

## Protokoll Parlament

<b>Sitzung Nr.</b>	<b>78</b>
<b>Datum</b>	<b>Dienstag, 30. Mai 2017</b>
<b>Beginn</b>	19:30 Uhr
<b>Ende</b>	22:40 Uhr
<b>Ort</b>	Gemeindesaal Schlossgut

<b>Präsidentin</b>	Gabriela Krebs	SP
<b>Vizepräsident</b>	Urs Siegenthaler	Grüne
<b>Stimmzähler</b>	Markus Troxler Fritz Bieri	FDP SVP
<b>Sekretariat / Protokoll</b>	Barbara Werthmüller	
<b>Mitglieder</b>	Grüne Daniela Fankhauser Annj Harder André Held Jürgen Jurasch Irene Wernli Muster	SVP Urs Baumann Marco Gehri Peter Kiener Urs Strahm Ulrich Wahlen
	FDP Lukas Bolliger Beat Schlumpf Markus Troxler	SP Ursula Schneider Elisabeth Striffeler Heinz Malli (parteilos)
	GLP Helena Denkinge Andreas Oestreicher Daniel Trüssel	BDP Walter Grossenbacher Lionel Haldemann
	FWM Marc Bürki Ueli Schweizer	EVP Dieter Blatt Werner Fuchser Verena Schär
	EDU Christine Joss	
<b>Entschuldigt</b>	FDP Markus Troxler	BDP Walter Grossenbacher
<b>Mitglieder Gemeinderat</b>	Beat Moser, Gemeindepräsident Reto Gertsch Andreas Kägi Jakob Hasler Marianne Mägert Rosmarie Münger Cornelia Tschanz Vera Wenger	
<b>Abteilungsleitende</b>	Bruno Buri Thomas Krebs Roger Kurt Martin Niederberger Markus Sterchi Martin von Känel	

## Eröffnung

Parlamentspräsidentin Gabriela Krebs eröffnet die 78. Sitzung und stellt die Anwesenheit von 26 Mitgliedern fest. Das Parlament ist somit beschlussfähig. Die Traktandenliste mit den Unterlagen ist rechtzeitig zugestellt worden. Zur Traktandenreihenfolge erfolgen keine Wortmeldungen, die Geschäfte werden wie vorgesehen behandelt,

---

Genehmigt am 12.09.2017

### Parlament Münsingen

Die Präsidentin:

Die Sekretärin:

Gabriela Krebs

Barbara Werthmüller

---

<b>Nr.</b>	<b>Gegenstand</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Beilage</b>
1	1.2.1 Mitteilungen Parlament 30.05.2017	Kenntnisnahme	
2	1.2.1 Protokollgenehmigung 21.03.2017	Genehmigung	
<b>Kultur</b>			
3	1.31.8 Gemeindebeitrag Sanierung Stadttheater Bern - Kreditabrechnung	Kenntnisnahme	
<b>Finanzen</b>			
4	2.60.3 Rechnung 2016 - Münsingen	Genehmigung	
5	2.60.3 Rechnung 2016 - Tägertschi	Genehmigung	
<b>Bau</b>			
6	3.5.2.19 Neubau Mischwasserleitung Sonnhaldeweg - Kreditabrechnung Ausführung	Kenntnisnahme	
7	3.4.2.5  Entlastungsstrasse Nord - Ausführungskredit	Genehmigung z.H. Urnenabstimmung	
8	1.2.1 Einfache Anfragen	Kenntnisnahme	
9	1.2.4 Parlamentarische Vorstösse - Neueingänge	Kenntnisnahme	

<b>Parlamentsbeschluss-Nr.</b>	137/2017
<b>Aktennummer</b>	1.2.1
<b>Geschäft</b>	<b>Mitteilungen Parlament 30.05.2017</b>
<b>von</b>	Gemeinderat
<b>Ressort</b>	Präsidiales

**Gabriela Krebs, Parlamentspräsidentin:** Ich habe einen Hinweis für die Parlamentsmitglieder. Wir sind alle zum Vernetzungsanlass der Agglomerationspolitik der Stadt Bern eingeladen. Dieser findet am 16.08.2017 statt. Anmelden kann man sich bis am 09.06.2017 bei Barbara Werthmüller.

<b>Parlamentsbeschluss-Nr.</b>	138/2017
<b>Aktennummer</b>	1.31.8
<b>Geschäft</b>	<b>Gemeindebeitrag Sanierung Stadttheater Bern - Kreditabrechnung</b>
<b>von</b>	Gemeinderat
<b>Ressort</b>	Kultur
<b>Protokollauszug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeindepräsident Beat Moser</li> <li>▪ Finanzabteilung</li> <li>▪ Bildungs- und Kulturabteilung</li> </ul>
<b>Beilage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abrechnung Beitrag Sanierung Stadttheater Bern</li> </ul>

### Ausgangslage / Sachverhalt

Auf Ersuchen der Kommission Kultur der Regionalkonferenz Bern Mittelland hat das Münsinger Parlament am 26.08.2013 zur Sanierung des Stadttheaters Bern einen Investitionsbeitrag von CHF 259'087.70 zu Lasten der Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfungen bewilligt.

Das Stadttheater Bern wurde am 26.11.2016 nach gut zweijähriger Sanierung mit Mozarts Oper «Le Nozze di Figaro» wiedereröffnet und die Gäste staunten laut Presseberichten am Premierenabend über das neue alte Haus. Mit dem neuen Glanz will das Theater auch junges Publikum ansprechen. Nicht nur durch einen moderneren Spielplan, auch durch das aufgefrischte Ambiente und günstige Preise will man ein jüngeres Publikum ans Theater heranzuführen. Mit knapp 700 Sitzplätzen gibt es rund 100 weniger als bisher. Diese sind dafür akustisch optimal ausgerichtet und garantieren die bestmögliche Sicht auf die Bühne. In der Kuppel des Saals strahlt das restaurierte Deckengemälde. Bei der Renovation ist man zeitlich sowie finanziell im Rahmen geblieben.

### Finanzen

Zu Lasten Investitionskonto 302.562.00 (HRM2) resp. 3110.5620.01 (HRM2) wurde der Investitionsbeitrag von CHF 259'087.70 zu je einem Drittel, gestaffelt im Zeitraum 2014 bis 2016, an die Stadt Bern überwiesen.

Die formelle Abrechnung entspricht somit dem bewilligten Kredit und weist keine Abweichung vor.

### Beschluss

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament folgenden

**Beschluss:**

**Die Kreditabrechnung Gemeindebeitrag Sanierung Stadttheater Bern zu Lasten Investitionskonto 3110.5620.01 wird mit einem Endbetrag von CHF 259'087.70 und ohne Differenz zur Kreditsprechung zur Kenntnis genommen.**

*Gestützt auf Art. 54 Abs. 2 Bst. a) der Gemeindeordnung ist dieses Geschäft traktandiert. Eintreten ist nicht obligatorisch. Das Eintreten wird nicht bestritten und gilt als beschlossen.*

**Beat Moser, Gemeindepräsident:** Ich möchte ganz kurz etwas zum Kredit sagen. Den Kredit hat man vor drei Jahren beschlossen und die Mittel sind grösstenteils bereits eingesetzt worden. Der Publikumsbereich ist bereits fertiggestellt und zurzeit ist das Stadttheater für den Rest im Umbau. Die definitive Abrechnung konnte noch nicht gemacht werden, aber wir haben uns erkundigt und gehen davon aus, dass sie die budgetierten CHF 43 Millionen einhalten werden. Nochmal ganz herzlichen Dank an Münsingen für den Beitrag, den wir an das Stadttheater Bern geleistet haben. Ich glaube, das ist eine gute Investition in Zukunft. Sie haben ein attraktives Programm. Ich glaube auch, dass sich das Stadttheater deutlich aufwerten konnte. Aber wie gesagt, ist es noch nicht fertig. Jetzt wird noch der letzte Teil gemacht. In diesem Sommer und im Herbst 2017 wird die definitive Eröffnung des Stadttheaters sein.

**Aufsichtskommission (ASK), Urs Baumann:** Bruno Buri hat uns das Geschäft in der letzten ASK-Sitzung erklärt. Wir haben das, wie ihr alle auch, zur Kenntnis genommen. Wir haben uns die Frage gestellt, die Beat vorhin ganz detailliert und klar beantwortet hat. Zum Beispiel wie viel ausgegeben wurde. Dass das jetzt noch nicht definitiv ist, das hören wir auch hier zum ersten Mal. Vielleicht kann man noch dazu ergänzen, dass vom Parlament entschieden wurde, das Geld zu Lasten der Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung einzusetzen.

**Beschluss (Kenntnisnahme, keine Abstimmung):**

**Die Kreditabrechnung Gemeindebeitrag Sanierung Stadttheater Bern zu Lasten Investitionskonto 3110.5620.01 wird mit einem Endbetrag von CHF 259'087.70 und ohne Differenz zur Kreditsprechung zur Kenntnis genommen.**

<b>Parlamentsbeschluss-Nr.</b>	139/2017
<b>Aktennummer</b>	2.60.3
<b>Geschäft</b>	<b>Rechnung 2016 - Münsingen</b>
<b>Ressort</b>	Finanzen
<b>Protokollauszug</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Gemeindepräsident Beat Moser</li><li>▪ Gemeinderäte</li><li>▪ Geschäftsleitung</li></ul>
<b>Beilage</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Detaillierte Jahresrechnung 2016</li></ul>

**Ausgangslage**

Das erstmals nach den HRM2-Regeln erstellte Budget 2016 war ohne einen budgetierten Buchgewinn von CHF 1,2 Mio. ausgeglichen. Das Budget wurde vom Parlament bei unveränderten Steueranlagen (Gemeindesteuern 1.58 Einheiten, Liegenschaftssteuern 1.00 Promille der amtlichen Werte) am 13.10.2015 genehmigt.

**Sachverhalt**

Die Rechnung 2016 schliesst mit Aufwendungen und Erträgen von jeweils CHF 59'077'938.34 ausgeglichen ab. Im Steuerhaushalt resultiert ein operativer Gewinn von CHF 46'052.21 welcher auf die Reserven (Eigenkapital) verbucht wird. Der geplante Buchgewinn von CHF 1,2 Mio. wurde nicht realisiert, da die Liegenschaft Thunstrasse 2, 3110 Münsingen nicht verkauft wurde.

Gegenüber dem Budget schliesst die operative Rechnung vor allem dank Minderausgaben leicht besser ab. Gegenüber der Rechnung 2015, welche mit einem Defizit von CHF 1'028'500.98 abschloss, hat sich die Situation deutlich verbessert.

### Kurzanalyse zum Rechnungsabschluss

- Der gesamte Steuerertrag liegt total um CHF 243'708.79 über dem Vorjahr, aber CHF 1'077'044.61 unter dem Budget. Die hauptsächlichen Abweichungen sind bei den natürlichen Personen CHF -867'512.00, bei den juristischen Personen CHF -562'407.00, bei den Sondersteuern CHF +263'373.00, bei den Liegenschaftssteuern CHF +113'069.00 sowie bei den Hundetaxen CHF +5'000.00.  
Es wurde eine zusätzliche Wertberichtigung auf Forderungen von CHF 231'237.00 gebildet. Unsere Gemeinde hat CHF 34'046.00 mehr in den Finanzausgleich einbezahlt, als im Budget vorgesehen.
- Die Personalkosten entsprechen den Budgetvorgaben. Die Sachkosten liegen um 347'590.00 über dem Budget. Hier ist die grösste Abweichung die unvorhergesehenen Kosten für die Beseitigung des Pilzbefalls in den Archiven.
- Die Auslagerung der KITA entlastet die Gemeinde jährlich um über CHF 150'000.00, gleichzeitig konnte das Angebot an ASIV-Plätzen von bisher 36 auf 59 angehoben werden.

Die Nettoinvestitionen betragen CHF 2'956'390.10 (budgetiert CHF 2'764'000.00).

Die Nachkredite der Laufenden Rechnung werden in der separaten Tabelle der Detailrechnung erläutert. Alle Nachkredite liegen in der Kompetenz des Gemeinderates.

Von den Mehrausgaben von total CHF 2'679'013.00 sind:

- CHF 766'311.00 unechte Nachkredite (Einlagen in Spezialfinanzierungen/Gewinn-Rechnungsausgleiche) und
- CHF 1'679'946.00 gebundene Nachkredite wie Abgaben an Kanton, Lastenverteiler, Gebühren usw.
- CHF 232'756.00 freie Nachkredite in Kompetenz des Gemeinderats.

### Aufgabenbewirtschaftung

Für den Gemeinderat ist die Bewirtschaftung der Aufgaben eine Daueraufgabe. Eine Auswahl aktueller Massnahmen, wie nachfolgend aufgeführt, führen zu besseren Leistungen zu Gunsten der Allgemeinheit.

Massnahme mit Wirkung ab 2016	Wirkung
Elektronische Sitzungsvorbereitung für Behörden und Kommissionen	Seit 2016 Reduktion Sitzungsdauer und Reduktion/Wegfall Papierakten: -> tiefere Sitzungsgelder im Gemeinderat und tiefere Kopier- und Portokosten in der Verwaltung
Einführung und Ausbau E-Gouvernement	Ab 2016 Zusammenführung diverser Adress-Datenbanken, bis 2017 neue Homepage mit erweitertem Bürgerportal
IT-Anbindung der Schulen ans Rechenzentrum der Gemeinde	2016 im Test, ab Mitte 2017 umfassend
Kauf Schulverwaltungssoftware	Ab 2016 einfachere Datenpflege und besseres Planungsinstrument
Kauf Software für Alimenteninkasso 2014	Erhöhung Rückerstattungen ab 2017
Ausgliederung der KITA	Übertragung der Aufgaben für die KITA und die Tageseltern an KIBE Köniz. Kosteneinsparung trotz Ausweitung des Angebots
Reorganisation Reservationswesen für Infrastrukturen (Räume usw.) inkl. Gebührenüberprüfung	Ab Sommer 2016 nur noch über eine Anlaufstelle (vorher diverse Abteilungen) mit neuer Software, Vereinheitlichung der Tarife und Ansätze, Reduktion der Erlasse
Überarbeitung Hauswarts- und Reinigungskonzept 2016	Standardisierung der Abläufe und Neuorganisation ab 2017, Bereich Liegenschaften wird in die Bauabteilung integriert
Überprüfung Leistungen und Organisation	Ab 2016 Kostenreduktion und Neuorganisati-

Freizythus 2015	on
Veränderte Liquiditätsplanung ab 2017	Optimierung und Steuerung der Geldflüsse
Systematische Projektplanung/Controlling	Quartalsweise Überprüfung mit Indikatoren, damit rascher reagiert werden kann
Verwaltungsreorganisation inkl. Kommissionen	Ab Legislaturbeginn 2018 in Kraft

## Finanzen

Gegenüber dem Budget ergeben sich folgende wesentlichen Abweichungen in der Laufenden Rechnung nach Funktionen (Hauptgruppen):

Veränderungen (+Verbesserung, - Verschlechterung)	In CHF 1'000.00
0 Allgemeine Verwaltung	-199.00
1 Öffentliche Sicherheit:	+48.00
2 Bildung (tiefere Kosten und Mehrerträge Bildungsfinanzierung)	+441.00
3 Kultur und Freizeit	-38.00
4 Gesundheit	+13.00
5 Soziale Sicherheit höhere Rückerstattungen, günstigere KITA	+402.00
6 Verkehr: Kosten LV öffentlicher Verkehr tiefer als budgetiert	+125.00
7 Umwelt und Raumordnung	+87.00
8 Volkswirtschaft	+158.00
9 Finanzen und Steuern	-1'037.00
<b>Saldo der grössten Abweichungen</b>	<b>0</b>

## Bilanz

Die Bilanzsumme beträgt CHF 70,1 Mio. per 31.12.2016 setzt sich wie folgt zusammen:

### Aktiven

	In Mio. CHF
Finanzvermögen	35,0
Verwaltungsvermögen	35,1

Das Finanzvermögen besteht aus denjenigen Vermögenswerten, die ohne Beeinträchtigung der Erfüllung öffentlicher Aufgaben veräussert werden können.

Das Verwaltungsvermögen beinhaltet jene aktivierten Investitionen und Beteiligungen, welche einer öffentlichen Aufgabe dienen (Hoch- und Tiefbau, Mobilien, Investitionsbeiträge).

### Passiven

	In Mio. CHF
Fremdkapital (davon mittel- und langfristige Darlehen 19,1)	23,0
Eigenkapital inkl. Spezialfinanzierungen und Beteiligung an IWM	47,1

Das Finanzvermögen mit CHF 35.0 Mio. ist höher als das Fremdkapital mit CHF 23.0 Mio. Für die Münsinger Bevölkerung besteht somit ein Pro Kopf-Vermögen von CHF 1'023.33.

Gegenüber dem Vorjahr haben sich die reglementarischen Verpflichtungen für Spezialfinanzierungen und das Eigenkapital wie folgt verändert:

Konto	Bezeichnung	Zuwachs	Abgang	Saldo 31.12.2016
29000.01	SF Feuerwehr	194'805.95		975'256.61
29002.21	SF Abwasser Rechnungsausgleich		426'981.03	1'642'882.40
29003.31	Abfallbeseitigung	74'745.63		762'462.93
29300.81	SF Kultur, Sport	0	0	68'799.28
29300.82	SF In- und Auslandhilfe	8'300.00		11'779.95

29300.83	SF Mehrwertabschöpfungen	837'924.75	111'299.95	11'901'205.35
29300.84	SF Soziales		9'504.00	61'066.25
29300.85	SF Museum		10'610.18	0
29302.21	SF Abwasseranlagen Werterhaltung	2'262'505.00		7'266'059.69
29800	Beteiligung an IWM		259'961.73	15'069'158.03
<b>29xxx.</b>	<b>Total Spezialfinanzierungen</b>			<b>37'758'670.49</b>
<b>Konto</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Zuwachs</b>	<b>Abgang</b>	<b>Saldo</b>
	Übertrag Spezialfinanzierungen			37'758'670.49
29400.01	Finanzpolitische Reserven	46'052.21		46'052.21
29600.01	Neubewertungsreserve			4'651'948.05
29990.01	Kumulierte Ergebnisse Vorjahr			4'739'392.45
<b>29xxx.</b>	<b>Total Eigenkapital</b>			<b>47'196'063.20</b>

### Liquidität

Die Flüssigen Mittel sind mit CHF 7'489'404.40 deutlich höher als die laufenden Verbindlichkeiten von CHF 3'028'141.75, so dass die Investitionen 2017 ohne Neuverschuldung finanziert werden können.

### Beschluss

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament folgenden

#### Beschluss:

**Die Jahresrechnung 2016 der Einwohnergemeinde Münsingen wird genehmigt.**

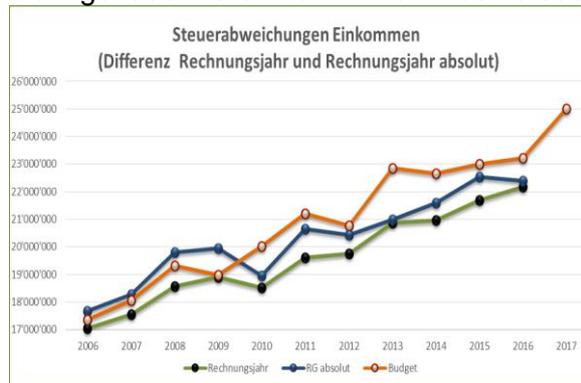
*Gestützt auf Art. 54 Abs. 1 der Gemeindeordnung ist dieses Geschäft traktandiert. Eintreten ist obligatorisch.*

**Beat Moser, Gemeindepräsident:** Es freut mich, dass ich euch eine gute Botschaft überbringen darf. Wir haben eine ausgeglichene Rechnung. Ich möchte kurz zurück blicken und euch zwei, drei Sachen, die im letzten Jahr passiert sind erklären.

