

# Die Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental

## Kurzfassung

Vielen städtischen Zentren in der Schweiz macht der Verkehr zu schaffen. So auch der Stadt Burgdorf. Die Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental analysiert die bisherige Verkehrsentwicklung, deckt Probleme und Potentiale auf und schlägt Lösungen vor.

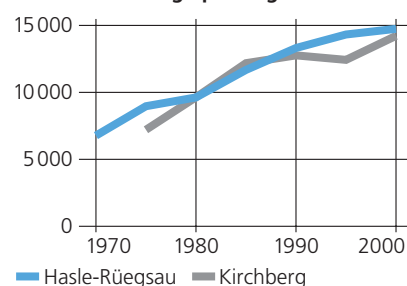


Burgdorf sorgt unter Verkehrsfachleuten für Gesprächsstoff: Wegen der Experimentierfreude, mit welcher hier neuartige Konzepte wie die Flanierzone oder das Mitfahrsystem «Carlos» getestet werden. Oder wegen der erfolgreichen Einführung eines Hauslieferdienstes per Velo. Die Rede ist aber auch von überlasteten Ortsdurchfahrten, welche die Bevölkerung Lärm, Abgasen und einem erhöhten Unfallrisiko aussetzen. Verschiedene Kreise befürchten auch, dass die schlechte Erreichbarkeit des Emmentals dessen Entwicklung behindere.

### Gestiegene Mobilität – engere Flaschenhalse

In den letzten dreissig Jahren hat sich der motorisierte Verkehr vervielfacht. Im Vergleich zu 1975 ermittelten Verkehrszählungen im Jahr 2000 an den Zählstellen der Region Burgdorf zwei- bis dreifache Werte. An Werktagen fallen davon rund 10 Prozent auf Lastwagen. Ein beachtlicher Teil des Verkehrs auf der Burgdorfer Hauptachse ist allerdings hausgemacht (Ziel- und Quellverkehr).

### Anzahl Fahrzeuge pro Tag



Auch das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird rege benutzt. Zum Beispiel die Bahn. Stark frequentiert wird beispielsweise die Bahnstrecke zwischen Burgdorf und Hasle-Rüegsau. Hier zählte man im Jahr 2000/2001 werktags durchschnittlich 4200 Passagiere am Tag. Das Busnetz wurde in den vergangenen Jahren immer dichter geknüpft: Die letzte Netzerweiterung erfolgte im Jahr 2000 mit der Linie Burgdorf-Fraubrunnen. Täglich benutzen zudem zwischen 250 und 700 Personen die Busse in der Region Burgdorf.



Für Velofahrende wurde entlang der regionalen Hauptpendlerströme ein Netz von sicheren Radwegverbindungen abseits der stark befahrenen Strassen geschaffen. Allerdings sind nicht alle Wege schlechtwettertauglich, und mehrere Verbindungen führen nach wie vor über gefährliche Strassen. Mit 1600 Radfahrenden täglich wird die Strecke Burgdorf-Oberburg am stärksten frequentiert.

### Staus, Zeitverlust, Gefahr

Wenn sich viele Fahrzeuge unterschiedlicher Verkehrsarten (Autos, Busse, Velos) auf den Strassen drängen, wird der Verkehrsfluss zäh, und die Fahrt dauert länger.

Um sechs Uhr früh, wenn die Strassen leer sind, ist zum Beispiel die Strecke von Hasle b. B. nach Kirchberg mit dem Auto in 13½ Minuten zu bewältigen. Tagsüber verlängert sich die Fahrt im Durchschnitt auf rund 17 Minuten – und in den Spitzenzeiten wurden bei Versuchen gar Fahrzeiten bis zu 24 Minuten gemessen. «Stop and go» heisst es dann – nervenaufreibend für die Fahrenden wie für die Anwohnenden.

In einer Umfrage, die bei Mitarbeitenden der lokalen Behörden und bei Interessengruppen und anderen Organisationen der Region durchgeführt wurde, stehen jedenfalls die überlasteten Ortsdurchfahrten, die hohe Umweltbelastung, die Unfallrisiken und das Problem der Bahnübergänge à Niveau ganz oben auf dem verkehrspolitischen Sorgenkatalog.

