvoll gelebte Mobilitätskultur sind hierbei wichtige Eckpfeiler.



Ziele (2050)
tert.

- Z1: Der Verkehr in Burgdorf ist bis 2050 klimaneutral (Teilziel bis 2030: 60 %).
- Z2: Der Anteil privater Autos mit Antrieb durch erneuerbare Energieträger beträgt 2050 100 % (Teilziel bis 2030: 10 %).
- Z3: 50 % der Wege in Burgdorf werden zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt (Teilziel bis 2030: 40 %) gemessen am Modalsplit.
- Z4: Zunahme der Ein- und Aussteigenden im ÖV um 30 % gegenüber 2024 (Teilziel bis 2030: 15 %).
- Z5: Reduktion der Verkehrsunfälle mit Personenschaden gegenüber 2024 um 30% (Teilziel bis 2030: 15 %).
- Z6: Das motorisierte Verkehrsaufkommen in den Quartieren sinkt gegenüber dem Durchschnitt 2013-2023 um 30 % (Teilziel bis 2030: 15 %).
- Z7: Zunahme der Sharing-Angebote zur Erreichung der Zielwerte gemäss Shared Mobility Booster für Burgdorf (Bis 2030: 50 % des Zielwerts erreicht).
- Z8: 30% der Burgdorfer Bevölkerung mit Führerausweis sind bei einem Carsharing-Anbieter registriert (Teilziel bis 2030: 20 %).
- Z9: Burgdorf verfügt bis 2030 über eine aktuelle Übersicht der stadtinternen Verkehrszahlen und Verkehrsentwicklung in Form eines Monitorings.
- Z10: Die Bevölkerung kennt die neuen Mobilitätsangebote und nutzt die zur Verfügung gestellten Hilfsmittel.



In Burgdorf wird eine Kultur der respektvollen und vielseitigen Mobilität gepflegt, welche auf gegenseitiger Rücksichtnahme und einem achtsamen Miteinander basiert – besonders im Umgang mit älteren Menschen, Kindern und Personen mit Beeinträchtigungen. Ein offener Dialog zur Mobilität findet statt und bezieht die Bevölkerung, die Unternehmen und die Behörden mit ein. Die Burgdorfer Bevölkerung schätzt nachhaltige Mobilitätslösungen und integriert diese selbstverständlich in den Alltag.

Abbildung 11: Mobilitätsstrategie 2050 von Burgdorf (Stadt Burgdorf (b), 2024)

3.4 Push and Pull und 4V: bewährte Ansätze für die nachhaltige Mobilität

Die Handlungsfelder sowie die daraus abgeleiteten Massnahmen folgen dem Push-and-Pull-Ansatz (Verkehrsverbund Luzern, 2021). Dabei geht es um eine koordinierte Beeinflussung der Mobilität. Mit Push-Massnahmen werden Personen dazu bewegt, ihr Verhalten zu überdenken und andere Möglichkeiten auszuprobieren und zu verinnerlichen. Dazu zählen zum Beispiel Massnahmen zur Verteuerung der Mobilität oder eine Beschränkung von deren Ausbau. Auf der anderen Seite wird mit Anreizen (Pull) versucht, Personen zu einem nachhaltigen Verkehrsverhalten zu bewegen. Dabei werden flächeneffiziente und emissionsarme Verkehrsmittel gefördert. Der Push-and-Pull-Ansatz ist ein etabliertes Instrument zur Weiterentwicklung der Mobilität, welches auch bei den neuen Mobilitätsformen anzuwenden ist.

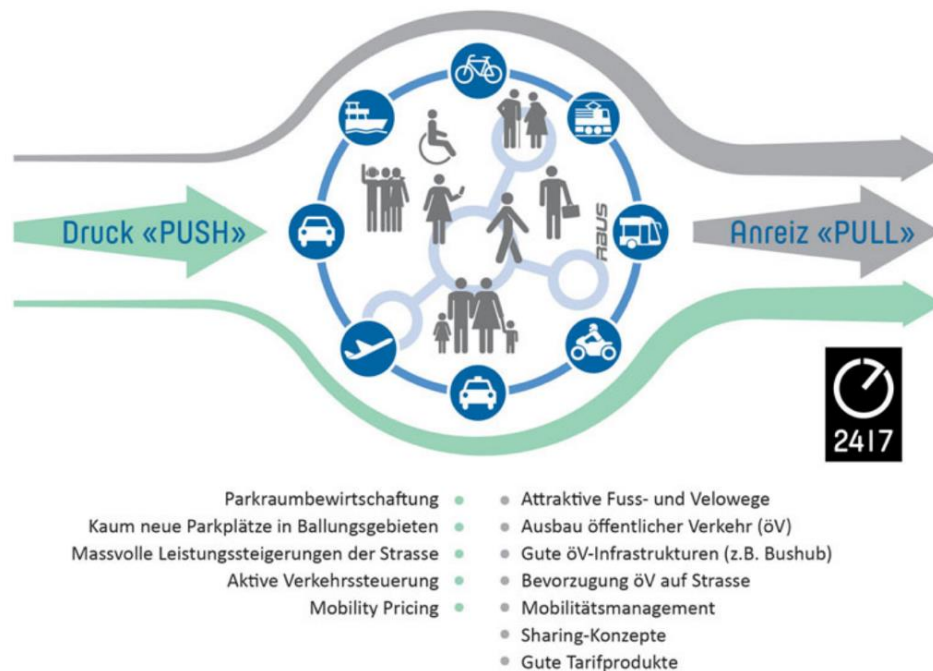


Abbildung 12: Push-and-Pull-Ansatz (Verkehrsverbund Luzern, 2021)

Um die angestrebten Ziele bezüglich Klimaneutralität zu erreichen, wird die 4V-Strategie angewendet. Es handelt sich um folgende vier Ziele in absteigender Relevanz:

1. Verkehr weitgehend vermeiden (reduzieren)
2. Nicht vermeidbare Fahrten auf möglichst energie- und flächeneffiziente Verkehrsmittel verlagern
3. Verbleibenden Verkehr verträglich gestalten, insbesondere mit klimafreundlichen Antriebsformen, Tempo- und Lärmbeschränkungen
4. Die Ansätze für suffizienten, effizienten und konsistenten Verkehr durch Vernetzen noch wirkungsvoller gestalten

Dies bedeutet, dass die Priorisierung der Massnahmen sich dementsprechend ausrichtet. Verkehrsvermeidende Massnahmen sind als Kern zu betrachten und prioritär anzugehen. Dies entspricht dem Prinzip der Suffizienz, dass nur notwendige Fahrten vorgenommen werden. Der weiter bestehende Verkehr ist effizient zu gestalten, was mit einer Verlagerung in Bezug auf Zeit und Verkehrsmittel geschieht und durch Sharing ergänzt werden kann. Spitzen werden dadurch geglättet. Der danach noch verbleibende Verkehr kann in seiner Art optimiert werden, sodass dieser verträglicher fürs Klima, für die Bevölkerung und die Siedlung ist. Zur weiteren Steigerung der Effizienz in der Mobilität dient die Vernetzung der Mobilitätsangebote. Dies erfolgt sowohl physisch (z. B. Verkehrsdrehscheiben) als auch digital (z. B. MaaS).

In der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern ist dieses Prinzip in folgender Übersichtsgrafik zusammengefasst:

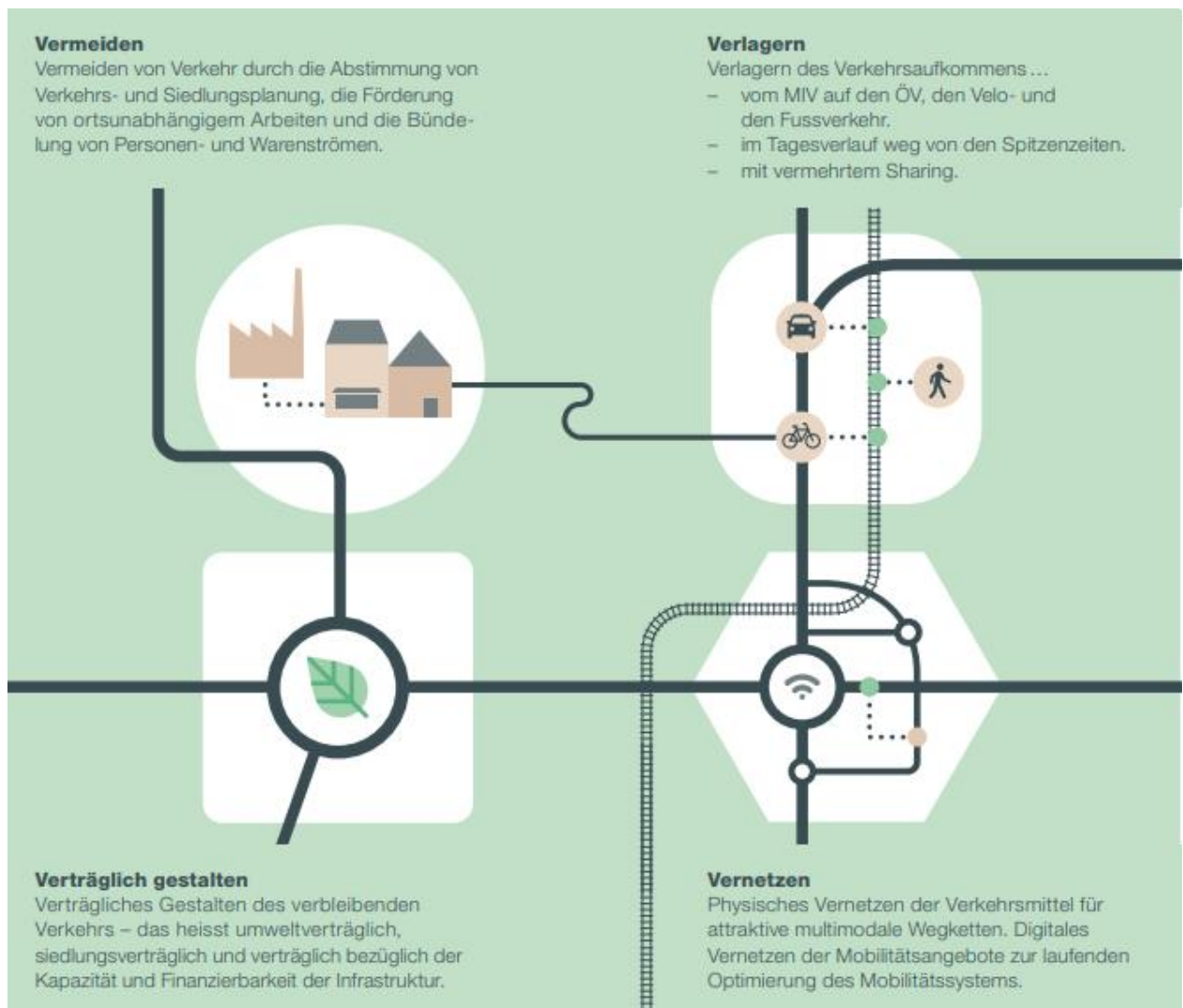


Abbildung 13: 4V-Strategie aus der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern (Kanton Bern, 2022)

Die Handlungsmöglichkeiten können zusätzlich in untenstehender Matrix abgelesen werden. Es gibt die beiden Achsen zwischen Push und Pull sowie zwischen Freiheit und Restriktion. Dabei entstehen vier Handlungsfelder, welche mit Massnahmenbeispielen beschrieben sind. In Bezug auf die Kosten sind die Massnahmen auf der Pull-Seite mit Kosten für die öffentliche Hand verbunden. Push-Massnahmen sind tendenziell kostenneutral oder können zusätzliche Einnahmen generieren.



Abbildung 14: Handlungsfelder zwischen Push und Pull sowie Freiheit und Restriktion (Trafiko, 2025)

3.5 Handlungsfelder

Die Handlungsfelder legen dar, wie die Vision verwirklicht werden kann, und bilden die Grundlage für die Entwicklung konkreter Massnahmen.

Handlungsfeld 1	Die flächeneffiziente Mobilität priorisieren
Inhalt	Die Stadt Burgdorf priorisiert flächeneffiziente Mobilitätsformen. Die Bevorzugung von Transport- und Verkehrssystemen mit geringem Flächenverbrauch trägt dazu bei, den räumlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung, der Unternehmen und der Freizeitgäste gerecht zu werden und im gleichen Zug die Verkehrsbelastung zu reduzieren. Der Fokus liegt hierbei auf der Förderung von Transportmitteln, welche weniger Platz beanspruchen, einen hohen Besetzungsgrad aufweisen und umweltfreundlich sind. Dazu gehören die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs mit einem sicheren, durchgängigen und attraktiven Wegnetz sowie eine bedarfsgerechte Förderung des öV. Nachhaltige Mobilitätsalternativen werden attraktiv und komfortabel gestaltet, sodass sie zur bevorzugten Wahl werden. Die Einschränkung von weniger umweltfreundlichen Optionen soll dazu beitragen, nachhaltiges Verhalten langfristig zu fördern (Push and Pull).
Ziele	Ziel 3, Ziel 4, Ziel 6, Ziel 7
Massnahmen	• M1: Eine Velonetzplanung «Alltag» erstellen und umsetzen • M2: Genügend Veloabstellplätze und ergänzende Veloinfrastruktur bereitstellen • M3: Eine Fusswegplanung erstellen und umsetzen • M4: Das öV-Angebot weiterentwickeln • M5: Ein Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung einführen

Handlungsfeld 2	Die vernetzte Mobilität fördern
Inhalt	Die fortschreitende Digitalisierung erleichtert den Zugang zu Mobilitätsangeboten und macht innovative Konzepte wie Sharing und Pooling für viele Menschen zugänglich. Sharing-Modelle, bei denen Fahrzeuge gemeinsam genutzt werden, reduzieren den Ressourcenverbrauch für Produktion, Wartung und Parkflächen. Pooling-Angebote bündeln Fahrten mehrerer Personen in einem Fahrzeug, wodurch bei gleichbleibender Verkehrsleistung der Fahrzeug- und Platzbedarf sinkt. Dank digitaler Lösungen wird es einfacher, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren, besonders auf der ersten und letzten Meile. Dies ist für die Verlagerung des Verkehrs entscheidend. Mobilitätshubs bieten nachhaltige und flexible Mobilitätsoptionen und tragen dazu bei, den individuellen Besitz von Fahrzeugen zu reduzieren. Engpässe werden durch flexible Preisgestaltung (z. B. Mobility Pricing) entschärft, während Informationen in Echtzeit intuitiv über Apps oder Displays vermittelt werden. Nutzende können ihr Mobilitätsverhalten dokumentieren und durch Anreize zu nachhaltigem Verhalten motiviert werden. Mit der fortschreitenden (Teil-)Automatisierung von Fahrzeugen, Systemen und Prozessen verbessert sich die Voraussetzung für On-Demand-Angebote. Diese können in Zukunft den öV – in Burgdorf insbesondere in Randzeiten – durch bedarfsgerechte Angebote ergänzen und zu einem flächendeckenden Mobilitätssystem ausgebaut werden (z. B. MaaS). In der Schweiz hat sich das MaaS-Konzept in den letzten Jahren vielversprechend entwickelt, Burgdorf kann in Zukunft als Pilotregion für neue Konzepte einen wichtigen Beitrag dazu leisten. Im Rahmen des Handlungsfelds der vernetzten Mobilität werden auch die beiden Bahnhöfe Burgdorf SBB und Oberburg betrachtet. Der Verband öffentlicher Verkehr hat eine wertvolle Planungshilfe für Verkehrsdrehscheiben (VDS) erarbeitet, welche die Grundlage für die Zusammenarbeit mit den Gemeinden bildet.
Ziele	Ziel 4, Ziel 7, Ziel 8, Ziel 10
Massnahmen	• M6: Ein öffentliches Bikesharing in Burgdorf einführen • M7: Modulare Mobilitätshubs für Quartiere einrichten

Handlungsfeld 3	Den MIV verträglicher gestalten
Inhalt	Der Verkehr ist nach dem Wärmebedarf der zweitgrösste Verursacher von Treibhausgasemissionen. Um diese Emissionen auf Null zu senken, muss der MIV ab 2050 vollständig mit erneuerbaren Energien abgewickelt werden (Klimastrategie Burgdorf 2022). Der Fokus liegt dabei vor allem auf der Vermeidung des Verkehrs (Reduktion von Fahrkilometern) und dessen Verlagerung auf umweltfreundliche und effiziente Alternativen. Die verbleibenden Fahrten sollen so umweltverträglich wie möglich gestaltet werden. Einen wesentlichen Beitrag dazu kann die technologische Weiterentwicklung alternativer Antriebe leisten. Hierzu gehören Fahrzeugflotten mit emissionsfreien Antriebstechnologien, eine flächendeckende Ladeinfrastruktur und intelligente Ladesysteme. Entscheidend dabei ist, dass weder die Gesamtzahl der Fahrzeuge noch die Anzahl der Fahrten zunimmt. Der CO₂-Ausstoss der unvermeidbaren Fahrten soll im Stadtgebiet auf ein Minimum reduziert werden. Burgdorf ist sich seiner Funktion als Zentrum einer ländlichen Region bewusst. Die Kantonsstrasse liegt in der Verantwortung des Kantons Bern. Kantonsstrassen bilden wichtige Verkehrsachsen für den regionalen und überregionalen Personen- und Güterverkehr und müssen daher eine entsprechende Leistungsfähigkeit aufweisen. Die Stadt Burgdorf berücksichtigt den Verkehr auf den Kantonsstrassen in einer ganzheitlichen Betrachtung und steht in engem Dialog mit dem Strasseneigentümer (Kanton) bzw. dem Oberingenieurkreis IV, um einzelne Abschnitte gemeinsam weiterzuentwickeln. Der Schwerpunkt des vorliegenden Handlungsfeldes liegt auf den Gemeindestrassen, über welche die Stadt die Hoheit hat und dadurch über grossen Handlungsspielraum verfügt. Im Gegensatz zu grösseren Städten, in denen das Auto an Bedeutung verliert, bleibt es in Burgdorf und seinem ländlichen Einzugsgebiet weiterhin ein wichtiges Verkehrsmittel. Dieses Bedürfnis führt zu einem Zielkonflikt: Einerseits sollen im Zuge der Innenentwicklung mehr Wohn- und Nutzflächen sowie hochwertiger öffentlicher Lebensraum geschaffen werden – idealerweise nach dem Schwammstadtprinzip. Andererseits bleibt der Bedarf an Parkplätzen bestehen. Auch wenn sich Mobilitätsbedürfnisse mit der Zeit durch neue Technologien verändern werden, geschieht der Wandel meist langsamer als gewünscht. Um dieser Herausforderung zu begegnen, sollen die benötigten Parkplätze vermehrt gebündelt in temporären überirdischen Parkhausstrukturen am Rande der Innenstadt zusammengefasst werden, wodurch Flächen bestehender Parkierung freigespielt und umgenutzt werden können. Möglich sind auch Nudging-Massnahmen (z.B. Parkleitsysteme) zur Motivation der Autofahrenden, ihr Fahrzeug ausserhalb der innerstädtischen Bereiche abzustellen. Die Stadt übernimmt dabei eine aktive Rolle: Mit einer gezielten Bodenpolitik schafft sie die Voraussetzung, um die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen zu ermöglichen.
Ziele	Ziel 1, Ziel 2, Ziel 5, Ziel 7, Ziel 8
Massnahmen	• M8: Temporeduktionen auf Hauptachsen einfordern • M9: Eine Parkraumplanung erarbeiten • M10: Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Raum planen und erstellen