Das letzte Jahr war ein sehr intensives Jahr in Münsingen. Ich glaube, weitere stehen uns noch bevor. Wir hatten eine hohe Zustimmung zur Fusion und konnten sie umsetzen. Viele von euch waren auch an der Fusionsfeier. Ich glaube, wie Trimstein ist auch Tägertschi einmal mehr eine gute Fusion. Wir sind noch voll an der Umsetzung. Ihr werdet anschliessend sehen, dass die Braut, welche wir uns angelacht haben, eine gute und gesunde Braut ist. Das zweite war sicherlich eine hohe Zustimmung zur Gemeindeordnung. Die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen haben der Gemeindeordnung und den Schulraumprojekten zugestimmt, soweit dies in ihrer Kompetenz lag. Dem zweiten Schulprojekt habt ihr im Parlament zugestimmt. Das ist übrigens in einem Monat fertig und wird in zwei Monaten von zwei Kindergartenklassen und einer Schulklasse bezogen. Wir haben aber auch eine sehr hohe Kadenz bei den Ortsplanungsprojekten. Ihr seht es überall, zurzeit stehen 15 Baukräne in Münsingen und das ist eine enorme Bautätigkeit. Wir hatten aber auch intern zahlreiche Projekte. Vor allem in unserer EDV. Wir haben unsere IT-Unterstützung angepasst und vereinheitlicht. Auch dort sind die Projekte zum Teil noch voll im Gang. Ich glaube wir dürfen sagen, dass wir uns sehr Mühe geben, kundenorientiert zu arbeiten. Wir konnten unsere Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen verbessern und das werden wir weiter fortsetzen. Das erfreuliche daran ist, dass wir zu einem positiven Jahresresultat kommen und eine solide Finanzlage haben. Wo haben wir Potenzial gesehen? Wir hatten sicher etwas, was uns alle geärgert hat. Den Schimmelbefall in unseren Archiven und in den Archiven der Gemeinde Tägertschi. Wir wurden von diesen Schimmelbefällen ziemlich breit getroffen. Den Zeitbedarf bei gewissen Projekten haben wir zum Teil unterschätzt. Hier haben wir euch darüber informiert, dass wir in gewissen Projekten das Arbeitstempo senken mussten, damit es verträglich wurde. Weil, wenn wir Änderung auf Änderung bringen, dann muss es auch von unseren Mitarbeitenden umgesetzt werden. Ich darf euch sagen, sie leisten heute einen sehr guten Job. Was wir nach hinten verschoben haben und noch nicht angepackt haben, ist die

Planung des Verwaltungsneubaus. Dort sind wir sicher mit den Arbeiten in Verzug, aber wir können arbeiten und können so oder so die internen Verbesserungen realisieren. Ich komme zum Jahresabschluss von Münsingen. Da vielleicht ein paar wichtige Kennzahlen. Wir haben einen kleinen operativen Gewinn von CHF 46'052.00. Das heisst operativer Gewinn aus dem Steuerhaushalt. Wenn wir die Sondereffekte weglassen, haben wir ein ausgeglichenes Resultat. Die Verbesserung im Gesamtergebnis gegenüber dem letzten Jahr ist deutlich über einer Million. Wir hatten einen geplanten Buchgewinn von CHF 1,2 Millionen. Wir hatten geplant die Thunstrasse 2, in der früher die InfraWerke waren, zu verkaufen. Jedoch haben wir uns anders entschieden. Im Januar 2016 haben wir uns entschieden, dass wir das Haus an die Heilsarmee vermieten. Dort sind 18 Personen aus dem Asylbereich untergebracht und wir haben zusammen eine gute und friedliche Nachbarschaft.

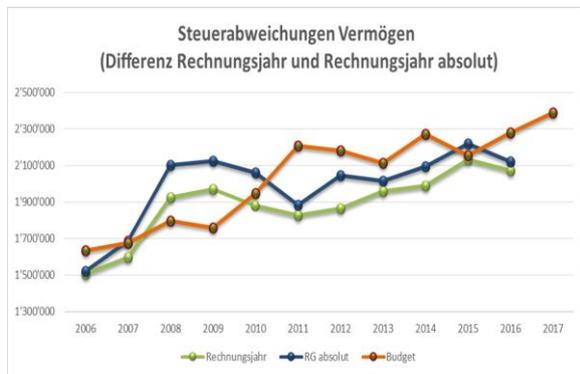
Wieso ist es überhaupt gelungen, ein ausgeglichenes Resultat zu erzielen? Denn wir haben einen Fehlbetrag bei den Steuern von CHF 1,077 Millionen. Wie es dazu kommt, erkläre ich euch anschliessend. Die Rechnung schliesst aber trotzdem ausgeglichen ab. Auf der Aufwandseite haben wir Minderaufwände. Vor allem in den Bereichen Bildung und Sicherheit haben wir zu hoch budgetiert. Unsere Personalkosten, die direkt beeinflussbaren Kosten, haben wir sehr gut im Griff. Sie entsprechen auch den Budgetvorgaben. Wir konnten viele Verbesserungen realisieren. Das sind zum Teil kleine Sachen, wo wir aber Vereinfachungen oder Synergien nutzen können. Eines davon war sicherlich die Kita. Die Kita haben wir in private Hände gegeben und das hat sich gut ausgezahlt. Wir haben weniger Kosten, respektive weniger Ausgaben in diesem Bereich. Zusätzlich konnten wir die Kita-Plätze von 36 auf 52 steigern – und dies bei tieferen Kosten. Ich kann euch versichern, wir haben eine hohe Zufriedenheit in unserer Kita. Die Leute machen ihre Arbeit sehr professionell und gut. Wir haben aber auch gesunde Spezialfinanzierungen. Die Spezialfinanzierungen sind vor allem die Feuerwehr, das Abwasser und der Abfall. Die restlichen Dienste sind vorwiegend an die Infrawerke delegiert. Jetzt möchte ich euch kurz aufzeigen, wieso dass es immer so schwierig ist mit diesen Steuern, wieso das man da nicht genauer heran kommt. Ich möchte euch folgende Folie zeigen:



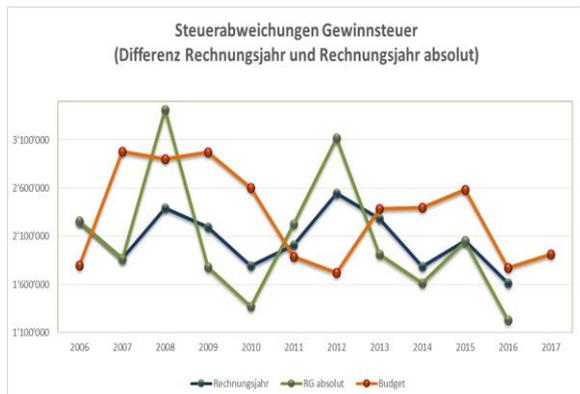
Hier seht ihr die Steuerabweichungen gegenüber dem Budget. Ihr seht zwei Abweichungen. Grün dargestellt ist das, was wir in diesem Steuerjahr effektiv an Steuereinnahmen hatten. Im Jahr 2016 haben wir Franken X an Steuereinnahmen. Hinzu kommen Nachbewertungen aus dem vorderen Steuerjahr, so dass wir nachher die absolute Zahl haben. Das ist die blaue Linie. Ihr seht je nachdem wie weit der Kanton ist mit den Abrechnungen oder wie die Situation ist, sind zum Beispiel letztes Jahr aus den Vorjahren, das heisst 2015 rückwärts bis zum 2009, Gelder eingetroffen, wo

noch Rechnungen ausstehend oder Steuerabrechnungen noch nicht definitiv waren. Ihr seht, es ist sehr schwierig das genau zu berechnen.

Was wir berechnen: Wir kennen unseren Steuersatz. Wir schätzen ein wie viel Steuerzahlende wir haben. Das haben wir letztes Jahr bis auf 20 ziemlich genau geschätzt. Wir hatten 20 weniger als budgetiert. Nachher haben wir die einfache Steuer. Die einfache Steuer bekommt man, wenn wir die durchschnittlichen Steuererträge durch 1.58, unseren Steuerertrag, rechnen. Die einfache Steuer pro Person hatten wir letztes Jahr zu hoch eingeschätzt. Wieso haben wir sie zu hoch eingeschätzt? Es hat zwei Effekte, die wir unterschätzt haben. Es hat immer wie mehr Leute, welche Renovationen in ihren Häuser durchführen. Wir haben viele Leute, die Geld investieren. Auf der Bank gibt es nicht mehr viel, sie investieren es in ihre Immobilien und das ist steuerabzugsfähig. Zusätzlich, das bezeugen auch sehr viele Pensionskassen, hat es sehr viele Leute, die zusätzlich Beiträge in die Pensionskasse einzahlen. Immerhin wurde das Pensionskassengeld letztes Jahr gemäss Bundesvorgabe mit 1,25% verzinst. Da ist es natürlich sehr lukrativ, seine Mittel, sofern man hat, dort hinein zu tun. Auch das ist steuerabzugsfähig. Wie gesagt, das werden wir in Zukunft berücksichtigen. Dies nur um euch aufzuzeigen, die genaue Steuerprognosen und die genaue Interpretation von diesen Steuergeldern sind relativ schwierig.



Ich zeige euch hier die Vermögensteuern. Auch hier gehen wir davon aus, dass der Kanton noch nicht ganz alle Sachen eingeschätzt hat. Orange ist das Budget, blau sind die absoluten Einnahmen, sprich die vom jetzigen Jahr und von den vorderen Jahren. Grün sind diejenigen, welche effektiv letztes Jahr verrechnet und eingenommen wurden.



Ganz verrückt sieht das hier aus. Das ist ein totaler Zickzackkurs und das ist sehr schwierig zu beeinflussen. Hier geht es um die Gewinnsteuer von den juristischen Personen. Diese sind sehr schwer einzuschätzen.

Hier denkt ihr „Das kann doch nicht sein“. Die Zahlen des Rechnungsjahrs weichen bereits stark ab und die effektiven Zahlen sind teilweise noch einmal tiefer. Wie kommt das?

Es geht darum, dass Firmen, welche hier Steuern zahlen der Steuererteilung unterworfen sind. Zum Beispiel eine Bank: Wenn die Bank SLM bei uns

Steuern zahlt, dann haben aber alle umgebenden Filialen in Worb, Wichtrach und so weiter auch ihren Steueranteil zu gut, weil die dort domiziliert sind und auch dort Umsätze machen. Auch hier wieder: je nachdem wie weit die Steuerverwaltung mit der Arbeit ist - Normalerweise sollte die Steuererteilung jedes Jahr erfolgen. Jetzt sind Steuererteilungen im Nachhinein für die letzten drei Jahre erfolgt. Das ist etwas, das wir nicht wissen, wo wir auch keine Kenntnisse davon erhalten. Ihr seht, es ist enorm schwierig. Also erst einmal ist die Gewinnlage von unseren Unternehmungen sehr schwer abzuschätzen und das zweite sind die Steuererteilungen, welche zum Teil massiv sind. Wir erhalten aber auch von anderen Gemeinden resp. Kantonen Beträge. Zum Beispiel die Firma Krüger, die haben den Steuersitz nicht in Kanton Bern. Dies kann zu grösseren Verzögerungen und Verzerrungen führen. Wenn wir die Steuern budgetieren, ist es manchmal wie Glaskugellesen. Ich will mich für das nicht entschuldigen. Ihr seht aber, die Zusammenhänge muss man erkennen und wir versuchen das ziemlich genau zu machen. Bei den juristischen Personen fragen wir nach dem Geschäftsverlauf. Wir versuchen auch am Ball zu sein und diese zu spüren, so dass wir möglichst realistisch budgetieren.

Ich möchte euch noch ein paar andere Kennzahlen zeigen. Unser Finanz- und Verwaltungsvermögen. Das Finanzvermögen ist das, was wir nicht direkt für das Geschäft brauchen. Schulhäuser, die sind im Verwaltungsvermögen und wenn wir irgendwo eine private Liegenschaft haben oder irgendwo noch Land haben, dann ist es im Finanzvermögen. Finanz- und Verwaltungsvermögen sind praktisch gleich hoch. Das Finanzvermögen haben wir letztes Jahr etwas aufgewertet. Beispielsweise die Aktien von der SLM waren unterbewertet und die haben wir jetzt zum korrekten Wert eingesetzt. Das hat zu Aufwertungen geführt.

Das Fremdkapital ist praktisch gleich geblieben. Wir haben heute noch CHF 19.1 Millionen fest angelegt. Das ist das langfristige Fremdkapital, das wir aufgenommen haben. Das schmerzt uns immer weniger, da die Kredite die wir ablösen können, durch günstigeres Geld refinanziert werden können. Die Gemeinden können sich heute sehr günstig refinanzieren. Das ist sicher ein Vorteil und spricht auch dafür, dass man jetzt Investitionen tätigt und sie nicht aufschiebt, auf Zeiten wenn man hohe Zinsen zahlt.

Wir haben auch ein Eigenkapital. Ihr habt gesehen, wie es sich zusammensetzt. Der grösste Teil sind dort die Spezialfinanzierungen, am grössten die Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung plus InfraWerke. Wir haben letztes Jahr Investitionen im Umfang des Budgets getätigt und ich glaube das ist solid und gut. Ich darf heute sagen, wir haben eine hohe Budgetdisziplin für das, was wir selber beeinflussen können. Das kontrollieren wir auch. Wir haben gute Instrumente, um das zu verfolgen und zu beeinflussen. Wir haben eine solide Finanzlage und ganz sicher auch ausreichende Investitionen. Wir verschieben nicht Investitionen auf kommende

Generationen, in dem wir keinen Strassenunterhalt machen oder den Liegenschaftsunterhalt vernachlässigen. Das wären meine Ausführungen zu der Rechnung gewesen und jetzt beantworte ich gerne eure Fragen.

Ich habe noch eine Folie, die ich euch noch gerne zeigen möchte.

Parlamentssitzung vom 30. Mai 2017		
Stand der Personalvorsorgestiftung per 31.12.2016		
• Verzinsung Alterskapital	2017 = 1.00 %	2017 = 1.25%
• Deckungsgrad	2016 = 97.09 %	2015 = 95.37 % keine Sanierungsmassnahmen nötig
• Anlagerendite	2016 = 7.50%	2015 = 0.80%
• Umwandlungssatz	6% umfassend bis Ende 2017 ab 2018 Senkung um 0,1% jährlich bis 2022 5,5%	
• Technischer Zins	2.75% Senkung bis 2020 auf 2.25%	
• Technische Rückstellung für Grundlagenwechsel vorhanden (Grundlage BVG 2015)		
• Wachsende Personalvorsorgestiftung		

Ich habe euch das letzte Jahr ebenfalls darüber informiert. Das ist der Stand von unserer Personalvorsorgekasse. Ihr habt gehört, wie es Bolligen, Stettlen und Ostermundigen ergangen ist. Ich darf euch sagen, dass unsere Pensionskasse letztes Jahr gut gearbeitet hat. Sie konnte eine Rendite von 7,5 % erzielen und hat damit auch den Deckungsgrad und die Reserve gestärkt. Wir haben immer noch nicht ganz 100 % Deckung, aber wir sind überzeugt, dass wir dies bald erreichen. Es braucht auch keine Sanierungsmassnahmen weder zu Lasten der Gemeinde noch zu Lasten unserer Mitarbeitenden. Wir haben gute Leistungen

und sind sehr zufrieden. Es ist eine wachsende Personalvorsorgestiftung. Es ist eine grosse solide Stiftung. Auch jetzt sind die ersten fünf Monate sehr gut gelaufen für die Pensionskassen, so dass wir hoffentlich über 100% Deckung kommen.

**Aufsichtskommission (ASK), Werner Fuchser:** Die ASK hat die Rechnung 2016 überprüft und als gut befunden. Speziell und ausserordentlich ist das neue Rechnungsmodell HRM2, welches zum ersten Mal zur Anwendung gekommen ist. Die Ertragslage von der Gemeinde hat sich weiter verbessert. Operativ ist ein ausgeglichenes Resultat erzielt worden. Das Eigenkapital wurde dank der objektiven Bewertung durch das neue Rechnungsmodell verbessert. Die Liquidität ist gut und ausreichend und sie wird dank der Entflechtung mit den InfraWerkeMünsingen deutlich besser. Die Spezialfinanzierung Feuerwehr weist erheblichen Überschuss auf. Trotz der Senkung der Ersatzabgabe sind noch immer mehr Einnahmen erzielt worden. Die Konsequenz daraus wird sicher sein, das wurde uns auch entsprechend beantwortet, dass wahrscheinlich wieder die Ersatzangabe gesenkt werden muss/darf. Im Bereich soziale Sicherheit sind auch CHF 400'000.00 weniger ausgegeben worden als budgetiert, was schön ist. Unsere Frage war, wieso. Wenn man das anschaut sieht man Minderausgaben in der Lastenverteilung Ergänzungsleistungen. Diese sind minus CHF 100'000.00 und zudem wurden bei der Sozialhilfe und im Sozialwesen rund CHF 300'000.000 weniger ausgegeben. Wenn ich es richtig im Kopf habe, hat es weniger Fälle, dafür länger andauernde. Alle unsere Fragen hat der Finanzverwalter Bruno Buri ruhig, überlegt und gut beantwortet. Wir können auch mitteilen, dass das Treuhandbüro ROD die Rechnungen Münsingen und Tägertschi geprüft hat. Ich habe gefragt, wie viele Stunden dafür aufgewendet werden. Alleine für die Münsinger Rechnung sind zwischen 50 und 60 Stunden investiert worden. Zusätzlich ist noch eine unangemeldete Kassenkontrolle erfolgt. Die Anlagebuchhaltung war der Kern der Prüfung, welche die Basis für die neuen Abschreibungen bildet. Heute ist das viel wahrheitsgetreuer mit dem HRM2. Die Treuhandfirma hat auch den alten und den neuen Kontenplan verglichen und geprüft. Das entspricht den kantonalen Vorgaben. Aus diesem Grund empfiehlt die ASK, die Rechnung 2016 zu genehmigen und dankt der Gemeinde vor allem Bruno Buri und seinem Team für die akkurate und gute Arbeit.

**SP-Fraktion, Ursula Schneider:** Die SP Fraktion hat sich eingehend mit der Rechnung 2016 befasst und wird zustimmen. Gerne nehmen wir von dieser, im Vergleich zur Vorjahresrechnung, deutlich verbesserten Situation Kenntnis. Wir sind ebenfalls erfreut über die bestehende Transparenz im Finanz- und Rechnungswesen. Es gehört zu unserem „ceterum censeo“, also zur gewohnten Anmerkung, dem Abteilungsleiter Bruno Buri und seinem Team ganz herzlich für die Transparenz und die gut verständlichen, auch für Finanzlaien nachvollziehbaren, Darstellungen und Information zu danken.

**FDP-Fraktion, Beat Schlumpf:** Ich will mich auch im Namen der Fraktion FDP dem Dank von Ursula an Bruno und dem ganzen Team anschliessen, auch dem Gemeinderat einen Dank für die Rechnung. Wir haben sie intern angeschaut und das sieht sehr gut aus. Der Weg von Münsingen im Moment ist super und die FDP ist ja bekannt als die, die in den Finanzen genauer schauen und das entsprechend auch sagt. Dort darf man sicher auch ganz klar alles loben und dies an das Team aussprechen.

**Grüne-Fraktion, Annj Harder:** Die Rechnung 2016 schliesst ausgeglichen. Wenn wir eine Rechnung anschauen, sehen wir als erstes nur Zahlen. Viel zu oft vergessen wir, dass Menschen hinter diesen Zahlen stehen, beziehungsweise, dass sie für die Zahlen verantwortlich sind. An dieser Stelle will ich dem Gemeinderat, der Finanzverwaltung mit Bruno Buri und seinem Team danken für ihre wertvolle Arbeit. Sie haben viel dazu beigetragen, damit sie uns eine ausgeglichene Rechnung präsentieren können. Ich will mich aber auch bei den anderen Gemeindeangestellten bedanken. Alle haben nämlich zu dem Erfolg beigetragen. Vielen Dank.

**Beschluss (einstimmig):  
Die Jahresrechnung 2016 der Einwohnergemeinde Münsingen wird genehmigt.**

<b>Parlamentsbeschluss-Nr.</b>	140/2017
<b>Aktennummer</b>	2.60.3
<b>Geschäft</b>	<b>Rechnung 2016 - Tägertschi</b>
<b>von</b>	Gemeinderat
<b>Ressort</b>	Finanzen
<b>Protokollauszug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeindepräsident Beat Moser</li> <li>▪ Finanzabteilung</li> <li>▪ InfraWerkeMünsingen</li> </ul>
<b>Aktenauflage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Detaillierte Rechnung</li> </ul>

### Ausgangslage

Die Jahresrechnung 2016 von Tägertschi wurde im Auftragsverhältnis von der Fankhauser und Partner AG in Huttwil erstellt.

### Sachverhalt

Mit einem Gesamtumsatz von rund CHF 1.5 Mio. schliesst die Rechnung 2016 von Tägertschi wie folgt ab:

In CHF, ohne Vorzeichen = Gewinn, mit Vorzeichen „-“, = Defizit

	<b>Rechnung</b>	<b>Budget</b>
Ergebnis Gesamthaushalt	-77'383.74	-22'435.00
Ergebnis Allgemeiner Haushalt (Steuerfinanzierter Haushalt)	-76'611.04	-78'135.00
Ergebnis Spezialfinanzierungen	-772.70	55'700.00
davon SF Wasserversorgung	-4'893.60	34'600.00
davon SF Abwasserentsorgung	4'120.90	21'100.00

### Erfolgsrechnung

Gegenüber dem Budget ergeben sich in der Erfolgsrechnung folgende Abweichungen

<b>Veränderungen (+ Verbesserung, - Verschlechterung)</b>	<b>In CHF 1'000</b>
0 Allgemeine Verwaltung	-31
1 Oeffentliche Ordnung und Sicherheit	-6
2 Bildung	-27
3 Kultur, Sport, Freizeit	+2
4 Gesundheit	0
5 Soziale Sicherheit	0
6 Verkehr	+7
7 Umwelt und Raumordnung	+3
8 Volkswirtschaft	0
9 Finanzen und Steuern	+52

Die höheren Steuererträge haben die Mehrkosten in der Verwaltung (externe Verwaltungsführung) sowie höhere Bildungskosten kompensiert.