### Eingebettet in Planungsstrategien auf höherer Ebene

Verkehr hält die Wirtschaft am pulsieren und ermöglicht gesellschaftliche Begegnungen. Einem unbeschränkten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind indes Grenzen gesetzt – ökologische wie auch finanzielle. Verkehrspolitik erfordert es, dass neben dem Anliegen einer optimalen Erschliessung auch die Folgen für die Umwelt berücksichtigt und die Mittel des Staatshaushaltes wirkungsvoll eingesetzt werden.

### Ein umfassender Blickwinkel ist gefragt

Die hier zusammengefasste Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental trägt den verkehrspolitischen Forderungen des Kantons Bern Rechnung. Sie betrachtet den motorisierten Individualverkehr wie auch den Langsamverkehr auf Fahrrädern und zu Fuss, den öffentlichen Verkehr wie auch den Güterverkehr auf der Strasse und der Schiene. Denn wenn die verschiedenen Verkehrsträger so eingesetzt werden, dass ihre Stärken zum Tragen kommen, erhöht sich die Qualität des Verkehrssystems als Ganzes. Ausserdem schliesst die Studie auch die wirtschaftlichen Zusammenhänge des Verkehrs und seine Folgen für die Siedlungsentwicklung in die Betrachtungen ein. Damit fügt sich die Gesamtverkehrsstudie sowohl in die Verkehrsstrategie des Bundes als auch in jene des Kantons Bern ein.

### Studie Zufahrt Emmental als Initialzündung

Einen starken Impuls erhielt die Gesamtverkehrsstudie von der Machbarkeitsstudie «Zufahrt Emmental». Diese wurde von einer Interessengemeinschaft aufgrund des Richtplans der Stadt Burgdorf in Auftrag gegeben. Die Interessengemeinschaft setzt sich dafür ein, die Region Burgdorf besser an das Autobahnnetz anzubinden. Die in der Öffentlichkeit bereits seit längerem breit diskutierte «Zufahrt Emmental» soll die Zentren vom Durchgangsverkehr entlasten und dafür sorgen, dass der Verkehr von und nach der A1 zügiger fließen kann. Das Gesamtprojekt sieht den Bau mehrerer neuer Strassenabschnitte, verschiedener Kreiselanlagen und Unterführungen sowie eines Tunnels vor, der den Verkehr unter der Stadt Burgdorf durchleiten soll.

Weil die Machbarkeitsstudie «Zufahrt Emmental» ausschliesslich auf den Strassenverkehr ausgerichtet ist, liess die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern die vorliegende Gesamtverkehrsstudie ausarbeiten. Sie berücksichtigt gewisse Aspekte der Machbarkeitsstudie, bezieht aber auch weitere Projekte und Studien wie z. B. die von den regionalen Umweltverbänden erarbeitete Ideenskizze «Mobilität Emmental» mit ein.

# Die Massnahmen mit den grössten Vorteilen

Das Nötige vom bloss Wünschen trennen, ist in finanziell angespannten Zeiten unabdingbar. Die Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental setzt bei ihren Empfehlungen den Schwerpunkt auf jene Massnahmen, die die grössten Vorteile bringen.



Die Pendelfahrt zur Arbeit, der rasche Besuch bei Freunden, die Belieferung des Supermarkts mit Waren, der Ausflug zum nahen Wald – das alles erzeugt Verkehr. Oder anders ausgedrückt: Wo viele Menschen leben und zahlreiche Arbeitsplätze angesiedelt sind, rollt mehr Verkehr.

## Wieviel Verkehr ist zu erwarten?

Fachleute schätzen, dass sich die Einwohnerzahl in der Region Burgdorf von heute rund 65 000 bis zum Jahr 2020 auf gut 67 000 und die Anzahl Arbeitsplätze von knapp 29 000 auf rund 30 000 erhöhen werden. Weil allerdings immer mehr Menschen Teilzeit arbeiten, ist mit einer überproportionalen Zunahme der Arbeitsfahrten zu rechnen.

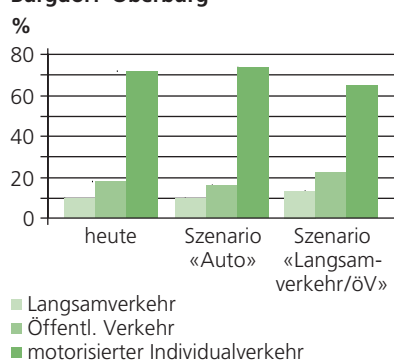
Wie sich der Verkehr in Zukunft entwickeln wird, hängt nicht zuletzt davon ab, welche Verkehrsträger in welchem Mass gefördert werden.