Handlungsfeld 4	Attraktive Bewegungsräume schaffen
Inhalt	In Burgdorf entstehen qualitativ hochwertige Mobilitätsräume, die den Bedürfnissen der Menschen und der Umwelt gleichermassen gerecht werden. Mit der zunehmenden Vielfalt der Mobilität treffen unterschiedlichste Bedürfnisse auf begrenzte Verkehrsflächen. Eine vorausschauende und abgestimmte Planung ermöglicht es der Stadt, ihren Charme und Charakter zu bewahren und sich zugleich als lebendige und lebenswerte Gemeinschaft weiterzuentwickeln. Mit einer durchdachten Gestaltung des öffentlichen Raums wird nachhaltige Mobilität gefördert. Attraktive Bereiche für den Langsamverkehr schaffen Platz für Menschen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, während die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden sicher und harmonisch gestaltet wird. Eine Verkehrsberuhigung sorgt für Entschleunigung, macht den öffentlichen Raum attraktiver und lädt zum Verweilen ein. Strassen und Mobilitätsangebote dienen als verbindende Elemente und es werden multifunktionale Lebensräume geschaffen, die den öffentlichen Raum bereichern. Die Bedürfnisse der Detaillisten und Dienstleister sollen mitberücksichtigt und in ihrer Bedeutung aufgewertet werden. Eine gezielte Umlagerung von Parkplätzen schafft Platz für Bewegungs- und Aufenthaltsräume, in denen sich alle sicher und gern aufhalten (vgl. Handlungsfeld 3) .
Ziele	Ziel 3, Ziel 5, Ziel 6
Massnahmen	• M11: Die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen • M12: Die Parkraumbewirtschaftung überarbeiten • M13: Die respektvolle Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden fördern • M14: Den Bahnhof Burgdorf SBB als Verkehrsdrehscheibe entwickeln

Handlungsfeld 5	Den Wirtschaftsverkehr effizient abwickeln
Inhalt	Ein funktionierender Wirtschaftsverkehr bildet einen wichtigen Grundpfeiler unserer Gesellschaft. Er gewährleistet das reibungslose Funktionieren von Arbeit, Konsum und Freizeit. Mit rund 17 % Anteil am Gesamtverkehr (ARE, 2024) umfasst er den Güter- und Dienstleistungsverkehr sowie den Personenwirtschaftsverkehr. Trotz seiner zentralen Bedeutung ist der Wirtschaftsverkehr mit Herausforderungen konfrontiert: Engpässe in urbanen Räumen für Be- und Entladung sowie überlastete Verkehrswege beeinträchtigen die Effizienz und die Verlässlichkeit. Gleichzeitig verursacht er Infrastrukturkosten und trägt zu Umwelt- und Gesundheitsbelastungen bei. Eine vorausschauende Planung auf allen Ebenen, welche die Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs integriert, ist daher essenziell. Im Bereich Güterverkehr hat das Wachstum des Onlinehandels die Anzahl von Paketsendungen und Logistikanbietern stark erhöht. Rund 6,1 % des Gesamtverkehrs entfallen auf den Güterwirtschaftsverkehr (vgl. Kapitel 2.3.5), wovon der grösste Teil aller Sendungen durch die Schweizerische Post abgewickelt wird. Mit den steigenden Ansprüchen an die Liefergeschwindigkeit und die Effizienz ist eine zuverlässige Zustellung auf der letzten Meile wichtiger denn je. Eine emissionsarme Anlieferung, smarte Paketstationen für flexible Abholung und eine optimierte Güterbündelung sind vielversprechende Lösungsansätze. Auch der Dienstleistungsverkehr mit Waren bietet Potenzial für Innovation. Fahrzeuge wie E-Cargobikes erweisen sich als effizient: Sie reduzieren den Platzbedarf, vermeiden Staus und ermöglichen dennoch den Transport notwendiger Güter. Nicht zuletzt ist die Baustellenlogistik von Grossbaustellen massgeblich für das Verkehrsaufkommen verantwortlich. Im Rahmen der begrenzten Handlungsmöglichkeiten kann die Stadt Burgdorf über regulatorische Massnahmen wie Baubewilligungen, Lieferzeitfenster, Park- und Ladezonen oder auch Fahrzeugtypbeschränkungen Einfluss nehmen. Zudem kann sie E-Cargobikes und Lastenräder mittels Subventionen oder Kooperationen fördern. Auch Infrastrukturlösungen wie Paketstationen in Quartieren in Zusammenarbeit mit Logistikanbietern oder eine flexible und effiziente Flächennutzung mit temporären Entladezonen sind denkbar. Der Fokus der Stadt liegt auf kostengünstigen, pragmatischen Massnahmen, welche die lokale Wirtschaft stärken, den Verkehrsfluss verbessern und die Umweltbelastung reduzieren.
Ziele	Ziel 1, Ziel 6
Massnahmen	• M15: Pilotprojekte im Bereich City-Logistikunterstützen

Handlungsfeld 6	Kommunikation und Controlling wirkungsvoll einsetzen
Inhalt	Die Kommunikation ist ein Schlüsselinstrument zur Begleitung von Mobilitätsmassnahmen und dient zugleich als eigenständige Aktion der Sensibilisierung. Mit einer aktiven Kommunikation können neue Angebote erfolgreich implementiert werden. Eine durchdachte und bedürfnisgerechte Kommunikation kann aktiv dazu beitragen, Verhaltensänderungen anzustossen und Akzeptanz zu schaffen. Dies geschieht etwa durch Kampagnen, die sich einem übergeordneten Thema widmen und zielgruppenorientiert gestaltet sind. Die Stadt kann hierfür eigene Kanäle wie den öffentlichen Raum, Websites, Apps oder Social Media nutzen. Während Kampagnen temporär Aufmerksamkeit schaffen, braucht es auch eine kontinuierliche Informationsvermittlung zu Angeboten und Möglichkeiten. Dabei wird auch der Einsatz von Echtzeitdaten berücksichtigt. Für einen strukturierten Umgang und eine standardisierte Überprüfung von Mobilitätsthemen werden die stadtinternen Prozesse weiterentwickelt. Sie regeln die Aufgaben und Zuständigkeiten innerhalb der Stadt sowie mit beteiligten Partnern. Ein wichtiger Standardprozess ist die Erhebung sowie das Monitoring von Mobilitätskennzahlen, welche als Grundlage für die Überprüfung der Wirksamkeit der initiierten Massnahmen dienen. Das Monitoring erfolgt regelmässig und liefert die Grundlage für den Entscheid, ob Massnahmen verschärft, beibehalten oder beendet werden sollen. Mit strukturierten Abläufen und gezielter Kommunikation schafft Burgdorf die Grundlage für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung.
Ziele	Ziel 9, Ziel 10
Massnahmen	• M16: Bei Arealüberbauungen und grösseren Unternehmen Mobilitätskonzepte einfordern • M17: Die Sicherheit und Passierbarkeit für Fuss- und Veloverkehr bei temporär veränderten Situationen gewährleisten • M18: Ein Mobilitätsmonitoring aufbauen • M19: Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie proaktiv kommunizieren

Tabelle 6: Handlungsfelder zur Umsetzung der Visionen

4. Massnahmen

Auf Basis der Handlungsfelder wurden verschiedene Massnahmen definiert, die zur Erreichung der Zielsetzungen mit den Zeithorizonten 2030 und 2050 beitragen und gleichzeitig die Vision 2050 der vorliegenden Mobilitätsstrategie unterstützen. Die Abbildung 15 bietet einen Überblick über alle Massnahmen, geordnet nach den jeweiligen Leitsätzen.



M1: Eine Velonetzplanung «Alltag» erstellen und umsetzen



M2: Genügend Veloabstellplätze und ergänzende Veloinfrastruktur bereitstellen



M3: Eine Fusswegplanung erstellen und umsetzen



M4: Das öV-Angebot weiterentwickeln



M5: Ein Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung einführen



M6: Ein öffentliches Bikesharing in Burgdorf einführen



M7: Modulare Mobilitätshubs in ausgewählten Quartieren einrichten



M8: Temporeduktionen auf Hauptachsen einfördern



M9: Eine Parkraumplanung erarbeiten



M10: Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Raum planen und erstellen



M11: Die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen



M12: Die Parkraumbewirtschaftung überarbeiten



M13: Die respektvolle Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden fördern



M14: Den Bahnhof Burgdorf SBB als Verkehrsdrehscheibe entwickeln



M15: Pilotprojekte im Bereich City-Logistik unterstützen



M16: Mobilitätskonzepte bei Arealüberbauungen und grösseren Unternehmen einfördern



M17: Die Sicherheit und Passierbarkeit für Fuss- und Veloverkehr bei temporär veränderten Situationen gewährleisten



M18: Ein Mobilitätsmonitoring aufbauen



M19: Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie proaktiv kommunizieren

- 1 Die flächeneffiziente Mobilität priorisieren.
- 2 Die vernetzte Mobilität fördern.
- 3 Den MIV verträglicher gestalten.
- 4 Attraktive Bewegungsräume schaffen.
- 5 Wirtschaftsverkehr effizient abwickeln.
- 6 Kommunikation und Controlling wirkungsvoll einsetzen.

Abbildung 15: Übersicht über die Massnahmen der Mobilitätsstrategie Burgdorf nach strategischen Stossrichtungen (Stadt Burgdorf (b), 2024)

4.1 Die flächeneffiziente Mobilität priorisieren

Massnahme	M1: Eine Velonetzplanung «Alltag» erstellen und umsetzen
Zielsetzung	In Burgdorf besteht ein leistungs- und zukunftsfähiges Velonetz «Alltag» (sicheres, direktes Netz für die täglichen Wege), welches die Menschen zum Velofahren bewegt und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nachhaltig beeinflusst.
Vorgehen	Die Grundlagen aus dem Richtplan Verkehr werden nach den neuesten Planungsgrundsätzen und Qualitätszielen aus dem Veloweggesetz überarbeitet. Es werden nicht nur die zukünftigen Entwicklungen der Stadt miteinbezogen, sondern auch die Potenziale des Veloverkehrs in der Angebotsplanung «Verkehr» berücksichtigt. Bei der Planung des Velowegnetzes werden Netzhierarchien, Netzlücken, «Burgdorfer Standards» sowie Hotspots der Veloparkierung festgelegt. Die Planung wird laufend mit der regionalen Velonetzplanung abgestimmt, um das städtische Netz optimal mit der Velonetzplanung der Region zu verknüpfen. So können wichtige strategische Verbindungen und geeignete Verkehrsräume frühzeitig gesichert und auf die anderen Verkehrsteilnehmenden abgestimmt werden. Die Reduktion von Netzlücken wird priorisiert und es wird ein Umsetzungskonzept im Sinne eines wirkungsvollen Mitteleinsatzes erstellt. Notwendige Sofortmassnahmen werden rasch realisiert.
Ergebnis	Die Stadt verfügt über eine abgestimmte und zukunftsgerichtete Velonetzplanung, welche das Velowegnetz mit den Netzhierarchien, «Burgdorfer Standards», Netzlücken sowie den Hotspots der Veloparkierung behördenverbindlich festlegt. Zudem liegen die priorisierten Netzwiderstände inkl. Umsetzungskonzept für das Velowegnetz «Alltag» vor und die schrittweise Umsetzung der ersten terminierten Massnahmen ist abgestimmt auf die laufenden und zukünftigen Planungen erfolgt. Als wichtig und notwendig erkannte Sofortmassnahmen aus der Planung sind umgesetzt.
Zuständigkeit	Baudirektion, Bereich Stadtentwicklung
Priorisierung	hoch
Zielbezug Zeithorizont	Bezug zu den Zielen 1 und 3 Beginn: Q1 2025 Ende: Q2 2026

Massnahme	M2: Genügend Veloabstellplätze und ergänzende Veloinfrastruktur bereitstellen
Zielsetzung	Dank genügend witterungsgeschützter Zweiradparkierung mit Vorzeigecharakter an strategisch optimal gelegenen Orten und ergänzender Veloinfrastruktur (z. B. Reparaturstationen) ist das Velofahren in der Stadt Burgdorf sehr attraktiv. Dies motiviert die Bevölkerung, mit dem Velo unterwegs zu sein.
Vorgehen	Die Stadt setzt sich dafür ein, dass eine genügende Anzahl an gedeckten Veloabstellplätzen vor allem an den Knotenpunkten des Verkehrs (Bahnhöfe) und bei Schul- und Freizeitanlagen zur Verfügung steht. Der Bedarf an Zweiradparkierungen an Bahnhöfen wird aus der Velonetzplanung mit den laufenden und zukünftigen Planungen abgeglichen. Für alle weiteren Publikumsanlagen wird eine Bedarfserhebung erstellt und mit den Planungen abgestimmt. Wo zusätzlicher Bedarf identifiziert wird, werden entsprechende Verbesserungen der Parkierung geplant und umgesetzt. Die Hotspots für eine ergänzende Veloinfrastruktur werden evaluiert und ein Umsetzungsvorschlag wird erarbeitet.
Ergebnis	Die Stadt verfügt über eine umfassende Bedarfsanalyse inkl. Priorisierung und Massnahmenkonzept für die Umsetzung einer bedürfnisorientierten Veloparkierung sowie einer ergänzenden Veloinfrastruktur. Als notwendig erkannte Sofortmassnahmen werden rasch umgesetzt.
Zuständigkeit	Baudirektion, Bereich Stadtentwicklung
Priorisierung	hoch
Zielbezug	Bezug zu Ziel 3
Zeitraumen	Beginn: Q4 2026 Abschluss: Q3 2027

Massnahme	M3: Eine Fusswegplanung erstellen und umsetzen
Zielsetzung	Die Sicherheit, der zu Fuss Gehenden in Burgdorf ist, flächendeckend gewährleistet. Insbesondere bei Querungen der Hauptstrasse ist die Infrastruktur für den Fussverkehr optimiert. Dies trägt zu einem hohen Anteil des Fussverkehrs am Modalsplit von Burgdorf bei.
Vorgehen	Für ein sicheres und leistungsfähiges Fusswegnetz in der Stadt wird eine Planungsgrundlage erarbeitet, welche die wichtigen Verbindungen definiert, Lücken und Mängel am bestehenden Netz aufdeckt und priorisiert. Als Grundlage dient der Netzwidestandskataster aus der Fussverkehrsanalyse. Gefährliche Querungen der Hauptstrasse werden besonders geprüft. Insbesondere wird den Bedürfnissen der vulnerablen Verkehrsteilnehmenden (Kinder, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen) Rechnung getragen. Diese werden bei der Planung und Umsetzung konkreter Massnahmen aktiv miteinbezogen. Mittels eines Umsetzungsprogramms mit Netzsicht werden die Realisierungsschritte dargelegt und dem Gemeinderat vorgelegt. Sofortmassnahmen definieren Handlungsschwerpunkte, welche zeitnah angegangen werden. Es erfolgt eine kontinuierliche Verbesserung des Fusswegnetzes.
Ergebnis	Es liegt ein mit dem Strasseneigentümer abgestimmtes Umsetzungsprogramm vor, welches aufzeigt, wo Querungen mit besonders hohen Ansprüchen an Sicherheit und Komfort für zu Fuss Gehende über die Hauptverkehrsachsen realisiert und verbessert werden sollen. Wichtige Sofortmassnahmen werden rasch umgesetzt.
Zuständigkeit	Baudirektion, Stadtentwicklung
Priorisierung	mittel
Zielbezug	Bezug zu Ziel 3
Zeitraumen	Beginn: Q2 2027 (Erarbeitung eines Umsetzungsprogramms) Abschluss: Q1 2028

Massnahme	M4: Das ÖV-Angebot weiterentwickeln
Zielsetzung	Das ÖV-Angebot für den Nah- und Fernverkehr bei Bus und Bahn ist attraktiv, vielseitig und verlässlich, auf die künftigen Bedürfnisse der Stadt ausgerichtet und mit ergänzenden Angeboten wie Sharing vernetzt. Als flächeneffizientes Verkehrsmittel leistet der öV seinen Beitrag zur CO ₂ -Reduktion. Der öV ist für die lokale, regionale und überregionale Mobilität gegenüber dem MIV attraktiv sowohl für die Arbeitswege wie auch für die Freizeit.
Vorgehen	Bestehende Angebote werden in Absprache mit Kanton und Bund reflektiert und kontinuierlich weiterentwickelt. Dabei gilt es, den Bahnhof Burgdorf SBB als zentrale Verkehrsdrehscheibe zu stärken. Anhand der aktuellen Nachfrage nach Bus und Bahn und unter Einbezug der geplanten Entwicklungsprojekte in Burgdorf (u. a. neue Arealüberbauungen) und des sich verändernden Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung im zunehmend urbaneren Raum werden die künftigen Bedürfnisse an ein leistungsfähiges öV-Netz aufgezeigt, entsprechende Anpassungen beim Kanton im Regionalen Angebotskonzept (RAK) 2031–2035 angemeldet und deren Wichtigkeit für Burgdorf verdeutlicht. Gleichzeitig zeigt sich Burgdorf offen gegenüber neuen Entwicklungen im öV.
Ergebnis	Das Bahn- und Busangebot in und um Burgdorf ist bedürfnisorientiert und effizient und berücksichtigt absehbare Entwicklungen.
Zuständigkeit	Baudirektion, Stadtentwicklung
Priorisierung	mittel
Zielbezug	Bezug zu Ziel 4
Zeitraumen	Beginn: Q1 2027 Abschluss: Q4 2028