Sämtliche **Nachkredite** liegen in der Kompetenz des Gemeinderates.

### Investitionsrechnung

2016 hat Tägertschi keine Investitionen getätigt.

### Bilanz

Die Bilanzsumme von CHF 2'239'400.59 setzt sich wie folgt zusammen.

	In CHF 1'000
<b>Aktiven</b>	
Finanzvermögen	2'034
Verwaltungsvermögen	205
<b>Passiven</b>	
Fremdkapital	421
Eigenkapital inkl. Spezialfinanzierungen	1'818

Das Finanzvermögen ist höher als das Fremdkapital. Somit besteht ein **pro-Kopf-Vermögen von CHF 4'178.20**.

Die **Spezialfinanzierungen und das Eigenkapital** haben sich 2016 wie folgt verändert (in CHF):

Bezeichnung	Zuwachs	Abgang	Saldi 31.12.16
SF Wasserversorgung, Rechnungsausgleich		4'893.60	150'896.70
SF Kanalisation, Rechnungsausgleich	4'120.90		408'379.75
SF Infrastrukturbeiträge	0	0	38'681.80
SF Werterhaltung Wasserversorgung	32'030.00		476'075.80
SF Werterhaltung Kanalisation	45'125		355'089.80
<b>Total Spezialfinanzierungen</b>			<b>1'429'123.85</b>
Neubewertungsreserve			325'330.20
Jahresergebnis		-76'611.04	-76'611.04
Kumulierte Ergebnisse der Vorjahre			140'487.93
<b>Total Eigenkapital inkl. Spezialfinanzierungen</b>			<b>1'818'330.94</b>

### Finanzen

Aufgrund der Fusion per 01.01.2017 gehen die bilanzierten Werte per 31.12.2016 an die Gemeinde Münsingen über. Der Bereich „Wasserversorgung“ wird gleichzeitig an die InfraWerke Münsingen übertragen. Hier hält die Gemeinde Münsingen eine 100 % Beteiligung.

### Beschluss

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament folgenden

#### Beschluss:

**Die Jahresrechnung 2016 der Einwohnergemeinde Tägertschi wird genehmigt.**

*Gestützt auf Art. 54 Abs. 1 der Gemeindeordnung ist dieses Geschäft traktandiert. Eintreten ist obligatorisch.*

**Beat Moser, Gemeindepräsident:** Tägertschi lief bis letztes Jahr autonom. Auch der Gemeinderat Tägertschi hatte eine hohe Budgetdisziplin. Es wurden nicht noch irgendwie Hofeinfahrten geteert oder weiss der Kuckuck was gemacht. Man konnte ja auch schon lesen, dass noch die verrücktesten Sachen gemacht wurden. Sie haben das sehr sauber und gut gemacht. Budget-

tiert war ein Verlust von CHF 78'135.00 und realisiert wurde ein Verlust von CHF 76'611.00. Speziell daran war, dass Mitte Jahr die Gemeindeschreiberin aufgehört hat, da sie sich neu orientiert hat. Die Gemeinde Tägertschi wurde zum Teil durch die Gemeinde Münsingen unterstützt aber auch durch externe Firmen, so dass wir die Buchhaltung komplett und in einem guten Zustand übernehmen konnten. Das hat auch die Treuhandgesellschaft so bestätigt. Wie gesagt, der Steuerertrag war bei den natürlichen Personen etwas höher, als budgetiert. Bei den juristischen Personen war er, bei einem Volumen von etwa noch genau CHF 5'000.00, CHF 20'000.00 tiefer. Die juristischen Personen in Tägertschi spielen eine kleine Rolle. Ich habe euch gesagt, dass das eine gesunde Braut ist und ich möchte das hier zeigen. Wir haben ein Finanzvermögen von CHF 2'033'000.00. Das sind vor allem Gebäude, die um das Schulhaus sind. Es gibt ein Verwaltungsvermögen, welches praktisch abgeschrieben ist. Das ist das Schulhaus. Wir haben ein recht gutes Eigenkapital und auch das Fremdkapital konnten wir bereits komplett zurückzahlen. Das langfristige Fremdkapital wurde bereits erledigt. Ich darf sagen, es war ganz sicher auch rein von den Finanzen her eine gute Fusion und dieses Jahr bekommen wir diesen Fusionsbeitrag von CHF 550'000.00. Das wird sicher dieses Jahr unserer Rechnung gut tun. Es sind keine Investitionen mehr gemacht worden. Es wurde Unterhalt gemacht, aber keine Neuinvestitionen. Wir haben das auch gründlich mit Tägertschi angeschaut und wir haben nirgendwo ein Investitionsmanko festgestellt. Ihre Strassen und auch ihre Netze sind in einem gesunden und guten Zustand. Nochmals herzlichen Dank an die Leute von Tägertschi auch der Gemeindepräsidentin von Tägertschi, Cornelia Tschanz, für die sehr gute Überführung und die sehr gute Zusammenarbeit.

**Aufsichtskommission (ASK), Werner Fuchser:** Die ASK hat auch die Rechnung Tägertschi überprüft. Wie Beat gesagt hat, die Braut ist gesund und gut. Sie ist zwar nicht besonders reich, aber eben gesund und gut. In diesem Sinn ist das ja bereits konsolidiert mit der Rechnung von Münsingen 2017. Sie haben ja bereits bei der Fusionsverhandlung gewusst, wie fit und gesund die Braut ist. Von daher kann man auch hier sagen, die Rechnung kann man genehmigen.

**Beschluss (einstimmig):  
Die Jahresrechnung 2016 der Einwohnergemeinde Tägertschi wird genehmigt.**

<b>Parlamentsbeschluss-Nr.</b>	141/2017
<b>Aktennummer</b>	3.5.2.19
<b>Geschäft</b>	<b>Neubau Mischabwasserleitung Sonnhaldeweg - Kreditabrechnung Ausführung</b>
<b>von</b>	Gemeinderat
<b>Ressort</b>	Bau
<b>Protokollauszug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinderat Andreas Kägi</li> <li>▪ Bauabteilung</li> <li>▪ Finanzabteilung</li> </ul>
<b>Beilage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Formular Kreditabrechnung Kto. Nr. 6150.5010.09</li> <li>▪ Formular Kreditabrechnung Kto. Nr. 7201.5032.76</li> </ul>
<b>Aktenauflage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kreditabrechnungen vom 24.02.2017 (Einsehbar bei der Bauabteilung)</li> </ul>

#### **Ausgangslage**

Parlamentsbeschluss Nr. 43/2014 – 02.12.2014

#### **Sachverhalt**

Das Projekt lief zeitlich wie folgt ab:

04.10.2013      Versand der Submissionsunterlagen Bauingenieurarbeiten

11.12.2013	Genehmigung der Projektierungskredite durch den Gemeinderat
13.12.2013	Arbeitsvergabe Bauingenieurarbeiten an Prantl Bauplaner AG, Münsingen
12.06.2014	Projektübergabe vom Bauingenieur an die Gemeinde
15.10.2014	Genehmigung der Ausführungskredite durch den Gemeinderat
02.12.2014	Genehmigung der Ausführungskredite durch das Gemeindeparlament
04.02.2015	Genehmigung der Eignungs- und Zuschlagskriterien Baumeisterarbeiten
06.02.2015	Eingabe des Baugesuches an das Regierungsstatthalteramt
10.04.2015	Erteilung der Baubewilligung durch das Regierungsstatthalteramt
14.04.2015	Eingabe der Baumeisterofferten (öffentliche Submission)
27.04.2015	Arbeitsvergabe der Baumeisterarbeiten an die Firma Peter Batt AG, Gümligen
08.06.2015	Baubeginn
Ende 2015	Bauarbeiten abgeschlossen.
Juli 2016	Einbau Deckbeläge

Der Neubau der Mischabwasserleitung, der Strassensanierung sowie der Arbeiten für Trinkwasser und Elektro (InfraWerkeMünsingen IWM) verlief für ein Projekt dieser Grössenordnung, im dicht überbauten Gebiet und unter Verkehr (Buslinie) grundsätzlich ohne grössere Probleme ab. Folgende Schwierigkeiten und Mehraufwendungen sind speziell zu erwähnen:

### **Strassenbau**

- Durch die ständige Aufrechterhaltung des Verkehrs (Buslinie) sowie der damit verbundenen Etappierung der Bauarbeiten erwiesen sich die Vorausmasse der Submission für Überbrückungen, Verkehrsregelungen und Verkehrsführungen als zu tief.
- Die Bushaltestelle Sonnhalde bei der Zufahrt zur Alterssiedlung Sonnhalde wurde behindertengerecht ausgebaut inkl. Platzierung einer Sitzbank.
- Die Strassenentwässerung in der Einmündung Beundackerweg musste zusätzlich abgeändert und an die neue Mischabwasserleitung im Sonnhaldeweg angeschlossen werden.
- Die Belagsanpassungen bei praktisch allen Seitenstrassen mussten gestützt auf die bestehenden Gefällverhältnisse und den Zustand der Beläge gegenüber dem Projekt vergrössert werden. Zum Teil waren auch neue Randsteine notwendig.

### **Abwasserentsorgung**

- Die alte Mischabwasserleitung wurde bei ihrer Erstellung zwischen den Kontrollschächten aus unerfindlichen Gründen nicht gradlinig verlegt (Schlangenlinienförmig!). Dies war aus den Kanalfernsehaufnahmen nicht ersichtlich und wurde erst während den Bauarbeiten bei der Freilegung der Ableitung bemerkt. Das Abwasserprojekt musste in der Folge in einer Blitzaktion im gesamten Projektperimeter an die Gegebenheiten angepasst werden. Folgende bauliche Zusatzaufwendungen fielen an:
  - Umbau des bestehenden Kontrollschachtes beim Projektbeginn bei der Metzgerei Rutsch.
  - Erstellen von zwei zusätzlichen Kontrollschächten zur Aufnahme der Richtungsänderungen neue/bestehende Ableitung.
  - Zusätzliche Grabenspriessungen infolge Abbruch der alten Ableitung anstelle Verfüllung.
- Privater Abwasseranschluss Sonnmattweg 4: Das Gebäude war an die private Ableitung des Sonnmattweges 2 angeschlossen, was weder den beiden Eigentümerschaften noch dem Projektverfasser noch der Gemeinde bekannt war (keine Pläne im Archiv der Gemeinde vorhanden). Im Zuge der Neuerstellung des Abwasseranschlusses Sonnmattweg 2 wurde die alte Leitung ausser Betrieb genommen und der Anschluss des Sonnmattweges 4 im August 2015 damit unwissentlich abgetrennt. Fast ein Jahr lang funktionierte die Ableitung durch Versickerung im Grabenbereich der neuen Mischabwasserleitung erstaunlicherweise trotzdem, bis dann ein Rückstau im Keller des Sonnmattweges 4 entstand. Der Deckbelag war zu diesem Zeitpunkt bereits eingebaut. Im Juli/August 2016 wurde die Ausgangslage mittels Sondagen der Leitungen und Kanalfernsehaufnahmen eruiert. Der Neuanschluss an die Mischabwasserleitung im Sonnhaldeweg erfolgte im September 2016.

## Finanzen

### Finanzierung

Die vom Parlament bewilligten Kredite basierten bei diesem Projekt noch auf dem Kostenvoranschlag des Projektingenieurs und nicht auf vorgängig durchgeführten Submissionen. Die Kredite können wie folgt abgerechnet werden:

- Strassenbau: Der vom Parlament bewilligte Kredit von CHF 345'000.00 inkl. MwSt. wird um CHF 54'442.50 inkl. MwSt. oder 15.78% unterschritten. Für die Begründung wird auf die Kreditabrechnung verwiesen.
- Abwasserentsorgung: Der vom Parlament bewilligte Kredit von CHF 244'000.00 inkl. MwSt. wird um CHF 17'018.20 inkl. MwSt. oder 6.97% unterschritten. Für die Begründung wird auf die Kreditabrechnung verwiesen.

### Mitbericht Finanzabteilung

Zur Abrechnung „Ausführung“

Abrechnung ist i.O. und entspricht der Finanzbuchhaltung und Verpflichtungskreditkontrolle.

Als Information der Bauabteilung z.H. Parlament: Die Kreditabrechnungen für die Ingenieurarbeiten wurden vom Gemeinderat am 19.04.2017 wie folgt zur Kenntnis genommen:

- Strassenbau: Die Kreditabrechnung schliesst bei Aufwendungen von CHF 22'934.35 inkl. MwSt. mit einer Kostenunterschreitung von CHF 65.65 inkl. MwSt. oder 0.29% ab.
- Abwasserentsorgung: Die Kreditabrechnung schliesst bei Aufwendungen von CHF 20'500.90 inkl. MwSt. mit einer Kostenunterschreitung von CHF 5'499.10 inkl. MwSt. oder 21.15% ab.

## Beschluss

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament folgenden

### Beschluss:

1. Die Kreditabrechnung des Investitionskontos Nr. 6150.5010.09 für die Sanierung des Sonnhaldeweges (Strassenbau) im Neubaubereich der Mischabwasserleitung von total CHF 270'052.70 exkl. MwSt. oder CHF 290'557.50 inkl. MwSt. wird vom Parlament zur Kenntnis genommen.
2. Die Kreditabrechnung des Investitionskontos Nr. 7201.5032.76 für den Neubau der Mischabwasserleitung im Sonnhaldeweg (Abwasserentsorgung) von total CHF 210'613.40 exkl. MwSt. oder CHF 226'981.80 inkl. MwSt. wird vom Parlament zur Kenntnis genommen.

*Gestützt auf Art. 54 Abs. 2 Bst. a der Gemeindeordnung ist dieses Geschäft traktandiert. Eintreten ist nicht obligatorisch. Das Eintreten wird nicht bestritten und gilt als beschlossen.*

**Andreas Kägi, Ressortvorsteher Bau:** Ich möchte es kurz machen. Den Antrag habt ihr gelesen. Er wurde ausführlich begründet und ich bitte euch die beiden Kreditabrechnungen zur Kenntnis zu nehmen.

**Aufsichtskommission (ASK), Andreas Oestreicher:** Ich möchte auch nicht sehr viel länger werden. Wir haben die Abrechnung in der ASK angeschaut und auch die Abrechnung in den Dossiers auf der Verwaltung überprüft. Wir haben gesehen, die Abweichungen bei der Mischabwasserleitung ist eine Unterschreitung von 6,97 % und bei dem Strassenbau mit der Beleuchtung eine von 15,78% gegenüber den genehmigten Krediten, welche wir hier im 2014 beschlossen haben. Die Abweichungen, dass seht ihr im Antrag, sind absolut nachvollziehbar. Das liegt in der Natur der Sache, dass Anlageteile, welche unter dem Boden sind, im Rahmen der Ausarbeitung der Kreditvorlage nicht abschliessend beurteilt werden können. Wir haben hier eine Abrechnung, welche noch auf dem altem Muster basiert. Es ist ein Kredit, welcher auf Kostenvoranschlägen und noch nicht auf submittierten Beträgen basierte. Trotz dem Unvorhergesehenen konnte der Kreditrahmen gut bis sehr gut eingehalten werden. Wir empfehlen, von den beiden Abrechnungen Kenntnis zu nehmen.

**Beschluss (Kenntnisnahme, keine Abstimmung):**

1. Die Kreditabrechnung des Investitionskontos Nr. 6150.5010.09 für die Sanierung des Sonnhaldeweges (Strassenbau) im Neubaubereich der Mischabwasserleitung von total CHF 270'052.70 exkl. MwSt. oder CHF 290'557.50 inkl. MwSt. wird vom Parlament zur Kenntnis genommen.
2. Die Kreditabrechnung des Investitionskontos Nr. 7201.5032.76 für den Neubau der Mischabwasserleitung im Sonnhaldeweg (Abwasserentsorgung) von total CHF 210'613.40 exkl. MwSt. oder CHF 226'981.80 inkl. MwSt. wird vom Parlament zur Kenntnis genommen.

<b>Parlamentsbeschluss-Nr.</b>	142/2017
<b>Aktennummer</b>	3.4.2.5
<b>Geschäft</b>	<b>Entlastungsstrasse Nord - Ausführungskredit</b>
<b>von</b>	Gemeinderat
<b>Ressort</b>	Bau
<b>Protokollauszug</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Gemeinderat Andreas Kägi</li><li>▪ Bauabteilung</li><li>▪ Finanzabteilung</li></ul>
<b>Beilage</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Variantenvergleich vom 23.03.2017</li><li>▪ Stellungnahmen + Erhebungen</li><li>▪ Schreiben an OIK vom 07.04.2017</li></ul>
<b>Aktenaufgabe (bei der Bauabteilung)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Dossier „Vorprojekt“</li></ul>

**Ausgangslage****Zielsetzungen der ESN**

Münsingen und besonders das Ortszentrum leiden schon seit Jahrzehnten unter der starken Verkehrsbelastung. Der öffentliche Verkehr wurde stark ausgebaut (Ortsbus, Regionalbusse, S-Bahn, Regionalexpress), viele gehen zu Fuss oder benutzen das Velo und trotzdem sind die Ortsdurchfahrt Münsingen und die Strassen im Bahnhofquartier seit einigen Jahren bis an ihre Kapazitätsgrenzen ausgelastet. Insbesondere der Kreisel am Dorfplatz erweist sich als Nadelöhr. Das Bahnhofquartier ist vom Verkehr überlastet, da hier der komplette Ziel- und Quellverkehr von und nach dem Ortsteil West über die beiden einzigen Querungen der Bahnlinie abgewickelt werden muss. Die regelmässigen Staus haben negative Auswirkungen für die Anwohner, die Fussgänger, die Velofahrenden, für die ganze Gemeinde und auch für die Region. Die Entlastungsstrasse Nord (nachfolgend ESN) ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrslösung „Dreierpaket“ für Münsingen. Diese Packet besteht aus der Sanierung der Ortsdurchfahrt, der Entlastungsstrasse Nord sowie der durchgehenden Industriestrasse (Belpbergstrasse – Sägegasse). Während die Sanierung der Ortsdurchfahrt ein Projekt des Kantons ist, sind die ESN und die durchgehende Industriestrasse Projekte der Gemeinde. Zusammen gewährleisten diese drei Projekte eine dauerhafte Lösung der Verkehrsprobleme von Münsingen. Mit der nun vorgelegten Variante der ESN ist der Gemeinderat überzeugt, dem Parlament und der Bevölkerung eine machbare und finanzierbare Lösung vorzulegen, welche das Verkehrsproblem im Dorfzentrum von Münsingen wirksam und nachhaltig löst.

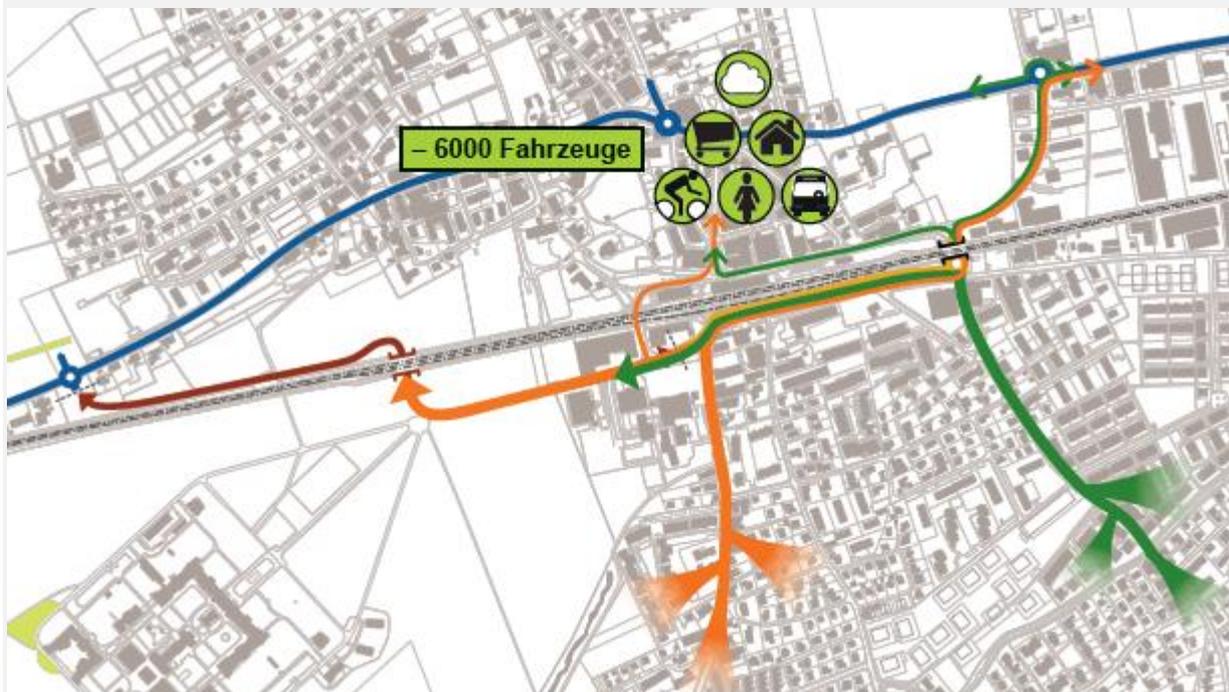
Der Gemeinderat verfolgt mit der ESN die Zielsetzungen:

- den Ortskern und das Bahnhofquartier um rund 6'000 Fahrzeuge (mehr als 30 % der Verkehrsmenge 2030) pro Tag zu entlasten,
- die Aufenthaltsqualität auf der Bernstrasse (Ortsdurchfahrt) und im Ortszentrum zu erhöhen, insbesondere für den Langsamverkehr aber auch für Kunden der anliegenden Gewerbetreibenden,

- das Bahnhofquartier und namentlich den Bahnhofplatz sowie den Übergang beim „Fischerhuus“ zu entlasten,
- den Orts- und Regionalbuslinien jederzeit die Einhaltung des Fahrplans zu ermöglichen und Kursausfälle sowie auch Anschlussbrüche zu vermeiden,
- die Entwicklung im Ortsteil West zu unterstützen und die Erschliessung zu sichern,
- und letztlich den Wirtschaftsstandort Münsingen und die ansässigen Gewerbebetriebe zu stärken.