## Zwei Eckszenarien ...

Für die Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf/Emmental wurden zwei Eckszenarien durchgerechnet. Das eine setzt ganz auf den Privatverkehr: Sämtliche Mittel werden in den Ausbau der Strassen investiert, Schiene und Radwege gehen leer aus. Umgekehrt ist es beim anderen Szenario, wo ausschliesslich der öffentliche und der langsame Verkehr (mit dem Rad, Moped oder zu Fuss) gefördert werden.

Egal, ob der Verkehrsentwicklung freier Lauf gelassen, einzig der motorisierte Individualverkehr gefördert wird oder nur öffentliche und langsame Transportmittel Unterstützung erfahren: der Verkehr in der Region Burgdorf wird in jedem Fall zunehmen. Hingegen verteilt er sich je nach Ausbauszenario unterschiedlich auf die verschiedenen Verkehrsträger.

## Verkehrsanteile im Korridor Burgdorf–Oberburg



## ... und ein pragmatischer Kompromiss

Die Eckszenarien stellen Arbeitsinstrumente der Verkehrsplanung dar. In der praktischen Umsetzung sind aber tragfähige Kompromisse gefragt. Das Beste von beiden wählen, heisst das Gebot. Die Gesamtverkehrsstudie empfiehlt daher sowohl Ausbauelemente für den Strassen- als auch Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen und des langsamen Verkehrs. Sie beschränkt sich dabei vorerst auf jene Ausbauelemente, von denen quantitativ wie auch qualitativ der grösste Nutzen zu erwarten ist.

## Beschlossene Massnahmen für den privaten und den öffentlichen Verkehr (Basiselemente)

Unabhängig von der Gesamtverkehrsstudie sind bereits eine Reihe von Vorhaben beschlossene Sache, die den Verkehr in der Region positiv beeinflussen sollen. Sie werden in den Empfehlungen der Studie berücksichtigt.

## Autoverkehr: Stetiger Verkehrsfluss, weniger Lärm, mehr Sicherheit

Die Ortsdurchfahrten von Burgdorf (A3) und von Hasle b. B. (A4) sollen so umgebaut werden, dass der Verkehrsfluss stetiger wird und sich die Bedingungen für Personen zu Fuss oder auf dem Rad verbessern. Die Massnahmen zielen in erster Linie darauf ab, die Lärm- und Luftbelastung entlang der Ortsdurchfahrten zu senken. Die gut 10 Mio. Franken teure Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf soll in absehbarer Zeit realisiert werden. Für Hasle hängt eine Realisierung des Vorhabens noch davon ab, ob in absehbarer Zeit eine Umfahrung des Ortes zustande kommt. Lärmschutzmassnahmen und die Sanierung des Kreisels «Haslemühle» werden aber als vorgezogene Elemente bereits 2004 in Angriff genommen.

Ebenfalls kurz vor der Realisierung steht der Bau von zwei zusätzlichen Fahrspuren und von weiteren Ausbauelementen auf der Bernstrasse beim Entwicklungsschwerpunkt «Aemme-Center» (A1). Dieser «Bypass» soll dem Verkehrsinfarkt vorbeugen, der den attraktiven Gewerbestandort in der Nähe des Autobahnanschlusses in Lyssach bedroht. Im Oktober 2003 unterzeichneten das Tiefbauamt des Kantons Bern und die Investoren des Aemme-Centers einen Infrastrukturvertrag, um die baldige Realisierung des Ausbaus an der Bernstrasse sicher zu stellen. Der Ausbau wird durch die Investoren finanziert.

Fest vorgesehen ist auch die Sanierung der unfallträchtigen Kreuzung von Kirchberg- und Emmentalstrasse zwischen Lyssach und Schachen (A2). Gegenwärtig wird die Situation analysiert, um Grundlagen für eine Verbesserung der Situation zu erarbeiten.