Massnahme	M5: Ein Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung einführen
Zielsetzung	Die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung bewegen sich auf dem Arbeitsweg und auf Geschäftsfahrten hauptsächlich mit öV, Velo oder zu Fuss fort. Nur in Ausnahmefällen werden Strecken mit dem MIV zurückgelegt. Dies setzt einen Impuls für ein Überdenken der eigenen Mobilität.
Vorgehen	Die Massnahme zur Einführung eines Mobilitätsmanagements für die Mitarbeitenden der Verwaltung ist in der Klimastrategie Burgdorf festgehalten (MB-KS14) und schafft Angebote sowie Anreize, um die Mobilität in der Stadtverwaltung nachhaltig zu gestalten. Bei den Arbeitswegen werden keine Vorgaben gemacht, sondern lediglich Angebote und Anreize geschaffen. Diese umfassen z. B. die Vergütung des Halbtax-Abos oder Beiträge an das GA, die Förderung von alternativen Mobilitätsformen zum MIV, die Erhebung von höheren Parkgebühren für Mitarbeitende, die Reduktion der Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze oder die Unterstützung von Carpooling. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen für Mitarbeitende, welche in begründeten Fällen auf solche angewiesen sind, bleibt gewährleistet. Bei den Geschäftsfahrten und Geschäftsreisen können zusätzlich verbindliche Vorgaben gemacht werden. Sowohl bei den Arbeitswegen als auch bei den Geschäftsfahrten wird konsequent die 4V-Strategie verfolgt.
Ergebnis	Ein aktives Mobilitätsmanagement legt Massnahmen und Anreize fest, welche dazu beitragen, unnötige Fahrten zu vermeiden und für notwendige Fahrten so weit möglich und sinnvoll auf den MIV zu verzichten.
Zuständigkeit	Stadtverwaltung, Bereich Stadtentwicklung
Priorisierung	mittel
Zielbezug	Bezug zu Ziel 3

Zeitraumen	Beginn: Q2 2027 Abschluss: Q1 2028
-------------------	---------------------------------------

Tabelle 7: Die flächeneffiziente Mobilität priorisieren

4.2 Die vernetzte Mobilität fördern

Massnahme	M6: Ein öffentliches Bikesharing in Burgdorf einführen
Zielsetzung	In Burgdorf gibt es ein einfach zugängliches Bikesharing-Angebot. Kurze und mittlere Strecken in Burgdorf sowie die letzte Meile können mit dem Velo oder E-Bike zurückgelegt werden, auch wenn kein eigenes Gefährt zur Verfügung steht. Dies fördert die nachhaltige Mobilität.
Vorgehen	Die Erkenntnisse aus dem erarbeiteten Pre-Businessplan des Vereins Mobilität Emmental für ein Bikesharing-Angebot im Raum Burgdorf nach dem Public-Private-Partnership-Ansatz (PPP), welcher lokale Partner mit einbezieht. Burgdorf verfolgt Lösung mit einem Gesamtdienstleister und sieht folgende Schritte vor: • Festlegung der Rahmenbedingungen • Planung der Stationen (u.a. Detailkonzept Netzplan, Netzkarte) • PPP-Kommittent einholen (Sicherstellung Beteiligung Betriebe) • Einbezug interessierter Nachbargemeinden • Ausarbeitung Pflichtenheft • Vergabeverfahren Anbieter • Projektierung und Baubewilligung der Stationen • Lancierung des Angebots
Ergebnis	Das Vorgehen zur Implementierung eines Bikesharing-Angebots in Burgdorf ist geklärt. Ein flächendeckendes Angebot mit Bikesharing ist umgesetzt, unter Einbezug interessierter Nachbargemeinden. Die erste und letzte Meile sowie der innerstädtische Verkehr können mit Bikesharing flexibel abgedeckt werden.
Zuständigkeit	Baudirektion, Stadtentwicklung
Priorisierung	hoch
Zielbezug	Bezug zu den Zielen 3 und 7
Zeitraumen	Beginn: Q4 2025 Abschluss: Q3 2026

Massnahme	M7: Modulare Mobilitätshubs in ausgewählten Quartieren einrichten
Zielsetzung	In Quartieren stehen vielfältige, nachhaltige und flexible Mobilitätsangebote an Stationen (Hubs) gebündelt bereit, welche einen Lebensstil ohne eigenes Auto ermöglichen und erleichtern und dadurch den Flächen- und Ressourcenverbrauch sowie die Anzahl Fahrten mit einem Privatauto reduzieren. Infolgedessen müssen weniger Parkplätze gebaut resp. können bestehende umgenutzt werden.
Vorgehen	In neuen Arealüberbauungen und bestehenden Quartieren werden Mobilitätshubs realisiert, welche zu einem stadtweiten Netz wachsen können. Die Hubs sind modular und in ihrem Angebot und ihrer Grösse gemäss den Bedürfnissen des Quartiers ausgestaltet. Neben Sharing-Angeboten (Carsharing, Bikesharing, Cargobikesharing) wird auch die Thematik Ladeinfrastruktur nach Möglichkeit an den Hubs gelöst. Fallweise werden auch Module zu Themen wie Entsorgung, Tauschbörse oder City-Logistik entwickelt und als Erweiterung der Mobilitätshubs getestet. Die Errichtung der Mobilitätshubs erfolgt in Kooperation mit den Eigentümerschaften und der Quartierbevölkerung. Die breitere Bekanntheit und die Vernetzung untereinander werden mit einem einheitlichen Branding erreicht. Das Netz wird mit ein bis zwei Hubs gestartet und schrittweise ausgebaut. Die Learnings aus den ersten Erfahrungen fliessen laufend in den weiteren Ausbau ein.
Ergebnis	In Burgdorf entstehen Mobilitätshubs, welche diverse Sharing-Angebote und weitere Mobilitätsangebote in den Quartieren zentralisieren.

Zuständigkeit	Baudirektion, Bereich Stadtentwicklung
Priorisierung	hoch
Zielbezug	Bezug zu den Zielen 3, 6, 7 und 8
Zeitraumen	Beginn: Q2 2026 Abschluss: Q3 2027

Tabelle 8: Die vernetzte Mobilität fördern

4.3 Den MIV verträglicher gestalten

Massnahme	M8: Temporeduktionen auf Hauptachsen einfordern
Zielsetzung	Der Kanton ermöglicht Tempo 30 auf bestimmten Abschnitten der Kantonsstrassen (Hauptachse durch Burgdorf). Ziel ist, dass auf den kritischen Abschnitten der Hauptverkehrsachsen durch Burgdorf (hohe Frequenz an Velofahrenden und zu Fuss Gehenden) eine Tempobeschränkung auf 30 km/h gilt. Der Verkehr auf dieser Hauptachse verläuft flüssig und die Anzahl Unfälle sowie die Lärmbelastung sind gesunken.
Vorgehen	Die Stadt Burgdorf legt die kritischen Abschnitte fest, für welche aus Gründen der Verkehrssicherheit für vulnerable Verkehrsteilnehmende (Kinder, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung) und der Sicherheit für den Freizeitverkehr (Velorouten) sowie für den Verkehrsfluss eine Temporeduktion sinnvoll ist. Sie reicht beim Kanton Bern ein Gesuch für diese Abschnitte ein. Parallel dazu setzt sich die Stadt im Verbund mit anderen Städten beim Kanton Bern und beim Bund aktiv dafür ein, Tempo 30 auf Hauptachsen bzw. Kantonsstrassen standardmässig zu ermöglichen. Es wird geprüft, ob datenbasierte Simulationen durchgeführt werden sollen, um die Wirkung von Temporeduktionen auf den Verkehrsfluss aufzuzeigen.
Ergebnis	Der Kanton setzt auf der Hauptachse auf den für den Langsamverkehr als kritisch erachteten Abschnitten Tempo 30 um. Tempo 30 auf Hauptachsen ist aufgrund des gemeinsamen Bestrebens der Städte standardmässig möglich, zumindest auf kritischen Abschnitten (z. B. Schulwegsicherheit).
Zuständigkeit	Baudirektion, Stadtentwicklung
Priorisierung	mittel bis hoch
Zielbezug	Bezug zu den Zielen 3 und 5
Zeitraumen	Beginn: Q2 2026 Abschluss: Q1 2027

Massnahme	M9: Eine Parkraumplanung erarbeiten
Zielsetzung	Der Parkraum in Burgdorf ist nutzenorientiert zusammengefasst, multifunktional und reversibel geplant und priorisiert flächeneffiziente Mobilitätsformen. Damit werden eine qualitätsvolle Innenentwicklung und der dazugehörige haushälterische Umgang mit dem Boden ermöglicht und gefördert.
Vorgehen	Alle vorhandenen und geplanten öffentlich zugänglichen Parkplatzflächen sowie deren Auslastung werden erfasst und ausgewertet. Ergänzend dazu werden die zukünftig voraussichtlich benötigten Parkplatzflächen unter Berücksichtigung der qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen ermittelt. Im Rahmen der Verkehrs- und Parkraumplanung werden Szenarien erarbeitet und strategisch relevante Standorte für Parkierungslösungen evaluiert. Der Fokus liegt dabei auf Gebieten mit hohem Verdichtungspotenzial und urbanem Charakter. Die Resultate können als Richtpläne oder Teilrichtpläne Verbindlichkeit erlangen. Dabei werden die Erkenntnisse und Resultate der Mobilitätsstrategie, die Anschluss- und Vernetzungsmöglichkeiten mit dem öV und mit Sharing-Angeboten, die zumutbaren Gehdistancen sowie die vielseitigen Bedürfnisse der Bevölkerung an die Mobilität und den öffentlichen Raum berücksichtigt. Die Stadt setzt sich aktiv dafür ein, Rahmenbedingungen zum Aufbau der benötigten Parkraum-Infrastrukturen zu schaffen und bei Bedarf im Sinne einer aktiven Bodenpolitik an strategisch wichtigen Standorten ihre Interessen durchzusetzen. Die Parkraumplanung wird koordiniert mit der Parkraumbewirtschaftung erarbeitet. Diese Massnahme ist in der Klimastrategie Burgdorf unter «MB-KS8 – Erarbeitung einer Parkraumplanung» verankert.
Ergebnis	Die Stadt verfügt über eine ganzheitliche Parkraumplanung, welche eine Lenkungswirkung im Sinne des Klimaschutzes entfaltet, die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen fördert und die Aufenthaltsqualität im Freiraum erhöht sowie Suchverkehr reduziert.
Zuständigkeit	Baudirektion, Bereich Stadtentwicklung
Priorisierung	hoch
Zielbezug	Bezug zu den Zielen 1, 3 und 6
Zeitraumen	Beginn: Q2 2025 (erster Schritt mit VPBA Verkehrs- und Parkraumkonzept Bahnhof SBB bis Q1 2026) Abschluss: Q4 2028

Massnahme	M10: Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Raum planen und erstellen
Zielsetzung	Auf öffentlichen Parkplätzen in Burgdorf sind E-Lademöglichkeiten vorhanden und können dank technischer Vorinstallationen mit wenig Aufwand erweitert werden.
Vorgehen	Der Bedarf für das Laden von E-Fahrzeugen nimmt mit der steigenden Zahl an Elektrofahrzeugen zu. Die Stadt Burgdorf erarbeitet gemeinsam mit der Localnet AG ein Konzept betreffend Förderung der E-Mobilität im öffentlichen Raum. Das Konzept soll insbesondere das Ladebedürfnis von Personen berücksichtigen, die weder auf der eigenen Liegenschaft noch am Arbeitsort ihr Fahrzeug laden können (z. B. Personen ohne eigene Parkplätze in Wohnquartieren) und auf öffentlichen Parkplätzen mit einer Anwohnerparkkarte parkieren. Es wird jeweils geprüft, ob die Ladeinfrastruktur mit Photovoltaik-Anlagen gekoppelt werden können und ob sie mit der Kapazität zu bidirektionalem Laden und/oder mit lokalen Speichern ausgestaltet werden soll, um die Belastung für das Stromnetz zu minimieren und lokale erneuerbare Energien möglichst effizient zu nutzen. Eine punktuelle öffentliche Ladeinfrastruktur erleichtert den Umstieg auf Elektrofahrzeuge. Zudem wächst die Flexibilität dank höherer Reichweite. Die höhere öf-

	fentliche Akzeptanz und Sichtbarkeit tragen so zur Reduktion der CO ₂ -Emissionen bei.
Ergebnis	Die Stadt Burgdorf verfügt über eine klare Haltung und Rolle in Bezug auf die Elektromobilität. Es werden punktuell Lademöglichkeiten für Haushalte ohne Zugang zur E-Mobilität bereitgestellt.
Zuständigkeit	Baudirektion, Stadtentwicklung
Priorisierung	hoch
Zielbezug	Bezug zu Ziel 2
Zeitraumen	Beginn: Q4 2026 Abschluss: Q1 2028

Tabelle 9: Den MIV verträglicher gestalten

4.4 Attraktive Bewegungsräume schaffen

Massnahme	M11: Die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen
Zielsetzung	Zwischen den Quartieren und Schulen sowie Publikums- und Freizeitanlagen bestehen attraktive und sichere Fussverkehrsverbindungen. Das Unterwegssein zu Fuss oder mit dem Fahrrad auf dem Schulweg ist eine Selbstverständlichkeit. Elterntaxis sind eine Randerscheinung.
Vorgehen	Es wird eine Beurteilung der Schulwege durch eine Fachstelle und durch Beteiligte vorgenommen. Mehrere Schulhäuser liegen direkt an der Kantonsstrasse oder an einer stark befahrenen Achse. Zum Erreichen der Schulhäuser sowie der stark frequentierten Freizeitanlagen (Schützenmatte, Hallenbad, Freibad, Tennishalle, Eishalle, Musikschule, Stadtbibliothek usw.) müssen viele Nutzende einmal oder sogar mehrmals die Kantonsstrasse queren. Sicher gestaltete Schulwege ermöglichen es den Kindern, selbstständig zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule zu gehen. Dies stärkt die soziale Kompetenz und Eigenverantwortung, reduziert das Verkehrsaufkommen durch Elterntaxis und leistet einen Beitrag zur Gesundheitsförderung. Der Gemeinderat hat 2020 in der KlimaVision30 das Ziel gesetzt, dass bis 2030 jährlich 30 % weniger Servicefahrten mit Elterntaxis verkehren sollen. Das bedeutet, dass Elterntaxis innert 10 Jahren praktisch eliminiert werden sollen (2030 noch 3 % des Ausgangswertes). Dazu werden Massnahmen festgelegt wie Parkverbote im unmittelbaren Umkreis der Schule oder explizit zugewiesene Abholorte. Auch weiterführende Projektideen und Angebote (z. B. Bike2school, spielerische Wege, SchulZwäg, Pedibus/Bicibus), welche motivieren, den Schulweg mit dem Velo oder zu Fuss zurückzulegen, sollen geprüft werden.
Ergebnis	Die Stadt Burgdorf verfügt über eine optimierte Schulwegeninfrastruktur, welche das Vertrauen von Eltern und Kindern stärkt, den Schulweg zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen, und die Verkehrssicherheit in der Stadt insgesamt erhöht.
Zuständigkeit	Baudirektion, Stadtentwicklung, Bildungsdirektion
Priorisierung	mittel
Zielbezug	Bezug zu den Zielen 3, 5 und 6
Zeitraumen	Beginn: Q3 2027 Abschluss: Q4 2028

Massnahme	M12: Die Parkraumbewirtschaftung überarbeiten
Zielsetzung	Die öffentlichen Parkplätze in Burgdorf werden aktiv und flächendeckend bewirtschaftet. Die Preisgestaltung schafft Kostenwahrheit und entfaltet eine Lenkungswirkung. Dank reduzierter Nachfrage nach Parkraum prägt eine hohe Aufenthaltsquali-

	tät den öffentlichen Raum, wovon die Bevölkerung und das lokale Gewerbe profitieren.
Vorgehen	Es wird eine Planung für die Bewirtschaftung des gesamten Park- und Strassenraums im ganzen Gemeindegebiet erstellt. Das Parkplatzreglement und die Parkplatzverordnung werden entsprechend angepasst. Dabei werden die Klimastrategie, die Mobilitätsstrategie, Anschluss- und Vernetzungsmöglichkeiten mit dem öV und mit Sharing-Angeboten, die zumutbaren Gehdistanzen sowie die vielseitigen Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt. Insbesondere das kostenlose Parkieren tagsüber in 30er- und 20er-Zonen wird durch angepasste Signalisationen ausgeschlossen. Die Preisgestaltung und die Bewirtschaftung des Parkraums decken mindestens die Kosten und den Aufwand für die Bereitstellung des benötigten Raums und entfalten darüber hinaus die gewünschte Lenkungswirkung. Die Parkraumbewirtschaftung wird in Zusammenarbeit mit der Parkraumplanung erarbeitet. Diese Massnahme ist in der Klimastrategie Burgdorf unter «MB-KS13 – Überarbeitung der Parkraumbewirtschaftung» verankert.
Ergebnis	Die Stadt verfügt über eine vorbildliche und fortschrittliche Preisgestaltung des Parkraums und bewirtschaftet diesen aktiv. Als integraler Bestandteil der Parkraumbewirtschaftung wird auch das Falschparkieren in Parkverbotszonen und ausserhalb markierter Parkfelder konsequent geahndet.
Zuständigkeit	Einwohner- und Sicherheitsdirektion
Priorisierung	hoch
Zielbezug	Bezug zu den Zielen 1, 3 und 6
Zeitraumen	Beginn: Q1 2026 (gemäss Klimastrategie) Abschluss: Q4 2026 (gemäss Klimastrategie)

Massnahme	M13: Die respektvolle Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden fördern
Zielsetzung	In Burgdorf ist ein sicheres und inklusives Verkehrssystem vorhanden, welches die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt, die nachhaltige Mobilität stärkt und es allen Verkehrsteilnehmenden ermöglicht, aktiv unterwegs zu sein.
Vorgehen	Insbesondere in städtischen Gebieten wird es künftig nicht möglich sein, allen Verkehrsarten genügend Verkehrsflächen zur Verfügung zu stellen. Für solche Situationen müssen Lösungen gefunden werden, um die Flächen effizienter zu nutzen und ein rücksichtsvolles Miteinander im Strassenraum für den Fuss- und Veloverkehr zu bewirken. Voraussetzung für eine respektvolle Koexistenz ist die Reduktion der Geschwindigkeitsunterschiede der Verkehrsmittel. Temporeduktionen sollen den MIV verlangsamen und auch die Differenz zwischen E-Bikes und anderen Velos verringern. Kampagnen, Strassenraumgestaltungen und weitere Massnahmen werden geplant und umgesetzt. E-Bikes werden grundsätzlich auf dem gesamten Wegnetz der Stadt zugelassen, das Geschwindigkeitsregime wird jedoch mit Strassenraumgestaltungen, Bodenmarkierungen, Signalisationen oder Gamification-Ansätzen (z. B. LED-gesteuerten Tempo-Guides) im gewünschten Sinn beeinflusst. Die Verkehrsteilnehmenden werden für ein rücksichtsvolles Miteinander auf der Strasse und im öffentlichen Raum sensibilisiert. Dies wird mit Kommunikationsmassnahmen unterstützt (u. a. Plakate, Standaktionen, Give-aways). Die Änderungen aus der revidierten Signalisationsverordnung vom 1.7.2025 wie z.B. die Zulassung von schweren Cargobikes bis 450 kg werden in die Überlegungen mit einbezogen.
Ergebnis	Die Stadt Burgdorf verfügt über ein Verkehrsnetz, das allen Verkehrsteilnehmenden eine respektvolle Nutzung des städtischen Raums ermöglicht. Neuralgische Punkte sind gezielt entschärft und die Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

	ist hoch. Einwohnende, welche aktuell aufgrund von Sicherheitsbedenken nicht zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, tun dies vermehrt.
Zuständigkeit	Baudirektion, Stadtentwicklung
Priorisierung	hoch
Zielbezug	Bezug zu den Zielen 1 und 3
Zeitraumen	Beginn: Q2 2026 Abschluss: Q1 2027