Die ESN soll dabei:

- normgerecht, möglichst schlank und ohne Sicherheitsdefizite für Fussgänger oder Velofahrende realisiert werden,
- möglichst verträglich in die Landschaft eingebettet werden,
- optimal ins bestehende Wegnetz ein- und angefügt werden,
- die Bahn an geeignetster Stelle unterqueren,
- so wenig Kulturland wie möglich beanspruchen,
- die Eingriffe in die Umwelt so verträglich wie möglich vornehmen
- und letztlich ein gutes Kosten- / Nutzenverhältnis aufweisen.



Im Rahmen der umfassenden Interessensabwägung ist der Gemeinderat zur Überzeugung gekommen, dass die ESN nebst der sanierten Ortsdurchfahrt und der durchgehenden Industriestrasse zwingend notwendig ist. Keine andere Massnahme bringt für die Entlastung des Zentrums eine so grosse Wirkung.

### Planungsrückblick

Die ESN ist bereits im Verkehrskonzept der Gemeinde Münsingen von 1995 und in vertiefter Form in der Gesamtstrategie Verkehrssanierung Münsingen 2003 als fester Bestandteil enthalten. Die ESN ging in den nachfolgenden zahlreichen Studien stets als Bestvariante hervor, um die Verkehrssituation von Münsingen nachhaltig zu verbessern. Die ESN ist im Richtplan Verkehr 2009 der Gemeinde Münsingen behördenverbindlich verankert und ihre Umsetzung im Zonenplan und im Baureglement raumplanerisch sichergestellt. Die ESN ist im Agglomerationsprogramm Bern, Teil Siedlung + Verkehr sowie im Regionalen Gesamtsiedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland enthalten. Im Rahmen der Bewertung der Agglomerationsprogramme wurde der ESN die Bestnote erteilt und die ESN als A-Massnahme (höchste Priorität) per Ende 2016 beim Kanton zur Genehmigung eingereicht. Damit sollten alle Voraussetzungen erfüllt sein, dass die ESN durch Bund und Kanton mitfinanziert werden kann. Da der Bund erst im Jahr 2019 definitiv über die Agglomerationsprogramme befindet, können die entsprechenden Finan-

zierungsvereinbarungen zwischen Bund/Kanton und der Gemeinde erst anschliessend ausgearbeitet werden.

Immer wieder werden Alternativen zur ESN in die Diskussion eingebracht.

- a) Ein neuer Autobahnanschluss Süd zwischen Münsingen und Wichtrach wird vom Bund abgelehnt. In Münsingen würden die Probleme von der Bernstrasse auf die Thunstrasse verschoben. Das Kosten-Nutzen Verhältnis wäre sehr schlecht und die massiven Eingriffe in das Naturschutzgebiet wären kaum tragbar.
- b) Eine Untertunnelung von Münsingen würde nur für die 30 % des Durchgangsverkehrs etwas bringen. Zudem teilt sich dieser Verkehr beim Dorfplatz ca. je hälftig auf die Tägertschstrasse und die Thunstrasse auf. Ein Tunnel wäre exorbitant teuer und für die Gemeinde niemals finanzierbar.
- c) Eine Entlastungsstrasse entlang der Autobahn würde erheblich mehr Kulturland verbrauchen als die ESN und einen grossen Teil des Ortsteils West mit massivem Mehrverkehr belasten. Diese Variante würde das Verkehrssystem im Ortsteil West auf den Kopf stellen und vor allem betreffend Lärm kaum realisierbar sein. Diese Variante wurde in der Korridorstudie Aaretal vertieft geprüft und weist gegenüber der ESN deutliche Nachteile auf.

### **Wirkung der Entlastungsstrasse Nord**

Im März 2016 wurde in Münsingen eine umfassende Verkehrszählung durchgeführt und darauf basierend Verkehrssimulationen mit und ohne ESN gerechnet. Diese zeigen klar, dass die ESN im Ortszentrum im Jahr 2030 zu einer Verkehrsreduktion von mehr als 30 % (rund 6'000 Fahrzeuge) führen wird. Dieser Effekt wird nicht einfach verpuffen, denn das grosse Verkehrsaufkommen in Münsingen ist vorab hausgemacht. Rund ein Drittel des gesamten Verkehrs auf der Bernstrasse stammt aus dem Ortsteil West und wird künftig grösstenteils über die ESN abgeleitet. Wird das Dreierpaket vollständig realisiert, verflüssigt sich der Verkehr im Ortszentrum von Münsingen erheblich.

Die wichtigsten Vorteile der ESN sind:

- Das Ortszentrum und das Bahnhofquartier gewinnen stark an Aufenthalts- und Lebensqualität.
- Die Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmenden auf allen betroffenen Strassen besser.
- Die Lärm- und die Feinstaubbelastung wird im Dorfzentrum deutlich reduziert.
- Durch die Verkehrsreduktion im Zentrum verbessern sich die Bedingungen für die Orts- und Regionalbuslinien. Der Fahrplan kann zuverlässig eingehalten werden, die Anschlüsse an die Züge werden nicht unterbrochen, was den ÖV insgesamt attraktiver macht.
- Auch die Gewerbetreibenden in Münsingen werden die Verflüssigung des Verkehrs positiv spüren, stehen doch deren Servicewagen vielfach auch tagsüber im Stau: Zeit, welche niemandem weiterverrechnet werden kann.

### **Der Bezug der ESN zum Projekt Sanierung Ortsdurchfahrt**

Die Sanierung der Ortsdurchfahrt liegt in der Kompetenz des Kantons. Der Strassenplan wurde 2009 bewilligt, der Kredit aber vom Grossen Rat des Kantons Bern zurückgewiesen. Seither ruht das Projekt. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nach wie vor ein zentraler Bestandteil zur Verbesserung des Verkehrssystems und der Aufenthaltsqualität in Münsingen. Sie trägt wie die Entlastungsstrasse Nord dazu bei, dass der Verkehr flüssiger durch Münsingen rollt und die Bedingungen für den strassengebundenen ÖV sowie für Fussgänger und Velofahrende verbessert werden. Tatsache bleibt aber, dass mit der alleinigen Sanierung der Ortsdurchfahrt kein einziges Auto weniger durch Münsingen rollt. Nach wie vor würden also täglich 18'000 Fahrzeuge die Ortsdurchfahrt belasten. Es braucht damit sowohl die Sanierung der Ortsdurchfahrt als auch die ESN.

Im Rahmen einer Koordinationssitzung vom 14.03.2017 konnte mit dem Oberingenieurkreis II folgendes vereinbart werden (s. Beilage Schreiben an den OIK II vom 07.04.2017):

- Die Ausführungs- und Planungskredite für die Sanierung der Ortsdurchfahrt Münsingen werden in den kantonalen Investitionsrahmenkredit Strasse 2018-2021 aufgenommen, über den der Grosse Rat im September 2017 befindet. Die definitive Kreditbewilligung erfolgt anschliessend mit einem Ausführungsbeschluss durch den Regierungsrat.

- Der OIK II wird im Zusammenhang mit dem Neubau des Coop-Centers im Dorfzentrum dessen Ein- und Ausfahrt an der Thunstrasse und die heutige Lichtsignalanlage überprüfen und allenfalls anpassen. Vermutlich wird es hier auch in Zukunft eine Lichtsignalanlage brauchen. Auf die Eröffnung des Coop hin wird entweder ein Provisorium in Betrieb genommen oder bereits die neue Anlage.
- Gemäss heutiger Terminplanung des OIK II und unter dem Vorbehalt der entsprechenden Zurverfügungstellung der notwendigen Ausführungskredite ist die Verlegung des Kreisels Dorfplatz Dorfzentrum voraussichtlich im Jahr 2020 geplant.
- Die Sanierung der Ortsdurchfahrt (Ortseingang Münsingen Nord bis zum Kreisel Dorfplatz) ist ab 2023 geplant. Auch dies gilt vorbehaltlich der Kreditgenehmigung.

Damit ist klar, dass der Kanton Bern die Sanierung der Ortsdurchfahrt an die Hand nimmt, diese etappiert plant und in absehbarer Zeit realisieren will.

### **Der Bezug der ESN zum Projekt durchgehende Industriestrasse**

Mit der durchgehenden Industriestrasse entsteht im Ortsteil West eine wichtige, optimal gelegene Querverbindung zwischen der Belpbergstrasse und der Sägegasse. Die durchgehende Industriestrasse erlaubt es, das Verkehrsvolumen von der Belpbergstrasse über die ESN direkt auf die Bernstrasse Richtung Rubigen zu leiten. Der Richtplan für das Entwicklungsgebiet Bahnhof West sieht vor, die Industriestrasse längerfristig zwischen dem Bahnhofvorplatz und der Belpbergstrasse direkt entlang den SBB-Gleisen zu führen. Mit dem Projekt des Alters- und Seniorenzentrums Senevita und des neuen Bahnhofvorplatzes (Überbauungsordnung UeO q „Senevita“) kann das heute fehlende Stück für eine durchgehende Industriestrasse ergänzt werden. Die Industriestrasse wird voraussichtlich ab 2020 durchgehend befahrbar sein, allerdings noch unter Einbezug der bestehenden Industriestrasse. Um hier die Sicherheit der Fussgänger und Velofahrenden zu gewährleisten, sind Anpassungen notwendig. Eine entsprechende Projektstudie für den Abschnitt zwischen dem Dorfmatweg und der Belpbergstrasse respektive dem Erlenauweg wurde kürzlich in Auftrag gegeben. Die Industriestrasse soll – ob bestehend oder in neuer Lage – mit einem Kreisel in die Belpbergstrasse münden.

Der Zeitpunkt für die Verlagerung der neuen Industriestrasse an die Gleise ist grundsätzlich von der weiteren Entwicklung im Raum Bahnhof West abhängig. Der Gemeinderat ist bestrebt, die Verlagerung der Industriestrasse an die Bahngleise (Richtplan Bahnhof West) zeitgleich mit der Eröffnung der ESN zu realisieren. Um die grundeigentümerrechtlichen Voraussetzungen rechtzeitig sicherzustellen steht der Gemeinderat bereits heute in engem Kontakt mit den betroffenen Grundeigentümern, so dass für beide Seiten machbare Lösungen entwickelt werden können.

### **Urnenabstimmung zur ESN im Herbst 2017**

Der Gemeinderat will den Kredit für den Bau der ESN zusammen mit dem Kredit für die weitere Planung der Strasse (Detailprojekt, Strassenplan) im Herbst 2017 den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zur Abstimmung zu unterbreiten. Daraus ergeben sich folgende Vorteile:

- Das Volk kann sich frühzeitig für oder gegen die Entlastungsstrasse Nord entscheiden.
- Damit entsteht rasch Klarheit, ob noch mehr Gelder in die Planung der Entlastungsstrasse Nord investiert werden sollen. Wird das Projekt abgelehnt, entstehen keine unnötigen Vorleistungen für die Erarbeitung des Detailprojekts und die Erstellung des Strassenplans.

---

## **Sachverhalt**

---

### **Erkenntnisse aus dem Mitwirkungsverfahren 2016 und weiterer Untersuchungen**

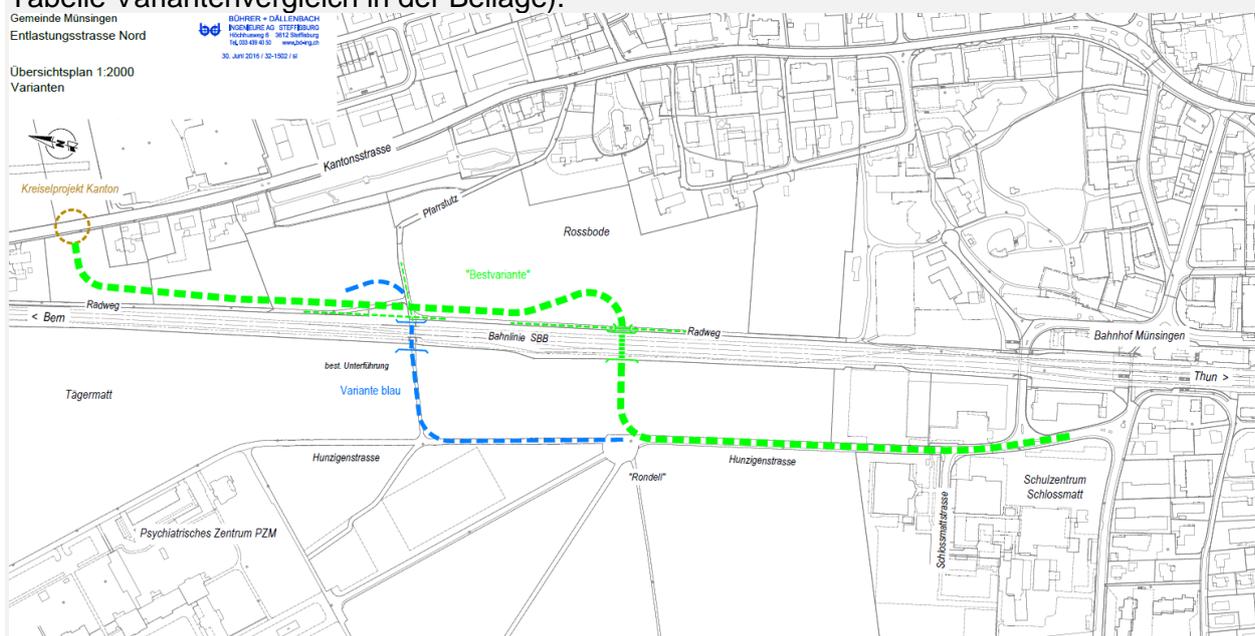
Aufgrund der Mitwirkung Ende 2016 wurde das Projekt nochmals intensiv überprüft und angepasst, mit dem Ziel, die Strasse so schlank wie möglich zu projektieren, aber ohne Sicherheitsdefizite für sämtliche Verkehrsteilnehmer (Fahrzeuge, Fussgänger oder Velofahrende) zu verursachen. Entsprechend wird auf den vorgeschlagenen Gehweg und die Treppe zwischen Pfarrstutz und Rondell verzichtet. Zudem wird neu zwischen dem Pfarrstutz und der Bernstrasse ein kombinierter Geh- und Radweg angestrebt. Beide Massnahmen reduzieren den Kulturlandverlust um rund 180 m<sup>2</sup> und die Kosten um rund CHF 175'000.00.

Auch die Linienführungen „Grün“ und „Blau“ wurden nochmals intensiv auf Chancen und Risiken untersucht. Folgende Abklärungen wurden gemacht und Stellungnahmen eingeholt:

- Lärmtechnische Analysen
- Stellungnahme Kantonale Denkmalpflege (KDP)
- Juristisches Gutachten bezüglich der gerichtlichen Überprüfbarkeit von Fachberichten (insbesondere KDP)
- Stellungnahme SBB
- Stellungnahme Fachbereich Langsamverkehr Kanton Bern
- Stellungnahme Fachingenieur zu den Varianten blau und grün
- Stellungnahme Fachingenieur zu einem Verbot für LKW auf der ESN
- Erhebung der LKW-Fahrten im Einzugsgebiet der ESN
- Erhebung der Schulwege der Schulkinder im Schulzentrum Schlossmatt
- Etappierung Realisierung der Sanierung der Ortsdurchfahrt

### Ergebnis des Variantenvergleichs Linienführung Vorprojekt (Variante Grün) und Linienführung mit SBB-Unterführung beim Pfarrstutz (Variante Blau):

Die Variante Blau wurde im Mitwirkungsverfahren mehrfach ins Spiel gebracht. Deshalb wurden die Varianten Grün und Blau unter Berücksichtigung der Stellungnahmen und weiteren vertieften Abklärungen nochmals auf Chancen und Risiken geprüft und miteinander verglichen (siehe Tabelle Variantenvergleich in der Beilage).



Das Ergebnis der vertieften Prüfung ist sehr deutlich. Die Variante Vorprojekt (Variante Grün) schneidet zur Variante Blau in den einzelnen Kriterien nicht nur besser ab, sondern mit der Variante Blau sieht die kantonale Denkmalpflege den Schutz des Psychiatriezentrums Münsingen (PZM) in einem solchen Ausmass verletzt, was eine Bewilligung unwahrscheinlich erscheinen lässt. Diese Vorbehalte bestehen gegenüber der Variante Grün nicht (siehe Beilagen „Stellungnahme KDP vom 06.02.2017“ und „Juristisches Gutachten vom 13.03.2017“). Das Risiko ist damit hoch, dass die Variante Blau rechtlich nicht realisierbar ist und somit auch keine echte und umsetzbare Alternative zum Vorprojekt darstellt. Es wäre geradezu verantwortungslos, der Bevölkerung eine Variante vorzuschlagen, welche das Risiko jahrelanger Beschwerdeverfahren und einer Niederlage vor Gericht in sich birgt und schliesslich nicht gebaut werden könnte.