## Bessere Angebote im öffentlichen und im Langsamverkehr

Im öffentlichen Verkehr stehen bis 2008 mehrere Ausbauelemente fest. Zum einen sollen die S-Bahnzüge von Bern über Burgdorf nach Langnau (S 44) resp. Affoltern-Weier (S 4) je im Stundentakt fahren. Da sich beide Linien erst in Ramsei trennen, wird die Strecke Bern–Ramsei künftig im Halbstundentakt bedient. Ausserdem sollen die heute nur zu Spitzenzeiten verkehrenden Regio-Expresszüge (RX) Solothurn–Burgdorf–Hasle-Rüegsau–Thun künftig zwischen sechs Uhr morgens bis acht Uhr abends ebenfalls stündlich geführt werden. Dadurch steigen auf der Strecke zwischen Hasle-Rüegsau und Burgdorf pro Stunde und Richtung die Fahrgelegenheiten auf insgesamt drei im 20-Minuten-Takt (A5).



Beim Busverkehr ist ab 2006 u. a. eine Tangentiallinie zwischen Lyssach Bahnhof und Kirchberg Neuhof im dreijährigen Versuchsbetrieb vorgesehen – dies, um die neu angesiedelten Betriebe an der Bernstrasse und im Gebiet Kirchberg Neuhof besser zu bedienen (A6).

Mit Blick auf den Fahrradverkehr schliesslich sollen die Vorschläge aus dem Verkehrsrichtplan Burgdorf umgesetzt werden (A7). Dieser sieht vor, ein zusammenhängendes Netz an verkehrarmen Verbindungen zu schaffen, die weitgehend dem langsamen Verkehr vorbehalten bleiben. Zusätzliche Velostandplätze und bessere Orientierungshilfen sollen ebenfalls dazu beitragen, dass die Fahrt mit dem Velo oder der Gang zu Fuss attraktiver werden.

## Die Massnahmen auf einen Blick

### Beschlossene Ausbauelemente (Basiselemente)

- A1** Ausbau Bernstrasse (ESP aemme-center)
- A2** Querung Lyssach–Schachen
- A3** Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf
- A4** Sanierung Ortsdurchfahrt Hasle b.B.
- A5** Bahnverkehr 2005–2008
  - S-Bahn-Linien S4 und S44 neu im Stundentakt
  - Neuer Linienast S44, Burgdorf–Wiler
  - Regio Express (RX) Solothurn–Hasle–R–Thun (neu stündlich)
  - stündlich 4 Angebote Burgdorf–Bern
- A6** Busverkehr kurzfristig
  - Neue Buslinie Lyssach Bahnhof–Kirchberg Neuhof
- A7** Massnahmen Verkehrsrichtplan Burgdorf

## Empfohlene Massnahmen (1. Priorität)

Zusätzlich zu den ohnehin beschlossenen Ausbauelementen empfiehlt die Gesamtverkehrsstudie weitere Massnahmen, um den Verkehr optimal zu bewältigen.

**«Zufahrt Emmental», Südabschnitt**  
Im Verkehrsmodell wurde die Entlastungswirkung des Gesamtprojektes «Zufahrt Emmental» durchgerechnet. In den Stosszeiten wäre in Oberburg mit einer Entlastung des bestehenden Strassennetzes um zirka zwei Drittel zu rechnen. Die Fahrzeiten liessen sich dank der neuen Zufahrt um durchschnittlich drei Minuten senken. Zum grossen Teil können diese wünschenswerten Effekte auf den Südabschnitt der Zufahrt Emmental (Kreisel Landhaus bis Kreisel Emmentalstrasse) zurückgeführt werden. Eine erste Etappe der «Zufahrt Emmental» (B1), die einstweilen auf den Südabschnitt beschränkt wäre, könnte also die Strassenbenutzenden und die Bevölkerung bereits wirkungsvoll entlasten. Ausserdem sind die Kosten gegenüber der Vollvariante um gut 100 Millionen Franken tiefer.

## Verbesserte Erschliessung der Region durch den öffentlichen Verkehr

Der mittel- und langfristige Ausbau des öffentlichen Verkehrs soll in erster Linie der regionalen Erschliessung dienen. Empfohlen wird stündlich eine zusätzliche S4 von Lützelflüh über Goldbach nach Burgdorf, die in Spitzenzeiten bis nach Bern verlängert wird (B2).

Für den Busverkehr wird vorgeschlagen, die Linie 1 zwischen Fraubrunnen und Tschamerie bis nach Hasle-Rüegsau zu verlängern. Als weitere Massnahmen soll das Angebot auf den Linien 1, 2 und 3 vom Halbstunden- auf den 20- oder 15-Minuten-Takt verdichtet werden (B3).