Massnahme	M14: Den Bahnhof Burgdorf SBB als Verkehrsdrehscheibe entwickeln
Zielsetzung	Der Bahnhof Burgdorf SBB bildet die zentrale Verkehrsdrehscheibe und das urbane Zentrum von Burgdorf. Eine qualitätsvolle Innenentwicklung im Raum Bahnhof schafft Platz für neue Nutzflächen, attraktive Freiräume und ergänzende Mobilitätsangebote. Die Verkehrsführung ist optimal gestaltet, kurze Wege werden gewährleistet, Langzeitparkplätze an die Peripherie verlagert und Kurzzeitparkplätze gebündelt und in zumutbarer Gehdistanz im Zentrum (vgl. M9) zur Verfügung gestellt. Im Fokus stehen flächeneffiziente Mobilitätslösungen.
Vorgehen	Um den Bahnhof Burgdorf SBB als zentrale Verkehrsdrehscheibe zu einem Mobilitätshub weiterzuentwickeln, an dem verschiedene Verkehrsmittel effizient verknüpft werden und urbane, soziale sowie nachhaltige Aspekte vereint sind, ist eine integrale Planung von Mobilität und Siedlungsentwicklung nötig. Die vielen Projekte im Entwicklungsgebiet erfordern eine umfassende und vorausschauende Koordination durch die Stadt, da sie sich in unterschiedlichen Planungs- und Bauphasen befinden und die jeweiligen Projektgrenzen klar definiert werden müssen. Um die Projekte im ESP-Bahnhof SBB abzustimmen, Interessen rechtzeitig einzubinden und die Funktion und Inhalte einer Verkehrsdrehscheibe auch in der Übergangsphase zu sichern, werden eine übergeordnete Organisationsstruktur und dazugehörige Instrumente erarbeitet und implementiert.
Ergebnis	Projektierungsergebnis: Eine Organisation mit Instrumenten, Kompetenzen und Befugnissen, die laufend die Planung und Umsetzung der Projekte im Perimeter ESP+ hinsichtlich der Ausrichtung des Ziels zum Aufbau einer Verkehrsdrehscheibe überprüft und Massnahmen koordiniert. Endergebnis: Der Bahnhof ist eine funktionierende Verkehrsdrehscheibe, über welche die intermodale Mobilität bzw. das Umsteigen und der flexible Wechsel zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln komfortabel abgewickelt werden kann. Insbesondere gibt es eine hohe Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung und ausreichende und attraktive Parkierungsmöglichkeiten für den Zweiradverkehr (einfacher und sicherer Zugang, kurze Wege). Auch Mikrologistik-Dienstleistungen werden über die Verkehrsdrehscheibe abgewickelt.
Zuständigkeit	Stadtverwaltung, Bereich Stadtentwicklung
Priorisierung	hoch
	Bezug zu Ziel 3
Zeitraumen	Beginn: Q3 2025 Abschluss: offen

Tabelle 10: Attraktive Bewegungsräume schaffen

4.5 Den Wirtschaftsverkehr effizient abwickeln

Massnahme	M15: Pilotprojekte im Bereich City-Logistik unterstützen
Zielsetzung	Die Stadt Burgdorf unterstützt Pilotprojekte der City-Logistik mit Know-how, finanziellen Mitteln und einem themenspezifischen Netzwerk.
Vorgehen	Im Austausch mit anderen Städten und Regionen (u.a. im Netzwerk Urbane Logistik) werden Ansätze und konkrete Ideen für Pilotversuche zur City-Logistik in Burgdorf aufgenommen. Die Stadt Burgdorf bietet sich aktiv als Pilotstadt an und hilft bei der Suche nach lokalen Partnerunternehmen wie Logistikdienstleistern. Zudem ist auch eine finanzielle Unterstützung bei Pilotversuchen aus der Wirtschaft denkbar. In einem Pilotversuch könnten beispielsweise die Warenlieferungen auf der letzten Meile verträglicher abgewickelt und Fahrten reduziert werden. Die Änderungen aus der revidierten Signalisationsverordnung vom 1. 7. 2025 werden in die Überlegungen mit einbezogen.
Ergebnis	Dank Pilotprojekten, welche von der Stadt Burgdorf unterstützt und niederschwellig umgesetzt werden, verfügt die Stadt Burgdorf über wertvolle Erfahrungen und konkrete Lösungen für eine verträgliche City-Logistik.
Zuständigkeit	Baudirektion, Stadtentwicklung
Priorisierung	hoch; (Bezug zu den Zielen 1 und 6)
Zeitraumen	Beginn: Q2 2026 Abschluss: Q3 2027

Tabelle 11: Den Wirtschaftsverkehr effizient abwickeln

4.6 Kommunikation und Controlling wirkungsvoll einsetzen

Massnahme	M16: Mobilitätskonzepte bei Arealüberbauungen und grösseren Unternehmen einfordern
Zielsetzung	In der Stadt Burgdorf sind Mobilitätskonzepte bei grösseren Bauvorhaben und Unternehmen als wirksames Planungsinstrument etabliert. Ein städtischer Leitfaden, der sich an den Zielen der Stadt orientiert, fördert die Anwendung dieser Konzepte – sowohl freiwillig als auch verbindlich – und stellt deren einheitliche und qualitativ hochwertige Umsetzung sicher.
Vorgehen	Mobilitätskonzepte sind für eine Stadt ein wirksames Instrument, um eine bedürfnisgerechte und stadtverträgliche Mobilität sicherzustellen und die Erreichung der städtischen Ziele zu fördern. Der Zeitpunkt der Konzepterstellung ist entscheidend. Damit ein Mobilitätskonzept die gewünschte Wirkung entfalten kann, müssen bereits zu Beginn der Planung die städtischen Ansprüche einbezogen werden. Da die gesetzlichen Grundlagen nicht sehr umfassend sind, ist es wichtig, dass die Stadt mit einem ergänzenden Instrumentarium den Handlungsspielraum ausschöpft. Die Stadt Burgdorf entwickelt einen praxisorientierten Leitfaden für Mobilitätskonzepte, der sich an den städtischen Zielen orientiert und über die gesetzlichen Minimalanforderungen hinausgeht. Dieser dient als zentrales Instrument zur Qualitätssicherung und unterstützt sowohl die verbindliche als auch die freiwillige Anwendung von Mobilitätskonzepten. 1. Einforderung im Rahmen der geltenden Rechtsgrundlagen Die Stadt fordert Mobilitätskonzepte ein: • bei Projekten mit Überbauungsordnungen, bei welchen das Mobilitätskonzept als Grundlage für die grundeigentümergebundenen Festsetzungen dient, als Bestandteil von Planungsvereinbarungen. 2. Förderung der freiwilligen Anwendung Wo keine rechtliche Verpflichtung besteht, unterstützt die Stadt die freiwillige Erstellung von Mobilitätskonzepten: • insbesondere bei motorfahrzeugarmen/-freien Wohnüberbauungen oder verdichteten Projekten, • durch fachliche Beratung und Bereitstellung des Leitfadens als Planungsgrundlage. 3. Entwicklung des Leitfadens als zentrales Instrument Der Leitfaden stellt die Qualität und Wirksamkeit der Mobilitätskonzepte sicher: • Mit konkreten Anforderungen zu Inhalt, Struktur, Qualität und Monitoring. • Unter Berücksichtigung logistikrelevante Aspekte wie Kurierdienste, Umschlagzonen, Entsorgung sowie ergänzende Mobilitätsangebote. • Für verbindlichen Konzepten als Beurteilungsgrundlage im Bewilligungsverfahren. 4. Interne Schulung und Qualitätssicherung • Die Stadt schult verwaltungsinterne Stellen zur einheitlichen Anwendung und Bewertung von Mobilitätskonzepten. 5. Monitoring und Controlling • Die Wirkung der Mobilitätskonzepte wird auch nach Inbetriebnahme der Areale überprüft. Die Stadt kann bei ungenügender Wirkung zusätzliche Massnahmen einfordern oder dazu anregen.

Ergebnis	Die Stadt Burgdorf verfügt über einen praxisorientierten Leitfaden für Mobilitätskonzepte, der sich an den städtischen Zielen orientiert. Dieser wird sowohl bei verbindlich geforderten Konzepten als auch bei freiwilligen Anwendungen eingesetzt. Damit wird die Planung und Umsetzung einer zukunftsgerichteten, vielseitigen und stadtverträglichen Mobilität unterstützt.
Zuständigkeit	Baudirektion, Stadtentwicklung
Priorisierung	mittel bis hoch
Zielbezug	(Bezug zu den Zielen 1, 6 und 7)
Zeitraumen	Beginn: Q4 2026 Abschluss: Q3 2028

Massnahme	M17: Die Sicherheit und Passierbarkeit für Fuss- und Veloverkehr bei temporär veränderten Situationen gewährleisten
Zielsetzung	Bei temporär veränderten Situationen (z. B. Baustellen, besondere Wetterverhältnisse) kann sich der Fuss- und Veloverkehr weiterhin sicher und umwegarm bewegen. Dies wird mit einer klaren Lenkung sichergestellt, die auch die Bedürfnisse besonderer Nutzergruppen (Kinder, ältere Menschen, Cargobikes, Velos mit Anhänger usw.) berücksichtigt.
Vorgehen	Bei Bauprojekten im Stadtgebiet entstehen Situationen, welche die Durchgänge für den Verkehr einschränken. Wege und Strassen sind schmaler oder ganz aufgehoben. Solche Situationen werden optimiert. Beim Bewilligungsprozess von Bauvorhaben wird standardmässig geprüft, wie die Verkehrsführung um den betroffenen Perimeter resp. eine Baustelleninstallation geplant ist. Es ist jederzeit eine Passierbarkeit von zu Fuss Gehenden sowie Velofahrenden zu gewährleisten und klar zu signalisieren. Die verbleibende Fläche wird so grosszügig wie möglich bemessen, damit die Einschränkungen minimal bleiben und auch besondere Gefährte (Kinderwagen, Veloanhänger, Cargobikes usw.) nach Möglichkeit weiterhin passieren können. Die vorgegebenen Wegbreiten (Normwerte) werden eingehalten. Bei der Signalisation finden die Standards aus der Massnahme M13 (respektvolle Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden) Anwendung, soweit möglich werden die Tempi reduziert und es wird an die Rücksicht appelliert, Verbote werden nach Möglichkeit vermieden. Der Werkdienst wird für die Thematik sensibilisiert. Es wird insbesondere beim Winterdienst auf diese Gegebenheiten geachtet und Fuss- und Velowege werden zuverlässig passierbar gehalten. Als kritisch bekannte Stellen im Wegnetz werden zu Beginn von längeren Eisphasen geräumt und entschärft.
Ergebnis	Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden wird verbessert und die Passierbarkeit der Wege ist gewährleistet. Wege für den Fuss- und Veloverkehr werden so breit und sicher wie möglich ausgestaltet und signalisiert. Zu Fuss Gehende und Velofahrende nutzen die vorgesehenen Wege und Umleitungen. Nicht vermeidbare Umleitungen erfüllen die Anforderungen an die bestmögliche Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden.
Zuständigkeit	Baudirektion, Werkbetrieb
Priorisierung	mittel
	Bezug zu den Zielen 3 und 5
Zeitraumen	Beginn: Q2 2027 Abschluss: Q3 2027

Massnahme	M18: Ein Mobilitätsmonitoring aufbauen
Zielsetzung	Die Stadt Burgdorf verfügt über eine aktuelle Datengrundlage zum Verkehrsaufkommen sowie über ein Instrument, mit dem die Wirksamkeit der Mobilitätsstrategie und der darin enthaltenen Massnahmen faktenbasiert gemessen und kontinuierlich optimiert werden kann.
Vorgehen	Die Ist-Analyse der vorliegenden Mobilitätsstrategie zeigt auf, wo die Datengrundlage veraltet oder unzureichend ist. Um die Verkehrsentwicklungen präzise zu erfassen, wird ein systematisches Monitoring aufgebaut. Zu Beginn werden die Ziele und Anforderungen des Monitorings definiert und es werden Kennzahlen und eine Methodik festgelegt, z. B. pro Verkehrsträger, die in regelmässigen Abständen gemessen werden sollen. Anschliessend erfolgt eine Evaluation der verfügbaren Datenquellen, der technischen Infrastruktur sowie der Methoden zur Datenanalyse und -aufbereitung. Ziel ist es, trotz begrenzter Ressourcen ein möglichst realistisches Bild des Verkehrs zu zeichnen. Als Referenz dient eine Basismessung, die zu Beginn des Monitorings durchgeführt wird und den Ausgangszustand erfasst. Die Entwicklung der definierten Kennzahlen liefert wertvolle Einblicke, anhand derer die Wirksamkeit der Mobilitätsstrategie und ihrer Massnahmen bewertet werden kann. Diese Analyse bildet die Grundlage für Entscheidungen über notwendige Anpassungen der Massnahmen – etwa Verschärfungen, Aufhebungen oder Neudefinitionen.
Ergebnis	Mit einem Mobilitätsmonitoring ist es der Stadt möglich, basierend auf aktuellen Daten die gesetzten Ziele zu überprüfen und wenn nötig anzupassen, die knappen Ressourcen zielgerichtet einzusetzen und unerwünschte Entwicklungen zeitnah zu erkennen. Die Stadt verfügt über ein Instrument, um fundierte Entscheide für eine nachhaltige und effiziente Verkehrsplanung zu treffen.
Zuständigkeit	Baudirektion
Priorisierung	hoch; (Bezug zu Ziel 9)
Zeitraumen	Beginn: Q4 2025 Abschluss: Q3 2027

Massnahme	M19: Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie proaktiv kommunizieren
Zielsetzung	Die Einwohnenden nehmen das Engagement der Stadt Burgdorf im Bereich Mobilität wahr und werden zum nachhaltigen Unterwegssein motiviert.
Vorgehen	Die Kommunikation zu den Massnahmen der Mobilitätsstrategie erfolgt gezielt und koordiniert über das digitale Steuerungs- und Kommunikationsinstrument «SUSTBL». Für die Öffentlichkeit entsteht dabei ein Wiedererkennungswert und eine klare Positionierung der Stadt Burgdorf ist erkennbar. Zentrale Themen der Kommunikation sind die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und die Mobilitätskultur.
Ergebnis	Die Mobilität als Thema hat Präsenz im öffentlichen Diskurs und unterstützt die Zielerreichung der Mobilitätsstrategie massgeblich.
Zuständigkeit	Baudirektion
Priorisierung	hoch; (Bezug zu den Ziel 1 und 10)
Zeitraumen	Beginn: Q1 2026 Abschluss: Q2 2028

Tabelle 12: Kommunikation und Controlling wirkungsvoll einsetzen

4.7 Massnahmenplan

Nr.	Massnahme	P	2025				2026				2027				2028				2029				2030			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
M1	Eine Velonetzplanung «Alltag» erstellen und umsetzen	h																								
M2	Genügend Veloabstellplätze und ergänzende Veloinfrastruktur bereitstellen	h																								
M3	Eine Fusswegplanung erstellen und umsetzen	m																								
M4	Das ÖV-Angebot weiterentwickeln	m																								
M5	Ein Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung einführen	m																								
M6	Ein öffentlichen Bikesharing in Burgdorf einführen	h																								
M7	Modulare Mobilitätshubs in ausgewählten Quartieren einrichten	h																								
M8	Temporeduktionen auf Hauptachsen einfordern	mh																								
M9	Eine Parkraumplanung erarbeiten	h																								
M10	Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Raum planen und erstellen	h																								
M11	Die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen	m																								
M12	Die Parkraumbewirtschaftung überarbeiten	h																								
M13	Die respektvolle Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden fördern	h																								
M14	Entwicklung der Verkehrserschleibe Bahnhof Burgdorf SBB	h																								
M15	Pilotprojekte im Bereich City-Logistik unterstützen	h																								
M16	Mobilitätskonzepte bei Arealüberbauungen und grösseren Unternehmen einfördern	mh																								
M17	Die Sicherheit und Passierbarkeit bei temporär veränderten Situationen gewährleisten	m																								
M18	Ein Mobilitätsmonitoring aufbauen	h																								
M19	Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie proaktiv und professionell kommunizieren	h																								

Stand 10.25

Priorisierung: h=hoch, mh= mittel bis hoch, m=mittel, t=tief
*vorwiegend Planungen / ohne Realisierung bzw. Umsetzung

Mobilität

Stadtentwicklung/ Einwohner und Sicherheitsdirektion

Abbildung 16: Massnahmenplan

5. Finanzierung

Für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie mit den aufgelisteten Massnahmen sind Ressourcen personeller und finanzieller Art notwendig. Für die Koordination ist die Abteilung Mobilität in der Baudirektion der Stadt Burgdorf zuständig. Wo möglich sind intern vorhandene Ressourcen zu nutzen. Grössere Massnahmen bedürfen der Genehmigung eines separaten projektbasierten Budgets, beispielsweise bei grösseren Infrastrukturprojekten. Betriebskosten sind in die laufenden Budgets aufzunehmen.

Massnahmenpaket

1. Ressourcenerhöhung im Bereich Projektleitung Mobilität PLM

Für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie ist eine Erweiterung der bestehenden Stelle der Projektleiterin Mobilität (PLM) erforderlich. Die derzeitige 60 %-Stelle soll um mindestens 80 % aufgestockt werden, um die effiziente Koordination und Umsetzung der Massnahmen zu gewährleisten.

2. Förderinstrumente des Bundes

Der Bund stellt verschiedene Fördermittel für nachhaltige Mobilitätsprojekte zur Verfügung. Wichtige Förderbereiche umfassen den Ausbau der Radinfrastruktur, innovative Mobilitätslösungen und Forschung. Zukünftig werden insbesondere Projekte zur Reduktion von CO₂-Emissionen und zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrslösungen unterstützt. Für die Projekte in der Mobilitätsstrategie sollen diese Fördermittel soweit möglich gezielt abgeholt werden. (Die Mitfinanzierung vom Bund beträgt max. 40 %).