Die Variante Grün schneidet aber auch insgesamt deutlich besser ab als die Variante Blau. Sie besticht durch:

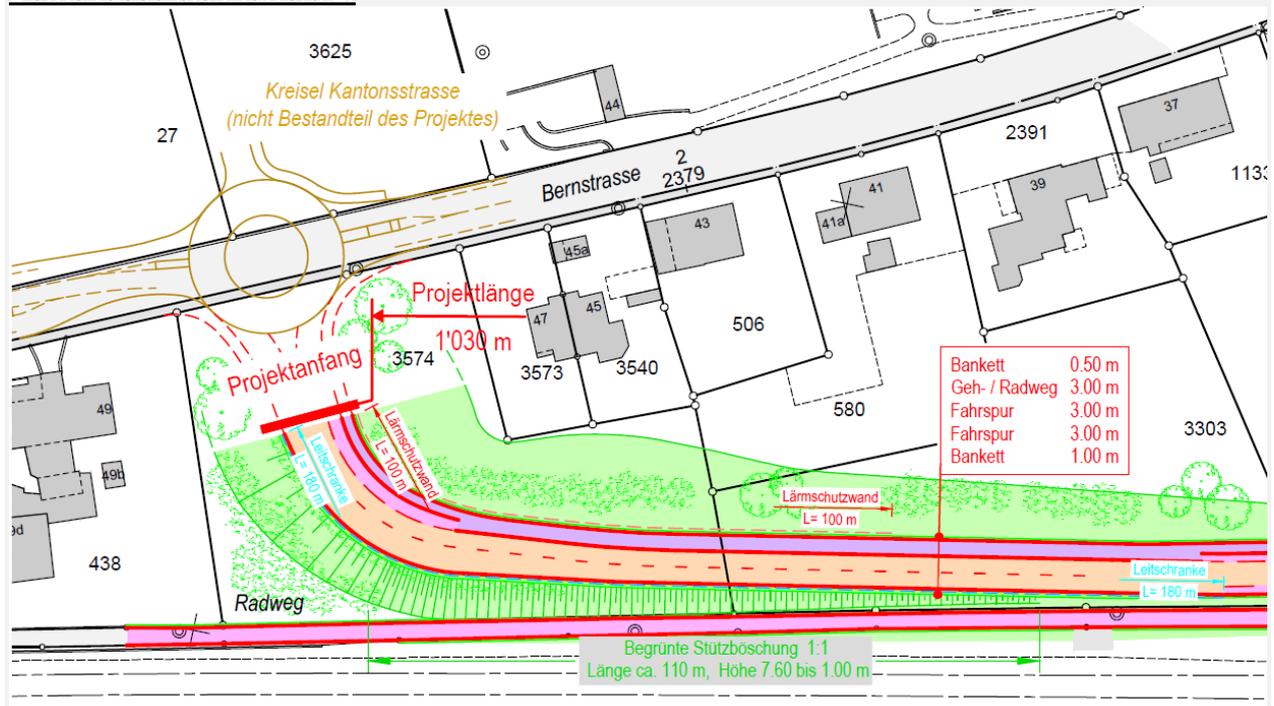
- eine bessere Einfügung ins bestehende Wegnetz
- kurze, direkte und niveaufreie Wege für den Fuss- und Veloverkehr
- Die getrennte Führung (Entflechtung) des Langsamverkehrs und des motorisierten Verkehrs in der Tägermatt
- die geringere Beeinträchtigung des PZM als Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS) verbunden mit der ausdrücklichen Unterstützung dieser Linienführung durch die kantonale Denkmalpflege

- die tiefere Lärmbelastung des PZM, welches in der strengsten Lärmempfindlichkeitsstufe liegt
- eine Lage der SBB-Unterführung welche ohne das Verschieben von Weichen auskommt und somit keine Abhängigkeit zum Projekt der SBB aufweist
- Kosteneinsparung von rund 1.5 Mio. Franken im Vergleich zur Variante Blau und somit ein deutlich besseres Kosten- / Nutzenverhältnis
- einen nur geringfügig grösseren Kulturlandverlust gegenüber der Variante Blau (Vergleiche Beilage E1: Betrachtungen zur Variante Blau vom 15.02.2017)

### Erläuterungen zum Vorprojekt (Linienführung Grün)

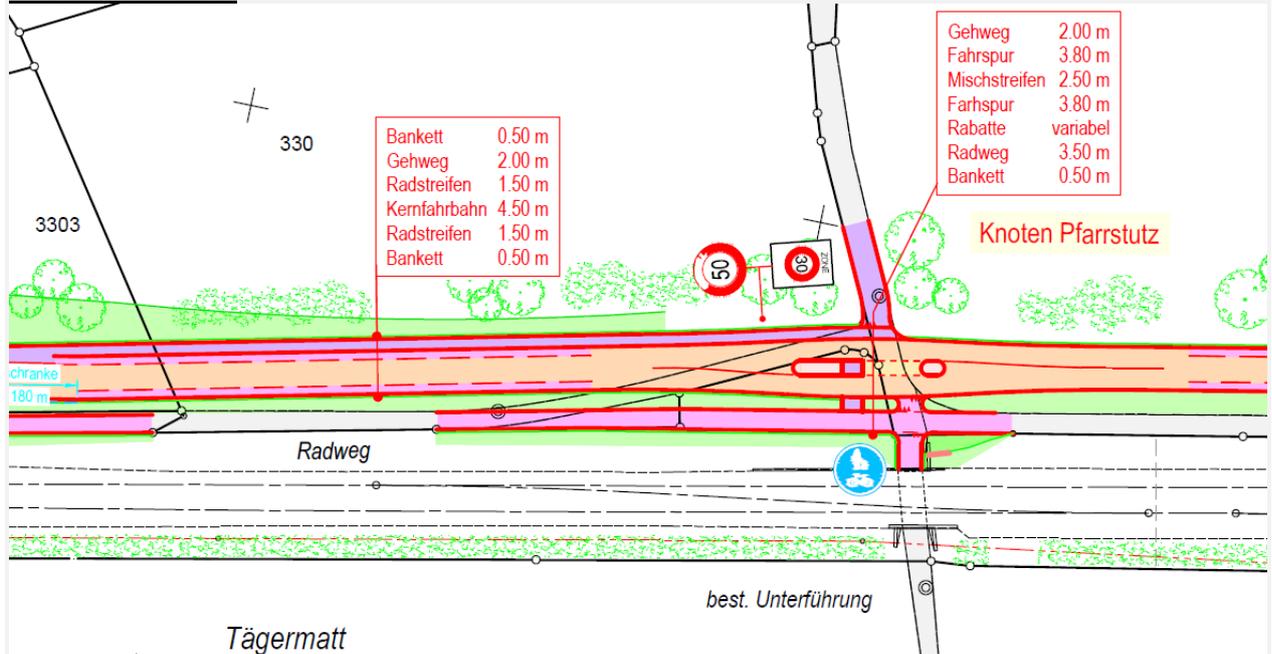
Nachfolgend werden die einzelnen Abschnitte der Strasse, ausgehend vom Kreisel Bernstrasse erläutert.

#### Bernstrasse bis Pfarrstutz:



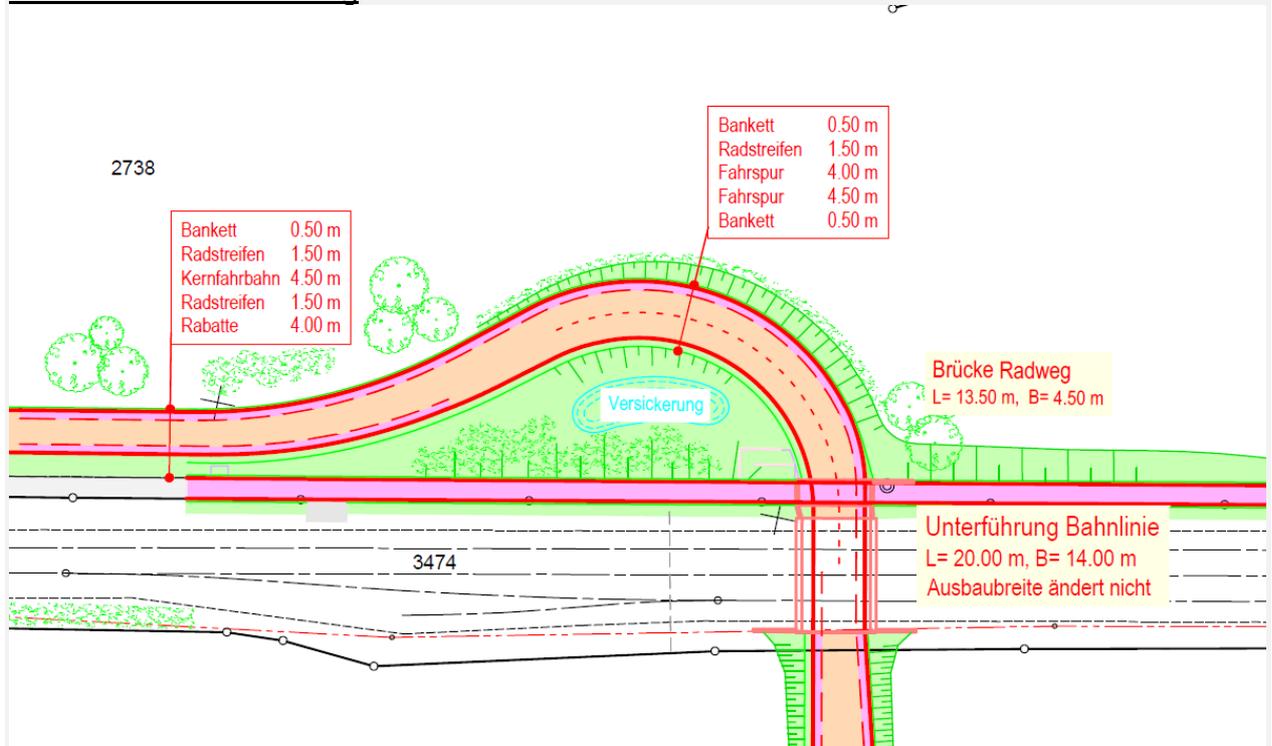
Die ESN hat in diesem Abschnitt ein Gefälle von 8 %. Hangseitig ist ein kombinierter Rad- und Gehweg vorgesehen. Der Niveauunterschied zwischen der Strasse und dem Radweg nach Rubigen wird mit einer 45 Grad steilen, begrünter Böschung aufgefangen. Lärmschutzmassnahmen für betroffene Anwohner sind vorgesehen.

## Knoten Pfarrstutz



Hauptanliegen beim Knoten Pfarrstutz ist die Sicherheit für Fussgänger/innen und Velofahrende beim Queren der neuen Strasse. Dazu wird eine Schutzinsel als Querungshilfe eingerichtet. Die leichte Richtungsänderung durch die Schutzinsel trägt dazu bei, dass die Fahrzeuglenkenden die Geschwindigkeit reduzieren und sich auf Tempo 30, das ab hier gilt, einstellen. Die Radstreifen sind in Knotenbereich unterbrochen. Der Unterbruch der Radstreifen reduziert damit den Kulturlandverbrauch.

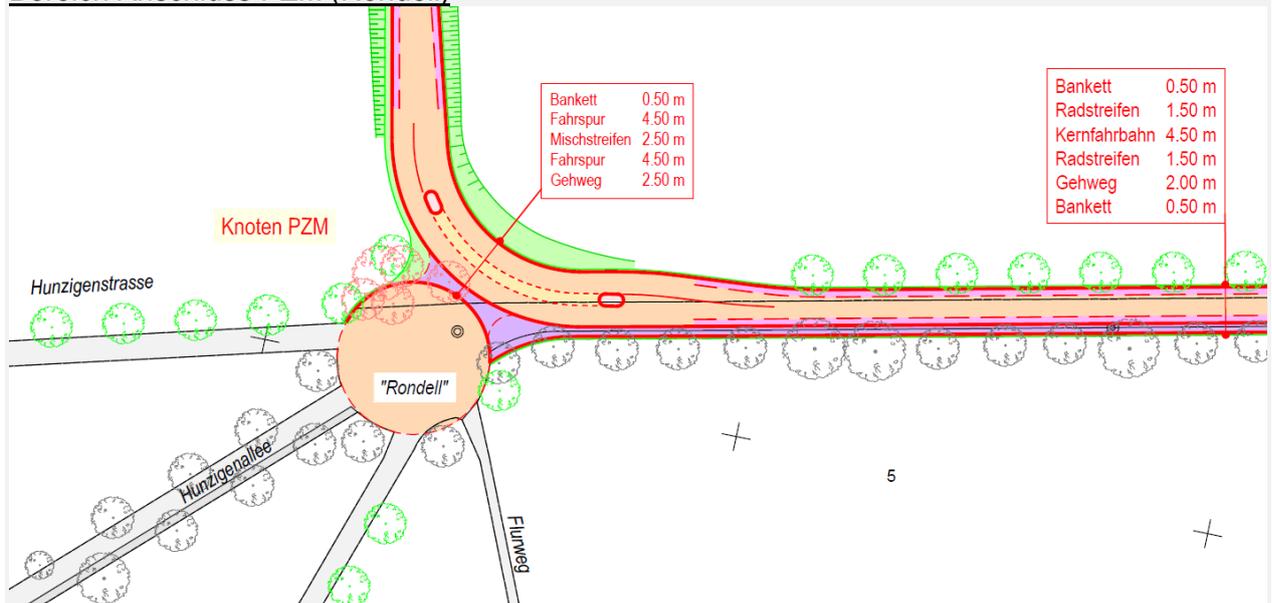
## Bereich SBB-Unterführung



Die SBB verlangt eine Querung der Bahn im rechten Winkel zu den Geleisachsen. Der Kurvenradius zur SBB-Unterführung im Rossboden ist auf Tempo 30 ausgerichtet. Die Fahrspur weisen je eine Kurvenverbreiterung gemäss gesetzlich vorgeschriebener Norm auf und werden aus Sicherheitsgründen durch eine Mittellinie getrennt. Bei der Fahrspur auf der Innenseite der Kurve wird wegen des Gefälles auf den Radstreifen verzichtet. Die Unterführung ist zwölf Meter breit und fünf Meter hoch. Der Radweg nach Rubigen wird mit einer neuen Brücke über die Entlastungsstrasse geführt. Auf den Gehweg entlang der ESN und eine Treppe hoch zum Radweg

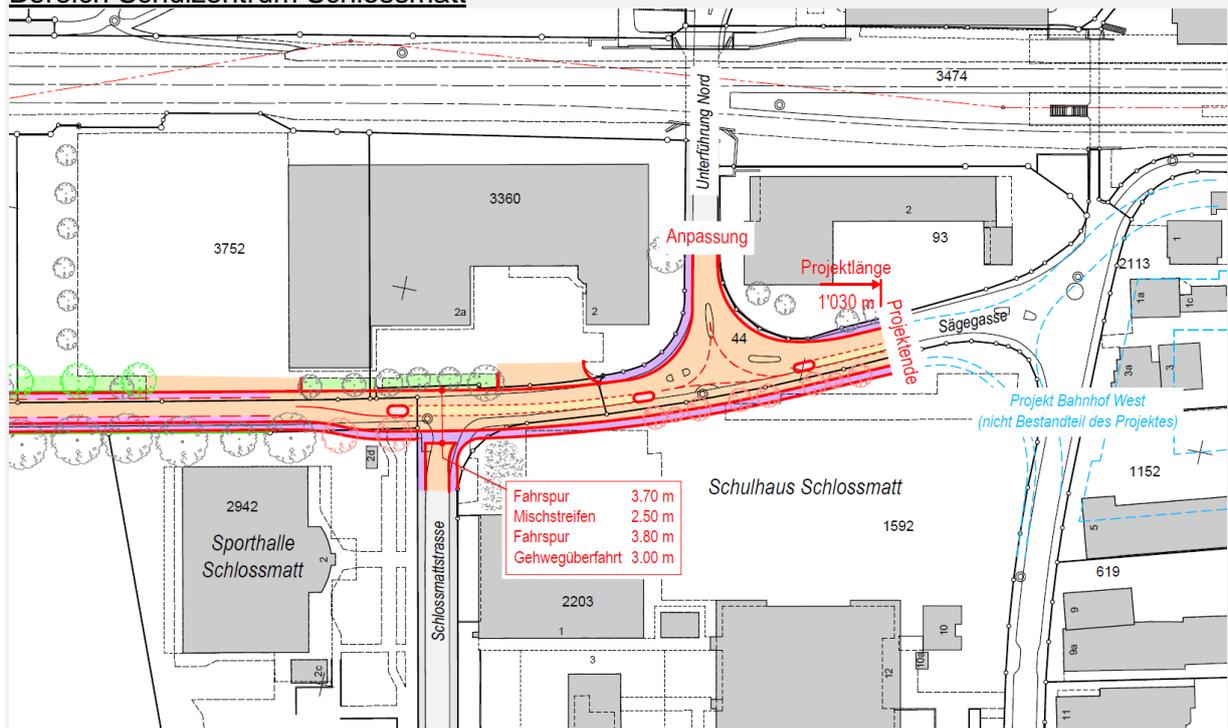
wird aufgrund der Mitwirkung verzichtet. Dadurch ergeben sich Kostenersparnisse und ein tieferer Kulturlandverbrauch.

### Bereich Anschluss PZM (Rondell)



Die Entlastungsstrasse Nord führt am Rondell vorbei und schliesst an die Hunzigenstrasse an. Das für das Baudenkmal und ISOS-Objekt PZM historisch wichtige Rondell wird dadurch in seiner ursprünglichen Form beibehalten und durch die neue Strasse nicht beeinträchtigt. Die Kurve wird mit Verbreiterungen gemäss gesetzlich vorgeschriebener Norm versehen. Um den Strassenraum nicht noch weiter aufzuweiten, werden auch hier die Radstreifen unterbrochen. Im Knotenbereich wird ein Mehrzweckstreifen als Querungshilfe für die Velofahrenden in Richtung PZM angeboten. Eine Gehwegüberfahrt trennt die Strasse vom Rondell des PZM. Damit entfällt der mit dem Mehrzweckstreifen und der Gehwegüberfahrt nicht vereinbare Rechtsvortritt im Knoten. Die Schutzinseln sind so weit zurückversetzt, dass das Abbiegen des Verkehrs von allen Seiten her funktioniert.

### Bereich Schulzentrum Schlossmatt



Wie beim Knoten Pfarrstutz hat auch beim Knoten Hunzigenstrasse / Schlossmattstrasse der leichte Richtungswechsel vor der Schutzinsel eine bremsende Wirkung. Schutzinseln und Mittelzonen bieten sichere Querungshilfen für Fussgänger und Velofahrende. Der Knoten Hunzigenstrasse/Sägegasse wird als einfacher Knoten mit Rechtsvortritt gestaltet.

#### Sicherheit für Fussgänger/innen und Velofahrende, Schulwegsicherheit Schule Schlossmatt

Der Gemeinderat hat die Schulwege der Schlossmatt-Schüler/innen anhand ihrer Wohnadressen überprüfen lassen. Daraus folgt, dass rund neun von zehn Schüler/innen die Sägegasse direkt vor oder unterhalb des Schulhauses queren. Für sie bleibt damit alles beim Alten, denn mit der ESN benützen gleich viele Autofahrer die Sägegasse wie heute. Nur rund 25 Schulkinder queren die Strasse bei der Unterführung Nord (CTA) und werden mit dem durch die ESN verursachten Mehrverkehr konfrontiert sein. Hinzu kommen die Kinder aus dem Schulzentrum Rebacker, welche die Sporthalle oder das Lernschwimmbecken im Schulzentrum Schlossmatt besuchen und die ESN ebenfalls bei der CTA queren werden. Diese Schüler/innen sind aber grossmehrheitlich nicht zu den Hauptverkehrszeiten unterwegs und werden in der Regel durch Lehrpersonen begleitet. Zudem queren die Schüler aus dem Zentrum Rebacker auch jedes Mal die Bernstrasse mit deutlich mehr Verkehr. Der neue Mittelstreifen bei der CTA wird das Queren zudem erleichtern und sicherer gestalten. Die Verkehrsbelastung wird in diesem Abschnitt künftig vergleichbar sein mit dem Verkehr auf dem heutigen Bahnhofplatz, wo das Queren seit Jahren gut und sicher funktioniert (siehe Beilage Schülererhebung vom 26.01.2017)

Die Sicherheit der Fussgänger und Velofahrenden geniesst generell bei der Planung der ESN eine hohe Priorität. Im Rahmen des Ausführungsprojektes soll weiterhin eng mit den Fachstellen des Kantons Bern zusammengearbeitet werden.

#### Gestaltungsplan



Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird verlangt, dass zur Kompensation der Umwelteingriffe Ersatzmassnahmen realisiert werden müssen. Dazu gehört unter anderem auch die neue Pflanzung von Alleebäumen entlang der Strassen zum PZM. Diese Alleen existierten bis ca. vor 70 Jahren und werden nun wieder neu erstellt.

#### Lastwagenfahrverbot

Im Mitwirkungsverfahren wurde mehrfach ein generelles Lastwagenfahrverbot auf der ESN gefordert. Ein solches kommt für den Gemeinderat nicht in Frage. Die Erhebung der Anlieferung der wichtigsten Gewerbebetriebe im Einzugsgebiet der ESN (PZM, CTA, usw.) hat ergeben, dass mindestens 120 Lastwagen pro Tag die ESN benützen werden (vergleiche Beilage Erhebung LKW vom 15.02.2017). Ein Lastwagenfahrverbot auf der ESN ist damit keine zukunfts-taugliche Lösung. Es wäre unsinnig, diese Lastwagen zusätzlich auf den Umweg über das Dorf Richtung «Fischerhuus» zu schicken. Die ESN bezweckt ja gerade weniger Verkehr, mehr Auf-

enthaltsqualität und mehr Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr im Dorfzentrum und im Bahnhofquartier. Ein Verbot für Lastwagen führt auch zu keiner nennenswerten Verringerung des Kulturlandverlustes bzw. der Kosten (Vergleiche Beilage C1: Fahrverbot für Lastwagen vom 16.02.2017), da die Kernfahrbahn aufgrund der gesetzlichen Normen gleich ausgestaltet ist. Das PZM muss für den Schwerverkehr erreichbar sein und bleiben.

## **Finanzen**

### Finanzierung

Die Kostenschätzung für die ESN beträgt CHF 15.2 Mio. Die Schätzung beruht auf dem Vorprojekt und weist eine Genauigkeit von +/- 20 % auf. Die Beteiligung von Bund und Kanton an diesen Kosten beträgt gemäss Auskunft der zuständigen Regionalkonferenz Bern-Mittelland voraussichtlich 57.25 %. Der Gemeindeanteil von 42.25 % beläuft sich somit auf rund CHF 6.5 Mio. Der definitive Entscheid des Bundes bezüglich Mitfinanzierung der ESN wird 2019 gefällt.

Der beantragte Gemeindeanteil von rund CHF 6.5 Mio. soll für folgende Projektteile eingesetzt werden:

- a. Erstellung Strassenplan und zugehörige Planungen: CHF 1'150'000.00
- b. Landerwerb, Ingenieurleistungen Ausführungsprojekt und Baukosten: CHF 5'350'000.00

### Projektteil a „Erstellung Strassenplan und zugehörige Planungen“

Der nächste Projektschritt ist die Erarbeitung des Strassenplans. Dafür braucht es einen entsprechenden Kreditbeschluss. Die Kosten belaufen sich auf CHF 1'150'000.00. Sofern die Münsinger Stimmbevölkerung dem Investitionskredit für die ESN zustimmt, kann die Zeit bis zum Finanzierungsentscheid des Bundes im Jahr 2019 für die weiteren Projektierungsarbeiten genutzt werden. Die Erarbeitung des Strassenplans ist ein grösseres und äusserst anspruchsvolles Projekt und benötigt entsprechend viel Zeit. Würde man mit diesen Arbeiten erst nach der Kostengutsprache durch Bund und Kanton beginnen bestünde die Gefahr, dass mit dem Bau der ESN nicht rechtzeitig begonnen werden kann.