## Das Emmental als Modellregion für den Langsamverkehr

Die im Verkehrsrichtplan Burgdorf formulierten Massnahmen sind eine Voraussetzung, damit das Emmental seinem Anspruch als «Mobilitäts-Modellregion» genügen kann. Sie reichen aber nicht aus. Bereits verwirklichte Projekte – etwa der Velokurier und der Hauslieferdienst (B7) – sollen weiter geführt und ausgebaut werden. Zudem wird die Realisierung einer Velohochstrasse (B6) empfohlen. Diese soll entlang der bestehenden Bahnlinien geführt werden und das bereits bestehende, hochwertige regionale Radnetz an das Zentrum von Burgdorf anschliessen.

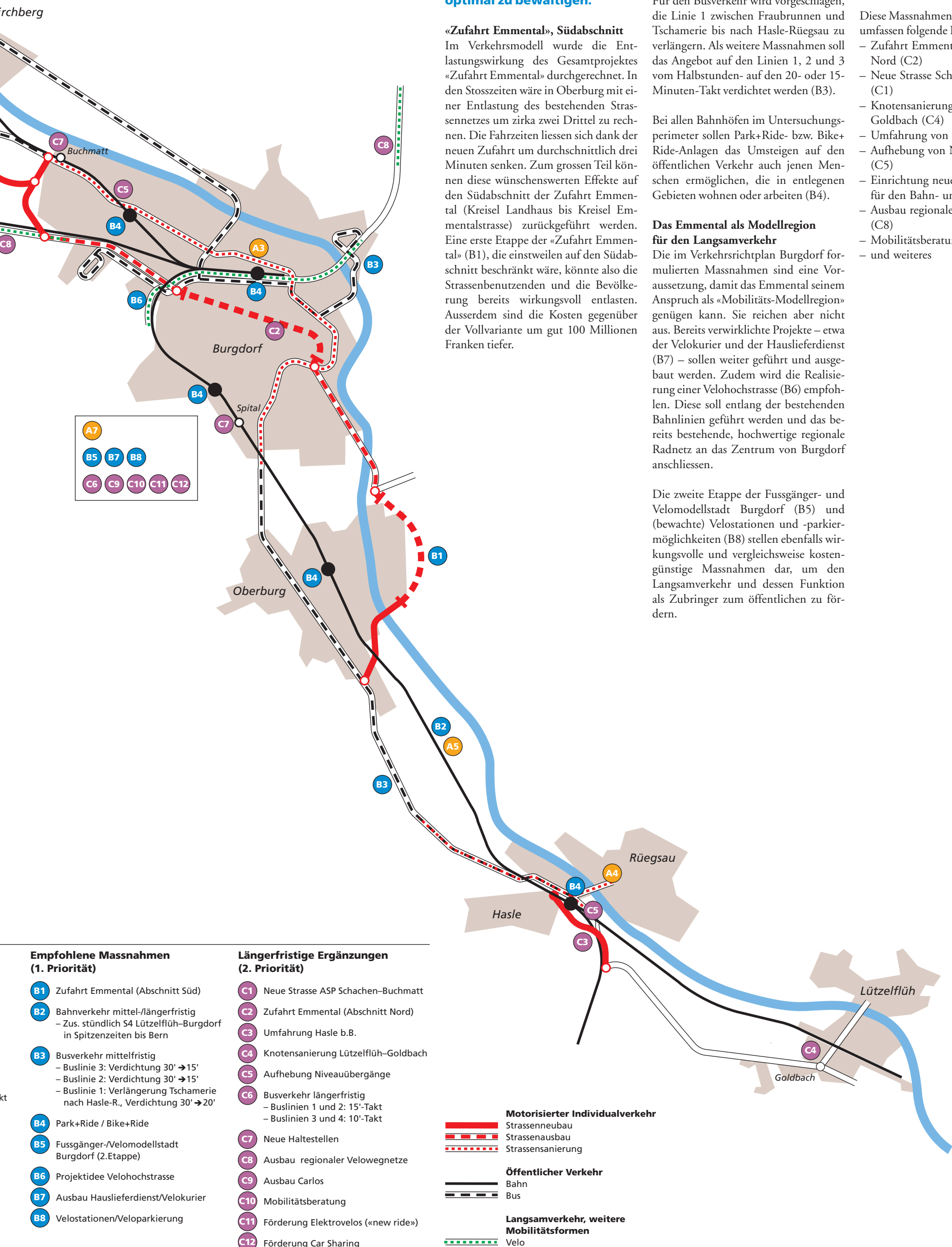
Die zweite Etappe der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf (B5) und (bewachte) Velostationen und -parkiermöglichkeiten (B8) stellen ebenfalls wirkungsvolle und vergleichsweise kostengünstige Massnahmen dar, um den Langsamverkehr und dessen Funktion als Zubringer zum öffentlichen zu fördern.