3. Agglomerationsprogramm und Agglomerationsgelder

Agglomerationsgelder im Rahmen der Agglomerationsprogramme bieten finanzielle Unterstützung für Projekte, die die Mobilität und Infrastruktur in städtischen und regionalen Bereichen verbessern. Für die Stadt Burgdorf und das Emmental ergeben sich Fördermöglichkeiten für folgende Projekte:

- Insbesondere für Massnahmen zur Verbesserung der Anbindung von Burgdorf und der Region an den öffentlichen Verkehr, wie z. B. den Ausbau von Bus- und Bahnverbindungen oder den Neubau von Haltestellen und Mobilitäts-Hubs.
- Projekte zur Verbesserung der Radinfrastruktur, wie den Ausbau von Velowegen, Velostationen und sicheren Abstellmöglichkeiten, sowie die Integration von neuen Velonetzen.
- Initiativen zur Förderung von innovativen und umweltfreundlichen Verkehrslösungen, wie z. B. Car-sharing-Systeme oder Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs.

4. Trägerstruktur und Zuständigkeit

Die Trägerschaft der Mobilitätsstrategie darf nicht ausschliesslich bei der Stadt Burgdorf liegen. Externe Partner wie private Unternehmen, Verkehrsverbünde und übergeordnete Institutionen sollen aktiv in die Umsetzung eingebunden werden. Dies ermöglichen eine breitere Finanzierung und bessere Projektkoordination. Die Projektleitung Mobilität übernimmt die Koordination und stellt sicher, dass alle relevanten Akteure effektiv zusammenarbeiten.

6. Würdigung und Ausblick

Die Stadt Burgdorf legt mit der vorliegenden Mobilitätsstrategie einen klaren Plan vor, wie sich die Mobilität in der Stadt nachhaltig weiterentwickeln soll. So sollen die Menschen in Burgdorf 2050 gerne und zu einem wesentlichen Teil zu Fuss, mit dem Velo, mit dem öV und mit Sharing-Angeboten unterwegs sein.

Dabei kann Burgdorf auf eine langjährige Tradition im Bereich nachhaltige Mobilität bauen, die sich in der Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und innovativer Konzepte widerspiegelt. Doch die Herausforderungen wachsen und der Handlungsbedarf hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Mit dem weiteren Wachstum der Stadt (innere Verdichtung), der demografischen Veränderung der Gesellschaft und der Notwendigkeit, die Klimaziele zu erreichen, wird es künftig noch wichtiger sein, dass der Verkehr möglichst umweltfreundlich, platzsparend und emissionsfrei, sicher und konfliktfrei abgewickelt wird und konkrete Massnahmen zur Verbesserung der Mobilität umgesetzt werden.

Den Kern der Mobilitätsstrategie bilden die Vision, die Ziele, die Grundsätze (4V, Push and Pull) sowie die Massnahmen. Einige der geplanten Massnahmen erfordern vorab umfangreiche Planungsarbeiten, um die bestmöglichen Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu finden und die Infrastruktur entsprechend anzupassen. Der Planungsprozess ist zwar unvermeidlich, doch das oberste Ziel bleibt die konkrete Umsetzung der Massnahmen, um eine spürbare Wirkung zu erzielen. Dabei müssen nicht nur die erforderlichen finanziellen Mittel bereitgestellt werden, sondern auch ausreichend personelle Ressourcen. Der Erfolg der Umsetzung hängt zudem von einer engen Partizipation mit wichtigen Partnern wie dem Kanton Bern, der Region, den Nachbargemeinden und der Bevölkerung ab.

Die Verantwortlichen der Stadt Burgdorf sind sich bewusst, dass die Mobilitätsstrategie kein Papierdokument bleiben darf. Sie muss aktiv umgesetzt und kontinuierlich an neue Entwicklungen und Bedürfnisse angepasst werden. Die Mobilitätsstrategie soll flexibel genug sein, um auf zukünftige Veränderungen reagieren zu können – sei es durch neue technologische Fortschritte oder durch sich verändernde gesellschaftliche Anforderungen. Nur durch eine entschlossene und gut koordinierte Umsetzung können die ehrgeizigen Ziele der Mobilitätsstrategie erreicht und kann eine nachhaltige, zukunftsfähige Mobilität in Burgdorf gewährleistet werden. Die Mobilität sowie die Umfeldbedingungen entwickeln sich weiter. Aus diesem Grund ist eine periodische Überarbeitung der Mobilitätsstrategie beabsichtigt.

7. Quellenverzeichnis

- Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern. (2023). *Mikrozensus 2021. Mobilität im Kanton Bern: Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021*. Bern.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern. (2012). *Mikrozensus 2010. Mobilität im Kanton Bern: Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010*. Bern.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern. (2018). *Mikrozensus 2015. Mobilität im Kanton Bern: Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015*. Bern.
- Bernet Engineering GmbH. (2023). *Verkehrsanalyse der Gemeinde Burgdorf BE*. Zürich.
- BFS/ARE. (2023). *Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021*. Neuchâtel. Von <https://www.aren.admin.ch/dam/aren/de/dokumente/verkehr/dokumente/mikrozensus/mzmv-hauptbericht2021.pdf.download.pdf/Hauptbericht%20MZMV%202021%20DE.pdf> abgerufen
- BLS AG. (2019). *Gesamtverkehrsmessung Bern 2019*. Bern.
- Bundesamt für Landestopografie. (12. September 2024). *Landeskarte*. Von <https://map.geo.admin.ch/> abgerufen
- Bundesamt für Landestopografie. (12. September 2024). *Shared Mobility Angebote*. Von <https://map.geo.admin.ch/> abgerufen
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE. (2022). *Verkehrsperspektiven 2050*. Von <https://www.aren.admin.ch/aren/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/verkehrsperspektiven.html> abgerufen
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE. (2024). *Fakten zum Wirtschaftsverkehr*. Bern. Von https://www.aren.admin.ch/dam/aren/en/dokumente/verkehr/dokumente/wive-factsheet.pdf.download.pdf/Factsheet_Wirtschaftsverkehr_d_web.pdf629f&psq=factsheet+wirtsc+haftsverkehr+svi+leichter+nutzfa abgerufen
- Bundesamt für Statistik. (2020). *Statistischer Atlas der Schweiz*. Von Gemeindetypologie 2020 mit 9 Kategorien: https://www.atlas.bfs.admin.ch/maps/13/de/17845_17843_3191_227/27616.html abgerufen
- Bundesamt für Strassen ASTRA. (2015). *Veloverkehr in den Agglomerationen - Einflussfaktoren, Massnahmen und Potenziale*. Bern.
- Bundesamt für Umwelt. (27. April 2023). *Auswirkungen der Mobilität auf die Umwelt*. Von <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/ernaehrung-wohnen-mobilitaet/mobilitaet/mobilitaet-auswirkungen.html> abgerufen
- Bundesamt für Verkehr BAV. (2024). *Perspektive Bahn 2050. Räumliche Konkretisierung*. Bern.
- Busland AG. (2024). *Nachfrageentwicklung 2010-2024 Raum Burgdorf*. Burgdorf.
- Google Maps. (2024). Von Verkehr: <https://www.google.ch/maps/> abgerufen
- Kanton Bern (a). (2024). *Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung (AP V+S)*. Von <https://www.raumplanung.dij.be.ch/de/start/raumplanungsthemen/siedlung-und-verkehr/agglomerationsprogramme.html> abgerufen
- Kanton Bern (b). (2024). *Automatische Strassenverkehrszählung*. Von https://www.topo.apps.be.ch/pub/map/?lang=de&gpk=KSVD_GPK abgerufen
- Kanton Bern. (2022). *Faktenblatt zur Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022*. Bern.
- Kanton Bern. (2024). *Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung (AP V+S)*. Von <https://www.raumplanung.dij.be.ch/de/start/raumplanungsthemen/siedlung-und-verkehr/agglomerationsprogramme.html> abgerufen
- Kanton Bern. (2024). *Automatische Strassenverkehrszählung*. Von https://www.topo.apps.be.ch/pub/map/?lang=de&gpk=KSVD_GPK abgerufen
- Kanton Bern. (Januar 2025). *Emmentalwärts: Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle*. Von <https://www.emmentalwaerts.bvd.be.ch/de/start/gesamtprojekt/gesamtprojekt.html> abgerufen
- Kantonspolizei Bern. (2023). *Unfälle und Verunfallte nach Unfallfolgen und Gemeinden*. Bern.
- Litra. (2021). *Personenkilometer pro Verkehrsträger*. Von <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrJoiOTc2ODYxYzItMDQ5Yy00N2IxLWJiZDQ0NmZiZGQxNDZmNmJk5liwidC16ImZiNiY5YQWQ2LTQ1ZmQtNDU1ZS05ZTk0LWNkZTJjOWYyYzJjZCJ9> abgerufen

- Metron AG. (05. Dezember 2022). *Belastungspläne Fussverkehr*. Abgerufen am 18. September 2024 von https://map.metron.ch/theme/Fussverkehrsmengen?lang=de&tree_group_layers_Metron%20AG=Standorte&baselayer_ref=Swisstopo%20Landeskarte%20S-W&map_x=2615250&map_y=1212060&map_zoom=6&theme=Fussverkehrsmengen&tree_group_s=Fussverkehrsmengen%20SVI%202019-007&tree
- Mobilitätsakademie. (18. September 2024). *Shared Mobility Booster*. Von <https://www.sharedmobilitybooster.ch/de/coaching/> abgerufen
- Ohnmacht, T., Schaffner, D., Weibel, C., & Schad, H. (2017). Rethinking social psychology and intervention design: A model of energy savings and human behavior. *Energy Research and Social Science*, 26, S. 40-53. doi:<https://doi.org/10.1016/j.erss.2017.01.017>
- öV-info.ch. (2024). *Informationshub für Kundeninformation und Fahrplandaten*. Von <https://www.oev-info.ch/de> abgerufen
- Rapp AG. (2024). *Flächen- und energieeffiziente Logistikstandorte*. Von <https://www.rapp.ch/de/FELOG> abgerufen
- Rapp AG; Interface. (2023). *Heutige und künftige Bedeutung des leichten Nutzfahrzeugverkehrs (Lieferfahrzeuge)*. Bern: Bundesamt für Strassen ASTRA.
- (2021). *Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental (RGSK)*.
- Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure. (2004). *Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf*. Burgdorf.
- SBB (a). (23. Dezember 2023). *SIMBA Bahnhof Burgdorf, Buchmatt, Steinhof und Oberburg: Daten 2023*.
- SBB (a). (23. Dezember 2023). *SIMBA Bahnhof Burgdorf: Daten 2023*.
- SBB (b). (2023). *Intermodale Bahnhofanalyse Burgdorf*. Bern.
- SBB. (2023). *Intermodale Bahnhofanalyse Burgdorf*. Bern.
- Stadt Burgdorf (a). (2018). *Verkehrsmessung Burgdorf. Auswertung Velo*. Burgdorf.
- Stadt Burgdorf (b). (2024). *Verkehrsmessungen Mobilitätsstrategie*. Burgdorf.
- Stadt Burgdorf (c). (2016). *Verkehrsrichtplan*. Burgdorf.
- Stadt Burgdorf. (2016). *Richtplan Verkehr*. Burgdorf.
- Stadt Burgdorf. (2016). *Verkehrsrichtplan*. Burgdorf.
- Stadt Burgdorf. (2018). *Verkehrsmessung Burgdorf. Auswertung Velo*. Burgdorf.
- Stadt Burgdorf. (2024). *Regio Move (Miro-Board)*. Burgdorf.
- Stadt Burgdorf. (202x). *Klimastrategie. Klimaanpassung*. Burgdorf.
- Tiefbauamt des Kantons Bern. (2018). *Mikrozensus Mobilität und Verkehr. Velonutzung 2000-2015 im Kanton Bern*. Bern.
- Tiefbauamt des Kantons Bern. (2020). *Synthesebericht. Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle*. Bern.
- Trafiko. (2025). *Handlungsfelder zwischen Push und Pull sowie Freiheit und Restriktion*.
- Trafiko AG. (12. September 2024). *Trafikguide*. Von www.trafik.guide abgerufen
- Verkehrsverbund Luzern. (28. Mai 2021). *öV-Bericht*. Von <https://www.vvl.ch/oev-angebot/oev-bericht> abgerufen
- Verkehrsverbund Luzern. (2021). *Push-and-Pull-Ansatz*. Verkehrsverbund Luzern: Verkehrsverbund Luzern.
- WIRE. (2024). *Vision Burgdorf 2050*. Burgdorf.

8. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verortung der verschiedenen Szenarien in den Verkehrsperspektiven 2050 (Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2022)	10
Abbildung 2: Verkehrsperspektiven 2050, Szenario «Basis» (Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2022)	11
Abbildung 3: Verkehrsentwicklung 2050 gegenüber 2017, «Basis»-Szenario (Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2022)	12
Abbildung 4: Mobilitätsangebot in Burgdorf (Bundesamt für Landestopografie, 2024)	16
Abbildung 5: Potenzial und heutige Ausschöpfung der verschiedenen Mobilitäts-Sharings in Burgdorf (Mobilitätsakademie, 2024)	19
Abbildung 6: Strassenverkehrszählung auf der Kantonsstrasse 2021–2024 (rot) und den städtischen Strassen 2019–2024 (blau) (Kanton Bern, 2024) (Stadt Burgdorf (b), 2024)	22
Abbildung 7: Veränderung des Verkehrsaufkommens (durchschnittliche tägliche Verkehrswerte, DTV) (Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure, 2004) (Kanton Bern, 2024) (Stadt Burgdorf (b), 2024)	23
Abbildung 8: Normale Verkehrslage in Burgdorf an einem Montag, 17.30 Uhr (Google Maps, 2024)	24
Abbildung 9: Modalsplit nach Etappen 2021 (BFS/ARE, 2023)	26
Abbildung 10: Modalsplit nach Tagesdistanz 2021 (BFS/ARE, 2023)	26
Abbildung 11: Mobilitätsstrategie 2050 von Burgdorf (Stadt Burgdorf (b), 2024)	31
Abbildung 12: Push-and-Pull-Ansatz (Verkehrsverbund Luzern, 2021)	32
Abbildung 13: 4V-Strategie aus der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern (Kanton Bern, 2022) .	33
Abbildung 14: Handlungsfelder zwischen Push und Pull sowie Freiheit und Restriktion (Trafiko, 2025) .	34
Abbildung 15: Übersicht über die Massnahmen der Mobilitätsstrategie Burgdorf nach strategischen Stossrichtungen (Stadt Burgdorf (b), 2024)	42
Abbildung 16: Massnahmenplan	56
Abbildung 17: Sieben RegioMove-Trends (Stadt Burgdorf, 2024)	62
Abbildung 18: Für Burgdorf relevante Trends (WIRE, 2024)	63
Abbildung 19: Überblick über bestehende und neue Mobilitätsangebote (Trafiko AG, 2024)	64
Abbildung 20: Ergebnisse Verkehrszählung Langsamverkehr 2003 (Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure, 2004)	65
Abbildung 21: Ergebnisse Verkehrszählung Strassenverkehr 1998–2002 (Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure, 2004)	66
Abbildung 22: Strassenverkehrszählung auf der Kantonsstrasse 2021–2024 (rot) und den städtischen Strassen 2011–2024 (blau) (Kanton Bern, 2024) (Stadt Burgdorf (b), 2024)	67
Abbildung 23: Verkehrszahlen Raum Burgdorf, DWV April 2018 (Tiefbauamt des Kantons Bern, 2020) .	68
Abbildung 24: Anteile von Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr in Burgdorf (Stadt Burgdorf, 2016)	75
Abbildung 25: Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) von Velos in Burgdorf (Stadt Burgdorf, 2018)	76
Abbildung 26: Modalsplit der Agglomeration Burgdorf nach Distanzen 2021 (Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, 2023)	77
Abbildung 27: Modalsplit Kanton Bern nach Distanzen (Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, 2023)	77
Abbildung 28: Modalsplit nach Etappendistanzen (Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, 2023)	78
Abbildung 29: Berner Bevölkerungsanteil, der am Stichtag Velo gefahren ist, inklusive zurückgelegte Distanzen (Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, 2023)	79
Abbildung 30: Modellierung des Fussverkehrs (Metron AG, 2022)	79
Abbildung 31: Leitsätze und Stossrichtungen aus RegioMove (Stadt Burgdorf, 2024)	80

9. Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1: Angebot des öV ab Burgdorf Bahnhof (öV-info.ch, 2024)</i>	18
<i>Tabelle 2: Durchschnittliche tägliche Verkehrswerte (DTV) Velo 2003 (Rudolf Keller & Partner Verkehringenieure, 2004)</i>	20
<i>Tabelle 3: Ein- und Aussteigende an den Bahnhöfen Burgdorf (SBB (a), 2023)</i>	21
<i>Tabelle 4: Einsteigende auf den Buslinien in Burgdorf (Busland AG, 2024)</i>	21
<i>Tabelle 5: Strategischer Leitsatz des RegioMoves Prozesses (Stadt Burgdorf, 2024)</i>	30
<i>Tabelle 6: Handlungsfelder zur Umsetzung der Visionen</i>	40
<i>Tabelle 7: Die flächeneffiziente Mobilität priorisieren</i>	45
<i>Tabelle 8: Die vernetzte Mobilität fördern</i>	47
<i>Tabelle 9: Den MIV verträglicher gestalten</i>	49
<i>Tabelle 10: Attraktive Bewegungsräume schaffen</i>	51
<i>Tabelle 11: Den Wirtschaftsverkehr effizient abwickeln</i>	52
<i>Tabelle 12: Kommunikation und Controlling wirkungsvoll einsetzen</i>	55
<i>Tabelle 13: National relevante Grundlagen</i>	70
<i>Tabelle 14: Kantonal relevante Grundlagen</i>	71
<i>Tabelle 15: Regional relevante Grundlagen</i>	72
<i>Tabelle 16: Kommunal relevante Grundlagen</i>	74

10. Anhang

10.1 Trends

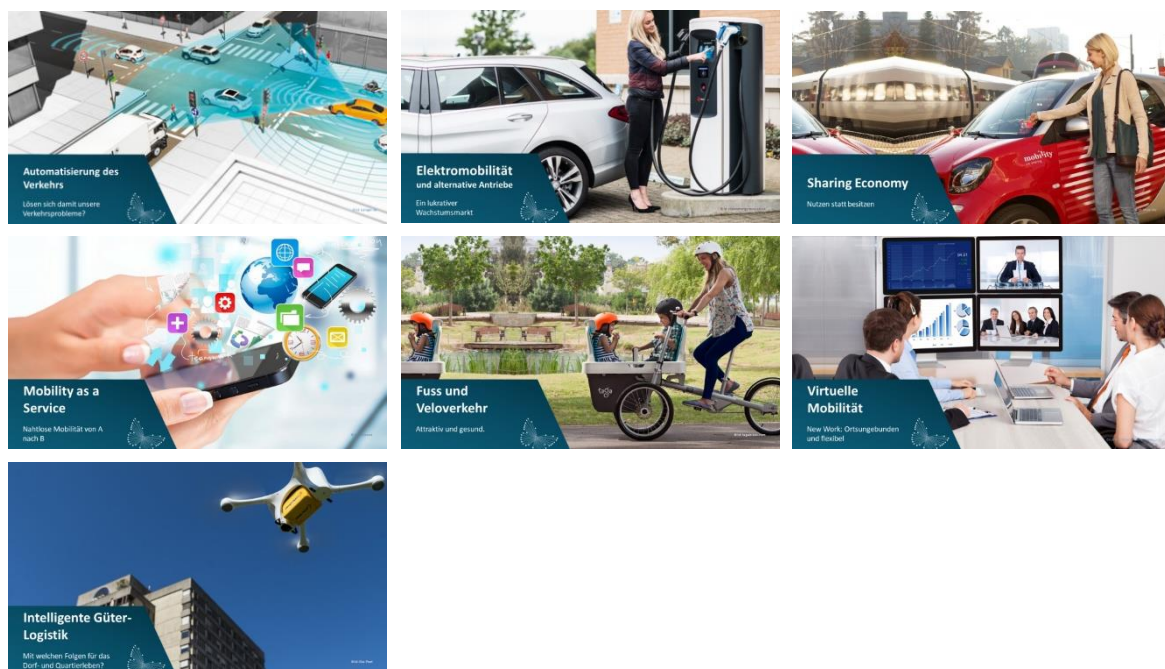


Abbildung 17: Sieben RegioMove-Trends (Stadt Burgdorf, 2024)

Aus übergeordneten Veränderungen wurden die für Burgdorf relevanten Entwicklungen abgeleitet. Die Inhalte spiegeln insbesondere die aufgearbeiteten Inputs aus den Interviews wider.

ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNGEN IN BURGDORF – Übersicht

1. Steigende Lebenserwartung	2. Veränderung der Umwelt
3. Digitalisierung als Unterstützung von Verwaltungsprozessen und Dienstleistungen	4. Wachsende Vielfalt in der Bevölkerung
5. Zunehmender Druck auf die räumliche Entwicklung und die öffentliche Infrastruktur	6. Steigende Belastung der verfügbaren finanziellen Mittel
7. Bedürfnisse nach Entschleunigung, Naturnähe und Kultur	8. Transformation der Bildungslandschaft

W.I.R.E.

Abbildung 18: Für Burgdorf relevante Trends (WIRE, 2024)

10.2 Übersicht Mobilitätsanbieter

Die nachfolgende Grafik zeigt am Beispiel des digitalen Mobilitätsüberblicks «Trafikguide» die Vielfalt der multimodalen Mobilität auf. Dabei werden 24 Kategorien von Mobilitätsdienstleistern unterschieden, die etablierte sowie neuartige, oftmals digital vernetzte Angebote darstellen. Dabei werden verschiedene Verkehrsmittel verbunden sowie unterschiedliche Bezahlmodelle umgesetzt.

Big Picture

TRAFIKGUIDE

Trafikguide ist ein digitaler Überblick über neue und bestehende Mobilitätsangebote.



Abbildung 19: Überblick über bestehende und neue Mobilitätsangebote (Trafiko AG, 2024)

10.3 Verkehrszählung Langsamverkehr 2003

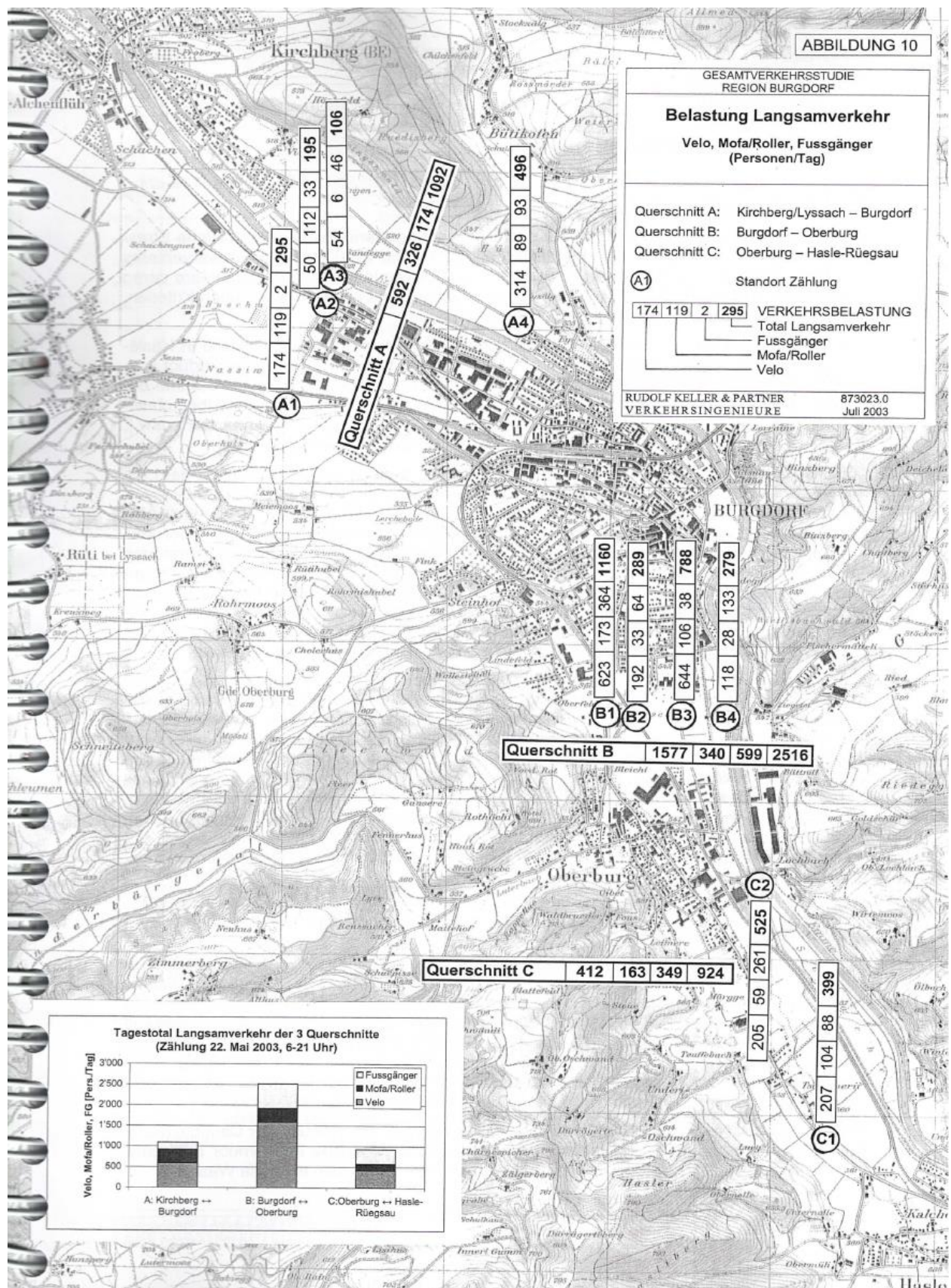


Abbildung 20: Ergebnisse Verkehrszählung Langsamverkehr 2003 (Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure, 2004)

10.4 Verkehrszählung Strassenverkehr 1998–2002

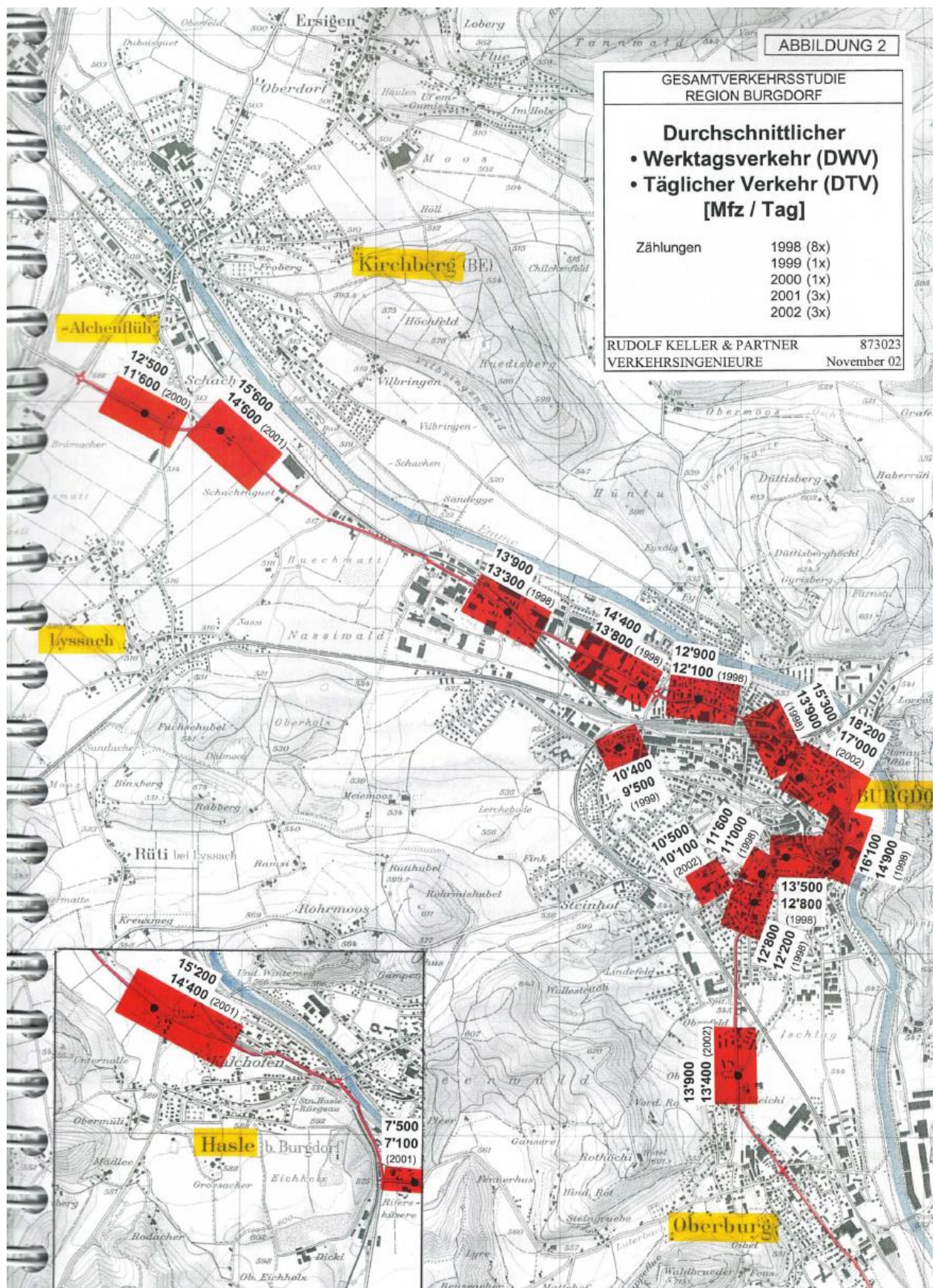


Abbildung 21: Ergebnisse Verkehrszählung Strassenverkehr 1998–2002 (Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure, 2004)

10.5 Übersicht jüngste Verkehrszählungen Burgdorf

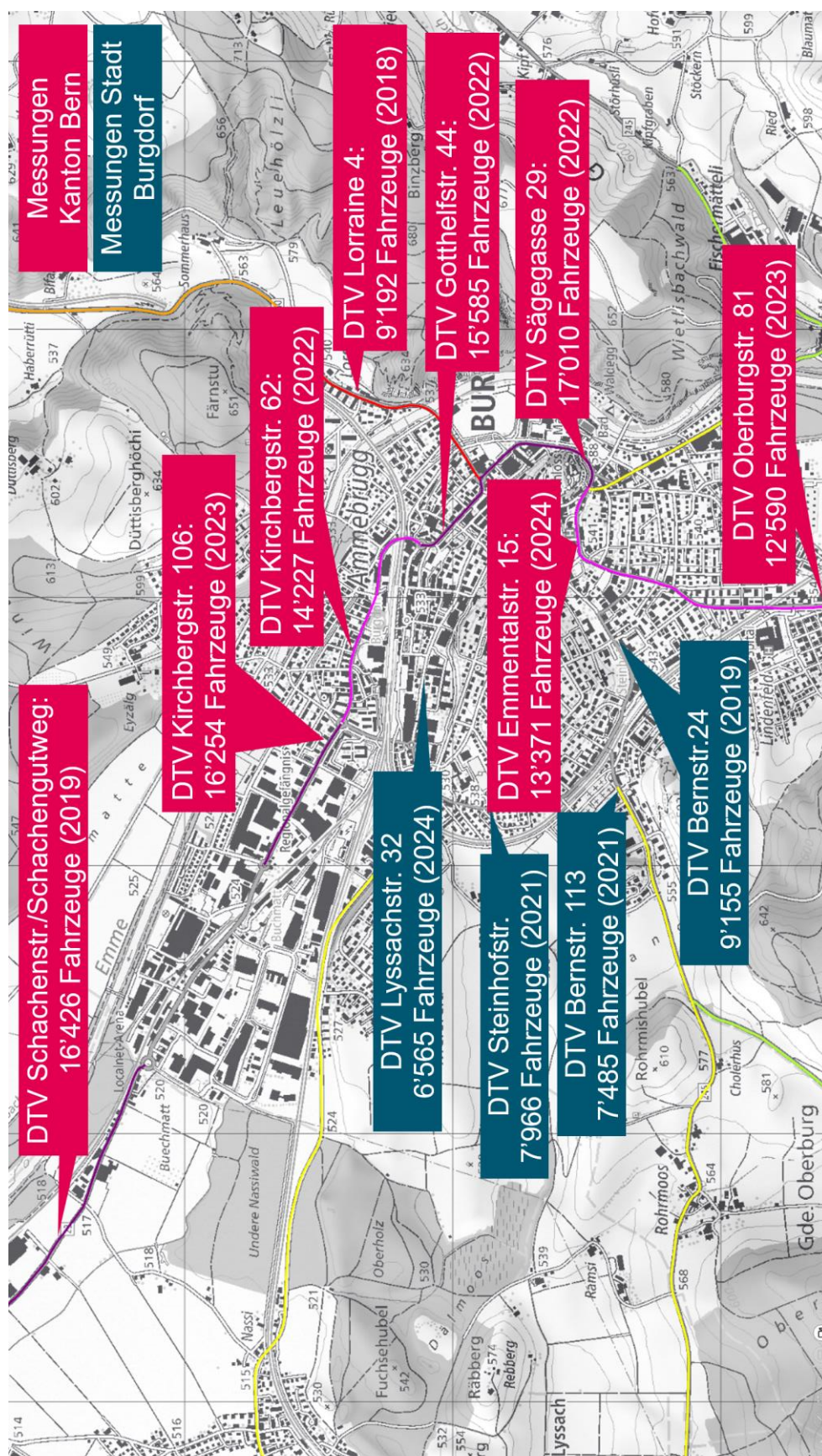


Abbildung 22: Strassenverkehrszählung auf der Kantonsstrasse 2021–2024 (rot) und den städtischen Strassen 2011–2024 (blau) (Kanton Bern, 2024) (Stadt Burgdorf (b), 2024)

10.6 Verkehrszählung «Emmentalwärts»

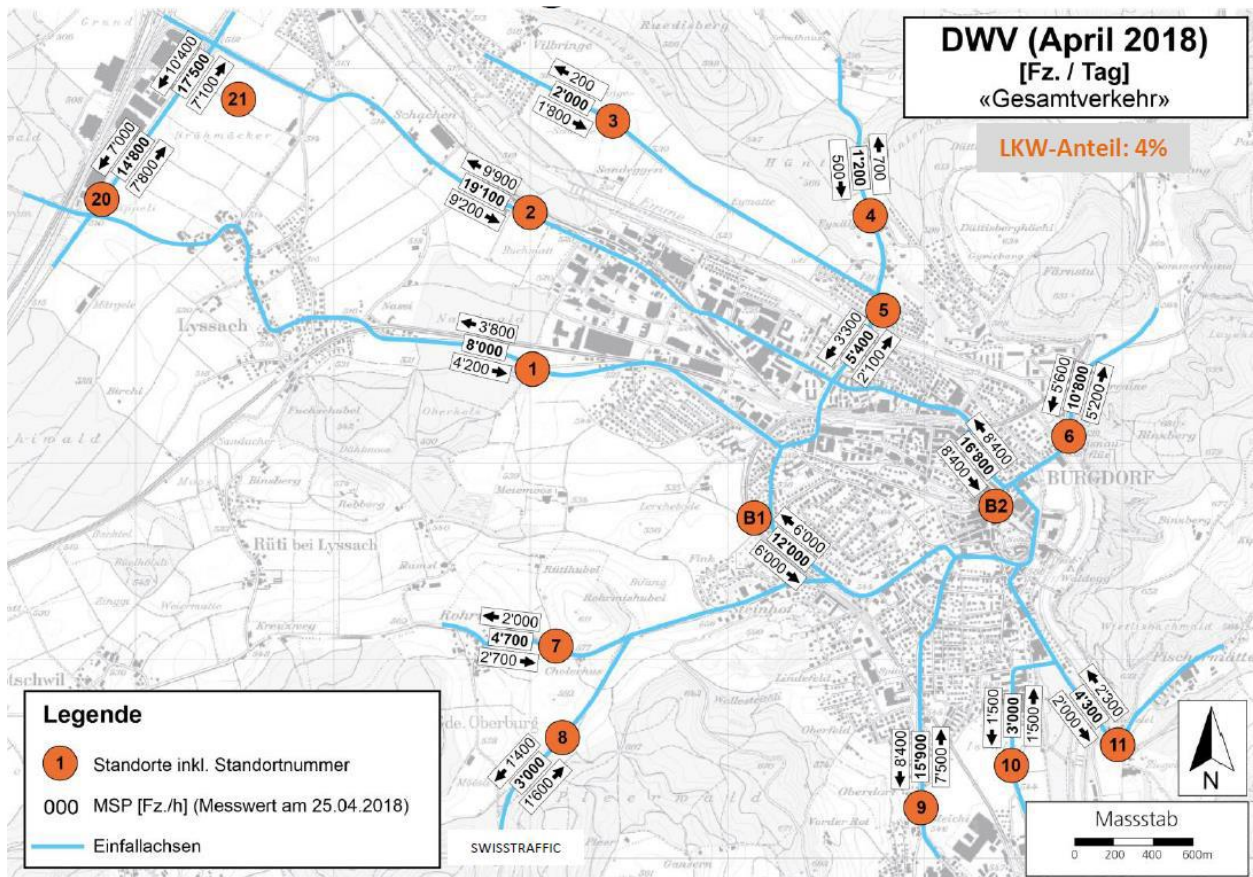


Abbildung 23: Verkehrszahlen Raum Burgdorf, DWV April 2018 (Tiefbauamt des Kantons Bern, 2020)