### Projektteil b „Landerwerb, Ingenieurleistungen Ausführungsprojekt und Baukosten“

Der Betrag von CHF 5'350'000.00 wird nur unter dem ausdrücklichen Vorbehalt der Beteiligung von Bund und Kanton an den Gesamtkosten ausgelöst. Kommt diese Beteiligung wider Erwarten nicht zustande, wird die ESN nicht realisiert.

### Mehrwertabschöpfung

Der Gemeinderat beantragt, den Investitionskredit von CHF 6'500'000.00 je hälftig zulasten der Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung (SF MWA) und zulasten des Steuerhaushaltes zu finanzieren.

### Beiträge Dritter

Die ESN ist im Agglomerationsprogramm Bern, Teil Siedlung + Verkehr sowie im RGSK Bern-Mittelland enthalten. Im Rahmen der Bewertung der Agglomerationsprogramme wurde der ESN die Bestnote erteilt und die ESN als A-Massnahme (höchste Priorität) per Ende 2016 beim Kanton zur Genehmigung eingereicht. Damit bestehen beste Voraussetzungen, dass die ESN durch Bund und Kanton mitfinanziert wird.

### Zeitplan:

Planungs- und Baukredit (Parlament):	Mai 2017
Volksabstimmung Planungs- und Baukredit	September 2017
Leistungsvereinbarung (Klarheit bez. Finanzierung):	ca. Mitte 2019
Baubeginn ESN:	2021
Eröffnung ESN:	2023

### Kosten / Folgekosten und Tragbarkeit (Budget, Investitionsplan)

Die Investition ist für die Gemeinde Münsingen tragbar.

Im Finanzplan 2016-2021 sind CHF 1.34 Mio. für die Planungskosten und CHF 4.89 Mio. für die Realisierung berücksichtigt:

Die Abschreibungsdauer für Strassen wird vom Gesetzgeber auf 40 Jahre festgelegt. Die aktualisierten Zahlen werden im Finanzplan 2017-2022 aufgenommen.

Der Investitionskredit ist nach dem Bruttoprinzip wie folgt zu genehmigen und abzuwickeln:

Konti Fkt. 6150	Bezeichnung	in CHF
5010.34	<b>Bruttoinvestition</b>	<b>15'170'000.00</b>
6300/6310.34	Drittbeiträge (Bund und Kanton) 57.25 %	-8'670'000.00
	<b>Saldo, Nettoinvestition Gemeinde</b>	<b>6'500'000.00</b>
	½ Gemeindeanteil davon zu Lasten SF MWA (für Abschreibungen massgebend)	-3'250'000.00
	<b>Nettoanteil allgemeiner Steuerhaushalt</b>	<b>3'250'000.00</b>

Jährliche Folgekosten zu Lasten Steuerhaushalt	in CHF
Abschreibungen ab Inbetriebnahme 2.5 % (exkl. SF MWA-finanziert)	81'250.00
Zinskosten 1 % von CHF 6.5 Mio.	65'000.00
Betriebs- und Unterhaltskosten: Das heutige Gemeindestrassennetz von 83.9 km wird um rund 1'030 m oder 1.2 % erweitert. Basierend auf den Budgetwerten 2017 der Funktion 6150 „Gemeindestrassen“ ergibt dies jährlich rund CHF 24'040.00 Mehrkosten. Grössere Ersatzinvestitionen werden über die Investitionsrechnung mit anschliessender Aktivierung abgerechnet.	24'040.00
Als Branchenempfehlung werden die jährlichen Folgekosten auch mit 1.5 % der effektiven Baukosten angegeben.	
<b>Jährliche Folgekosten Total</b>	<b>170'290.00</b>

### Erwägungen

Vereinbarkeit mit Führungsinstrumenten wie z.B. Leitbilder, Legislaturziele, Projektliste, Richtpläne, Inventare, GEP etc.

Das Geschäft Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse nimmt Bezug auf folgende Führungsinstrumente, Beschlüsse und Dokumente:

- Leitbild Gemeinde zum Thema Mobilität: Die Gesamtmobilität wird mit möglichst wenig motorisiertem individuellem Verkehr sichergestellt. Der Verkehr ist verträglich und sicher gestaltet.
- Legislaturziel Gemeinderat G 7.4: Eine Entlastungsstrasse aus dem Ortsteil Münsingen ist geprüft und bei Bedarf geplant.
- Verkehrssanierung Münsingen vom 12.09.2003: Bericht 1 – Gesamtstrategie
- Korridorstudie Aaretal: Synthesebericht vom 15.09.2008
- Richtplan Verkehr Münsingen vom 02.12.2009: Massnahmenblatt 8 «Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse inkl. flankierende Massnahmen»
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland vom 23.10.2012: Massnahme V – MIV 3.4
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland, Synthesebericht vom 07.12.2016: Massnahme MIV-E-4

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament folgenden

### Beschluss:

1. Für die Ausarbeitung des Strassenplans wird die Lage der Strasse gemäss Vorprojekt (Variante Grün) weiterverfolgt.
2. Der Investitionskredit (Anteil Gemeinde Münsingen) von CHF 6'500'000.00 wird genehmigt.

3. Die Kredite für die Landerwerbe und die Bauausführung in der Grössenordnung von CHF 5'350'000.00 dürfen erst ausgelöst werden, wenn die Leistungsvereinbarung (Agglomerationsprogramm) mit dem Bund und Kanton unterzeichnet ist. Die Kredite für die Erstellung des Strassenplans und die weitere Planung in der Grössenordnung von CHF 1'150'000.00 können nach Eintreten der Rechtskraft der Urnenabstimmung ausgelöst werden.
4. Die Investitionskosten werden zur Hälfte der Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung belastet.
5. Der Investitionskredit wird den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern im September 2017 zum Beschluss vorgelegt.

*Gestützt auf Art. 53 und Art. 34 der Gemeindeordnung ist dieses Geschäft traktandiert. Eintreten ist nicht obligatorisch. Der Beschluss untersteht der Urnenabstimmung. Die Abstimmung ist für den 24.09.2017 vorgesehen. Das Eintreten wird nicht bestritten und gilt als beschlossen.*

**Gabriela Krebs, Parlamentspräsidentin:** Es ist wichtig, dass wir für die Botschaft Pro- und Kontra-Argumente der Fraktionen und Einzelsprechenden aufnehmen können. Es ist gut, wenn ihr die Argumente dafür oder dagegen prägnant formuliert.

**Andreas Kägi, Ressortvorsteher Bau:** Am 02.05.2017 fand die Parlamentsinformation statt und ich erlaube mir heute die Sachen, welche dort eher technisch erklärt wurden, auszulassen. Ihr konntet dort zu diesen technischen Begebenheiten Fragen stellen. Ich möchte dennoch auf ein paar Dinge eingehen. Ich denke, dies ist wichtig und vor allem sind auch viele Zuschauer, Bürgerinnen und Bürger anwesend. Daher möchte ich gerne nochmals die Gelegenheit wahrnehmen das Projekt, welches der Gemeinderat euch vorschlägt, im Detail zu erklären. Um was geht es dem Gemeinderat nicht? Zwei Dinge, welche man auch immer wieder liest oder hört: Zum Ersten - wir wollen keine Einzonungen im Perimeter der Entlastungsstrasse. Es ist nie geplant und wir werden es auch nie machen können, da uns das neue Raumplanungsgesetz verbietet, irgendwelche Einzonungen, seien dies Wohnzonen oder Industriezonen, in der Tägermatt oder im Rossboden zu machen. Dies ist eine Behauptung, die falsch ist und es ist auch eine unnötige Befürchtung. Das zweite – der Gemeinderat will nicht CHF 15 Mio. ausgeben, um die Stauprobleme vor Münsingen zu lösen. Was er will, sind Zielsetzungen, auf welche ich nachfolgend eingehen möchte: Wir reden seit über 20 Jahren von der Verkehrsbelastung in Münsingen. Die Verkehrsbelastung nimmt jährlich zu. Als ich im 1993 nach Münsingen gekommen bin, war Münsingen zwischen 17.00 und 18.00 Uhr voll. Der Stau hat irgendwo bei der Kirche oder dem Friedhof begonnen. Heute haben wir eine Verkehrsbelastung, welche einerseits von Bern her kommt, aber auch eine Verkehrsbelastung von Wichtrach her und zudem neu seit etwa zwei, drei Jahren, eine von Tägertschi, also Konolfingen, her. Münsingen ist nun mal so gebaut, dass drei Achsen auf den Dorfkreisel treffen. Wenn auf diesen drei Achsen mehr Verkehr entsteht, klemmt es beim Dorfkreisel. Das sind ein Faktum und eine Tatsache, welche wir akzeptieren müssen und jetzt können wir sie lösen oder nicht lösen. Was sind die Konsequenzen daraus? Konsequenz ist, dass sich die Lebensqualität hier in Münsingen eigentlich jährlich verschlechtert. Und zwar die Lebensqualität von jenen, welche an der Strasse wohnen. Aber auch die Lebensqualität von den Gewerbebetreibenden, welche dauernd das Verkehrschaos vor dem eigenen Laden haben. Das ist das eine und das zweite ist, dass unser Ortsbusnetz langsam aber sicher in den Zeiten, in welchen wir die Verkehrsbelastung haben, kollabiert. Wenn ich morgens um 06.00 Uhr am Finkenweg auf den Bus gehe, kann ich problemlos meinen Anschlusszug um 06.10 Uhr nach Bern erreichen. Wenn ich aber am Nachmittag um 17.00 Uhr im Finkenweg den Ortsbus nehme, dann bin ich mir nicht sicher, ob ich den Anschlusszug nach Bern erwische. Wir haben Ende 2015 drei Tangento-Kurse zwischen Belp und Konolfingen gestrichen. Warum? Weil diese Tangentokurse zwischen 17.00 und 19.00 Uhr jeden Tag zu spät am Bahnhof Münsingen eingetroffen sind und dadurch die Personen, welche nach Konolfingen weiterfahren wollten, um den Anschlusszug nach Luzern oder nach Burgdorf zu erreichen, diesen nicht benutzen konnten. Das führt zu einer unangenehmen Situation für den öffentlichen Verkehr. Das nimmt zu, auch für die Buse von Gerzensee her. Wenn der Stau bis zur USM reicht, stehen diese ebenfalls darin und kommen nicht zum Bahnhof. Die Personen von Gerzensee, welche weiterfahren wollen nach Bern, sitzen im Bus und kommen nicht weiter. Unser Ortsbusnetz, auf welches wir eigentlich stolz sind und wir auch rela-

tiv viel Geld ausgeben – was sinnvoll ist –, kollabiert langsam immer mehr in den Spitzenzeiten. Ebenfalls belastend ist die Verkehrssicherheit. Viel Verkehr erzeugt Unsicherheiten auf der Strasse. Zwar nicht für die Autofahrer, welche ja gut geschützt sind. Wenn sie im Stau stehen oder mit 10 km/h durch Münsingen fahren, ist dies nicht so ein Problem. Aber es hat noch andere Verkehrsteilnehmer. Es hat Velofahrer und Fussgänger, welche unter dem tagtäglichen Verkehrschaos leiden, welches wir hier in Münsingen haben. Wir haben uns im Gemeinderat zur Zielsetzung gemacht, dass wir Ende 2017 die Verkehrsbelastung mit einer konkreten Lösung der Bevölkerung unterbreiten. Die Bevölkerung leidet seit 20 Jahren oder noch länger unter dieser Verkehrsbelastung, hatte aber noch nie eine konkrete Lösung, wo sie darüber entscheiden konnte ja oder nein. Das wollen wir machen und ich hoffe, dass das Parlament heute weise genug ist, den Entscheid zur Bevölkerung zu tragen. Dass die Bevölkerung entscheiden kann: „Wollen wir die Strasse oder wollen wir sie nicht, mit allen Konsequenzen?“.

Zwei drei Sachen zur Ausgangslage. Wir haben heute 12'500 Einwohner inklusive Trimstein und Tägertschi. Wenn wir alle baubewilligten Projekte – dies sind jene, welche ihr jetzt zur Zeit seht, beziehungsweise welche ihr noch nicht seht, aber baubewilligt sind – realisieren, werden wir 13'000 Einwohner haben. Wenn der Grundeigentümer kommt und sagt: „Ich möchte gerne auf dieser Parzelle gemäss Baureglement und der Ortsplanungsrevision 2010 die Ausnützung realisieren, welche ich kann.“, dann werden wir Ende 2030 14'000 Einwohner in Münsingen haben. Münsingen kann nichts dagegen machen, weil die gesetzlichen Grundlagen sind nun mal so da. Wir müssen einfach bewilligen. Den Anspruch vom Grundeigentümer können wir nicht einfach abtun. Er hat die gesetzlichen Grundlagen. Wir haben also 14'000 Einwohner und es ist auch ein bisschen blauäugig zu meinen, dass die 1'500 Personen, welche von heute an mehr kommen, keine Autos haben. Die Autos werden zusätzlich unser Verkehrssystem innerhalb von Münsingen belasten. Wir haben im März 2016 Verkehrszählungen gemacht. Ich möchte auf drei Zählstellen besonders hinweisen. Einerseits ist dies der Kreisel. Ihr seht, dass wir heute 18'300 Fahrzeuge pro Tag messen. Ohne Entlastungsstrasse kommen wir auf 20'600 Fahrzeuge. Dies ist eine Hochrechnung zusammen mit der Dorfentwicklung von Münsingen aber auch mit der Entwicklung von Konolfingen und dem vorderen Emmental. Hier wird nämlich zurzeit auch gewaltig gebaut und die Leute fahren über Münsingen nach Bern auf die Autobahn, das kann man ihnen schliesslich nicht verbieten. Wenn wir die Entlastungsstrasse haben, ergeben die Modelle, welche die Ingenieure berechnet haben, dass es in Münsingen noch 14'300 Autos gibt. 14'300 entspricht dem Stand, welchen wir 1975 in Münsingen gehabt haben, als die Autobahn eröffnet wurde. 14'000 Autos im 1975, also vor 40 Jahren. Weiter, beim Fischerhaus haben wir heute 8'400, neu etwas über 9'500 und mit der Entlastungsstrasse 5'600 Fahrzeuge. Beim Bahnhofvorplatz vor der alten Moschti haben wir heute 3'000 Fahrzeuge. Das wird sich auf 2'800 senken und mit der Entlastungsstrasse sind es noch 1'900 Fahrzeuge. Das sind drei Zahlen, welche belegen, dass die Entlastungsstrasse innerhalb des Verkehrssystems Münsingen ihre Wirkung hat.

Die nächsten paar Folien sind eigentlich die wichtigsten. Die Entlastungsstrasse ist nicht als erratischer Block anzusehen. Die Entlastungsstrasse ist Teil eines Systems von Projekten, welche man erledigen will, welche in Planung sind oder bereits erledigt sind. Erstens haben wir das Dreier-Paket Ortsdurchfahrt/Entlastungsstrasse/Neubau Industriestrasse. Dies ist das Dreier-Paket, bei welchem ich vorhin anhand von den Zahlen gezeigt habe, dass es hier eben die Entlastung von unserem Dorfzentrum und Bahnhofquartier gibt. Weiter haben wir aber auch gemeinsam mit der SBB im Verlauf der letzten acht/neun Monate geschaut, dass die SBB 2030 den ¼-Stunden-Takt einführt. Der ¼-Stunden-Takt ist eine massive Verbesserung im öv-System von Münsingen und führt extrem viele Leute ab. Weiter werden wir für die Velofahrer beim Senevita Bahnhofvorplatz eine unterirdische Parkmöglichkeit für 650 Velo bauen und im heutigen SBB-Güterschuppen, zusammen mit der Realisierung der neuen Migros, werden nochmals 200 bis 250 Veloparkplätze entstehen. Wir werden also als weiteren Teil auch etwas für den Langsamverkehr unternehmen.

Ich komme zum Projekt „durchgehende Industriestrasse“. Die durchgehende Industriestrasse ist im Richtplan Bahnhof West verankert. Der Richtplan ist behördenverbindlich. Es ist aber dem Gemeinderat völlig klar, dass die durchgehende Industriestrasse entlang der Bahnlinie führen wird. Es macht keinen Sinn diese mitten durch zu führen. Es ist der politische Wille des Gemeinderats, dass die durchgehende Industriestrasse gleichzeitig mit der Entlastungsstrasse eröffnet. Es ist nicht der politische Wille, die Industriestrasse nach der Entlastungsstrasse zu realisieren. Wir haben Anfangs April mit den betroffenen Eigentümern an der Industriestrasse gesprochen und haben ihnen Lösungsvorschläge angeboten und Opportunitäten aufgezeigt. Wir

haben mit den Grundeigentümern vereinbart, dass sie uns im Verlauf dieses Jahres Bescheid geben, wie sie ihre Situation beurteilen und was sie machen. Damit ist aufgezeigt, dass wir auch dieses Mosaiksteinchen der durchgehenden Industriestrasse so aufgegleist haben, dass wir gemeinsam mit der Eröffnung der Entlastungsstrasse die Industriestrasse realisieren könnten. Die Strasse bauen ist wahrscheinlich das kleinere Problem, als jetzt die Diskussionen und Vereinbarungen mit den Grundeigentümern.

Ein weiteres Element ist der Turbo-Kreisel in Rubigen. Dieser wird so umgebaut, dass der Durchfluss und der Durchsatz wesentlich erhöht werden. Dies, indem er zum Teil drei bis vierspurig realisiert werden kann. Damit wird die Stausituation vor dem Kreisel, wie wir sie heute haben, eliminiert. Ein Punkt, welchen ihr heute tagtäglich seht, zumindest jene, welche auf die Autobahn fahren, ist der Autobahnanschluss Süd, welcher zurzeit eine Baustelle ist. Hier verlegt man den gesamten Langsamverkehr auf die neue Holzbrücke und kann somit neu vierspurig fahren. Auch das, eine massive Entlastung der Stau- und Verkehrssituation. Damit seht ihr, dass diese Puzzleteilchen eigentlich insgesamt zusammengesetzt ein Bild ergeben. Der Gemeinderat will wirklich die Verkehrssituation im Dorfzentrum und am Bahnhofquartier verbessern.

Ich gehe jetzt auf verschiedene Punkte aus der Mitwirkung ein. Zum Teil habt ihr die Faktenblätter in den Unterlagen, aber ich möchte es nicht missen, hier kurz darauf einzugehen.

- Es wurde in der Mitwirkung gesagt, es habe keine Langzeitwirkung oder man zweifle an der Langzeitwirkung. Die Langzeitwirkung haben wir durch Verkehrssimulation nachgewiesen. Man hat Modelle, anhand welchen man klar sieht, dass sich der Verkehr im Dorfzentrum verflüssigen wird. Dies durch die Tatsache, dass rund 6'000 Fahrzeuge bereits beim Friedhof rechts abbiegen und anschliessend in den Dorfteil West fahren werden.
- Missbrauch der Entlastungsstrasse als Transitstrecke - Das will der Gemeinderat unter keinen Umständen. Wenn wir dies feststellen, werden wir ein Monitoring aufbauen. Man wird messen und sich dann konkrete Lösungen überlegen. Heute bereits ein Monitoring vorschlagen, bevor wir überhaupt wissen, ob die Industriestrasse als Umfahrungsstrasse missbraucht wird, würde zu weit führen.
- Die Dimensionierung wurde ebenfalls zum Teil kritisiert. Das konntet ihr den Unterlagen entnehmen. Man hat die Strasse zum Teil kleiner gebaut respektive kleiner geplant, indem man Trottoire entfernt hat oder Trottoire und Velowege zu einem Träger verbunden hat.
- Schulwegsicherheit – Man hört viel im Dorf, dass es verrückt sei, 6'000 Autos vor dem Schlossmatt-Schulhaus durchzuführen. In der Begleitgruppe waren der Elternrat, die Schulleitungen, die Kantonspolizei usw. vertreten und haben alle empfohlen, keine Untertunnelung oder Überführung zu machen. Die Kinder wachsen mit dem Verkehr auf. Sie können wahrscheinlich sogar besser mit dem Verkehr umgehen als wir alle. Das war auch anschliessend der Antrag an den Steuerungsausschuss. Wir wollten aber auch wissen, wie viele Schüler, welche bei der CTA/Schlossmatt die Strasse passieren, betrifft es effektiv. Wir haben anhand der Adressen der 600 bis 700 Kinder, welche in der Schlossmatt zur Schule gehen geschaut, wo diese durchlaufen. Wenn jemand aus der Erlenu kommt, läuft er nicht zuerst zum Bahnhof und wechselt bei der CTA zum Schulhaus. Ich glaube, das ist klar. Wir haben festgestellt, dass genau 25 Kinder von diesen 600-700 Kindern bei der CTA die Strasse passieren. Es gibt noch Kinder, welche vom Rebacker für Spezialunterricht, Baden oder was auch immer in die Schlossmatt gehen. Die Kinder werden bis zur 6. Klasse durch eine Lehrperson begleitet. Hier ist also ein sicherer Übergang gewährleistet. Von den Älteren gehen wir davon aus, dass diese ohne Gefahr die Strasse passieren können. Es wird auf der Strasse einen Mittelstreifen haben. Das Schülerproblem ist kein Problem.
- Es wurde ebenfalls genannt, wir sollen die Strasse ohne Lastwagen planen. Wir wollten wissen, wie viele Lastwagen fahren pro Tag effektiv in den Dorfteil West. Wir haben alle Gewerbetreibenden angeschrieben und haben sie gefragt: „Wie viele Lastwagen pro Tag fahren dich an“. Wir sind auf eine Zahl von 120 Lastwagen pro Tag gekommen, welche über die Entlastungsstrasse zu den Firmen fahren. Dies sind PZM, CTA, Metall und Handwerk, das ganze Coopera-Gebäude und das wird die neue Senevita sein. Jetzt ist die Beurteilung einfach: Wollen wir die 120 Lastwagen zusätzlich durchs Dorfzentrum beim Fischerhaus unter der engen Unterführung durchleiten oder wollen wir sie nicht bereits beim Friedhof rechts abbiegen und den direktesten Weg zu ihrem Zielort wählen lassen? Das ist die Frage. Der Gemeinderat ist der festen Überzeugung, dass ein Lastwagenverbot keinen Sinn macht. Zudem wird die Dimensionierung der Strasse nicht kleiner. Weil die Kernfahrbahn ist ge-

ben. Aufgrund gesetzlicher Normen können wir diese nicht verkleinern und die Strasse wird nicht breiter mit oder ohne Lastwagen.