## Längerfristige Ergänzungen (2. Priorität)

Ergänzend zu den vorgeannten, prioritären Ausbauelementen, sind weitere Massnahmen in Angriff zu nehmen.

Diese Massnahmen zweiter Priorität umfassen folgende Projekte:

- Zufahrt Emmental, Abschnitt Nord (C2)
- Neue Strasse Schachen-Buchmatt (C1)
- Knotensanierung in Lützelflüh-Goldbach (C4)
- Umfahrung von Hasle b. B. (C3)
- Aufhebung von Niveauübergängen (C5)
- Einrichtung neuer Haltestellen für den Bahn- und Busverkehr (C7)
- Ausbau regionaler Velowegnetze (C8)
- Mobilitätsberatung (C10)
- und weiteres



# Was es bringt und was es kostet

Die vorgeschlagenen Ausbaumassnahmen gewährleisten, dass der Verkehr auch bei einer absehbaren Zunahme effizient bewältigt werden kann. Doch die Frage, wie das künftige Verkehrsnetz im Emmental aussehen soll, kann nicht allein von Behörden und Fachleuten entschieden werden. Auch die Ansicht der Bevölkerung ist gefragt.

## Wichtig für die Lebensqualität, nützlich für die Wirtschaft

Dass der Verkehr in den kommenden Jahren weiter zunehmen wird, gilt als sicher. Würde man der Entwicklung freien Lauf lassen und auf einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verzichten, hätte die Bevölkerung unter erhöhter Abgas- und Lärmbelastung zu leiden. Modellberechnungen zeigen, dass dank der vorgeschlagenen Massnahmen 1. Priorität die Gesamtbelastung der Bevölkerung um 25% geringer ausfallen wird, als wenn auf die Ausbauelemente verzichtet würde. Demgegenüber ergäben sich leichte Belastungssteigerungen auf der Achse Säggasse–Gotthelfstrasse–Kirchbergstrasse und eine starke Zunahme auf der Heimiswilstrasse.

Zeit ist Geld – und Stunden, die man im Stau verbringt, gehen der Arbeitszeit verloren. Eine wirtschaftswissenschaftliche Studie von Christian Lässer aus der Universität St. Gallen hat die handfesten finanziellen Vorteile ermittelt, die eine Realisierung der «Zufahrt Emmental, Südabschnitt» im Bereich Oberburg und Burgdorf nach sich ziehen würde: Dank der Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf der Strasse liesse sich ein Zeitgewinn von 160 000 Stunden jährlich verbuchen. Auf die Arbeitszeit umgerechnet kommt dies einem volkswirtschaftlichen Betrag von etwa 3,8 Mio. Franken pro Jahr gleich.

Namentlich die Strasse ist für die wirtschaftlichen Aktivitäten wichtig – erfolgt doch in der Region Burgdorf/Emmental ein grosser Teil des Gütertransports mit Lastwagen. Dass der Neubau von Strassen zur Neuansiedlung von Unternehmen in der Region führen wird, gilt indes als wenig wahrscheinlich. Hingegen könnten bereits ansässige Betriebe von einem Wegzug absehen, wenn sich die Erschliessung der Region verbessert.

## Kosten (in Mio. Franken)

| Massnahmen (1. Priorität)   | Kostenschätzung in Mio CHF (inkl. kapitalisierte Betriebskosten) |
|---|--|
| <b>Ausbauelemente Strasse:</b>                                    | <b>50,6</b>  |
| Zufahrt Emmental, Südabschnitt                                    | 50,6   |
| <b>Ausbauelemente öV</b>  | <b>47,1</b>  |
| Bahnverkehr mittel-/längerfristig                                 | 24,0   |
| Busverkehr mittelfristig  | 19,5   |
| Park+Ride   | 3,6  |
| <b>Ausbauelemente Langsamverkehr und weitere Mobilitätsformen</b> | <b>10,6</b>  |
| Fussgänger-/Velomodellstadt Burgdorf, 2. Etappe                   | 1,5  |
| Projektidee Velohochstrasse                                       | 3,5  |
| Ausbau Hauslieferdienst/Velokurier                                | 1,6  |
| Velostationen/Veloparkierung                                      | 4,0  |
| <b>Total</b>  | <b>108,3</b>   |