10.7 Relevante Grundlagen

10.7.1 National

Name	Ersteller	Jahr	Relevante Inhalte
Externe Effekte des Verkehrs 2021; Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs	Bundesamt für Raumentwicklung (Ecoplan/Infras)	2024	– Gesundheitskosten der Luftverschmutzung – Gebäudeschäden durch Luftverschmutzung – Ernteaufschläge durch Luftverschmutzung – Waldschäden durch Luftverschmutzung – Biodiversitätsverluste durch Luftverschmutzung – Lärm – Klima – Kosten vor- und nachgelagerter Prozesse – Bodenschäden durch toxische Stoffe – Unfälle – Gesundheitsnutzen im Fuss- und Veloverkehr – Ergebnisse: Deutlich erhöhte Kosten gegenüber bisherigen Berechnungen (+60 % der Kosten bei Strasse und Schiene, +186 % im Luftverkehr, +163 % im Schiffsverkehr) Weitere Infos
Perspektiven Bahn 2050	Bundesamt für Verkehr	2024	– Angestrebte Entwicklungen im Bahnnetz – Burgdorf ist Teil des Städtennetzes auf der Bahnachse Bern–Olten – Fahrzeitverkürzungen in Richtung Olten – Stärkere Vernetzung in Richtung Solothurn – Burgdorf hat ein dichtes öV-Netz im Anschluss an die Bahn zu stellen – Insgesamt wird öV-Attraktivität für Burgdorf gestärkt
Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050	Bundesamt für Raumentwicklung	2022	– Strategische Grundlage zur Infrastrukturplanung – Erwartete Entwicklung des Verkehrs auf Basis von Rahmenbedingungen berechnet – Zunahme Personenverkehr um 11 % bis 2050 (Anteil öV +3 %, Anteil Velo +2 %, Anteil Auto –5 %) – Zunahme Güterverkehr um 31 % (Anteil Strasse –3 %, Anteil Schiene +3 %) Weitere Infos
Langfristige Klimastrategie der Schweiz	Bundesrat	2021	– Reduktion der Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2050 auf Netto-Null – 10 Grundprinzipien für Schweizer Klimapolitik bezüglich: ○ Emissionsminderung ○ planerischer Aktivitäten ○ Energieträger ○ Technologie

			– Umsetzung muss sozial, wirtschaftlich und ökologisch verträglich sein Weitere Infos
Handlungsspielräume der Städte für eine klimaneutrale Mobilität	Städtekonferenz	2020	– Dekarbonisierung als zentraler Hebel zur Emissionsreduktion – Einschneidende Massnahmen nötig für Erreichen der ambitionierten Ziele – Jede Stadt braucht individuelle Lösung – Verkehr vermeiden, verlagern und verbessern Weitere Infos
Multimodale Mobilitätsdienstleistungen Massnahmenpläne: Mobilitätsdaten und Öffnung Vertrieb weiterer Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV	Bundesamt für Verkehr	2018	– Potenzial für multimodale Mobilität im Bereich Kundennutzen, Verkehrsinfrastruktur, öV-Stellung, Ressourcen, Mobilitätsversorgung – Rollen klären und gemeinsames Zielbild erarbeiten als Schlüssel – Dateninfrastruktur definieren für Datenaustausch Weitere Infos
Vision Mobilität Schweiz 2050	ETH und HSG	2015	– Verkehrsmarkt soll nach Grundsatz der sozialen Marktwirtschaft funktionieren – Integriertes Verkehrssystem (international) – Effizienz: kurze Wege fördern und erneuerbare Antriebsenergie nutzen (Verantwortung gegenüber der Umwelt) – Allen zugängliche Grundmobilität sicherstellen sowie individuelle Entfaltungsmöglichkeiten berücksichtigen Weitere Infos

Tabelle 13: National relevante Grundlagen

10.7.2 Kantonal

Name	Ersteller	Jahr	Relevante Inhalte
Kantonaler Richtplan	Kanton Bern	2024	– Führungsinstrument für Steuerung räumliche Entwicklung – Strategie enthält behördenverbindliche Festsetzungen, gegliedert in thematische Ziele – Massnahmenblätter, u. a. zu Verkehrs- und Siedlungsentwicklung Weitere Infos
Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern	Kanton Bern	2022	– Grundsätze für langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik – Ziel: Leistungsfähiges, sicheres und nachhaltiges Verkehrssystem – 4V-Strategie: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen – Definition von neun Handlungsfeldern Weitere Infos
Kantonales Angebotskonzept öV 2022–2025	Kanton Bern	2021	– Mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen: Tangentialbeziehungen und Elektrobusse

			– Regionales Angebotskonzept: Anträge zu Bahn- und Buslinien – Ausblick Angebotskonzept 2026–2029 Weitere Infos
--	--	--	--

Tabelle 14: Kantonal relevante Grundlagen

10.7.3 Regional

Name	Ersteller	Jahr	Relevante Inhalte
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental 2025	Regionalkonferenz Emmental	2024	– Situations- und Trendanalyse – Pendlerströme und Modalsplit (70 % MIV, 30 % öV im Emmental, 54 % MIV, 46 % öV in urbanen Kerngebieten) – Zustand und Entwicklung von Fuss- und Veloverkehr, öV, MIV, intermodalen Angeboten, Güterverkehr – Entwicklungsleitbild und Handlungsbedarf: ○ Bedarfsgerechtes öV-Angebot ○ Sicherheit Veloverkehr ○ Lücken im Fuss-/Velowegnetz schliessen ○ Verkehrsdrehscheiben stärken ○ Optimierung Verkehrsfluss Strasse, Aufwertung Strassen – Strategie und Massnahmen zu Siedlung, Landschaft, Tourismus, Verkehr
Agglomerationsprogramm Burgdorf 5. Generation	Regionalkonferenz Emmental	2024	– Situations- und Trendanalyse – Zukunftsbild und Entwicklungsziele Region Emmental – Handlungsbedarf Verkehr: ○ Ausbau Veloparkierung ○ Neue Fuss-/Veloverbindungen / Ausbau bestehender Verbindungen ○ E-Bike-Ladestationen im öffentlichen Raum ○ Sanierung Unfallschwerpunkte ○ Einführung flächiges Veloverleihsystem ○ öV-Grunderschliessung in Entwicklungsgebieten ○ E-Busse ○ öV-Angebotsausbau (u. a. On-Demand) ○ Hindernisfreier Zugang zum öV ○ Mobilitätsmanagement Wohnen und Arbeiten ○ Bestehende Strassen und Plätze aufwerten ○ Verkehrsfluss und Verkehrslenkung optimieren ○ Parkraumbewirtschaftung – Strategie Verkehr

			– Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten, vernetzen – Massnahmen im Detail zu den einzelnen Verkehrsformen
--	--	--	--

Tabelle 15: Regional relevante Grundlagen

10.7.4 Kommunal

Name	Ersteller	Jahr	Relevante Inhalte
STEK	Stadt Burgdorf	In Planung	– Übergeordnete Grundlage der räumlichen Entwicklung in Burgdorf – Instrument, welches bestehende und zukünftige Rahmenbedingungen, Entwicklungsdynamiken, Synergien, unterschiedliche Raumanprüche und potenzielle Konflikte aufdeckt, Prioritäten für räumliche Schwerpunkte und Entwicklungen skizziert und eine vorausschauende Koordination und zielorientierte Steuerung der räumlichen Weiterentwicklung der Stadt Burgdorf sicherstellt. Antworten bezüglich der Entwicklung von Siedlung, Freiraum und Mobilität in den nächsten 30 Jahren – Implikationen auf die Mobilität; Inhalte Mobilitätsstrategie darin berücksichtigen
Vision Burgdorf 2050 und strategisches Leitbild	Stadt Burgdorf	Abgeschlossen	Drei Module: ○ Bestimmung Status quo und Entwicklung der DNA von Burgdorf ○ Analyse grundlegender Veränderungen der Rahmenbedingungen samt Ableitung von möglichen Positionierungsfeldern ○ Finale Ausarbeitung der Vision und des strategischen Leitbilds – Die Vision beschreibt ein Bild der Stadt Burgdorf und deren Selbstverständnis. Sie dient als Grundlage für die Weiterentwicklung der Stadt Burgdorf und richtet sich sowohl an die Bevölkerung als auch an die öffentliche Hand. Das strategische Leitbild übersetzt die Inhalte der Vision in die Dimensionen und Handlungsfelder der Verwaltung und dient als langfristig angelegte Orientierung für nachgelagerte, konkretisierende (Fach-)Strategien sowie für das Handeln von Politik und Verwaltung im Allgemeinen. – Slogan/Claim: «Burgdorf – aus Tradition mutig»
Klimastrategie Burgdorf (Teil Klimaanpassung)	Stadt Burgdorf	In Planung	–

Klimastrategie Burgdorf (Teil Klimaschutz)	Stadt Burgdorf	2024	– Auswirkungen des Klimawandels auf Burgdorf, Kosten und Potenziale – Grundsätze und Ziele Klimaschutz – Handlungsfelder und Massnahmen (Mobilitätsstrategie Burgdorf ist als Massnahme festgehalten): ○ Mobilität und Verkehr: Verkehr soll vermieden und verlagert sowie mit erneuerbaren Energien betrieben werden; Angebote sollen vernetzt werden. Anreize und Lenkungsmaßnahmen werden eingesetzt. ○ Mobilität der Stadtverwaltung: Fahrten werden vermieden und möglichst mit Velos/E-Bikes zurückgelegt; Fahrzeugflotte wird auf erneuerbare Antriebe umgestellt; Mobilitätsmanagement wird in der Verwaltung umgesetzt. – Kommunikation als flankierende Massnahme
Parkplatzverordnung	Stadt Burgdorf	2024	– Ersatzabgabe für fehlende Velo- und Motorfahrzeugabstellplätze nach Zonen – Parkplatzkategorien – Handling Parkplätze Carsharing – Dauerparkkarten – Parkgebühren – Spezialfinanzierung, u. a. für Förderung ÖV und nachhaltige Mobilität
KlimaVision30	Stadt Burgdorf	2020	– Die Klimavision ist der Mobilitätsstrategie übergeordnet – Ziele Klimavision: ○ Verwaltung Stadt Burgdorf bis 2030 100 % CO₂-neutral ○ Stadt Burgdorf schafft für Private und Betriebe Rahmenbedingungen, um CO₂-Neutralität zu erreichen – Teilziele Mobilität: ○ Realisierung des Bushofes und Steigerung der ÖV-Nutzung um 30 % ○ Steigerung des Veloanteils am Modalsplit auf 30 % bis 2030 ○ Eliminierung der Netzwidestände für den Langsamverkehr um 30 % (2020 bis 2030) ○ Reduktion von Elterntaxis und Schulbus um 30 % pro Jahr bis 2030 – Schaffung von Tempo 30 auf 30 % der Kantonsstrassen bis 2030 (aktives Einwirken der Stadt beim Kanton, v. a. im Bereich von Schulanlagen und Schulwegen)
Richtplan Verkehr	Stadt Burgdorf	2016	– Verkehr in Burgdorf heute:

			○ 15 % Durchgangsverkehr, 28 % Binnenverkehr, 26 % Zielverkehr, 31 % Quellverkehr ○ Modalsplit nach Distanzen: 53 % MIV, 28 % öV, 10 % Langsamverkehr, 9 % übrige – Entwicklungsprognosen: Teils starke Verkehrszunahme bis 2030 mit und ohne Massnahmen – Mobilitätsstrategien 2030; bezüglich Mobilität folgende Grundsätze: ○ Burgdorf als Stadt der kurzen Wege ○ Optimal erreichbar von aussen ○ Optimal erreichbar nach innen ○ Burgdorf als nachhaltige und gesunde Mobilitätsstadt ○ Burgdorf mit stadtverträglicher Verkehrsbelastung – Richtplan und Objektblätter zu den verschiedenen Verkehrsformen
Parkplatzreglement	Stadt Burgdorf	2013	– Erstellungspflicht von Parkplätzen – Ersatzabgabe für nicht erstellte Parkplätze – Öffentliche Parkplätze – Parkkarten – Gebühren – Sektoren mit Privilegierung (Plan)
Strategie Verkehrsberuhigung	Stadt Burgdorf	2008	– Aufgrund von Verkehrssicherheitsdefiziten ist eine Strategie zu Verkehrsberuhigungsmassnahmen erstellt worden – Strategie: ○ Stadt Burgdorf strebt grundsätzlich in allen Quartieren verkehrsberuhigte Strassen an (ausgenommen verkehrsorientierte Strassen) ○ Verkehrsberuhigungsprojekte werden quartierweise und zeitlich gestaffelt durchgeführt – Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden schrittweise eingeführt

Tabelle 16: Kommunal relevante Grundlagen

10.7.5 Ist-Analyse der Stadt Burgdorf

10.7.5.1 Grafiken zu Verkehrsaufkommen

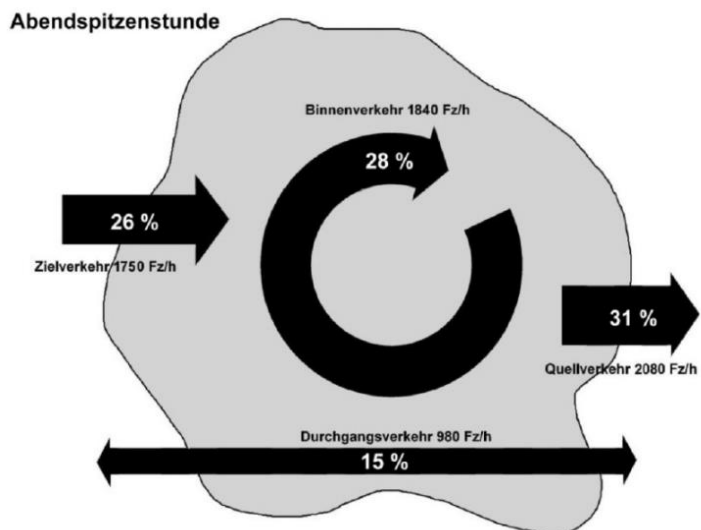


Abbildung 24: Anteile von Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr in Burgdorf (Stadt Burgdorf, 2016)

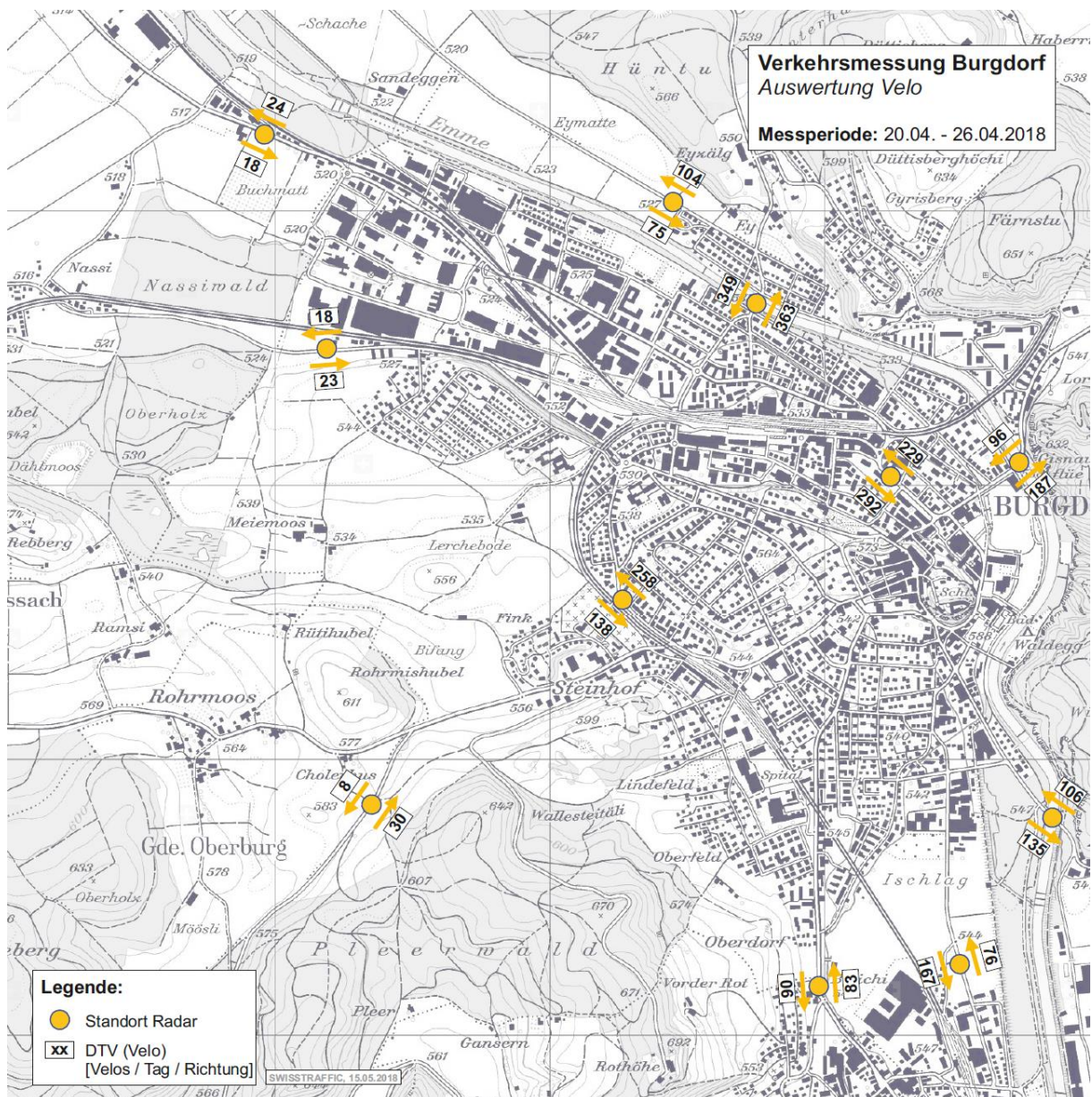


Abbildung 25: Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) von Velos in Burgdorf (Stadt Burgdorf, 2018)