- **Priorität der Ortsdurchfahrt** – Auch hier hatten wir gemeinsam mit der Regierungsrätin Egger und ebenfalls mit dem Oberingenieur mehrere Sitzungen. Es ist uns darum gegangen, erstens zu wissen, was passiert eigentlich heute nach diesem über zehn jährigen Moratorium, welches wir gehabt haben. Es ist ja nicht mehr passiert, seit der Grossrat vor zehn Jahren den Kredit zurückgewiesen hat. Wir konnten den Kanton dazu bewegen, dass er klare Stellungnahmen hinsichtlich der Sanierung der Ortsdurchfahrt abgibt:
  1. Zusammen mit der Realisierung des Coops wird die gesamte Lichtenanlage beim Klösterli überholt und überarbeitet. Die Lichtsignalanlage wird auch mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt bestehen bleiben.
  2. 2020, wenn der Coop umgezogen ist, wird der Dorfkreisel an den Standort des alten Coop verschoben, wie es der heutige Strassenplan vorsieht. 2020, also in zwei Jahren, beginnen wir mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt. Anschliessend gehen die Regierung, respektive der Kanton davon aus, dass die eigentliche Sanierung vom Friedhof bis zum Dorfkreisel nach dem Bau der Entlastungsstrasse realisiert wird. Warum? Weil sie sagen, dass es keinen Sinn macht zu warten, respektive es macht keinen Sinn vor der Realisierung der Entlastungsstrasse 18'000 oder 20'000 Autos durch die Baustelle zu führen, wenn wir zwei Jahre später eine Entlastungsstrasse bauen würden. Die zeitliche Abhängigkeit ist so, dass die Entlastungsstrasse gebaut würde und unmittelbar danach würde die Sanierung der Ortsdurchfahrt beginnen.
- **Kulturlandverlust** – Das ist eine Frage vor allem hinsichtlich grüner versus blauer Variante. Wir haben berechnet, wie viel Kulturlandunterschied dies beträgt. Es sind genau 75 m<sup>2</sup>, welche man bei der blauen Variante weniger benötigt, als bei der grünen. Ihr habt es in den Unterlagen und weshalb das so ist, hat euch auch der Ingenieur am 02.05.2017 erklärt.
- **Weiter ist die Frage des PZM** – Es ist richtig, das PZM ist ein ISOS-Objekt. Das heisst, es untersteht einem Bundesschutz. Der Denkmalpfleger, mit welchem wir die beiden Lösungen diskutiert haben, hat klar gesagt, dass für ihn die blaue Variante nicht in Frage kommt. Und zwar unabhängig, ob diese so geplant ist, wie wir es im Vorprojekt hatten oder so wie die IG-Rossboden vorschlägt, mit der Splittung unter der Pfarrstutzunterführung. Auch diese Variante ist unmöglich, weil der Denkmalpfleger nicht will, dass 6'000 Autos vor dem PZM durchfahren. Dies ein Fachbericht und die Denkmalpflege kann man übersteuern. Wir wollten wissen wie hoch die Chancen sind, dass wir die Denkmalpflege am Bundesgericht übersteuern können. Wir haben ein Rechtsgutachten verlangt. Ihr konntet dieses lesen, es ist sehr technisch, juristisch abgefasst. Ich entschuldige mich, aber es wurde von einem Jurist verfasst. Ich habe verlangt, dass man sämtliche Bundesgerichtsentscheide der letzten 20-30 Jahre anschaut. Ich habe verlangt, dass man die aktuelle Rechtslehre anschaut. Das Rechtsgutachten kommt zum Schluss, dass die Chance, dass man einen negativen Bericht eines Denkmalpflegers vor Bundesgericht wenden könnte, bei 1% liegt. Jetzt müsst ihr mir sagen, wenn wir als Gemeinderat mit einer blauen Variante zur Bevölkerung gehen und das Volk diese annimmt und wir bei der Auflage des Strassenplans die Einsprache des Denkmalpflegers haben und er am Schluss gewinnt, das macht nun wirklich keinen Sinn, wenn wir heute bereits wissen, dass die Chance 1% beträgt. Das ist doch eine Frage der Vernunft, dass wir sagen wir gehen auf die grüne Variante statt die blaue. Ich glaube dies ist das Kilkriterium, ihr werdet dies anschliessend nochmals sehen.
- **Landschaftsschutz** – Dies konnte man ebenfalls kürzlich lesen. Ich darf einfach darauf aufmerksam machen, dass in unserem heutigen Baureglement Art. 59 Abs. 4. die Entlastungsstrasse, die sogenannte Rossbodenstrasse, vorgesehen ist. Wir bewegen uns auf der gesetzlichen Grundlage. Es ist nicht so, dass wir einfach das Gefühl haben, es wäre noch lustig, durch eine Landschaftsschutzzone durchzufahren. Sondern dies haben wir hier vorgesehen, gemeinsam mit dem Autobahnanschluss Süd. Diesen Satz habe ich jetzt hier herausgenommen, da er jetzt nicht relevant ist aber der ist hier ebenfalls geregelt. Und es steht weiter, dass man dem Anliegen des Landschaftsschutzes Rechnung tragen soll. Selbstverständlich, finde ich auch richtig und wichtig und wir haben dem Landschaftsschutz Rechnung getragen. Ihr habt die Bilder gesehen. Man sieht auch, dass die Strasse zum Teil durch die Unterführung bei den SBB-Geleisen relativ tief verläuft. Man sieht die Strasse mit den Simulationsbildern wenig bis nicht. Zusätzlich werden wir Bäume und Sträucher usw. pflanzen. Ich glaube man hat dem Landschaftsschutz Rechnung getragen.

- Kosten/Nutzen-Finanzierung – Hier zählen wir auf den Kanton, ich komme später noch darauf zurück. Die Regionalkonferenz wie auch der Kanton haben das Projekt als A-Projekt klassiert und hier ist eine Frage: Stimmt das Kosten/Nutzen-Verhältnis? Ja oder Nein.

Damit kommen wir zum „Chrüzli“-Stich oder Farben-Stich - je nach dem - und ihr seht dass bereits ohne Denkmalpflege, ohne Gutachten, die grüne Variante wesentlich mehr grüne Felder hat, als die blaue Variante. Fazit – der Gemeinderat bleibt bei seinem Entscheid und schlägt euch vor, die grüne Variante heute zu genehmigen und dem Volk so vorzuschlagen.

Ich komme zu den Beschlüssen. Ich möchte diese anschliessend noch rasch einzeln durchgehen. Bei der Linienführung schlägt der Gemeinderat vor, wie bereits erwähnt, die Variante grün weiterzuverfolgen und zusammen mit dem Strassenplan aufzulegen. Beim Investitionskredit von CHF 15.17 Mio. ist der Kostenanteil der Gemeinde 42.25%. Dies entspricht einem Betrag von CHF 6.5 Mio., worüber wir heute abstimmen werden. Hier möchten wir eine Splittung dieses Kredits, Planungskredit CHF 1.15 Mio. und Landerwerb und Realisierung CHF 5.35 Mio. Ich komme nachher darauf zurück warum es dies benötigt.

Ich komme zum Zeitplan und der Auslösung der Kredite. Die Idee ist, wenn die Bevölkerung am 24.09.2017 zum Projekt ja sagt, dass wir dann mit dem Strassenplan beginnen können. Und wenn 2019 das Aggloprogramm zum Projekt ja sagt und die Finanzierungsvereinbarungen mit Bund und Kanton stehen, wir anschliessend mit Bauen beginnen können. Der Kredit von diesen CHF 5.35 Mio. wird unter dem Vorbehalt genehmigt, dass das Aggloprogramm die Strasse unterstützt und die Finanzierung zusagt. Dies ist völlig klar. Wenn das Aggloprogramm zum Schluss kommt, dass dies kein Projekt für ein Aggloprogramm ist, dann findet diese Übung nicht statt.

Warum aber jetzt trotzdem eine Splittung? Erstens braucht die Erarbeitung eines Strassenplans und die Auflage eines Strassenplans relativ viel Zeit. Dies dürfen wir nicht unterschätzen. Die Strasse, welche wir jetzt haben, ist ein Vorprojekt. Das ist relativ granular gemacht worden. Aber wir haben noch keine Kenntnisse über den Untergrund, wir wissen nicht was es genau benötigt. Der Strassenplan wird dies alles zeigen und belegen.

Wie hoch sind die Chancen, dass das Aggloprogramm mitmacht oder nicht? Wir betrachten die Chance als sehr hoch. Sowohl die Regionalkonferenz, wie auch der Kanton haben das Strassenprojekt als A-Projekt eingestuft und anschliessend ins Aggloprogramm weitergeleitet. Die Prüfung erfolgte seriös, es sind andere Projekte ausgeschieden. Von daher gehen wir davon aus, dass das Projekt mit einem Betrag von CHF 15 Mio. vom Aggloprogramm 3 mit CHF 1.2 Mrd. bewilligt werden. Es gibt da andere und grössere Projekte, welche genauer betrachtet werden. Das Risiko, dass das Aggloprogramm nicht mitspielt, betrachten wir als relativ klein. Man muss auch sehen, wenn wir erst 2019 beginnen, Strassenpläne zu erarbeiten und auflegen, verlieren wir zwei Jahre. Dies hat eine direkte Abhängigkeit mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt. Diese würde auch zwei, drei Jahre nach hinten geschoben. Weil, das ist klar gewesen, auch von der Regierungsrätin Egger, die Sanierung Ortsdurchfahrt wird erst dann realisiert, wenn die Entlastungsstrasse gebaut ist. Der vierte Punkt ist, dass wir die Investitionskosten je zur Hälfte aus der Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung und aus dem steuerfinanzierten Teil finanzieren möchten.

Die Personen, welche gegen eine Strasse sind - das ist für mich eine wichtige Unterscheidung, nicht gegen eine Variante, sondern gegen eine Strasse - die sollten der Bevölkerung erklären, weshalb dass wir keine nachhaltige Entlastung im Dorfzentrum wollen. Warum, dass wir nach wie vor Gefahr laufen, dass unser Ortsbusnetz immer mehr und mehr Anschlussbrüche produziert. Warum wir auch die ganze Lebensqualität innerhalb von Münsingen nicht verbessern können. Warum dass die Verkehrssicherheit nicht grösser wird. Es ist ein Irrglaube zu meinen, lediglich mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt fahren weniger Autos durch Münsingen. Es fahren nämlich genau gleich viel Autos durch Münsingen beziehungsweise was ich euch vorhin gezeigt habe, dass 2030 auch mit einer sanierten Ortsdurchfahrt ohne Entlastungsstrasse 20'000 Autos durch Münsingen fahren. Das ist die genau gleiche Verkehrsbelastung wie sie heute besteht. Um was geht es, von was reden wir eigentlich? Das Vorprojekt, welches wir euch heute vorschlagen ist kein goldenes Ei. Eine Strasse bauen ist nicht sexy – ich habe dies bereits einmal gesagt. Aber ist eine Lösung. Eine Lösung, welche für die Gemeinde Münsingen machbar ist, finanzierbar ist und technisch machbar ist, welche man in intensiven Diskussionen zusammen mit den kantonalen Fachstellen, zusammen mit den Ingenieuren erarbeitet hat. Auch im übergeordneten gesetzlichen Rahmen, Baureglement, Verkehrsrichtpläne, Korridorstudie, immer wieder ist die Entlastungsstrasse Nord als die praktikabelste Variante genannt worden ist. Ich glaube, dies ist das Entscheidende, was wir heute Abend diskutieren müssen. Wollen wir der

Bevölkerung den Entscheid überlassen? Wollen wir der Bevölkerung nach über 20, 25 Jahren Verkehrsbelastung jetzt endlich die Möglichkeit geben über diesen Entscheid abzustimmen? Ich glaube in Münsingen hatten wir in den letzten 20, 25 Jahren nicht viel Entscheidungen auf dem Niveau der Sanierung der Verkehrsbelastung in Münsingen.

**Geschäftsprüfungskommission (GPK), Ueli Wahlen:** Wir haben das Geschäft an der GPK-Sitzung vom 15.05.2017 behandelt. Andreas Kägi hat uns unsere wenigen Fragen kompetent beantwortet. Der Hauptgrund, weshalb wir nicht mehr Fragen hatten, waren vor allem die sehr guten und umfangreichen Unterlagen. Weiter war auch die aufschlussreiche Präsentation vom 02.05.2017 sehr hilfreich. Die GPK unterstützt mehrheitlich den Antrag des Gemeinderats.

**SP-Fraktion, Elisabeth Striffeler:** Etwas gerade vorneweg – die Aussage, dass diejenigen, welche nicht der gleichen Meinung sind wie Andreas Kägi weniger weise sind, finde ich doch gerade etwas undemokratisch. Wir sind nicht weniger weise, wir sind vielleicht anders weise. Vor 50 Jahren hat die Zukunftsvision aus neuen Strassen und Autobahnen bestanden, heute sollte die Vision CO<sup>2</sup>-neutrale Städte, so wie es Kopenhagen gibt, oder begrünte offenen Plätzen und Quartiere, ein dichtes benutzerfreundliches Velonetz, Vorrang des öffentlichen Verkehrs, weniger Parkplätze pro Wohnung sein. Auto fahren darf nicht noch attraktiver werden. Nicht nur in unserer Fraktion, auch an der Parteiversammlung ist kontrovers über die Entlastungsstrasse diskutiert worden. Wir, die Mehrheit der Partei oder der Fraktion sind der Meinung, dass am neuen Kreisel an der Bernstrasse wieder ein Engpass entstehen wird, an welchem sich morgens und abends ein Stau bildet. Durch die Entlastungsstrasse wird Mehrverkehr verursacht und die Stausituation verlagert sich weiter nach Bern. Mit dem Gewinn von ein paar Minuten und der Stauverlagerung ist der Nutzen in einem völligen Missverhältnis zu den Kosten. Es gibt einen Verlust an wertvollem und attraktivem Raum. Die Strasse führt durch eine Landschaftsschutzzone, das Naherholungsgebiet zwischen Schlossmatt und Schlossgut und dem PZM wird vollständig entwertet. Es ist sinnvoll, dass der Bahnhofbereich, Zentrum Bahnhof West einladend sein soll und belebend gestaltet werden soll. Mit dem erwarteten Verkehrsaufkommen auf der Industriestrasse ist dieses Vorhaben eher illusorisch. Es ist nicht garantiert, dass das Zentrum Bahnhof West vor oder mit der Entlastungsstrasse fertiggestellt wird. Wenn die Strasse früher realisiert würde, käme es zu einer erheblichen Mehrbelastung in den Quartieren zwischen der Sägegasse und der Belpbergstrasse. Mit zwei Gegenstimmen hat sich die Partei gegen die Entlastungsstrasse entschieden. Unsere Fraktion wird mit zwei Stimmen dagegen sein und eine ist dafür. Bei der punktweisen Abstimmung werden wir bei Punkt eins bis vier sicher zwei dagegen sein, beim Punkt fünf wird es je nach Resultat der Abstimmung ausfallen.

**SVP-Fraktion, Urs Baumann:** Auch wir haben uns viele Gedanken über die Entlastungsstrasse gemacht. Alle sagen das gleiche, Strassen hat niemand gerne. Dennoch bewegen wir uns alle zusammen auf diesen Strassen. Sie gehören zum Leben, wir brauchen sie. Erlaubt mir, dass ich einen kleinen Rückblick in die Vergangenheit mache. Der Zufall wollte es, dass ich gestern bei einem Kunden eine Luftaufnahme sah, welche Münsingen 1925 zeigt. Es ist ein bisschen eine schlechte Auflösung und dennoch ist es interessant, was man auf diesem Foto sieht.



Man sieht hier oben vom Kreisel her die neue Bahnhofstrasse. Diese wurde 1912 erbaut. Eigentlich relativ schlecht sieht man die Bernstrasse in den Häusern. Was man markant sieht ist die Belpbergstrasse hier oben herab und auf der anderen Seite auch die Unterführung. Ich habe mich noch darum getan abzuklären, wann die Unterführungen gebaut wurden. Nach den Zusammenstellungen muss dies um 1916 im Zusammenhang mit dem Bahntrasse, als sie von Rubigen bis Münsingen den gesamten Bahndamm erhöht haben, gewesen sein. Wenn ihr das Bild anschaut, stellt ihr

fest, dass sich eigentlich strassentechnisch verglichen zu heute nicht viel verändert hat. Wir wissen, im Süden der Stadt gibt es die Aeschstrasse. Dies ist eine neuere Strasse, welche später einmal gebaut wurde. Ansonsten sind die Bewegungswege mehr oder weniger dieselben. Seit Jahrzehnten sprechen wir hier in Münsingen von Verkehrsentslastungsvarianten und wir haben sie studiert. Der Autobahnanschluss ist laut ASTRA in den nächsten 50 Jahren kein Thema. Vor 30 bis 40 Jahren hat der ehemalige Gemeindepräsidenten Werner Lüthi gesagt,

man habe man bereits eine Studie für eine Entlastungsstrasse oberhalb der Schwandgarage via Mühleletal in die Tägertschstrasse zur Entlastung des Dorfkerns erstellt. Wir alle wissen auch, dass die Walkestrasse sehr breit gebaut ist. Diese mündet in die Gurnigelstrasse ein. Auch diese Breite der Quartierstrassen ist eigentlich unüblich. Man hat links und rechts Trottoire erstellt, weil man eigentlich bereits vorgesehen hat, eine Entlastung im Unterdorf zu realisieren welche in die Belpbergstrasse einmünden würde. Bei einer Totalrevision einer Ortsplanung hat man zugunsten der Überbauungsordnung Giessenpark davon abgesehen. Auch hat Andreas Kägi hier im Parlament den Vorschlag unterbreitet, entlang der Autobahn eine Einbahnstrasse im Barrierensystem zu machen, welche die Leute aus dem Unterdorf während der Stosszeit direkt nach Rubigen gegen die Autobahn leiten würde. Das ist alles eigentlich rückblickend im Keim erstickt worden, aber das Verkehrsproblem ist geblieben. Wenn wir die Gegenwart betrachten:



Der Kreisel kennen wir alle und wir können auch noch ein Bild vom Bahnhofplatz zeigen. Es sieht eigentlich immer ähnlich und gleich aus. Es zeigt, wo das Herz in Münsingen eigentlich am meisten pulsiert. Erlaubt mir, dass ich euch einen kleinen Clip abspiele, welcher letzten Mittwoch am Nachmittag um 16.00 Uhr aufgenommen wurde. Es war nicht die ganz hektische Stosszeit aber man sieht eigentlich sehr viel. Es ist interessant anzuschauen. Beobachtet vor allem auch die Fussgänger. Man sieht sehr gut, wie viele eigentlich zu Fuss unterwegs sind. Mit den grossen Überbauungen Hölzliacker, Schlossmatte, Ahornweg, Giessenpark, Lindenweg und Erlenau ist die Einwohnerzahl westlich der Bahnlinie massiv angestiegen. Die Ortsbusse, Andreas Kägi erwähnte dies, können ihre Fahrpläne nicht mehr einhalten. Man spricht von Anschlussbrüchen. Warum ist jetzt die Zeit richtig endlich das Thema Entlastungsstrasse anzugehen und

umzusetzen? Wir sind in diesem Aggloprogramm drin und das Anliegen von Münsingen wird priorisiert behandelt. Das hat Andreas Kägi gesagt. Bund und Kanton übernehmen den grösseren Teil der Kosten und so ist es für Münsingen auch finanzierbar. Es ist eigentlich eine einmalige Chance. Wenn man sich umschaute, was zurzeit passiert in Rubigen mit dem Turbokreisel, dem Anschluss Autobahnausfahrt Rubigen und auch dem ¼-Stunden-Takt welcher im öffentlichen Verkehr kommt, dann sehen wir, dass es sich eigentlich wie einfügt in das, was in Münsingen an Qualität gesteigert wird. Die Ortsdurchfahrt muss saniert werden. Diesen Knoten müssen wir lösen. Wenn wir keine Entlastungsstrasse haben, wird es sehr unangenehm und das über eine lange Bauzeit, weil sämtliche Leitungen auch saniert werden müssen. Der Tangento ist nicht mehr durch den Abendstau auf Münsingen gekommen. Für den Tangento ermöglicht die Entlastungsstrasse Nord in den Abendspitzen die Strecke zwischen Flughafen Belp, Münsingen und Konolfingen zu betreiben, so dass man nicht mehr in Rubigen umzusteigen muss um auf die S-Bahn zu kommen. Die Überbauung Bahnhof West, von welcher wir bereits etwas gehört haben, denke ich, wird kaum ausgebremst werden. Wenn wir die realisieren, wird es hier mehr Bewegung in das Ganze geben. Letzte Woche wurde bekannt gegeben, dass 16 Poststellen schliessen. Zum Beispiel von Jaberg wurde gesagt, sie kommen dann auf Münsingen in die Post. Das ist auch etwas, was ich mir vorstellen könnte, dass die Post in Münsingen an Frequentierung gewinnen wird.