Für die Qualität des Emmentals als Lebens- und Wohnort ist dagegen ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs ausschlaggebend. Dank eines dichten Fahrplans und eines Vollanschlusses an das Berner S-Bahn-Netz gewinnt die Region Burgdorf für Umzugswillige an Anziehungskraft – und für die bisherige Wohnbevölkerung an Attraktivität. Damit können nicht zuletzt Steuermittel in der Region gehalten und gar gesteigert werden.

## Zukunftsweisende Investitionen

Das empfohlene Massnahmenpaket erster Priorität wird sich insgesamt auf 108,3 Millionen Franken belaufen. Darin eingeschlossen sind auch ein Teil der Betriebskosten. Das ist viel Geld – allerdings deutlich weniger, als die durchgerechneten Eckszenarien kosten würden.

Dank diesen Investitionen kann der grösste Teil der von der Region, dem Kanton und dem Bund formulierten Ziele erfüllt werden. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wird sich noch vertieft mit den ökologischen Auswirkungen (z. B. auf die Auenwälder im Naherholungsgebiet Emme) befassen müssen.

## Auch Ihre Meinung ist gefragt!

Was Behörden und politische Gremien planen, soll der Allgemeinheit zu Gute kommen. Daher ist auch Ihre Meinung gefragt, wenn es um den Ausbau des Verkehrsnetzes in Ihrer Region geht. Die Gesamtverkehrsstudie und Fragebogen zur Mitwirkung liegen bei den Gemeindeverwaltungen auf. Die hier vorliegende Kurzfassung und die Fragebogen können im Internet unter [www.bve.be.ch](http://www.bve.be.ch) (Publikationen) heruntergeladen werden.

Auf Grund der Rückmeldungen aus der Bevölkerung wird die Behörden-delegation, welche die Gesamtverkehrsstudie initiiert hat, eine neue Standortbestimmung vornehmen und die Öffentlichkeit entsprechend informieren.

## Getragen von einer breiten Basis

Die Gesamtverkehrsstudie wurde von den Behörden auf Kantons-, Regions- und Gemeindeebene sowie von zahlreichen Interessengruppen, Organisationen und Vereinen begleitet.

### Behördendelegation:

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (Vorsitz), Tiefbauamt des Kantons Bern, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Amt für öffentlichen Verkehr; diverse Regionalverbände; Gemeinden Burgdorf, Oberburg, Hasle b. B., Rüegsau, Lützelflüh, Rütligen-Alchenflüh, Kirchberg, Lyssach

### Projektleitung:

Oberingenieurkreis IV, Burgdorf (Vorsitz); Amt für Gemeinden und Raumordnung; Amt für öffentlichen Verkehr; Regionalverband Burgdorf; Region Oberes Emmental; Stadtbauamt Burgdorf

### Begleitgruppe:

In der Begleitgruppe sind zusätzlich diverse Wirtschaftsverbände, verkehrs- und umweltpolitische Gruppierungen und Interessensgemeinschaften vertreten.

### Projektbearbeitung:

Rudolf Keller & Partner Verkehringenieure, MuttENZ, mit Unterstützung der Sigmoplan AG, Bern

## Impressum

Herausgeber: Bau- Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, beteiligte Gemeinden der Region Burgdorf

Projektbearbeitung: Rudolf Keller & Partner Verkehringenieure, MuttENZ; Sigmoplan AG, Bern

Redaktion: Egger Kommunikation Bern, Lucienne Rey

Gestaltung: Scarton+Stingelin SGD, Liebefeld

Bilder: Roland Spring, Oberburg; Michael Stahl, Bern (Seite 4)

Druck: Haller Jenzer AG, Burgdorf

Auflage: 5000 Exemplare

Bezugsquelle: Oberingenieurkreis IV, Tiergarten 1, 3401 Burgdorf, Telefon 034 420 82 82

Weitere Informationen unter: [www.bve.be.ch](http://www.bve.be.ch) (Publikationen)