10.7.5.2 Grafiken zum Modalsplit

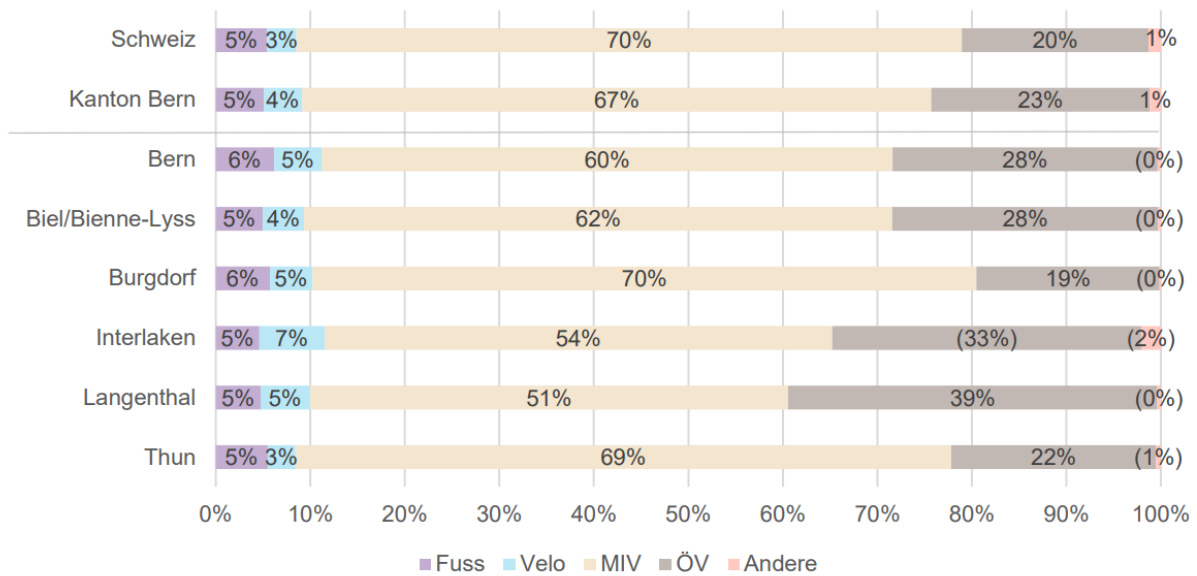


Abbildung 26: Modalsplit der Agglomeration Burgdorf nach Distanzen 2021 (Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, 2023)

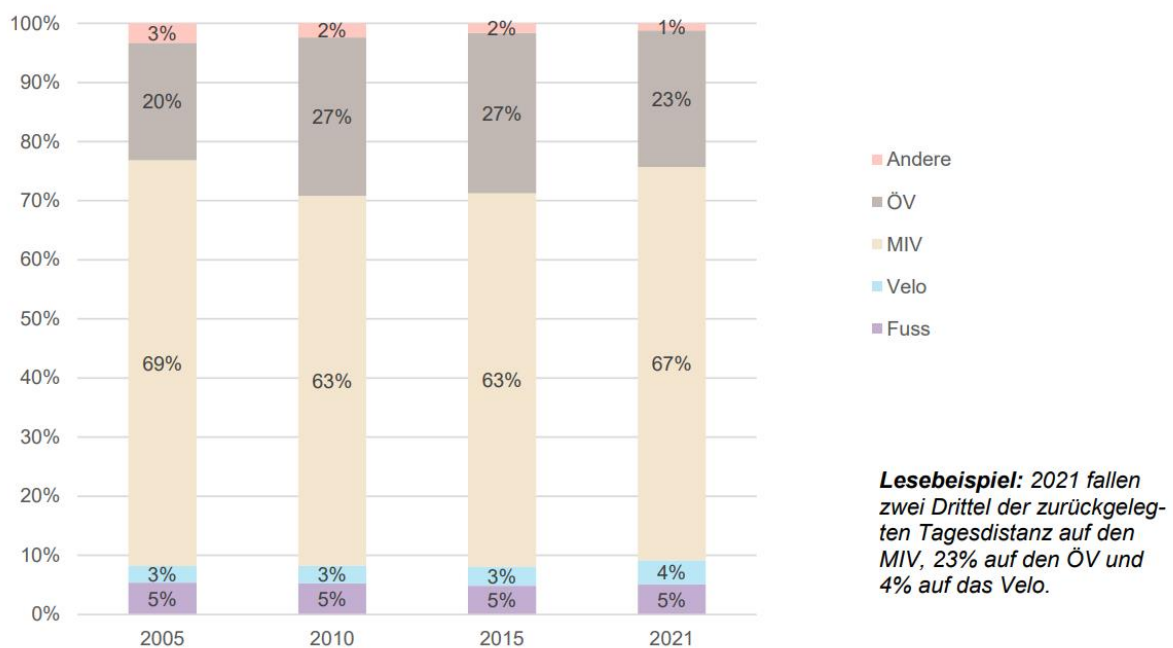


Abbildung 27: Modalsplit Kanton Bern nach Distanzen (Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, 2023)

Abbildung 2-7: Modal-Split nach Etappendistanz
BE | Verkehrsmittelanteile an der Etappendistanz

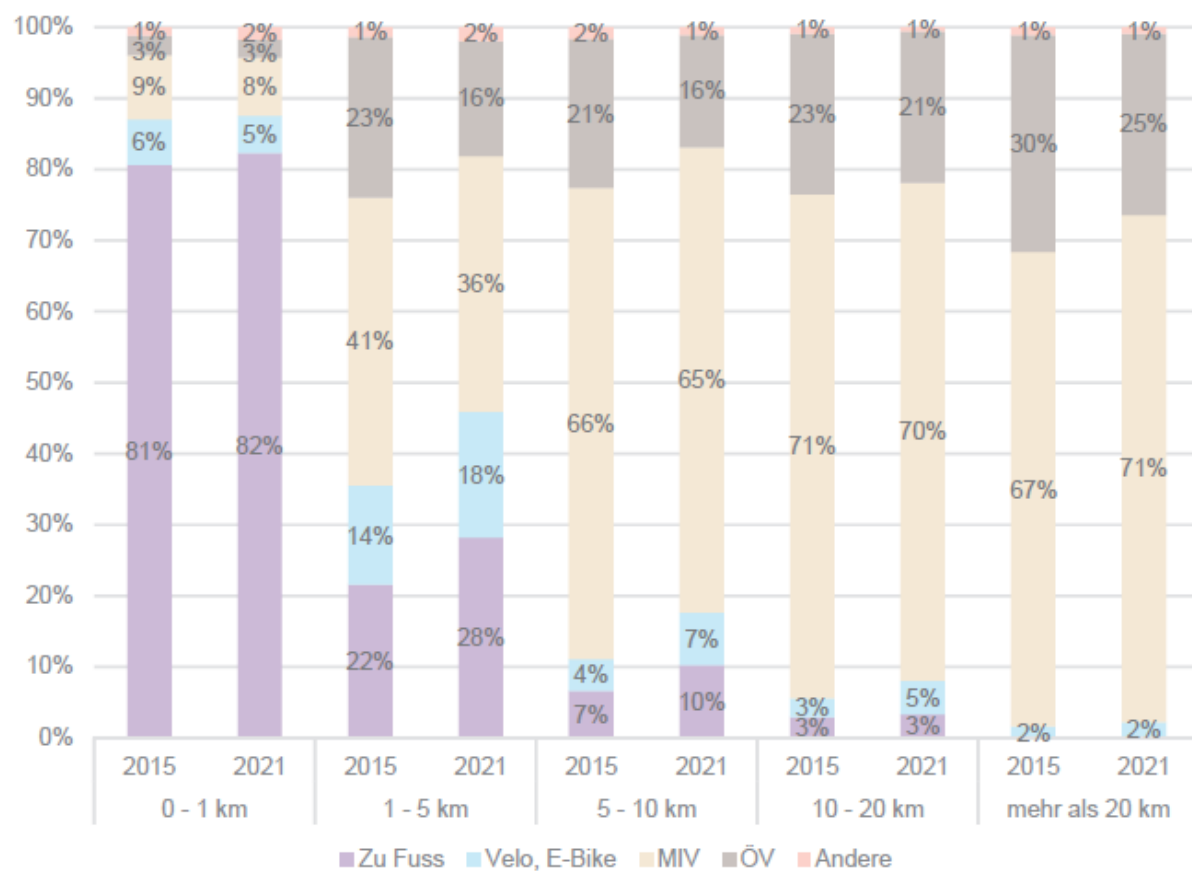


Abbildung 28: Modalsplit nach Etappendistanzen (Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, 2023)

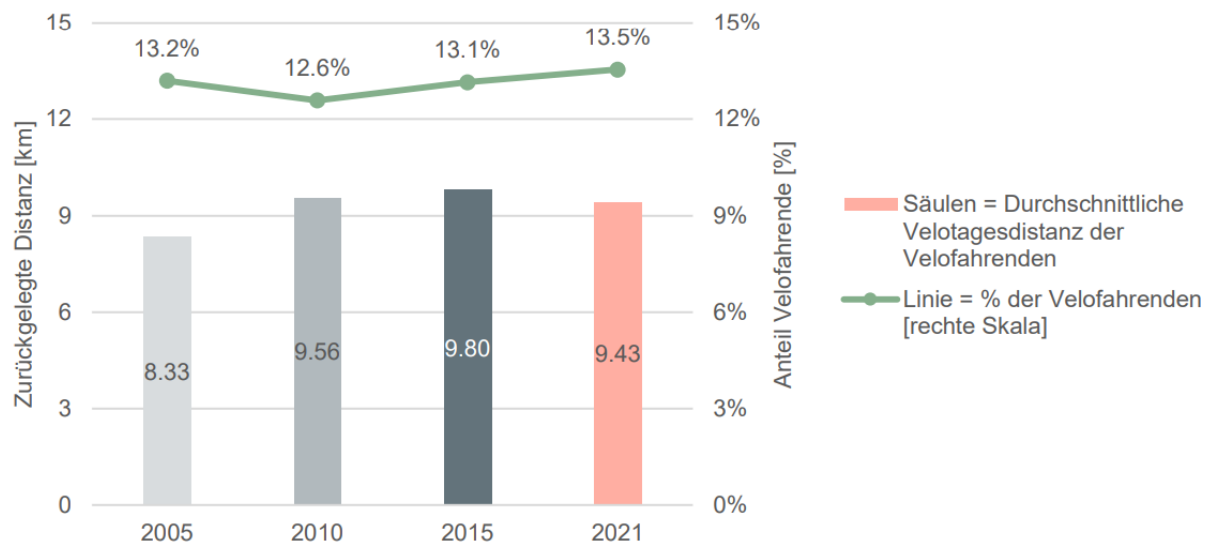


Abbildung 29: Berner Bevölkerungsanteil, der am Stichtag Velo gefahren ist, inklusive zurückgelegte Distanzen (Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, 2023)

10.7.5.3 Mobilitätsangebote in Burgdorf

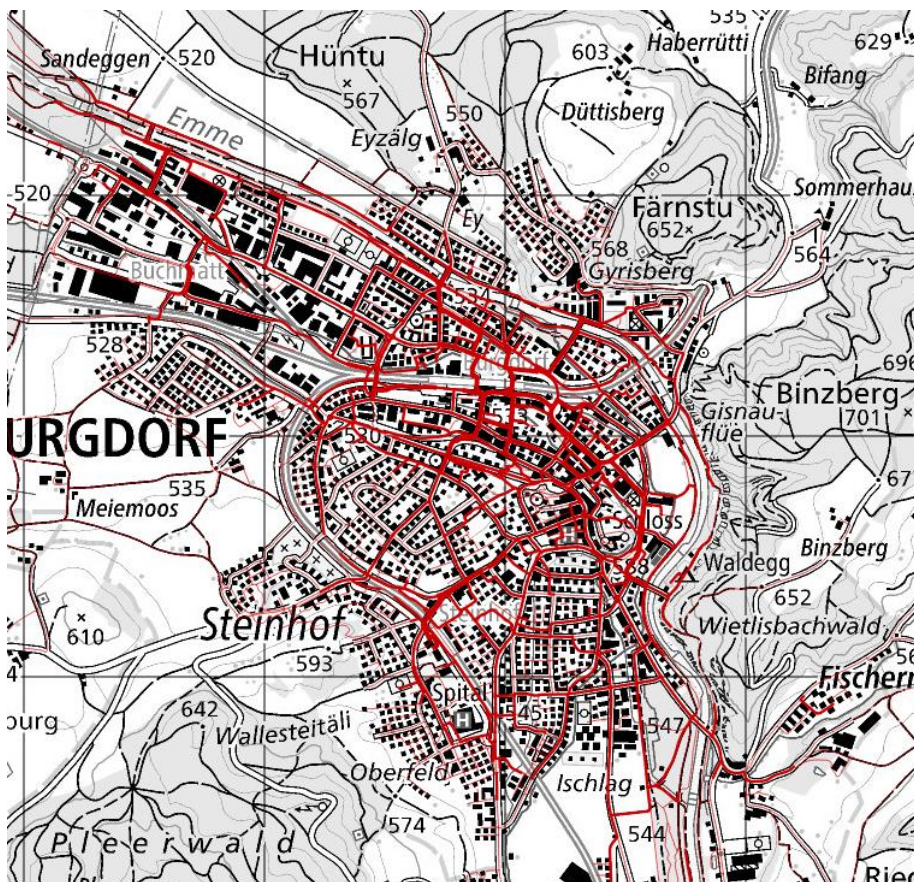


Abbildung 30: Modellierung des Fussverkehrs (Metron AG, 2022)

10.7.6 Kommunal: Prozess RegioMove

Strategische Leitlinie 1 Die Stadt Burgdorf gestaltet die Mobilität klimaneutral. Der Verkehr in Burgdorf soll im 2050 klimaneutral sein. Dies ist ein wichtiger Schritt zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele und zur Bewältigung der Herausforderungen des Klimawandels. Die Stadt Burgdorf wird alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um dieses Ziel zu erreichen.	1.1 Die Verkehrs- und Stadtgestaltung setzt auf eine qualitativ hochwertige Innenverdichtung und macht Burgdorf zur 10-Minuten-Stadt.	1.2 Schaffen von intelligent orchestrierten Mobilitätsknoten mit verschiedenen und umweltschonenden Verkehrsmitteln, welche die nachhaltige polyzentrische Entwicklung in den vier Richtungen begünstigen.	1.3 Begünstigen von klimafreundlichen Mobilitätsangeboten für die Erreichbarkeit von Freizeitanlagen und Naherholungsflächen in und um Burgdorf.	1.4 Anstreben von emissionsarmen Antriebsformen bei der Verkehrsmittelnutzung. Beschaffung von Transportmitteln und Kapazitäten sowie bei der Vergabe von Konzessionen. Fördern der / oder Dienstleistungen in ÖPNV einbinden.	1.5 Begünstigen von Rahmenbedingungen für Private und Gewerbe, welche emissionsarme Antriebsformen bevorzugen.
Strategische Leitlinie 2 Die Stadt Burgdorf priorisiert im ruhenden und fließenden Verkehr flächeneffiziente Mobilitätsformen. Die Bereitstellung von Transport- und Mobilitätsformen mit geringen Flächenanforderungen ermöglicht die wirtschaftliche Realisierung der nachhaltigen Mobilität. Die Stadt Burgdorf wird alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um dieses Ziel zu erreichen.	2.1 Mithilfe verschiedener Rahmenbedingungen, ohne Veränderung des Mobilitätsverhaltens, auf flächeneffiziente und nachhaltige Mobilitätsformen abzielen.	2.2 Entwicklung von multifunktionalen und reversiblen Parkraum sowie durchdachten Haltepunkten für Fahrgäste, welche eine ruhenspezifische Zusammenfassung von Parkraum sowie eine ressourcenschonende Raumnutzung ermöglicht.	2.3 Initiierung und Förderung von Vorhaben, welche Warenströme im Güterverkehr für die flächeneffiziente sowie emissionsarme Transportmittel verlagern.		
Strategische Leitlinie 3 Die Stadt Burgdorf gestaltet attraktive Mobilitäts-Infrastruktur, bei welcher die Bedürfnisse von Menschen und der Umwelt im Zentrum stehen. Mit einer menschenorientierten und integrierenden Mobilitäts- und Verkehrsinfrastruktur wird ein attraktives Mobilitäts- und Verkehrsangebot geschaffen, welches die Bedürfnisse von Menschen und der Umwelt im Zentrum stehen.	3.1 Durchsicht der Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Menschen und der Umwelt im Zentrum stehen.	3.2 Erweiterung von Straßen und Mobilitätsangeboten als verbindende Elemente von multifunktionalen Lebensräumen.	3.3 Förderung von fuhrplanfreien Lebens- und Arbeitsangeboten in Form von Mobilitäts- und Co-Working, welche ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten begünstigen.		
Strategische Leitlinie 4 Die Stadt Burgdorf schafft attraktive und vernetzte Mobilitätsangebote. Die Stadt Burgdorf wird alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um dieses Ziel zu erreichen. Die Stadt Burgdorf wird alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um dieses Ziel zu erreichen.	4.1 Gezielte Förderung von attraktiven Angeboten für die erste und letzte Meile zur optimalen Anbindung an das öffentliche Angebot und überregionalen Verkehr und Stärkung einer integrierten nachhaltigen Mobilitätskette (End-to-End).	4.2 Die Stadt Burgdorf wirkt in enger Zusammenarbeit mit den Unternehmen in der überregionalen Mobilitätskette auf die Umsetzung von attraktiven Mobilitätsangeboten und Verkehrsangeboten hin.	4.3 Bedarf- und wasserrechtliche Förderung des öffentlichen Verkehrs, welche bei grossen Verkehrsmitteln des ÖPNV priorisiert und bei geringen bedarf. Flexible Angebote bevorzugt.	4.4 Weiterführung der Prioritäten im Bereich aktive Mobilität, in der Neuzulassung von Fahrrädern und der Integration von Fahrrädern in das öffentliche Verkehrsangebot.	
Strategische Leitlinie 5 Die Stadt Burgdorf gibt stetig und flexibel mit neuem Entwicklungen um. Mobilität ist ein dynamisches Feld. Die Stadt Burgdorf wird alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um dieses Ziel zu erreichen.	5.1 Mobilität und öffentlicher Verkehr mit Innovationen, welche Trends von neuen Mobilitätsformen und Verkehrsmitteln beinhalten. Hierfür fördert die Stadt Burgdorf von den Behörden und nicht von internationalen Beispielen als Vorbild.	5.2 Innovationskulturen für Mobilitätsformen und Verkehrsformen im Verkehr und öffentlichen Verkehr. Hierfür fördert die Stadt Burgdorf von den Behörden und nicht von internationalen Beispielen als Vorbild.	5.3 Der Mobilitätsmarkt gestalten im Dialog mit der Bevölkerung und der Arbeitswelt. Hierfür fördert die Stadt Burgdorf von den Behörden und nicht von internationalen Beispielen als Vorbild.		

Abbildung 31: Leitsätze und Stossrichtungen aus RegioMove (Stadt Burgdorf, 2024)