Was bedeutet das für uns für die Zukunft? Entlastung im Bahnhofquartier und im Dorfzentrum, wir haben es bereits gehört, eine massive Verbesserung vom öffentlichen Verkehr. Ein weiterer Punkt, welcher wenig betont wird aber aus meiner Sicht wesentlich ist: Wir erhalten eine dritte Bahnunterführung. Das kann unter Umständen bei Katastropheneinsätzen Menschen das Leben retten. Auch bei Verkehrsumleitungen nach einem schweren Ereignis ist das für die Polizei und Feuerwehr eine Möglichkeit, den Verkehr dank einer zusätzlichen Nord/Süd-Verbindung umzuleiten. Wir machen dies nicht nur für unsere Generation. Ihr könntet es sehen auf dem alten Bild – das bleibt für weitere Generationen bestehen. Die Au wird besser erschlossen sein. Dadurch werden die Quartiere aufgewertet und die Werthaltigkeit der Immobilien gesichert. Als ortsansässiger Gewerbler weiss ich, wieviel Zeit im stockenden Verkehr verloren geht. Zudem haben wir auch die grossen Firmen USM, Biral und PZM in Münsingen, welche täglich beliefert werden mit Camions. Die USM hat im Tag 25 Camions, welche sie anfahren. Die gehen logi-

scherweise nicht über die Entlastungsstrasse, aber die gehen durch den ganzen Knoten durch. Die zweite Nord/Süd-Achse entlang der Bahn entflechtet die Verkehrsdichte und dient dem Gewerbe. Die CTA, welche auch unterhalb der Bahnlinie ist - mit über 200 Mitarbeitenden - und das PZM - mit über 700 Mitarbeitenden - werden profitieren.

Das Thema Ökologie / Lebensqualität – Die Schadstoffemission und die Lärmbelastung im Dorfzentrum machen Münsingen im Zentrum unattraktiv. Die Reduktion um 6'000 Fahrzeuge durch den Kreisell bewirkt flüssigen Verkehr, der Motor läuft weniger lang und dadurch wird viel weniger CO<sup>2</sup>-Ausstoss und Lärm verursacht. Es profitieren so alle Einwohner. Es wirkt sich mit einer erheblichen besseren Lebensqualität aus auf Familien, Kinder, ältere Leute. Auch diejenigen, welche durch die Dichte des Verkehrs zur Schule gehen, also auch der Schulweg wird sicher nicht durch die Entlastungsstrasse abgewertet. Durch die Entflechtung wird es eine angenehmere Verkehrsmöglichkeit geben für die Schüler. Die Verschiebung des Kreisells ist ebenfalls im Zusammenhang mit der Ortsdurchfahrtsanierung geplant. Vor der Bank soll eine Fläche entstehen, wodurch Begegnungsmöglichkeiten entstehen. Bei 18'000 Fahrzeugen, das wissen wir alle, ist es nicht sehr angenehm, zusammen einen Schwatz zu halten. Dass es anschliessend mit 12'000 Fahrzeugen immer noch hektisch ist, ist mir klar, aber es ist doch ein Aufatmen. Man hört auch viel, dass Argumentiert wird, das sei eine Verlagerung des Problems. Aber ich sehe dies nicht als eine Verlagerung sondern als eine Entflechtung. Dass von der Verlagerung des Problems gesprochen wird, zeigt uns ja eben, dass wir ein Problem haben. Zum Kulturland, ihr wisst alle, dass wir von der SVP in der Mitwirkung dem Gemeinderat nahegelegt haben, er solle die Linienführung beim Pfarrstutz nochmals prüfen. Wir hatten den Eindruck, es wäre genial, wenn man die bestehende Linienführung hätte ausbauen können. Wir haben jetzt die Argumente von Andreas Kägi gehört. Sie haben dies eingehend geprüft und wir wissen, dass die Chance fast gleich Null ist, wenn wir jetzt auf der Linienführung blaue Variante beharren. Der Kulturlandverlust ist minimal und vertretbar. Die Strasse führt an der lärmbelasteten Bahnstrecke entlang. Vom Ortsbild her darf man sicher sagen, dass dadurch dass wir unten durchgehen - wir tauchen unter der Bahnlinie durch und machen keine Brücke -, wird sich die Strasse in der Natur verlieren. Durch das wir anschliessend entlang der nicht schönen Betonplatten der Lärmschutzwände und entlang der Bahnlinie Bepflanzungen machen wird zwar sicher nicht das gleiche Postkartenbild möglich sein, wie wir das heute kennen, aber es wird erträglich sein. Zusammenfassend aus meiner Sicht als Ur-Münsinger – Niemand von uns will Strassen, alle wollen wir eigentlich das Kulturland schützen. Aber wenn wir beobachten, wie der Verkehr mit den verschiedenen Verkehrsteilnehmern aggressiver wurde, bringt einem dies auch zum Nachdenken. Der Ruf, dass jetzt endlich einmal es gemacht werden soll, ist auch mit der gesellschaftlichen Entwicklung verbunden. Seit 2008 und heute haben wir in der Schweiz einen Zuwachs von 800'000 Einwohner. Zuwanderung fasst nicht in den ländlichen Regionen Fuss, sie kommt in den Ballungszentren zum Ausdruck. Wir spüren dies auch hier in Münsingen mit über 11% Ausländern. Münsingen wächst und wächst. Wir hören es von Andreas Kägi, zwischen 1980 und heute sind rund 4'000 Einwohner mehr in Münsingen. Dass hier Handlungsbedarf notwendig ist, ist für unsere Fraktion klar.



Wenn ich noch etwas anfügen dürfte, ich habe noch ein Foto auf welchem man noch sieht wie es manchmal heikel sein kann mit den Lastwagen. Hier habe ich relativ lange hinten dran gewartet, bis sich dieser getraut hat zu fahren. Dadurch hatte ich genug Zeit, das Foto zu schiessen. Bei der neuen Unterführung, ich weiss es jetzt nicht, ich habe es nicht studiert, aber hier hätten wir evtl. auch die Chance, dass wir die Höhe der Unterfahrt so machen könnten, dass solche Bilder nicht entstehen.

**GLP-Fraktion, Andreas Oestreicher:** Urs Baumann hat uns eine interessante geschichtliche Abfolge gezeigt. Ich möchte auf das verzichten. Ebenfalls möchten wir darauf verzichten, auf all die Optionen, die geprüft worden sind und versendet sind, einzugehen, sondern uns auf das vorliegende Projekt beschränken. Wir haben dieses ebenfalls eingehend diskutiert und zwar nicht erst im Vorfeld dieser Parlamentssitzung, sondern seit dieses Projekt so aufgegleist ist, wie es heute vorliegt. Wir haben es auch geschätzt, dass wir in der Begleitgruppe mitarbeiten und uns auch direkt einbringen konnten. Ich kann vorneweg nehmen, dass die GLP-Fraktion

dem Antrag des Gemeinderats zustimmen wird. Gründe und Argumente sind insbesondere folgende:

Das Projekt basiert auf einem rechtskräftigen Richtplan Verkehr und ist Bestandteil einer ganzheitlichen Lösung. Ich verweise auf das Massnahmenblatt 8 im Richtplan Verkehr, in welchem die Entlastungsstrasse mit den flankierenden Massnahmen aufgeführt ist. Die Prognosen die dazumal erstellt wurden, sind gegenüber heute nicht viel anders - respektive das, was heute auf dem Tisch liegt an Zahlen und Fakten entspricht im Wesentlichen den Prognosen von dazumal. Man hat es gehört, Münsingen hat sich entwickelt und wird sich auch weiter entwickeln. Zu einer guten Infrastruktur gehört auch eine genügende und verträgliche Erschliessung. Die aktuelle Ortsplanungsrevision stammt aus dem Jahr 2010. Der Richtplan Verkehr ist ein Bestandteil dieser Planung und ist auf die Siedlung abgestimmt. Das Projekt, wie wir es heute diskutieren und vorliegen haben, ist nicht die Idee des jetzigen Gemeinderats. Vielmehr nimmt für uns der Gemeinderat seine Führungsaufgabe wahr, indem er Inhalte der Ortsplanung umsetzt. Die Diskussionen über Verkehrsentslastungen vom Ortskern, wir haben es bereits mehrfach gehört, dauern schon seit Jahren, wenn nicht sogar Jahrzehnten an und für uns liegt mit dieser Option der Entlastungsstrasse Nord eine Lösung vor, die als einzige Option zeitnah realisierbar ist. Das Projekt ist sehr sorgfältig und umfassend ausgearbeitet worden. Für uns handelt es sich um eine mustergültige Vorlage. Ganz bestimmt hat jedes Projekt auch Nachteile. Auch das vorliegende, wir haben es bereits gehört. Sei es der Landverbrauch, da möchte ich einfach anfügen, dass man etwas nicht vergessen darf – man hat in den letzten 20 Jahren nicht nur eingezont, man hat auch in den 90er Jahren namhafte Rückzonungen vorgenommen. Zugunsten oder mit der Option, zu verdichten. An der grossflächigen Erschliessung ist nicht sehr viel gegangen. Was sicher nicht wegzudiskutieren ist und auch für uns klar ist, dass mit der Entlastungsstrasse Nord sicher kein Auto weniger verkehren wird. Für uns darf es vorliegend nicht darum gehen, Strasse schlecht, Schiene gut. Strasse wie Schiene sind wichtige Verkehrsträger und müssen differenziert beurteilt werden. Aus unserer Sicht sehen wir folgende Vorteile: Der öV kann seine Aufgaben innerorts wieder zeitgerecht wahrnehmen und wird so auch wieder genutzt, was heute zum Teil auch nicht der Fall ist. Die Lebensqualität im Bereich Bahnhofplatz, Dorfplatz, Ortsdurchfahrt nimmt wieder zu. Auch hier leben Menschen, welche Anspruch auf eine gewisse Wohnqualität haben. Die Attraktivität der Geschäfte nimmt wieder zu. Die Entlastungsstrasse Nord ist für uns auch für die Wirtschaft / die wirtschaftliche Entwicklung unseres Dorfes mit seinen zahlreichen Geschäften und Arbeitsplätzen ganz wichtig. Ein Stau im Zentrum nützt niemandem etwas. Im Hinblick auf die anstehende Sanierung der Ortsdurchfahrt ist die Entlastungsstrasse Nord von grosser Bedeutung. Urs Baumann hat es bereits angetönt, wie soll eine Ortsdurchfahrt mit diesen Verkehrslasten unter Volllast umfassend saniert werden. Für uns ist es die Chance. Sie kommt nicht zwei Mal. Also wenn nicht jetzt, wann dann? Ein Strassenprojekt, welches ins Aggloprogramm aufgenommen und von Bund und Kanton mitfinanziert wird, muss minimale Anforderungen an die geltenden Normen aufweisen. Eine Strasse, welche nur eingeschränkt nutzbar ist, zahlt Münsingen einerseits selber und andererseits erfüllt sie die gestellten, langfristigen Anforderungen nicht. Nach dieser jahrelangen Diskussion ist es für uns jetzt wichtig und unabdingbar, dass die Vorlage jetzt dem Volk unterbreitet wird und das Volk an der Urne entscheiden kann.

**EVP-Fraktion, Werner Fuchser:** Die evangelische Fraktion hat keine einheitliche Meinung. Wir waren an sämtlichen Veranstaltungen, haben Meinungen eingeholt, mit Personen gesprochen und wir sehen folgende Vor- und Nachteile: Wir sehen, dass Münsingen seit Jahren wächst. Wir sehen auch, dass wir jetzt erstmals ein einigermaßen vertretbares Projekt haben. Wir haben es vorhin schon gehört. Es gab zig Projekte die einfach im Sand verlaufen sind. Wir sehen weiter, dass vor allem das Gewerbe in gewissen Tageszeiten ein Verkehrsproblem hat. Wir sehen auch, dass die Variante Grün, welche über den Rossboden führt, rund 75 m<sup>2</sup> mehr Kulturland benötigt. Wir konnten es zwar zuerst fast nicht glauben. Wir mussten uns aber zeigen lassen, dass aufgrund der Verbreiterung der Bahnunterführung bis in die Hunzigenstrasse und der PZM-Zubringer, welcher viel mehr Land benötigt, diese 75 m<sup>2</sup> mehr Kulturlandverlust stimmen. Wir sehen auch, dass die Gemeinde die rechtlichen Abklärungen getroffen hat, sei dies mit dem Denkmalschutz oder der SBB, so dass man die Variante Blau nicht nehmen kann weil sie erstens teurer kommt und wegen dem Denkmalschutz unmöglich sein wird. Wir sehen auch, dass die Entlastungsstrasse nicht für heute ist, sondern für die Zukunft, wenn noch mehr Leute in Münsingen wohnen. Wir sehen aber auch die Gegenseite. Dies ist etwas, was man immer wieder hört - Neue Strassen generieren neuen Verkehr. Ich könnte mir vorstellen, dass wenn je-

mand in Konolfingen wohnt und vorher am Morgen um 06:30 Uhr zehn Minuten warten musste und jetzt plötzlich locker durchkommt, er vielleicht wieder das Auto nimmt. Das generiert etwas mehr Verkehr. Ich sehe es zum Teil im Geschäft, wenn ich die Leute frage, wieso von Thun her jeder einzeln mit dem Auto kommt und noch CHF 130.00 zahlen muss, dann heisst es: „Ich möchte alleine sein, nicht das Gestärm der anderen hören im Zug und ich will nicht im engen Raum sein. Es ist mir sogar egal wenn ich im Stau stehe, ich will einfach alleine sein“. Ich weiss von einem Fall als ich mit jemandem gesprochen habe, die zahlen CHF 800.00 für den Parkplatz, aber sie schätzen die Individualität und gehen trotzdem mit dem Auto. Es ist zwar möglich, aber es führt durch ein wichtiges Landschaftsschutzgebiet, wir haben es gehört. Es könnte neue Begehrlichkeiten im Rossboden wecken. Der öffentliche Verkehr wird vielleicht weniger genutzt und es könnte vielleicht noch mehr Bautätigkeit mit sich ziehen. Die Lebensqualität leidet. Lärm und Dreck und eben ein anderes Argument – Symptombekämpfung. Aus diesem Grund haben wir bei der Evangelischen-Fraktion eine Pattsituation und werden zur Hälfte dafür sein und zur Hälfte dagegen. Aber was wir alle möchten und das ist uns ganz wichtig, dass das Volk das letzte Wort hat. Die Münsinger sollen entscheiden, ob sie das wollen oder nicht und das ist uns allen das wichtigste. Münsingen soll selber entscheiden können.

**Grüne Fraktion, Urs Siegenthaler:** Mit mir habt ihr wohl gerechnet. Ich bin Biobauer in Münsingen und Fraktionssprecher der Grünen von daher ist sicher klar, dass wir mehrheitlich dagegen sind. Nicht einstimmig, aber mehrheitlich. Wir haben auch ein paar Dinge dazu zu sagen, warum wir aus unserer Sicht die Entlastungsstrasse so nicht wollen oder nicht brauchen. Andreas Kägi ist ein sehr guter Verkäufer, das hat man gewerkt. Er spricht sehr lange und sehr viel und man glaubt ihm eigentlich auch alles. Am 02.05.2017 nach der Veranstaltung, habe ich gedacht eigentlich kann man ja gar nicht dagegen sein, da ist ja alles erklärt. Ihr konntet es auch sehen, alles was in der Mitwirkung eingegeben wurde konnte er erklären - dass das halt so sei, und nicht so wie das die Mitwirkenden gemeint haben. Aber zum Glück war ich mit dem Fahrrad da und bin anschliessend unten durch beim PZM und das hat mich wieder bestärkt, dass es falsch ist, dort eine Strasse zu bauen. Wenn ihr dort an einem Abend oder an einem Sonntag durchgeht, müsst ihr mal schauen wie viele Leute hier am Spazieren sind - vor allem Familien mit Kindern - das ist Lebensqualität. Am Abend des 02.05.2017 konnte man die Grillen zirpen hören, man konnte das frische Gras riechen und vor allem sah und hörte man keine Autos. Es war bereits am Eindunkeln. Es ist eine wirklich schöne, unberührte Natur, welche sie jetzt noch ist, aber nie mehr sein wird, wenn man dort durch eine Strasse bauen würde. Weiter ist aus unserer Sicht der Landverlust - es wird zwar immer belegt es gehe nur um ein paar Quadratmeter – Es ist nicht so viel und es viel es tönt nach sehr wenig. Was man ein bisschen vergisst dabei, die 75m<sup>2</sup> sind was es mehr benötigt. Die ganze Strasse, man hat es vorhin gesehen, ist etwa eine 1ha. Links und rechts von der Strasse wird sehr viel platt gefahren. Ich nehme nicht an, dass die Autofahrenden Freude haben, wenn der Landwirt wie bis anhin auf der Strasse wendet. Er wird dann im Feld wenden und sehr viel platt fahren und da wächst weniger. Daher muss man ehrlicherweise sagen, dass der Landverlust ist ein wenig grösser ist, als er jetzt da einfach so schön dargelegt wird. Aber natürlich ist er nicht verbaut, er ist dann einfach ein wenig platt gewalzt, aber er ist noch grün. Weiter sind wir auch der Meinung, dass eine neue Strasse wie ein Bach ist. Der Verkehr nimmt immer den geringsten Widerstand wie dies ein Bach auch tut. Einfach dort wo es Platz hat für durch, dort geht es. Wir konnten es vorhin auf einer Folie sehen – im 2030 sind ohne Entlastungsstrasse 20'600 Fahrzeuge, mit Entlastungsstrasse sind es noch 14'000. Da habe ich sehr grosse Zweifel, dass es sich dann so verhält. Wie gesagt, wenn rundherum viel gebaut wird – in Münsinger selber auch – dann sind das dann plötzlich eben wieder die 18'000 wie wir diese heute auch haben. Da bin ich fast sicher, dass das viel mehr sein werden als die 14'000 wo man jetzt davon spricht und vielleicht ist dies bereits in zehn Jahren und nicht erst in 20 Jahren. Was man auch der Folie auch nicht sehen konnte ist, der ¼-Stunden-Takt der SBB, welcher 2029 kommen wird. Das wir hoffentlich sehr viele der Autofahrer dazu bewegen, den Zug zu nehmen. Man konnte auch viel von Köniz hören. Dort hätten sie eine Entflechtung des Verkehrs. Sie haben eine Verlangsamung gemacht. Im Dorfzentrum ist überall Tempo 30. Ich habe noch nachgeschaut, pro Tag sind auf der Könizstrasse 18'000 Autos. Es waren aber auch schon 19'000. Ich denke, vielleicht ist das auch einfach so – dass hat uns der Verkehrsplaner auch gesagt – irgendwo bei 19'000 bis 20'000 Autos kollabiert es und vielleicht ist es genau das, was es braucht, dass verschiedene sagen: „Du? Wollen wir nicht mal zusammen auf die Arbeit fahren?“ oder „Jetzt lasse ich einfach das Auto zuhause“. Das Gewerbler dies nicht können, ist uns auch klar, Aber diejenigen, welche selber fahren, einfach weil sie lie-

ber am Morgen alleine sind, ist ein bisschen schade. Vielleicht gibt es ja plötzlich eine Mobilität, welche heute noch nicht bekannt ist. Ich meine bei schönen Wetter, gehen viele mit dem Velo. Wenn ihr schaut, im Sommer gibt es viel weniger Stau als im Winter. Aber mit dem Velo bei Regenwetter ist sicher nicht eine freudige Sache. Da müsste man halt noch ein Dach konzipieren oder etwas in der Art, dass das interessant wird. Man entflechtet den Verkehr hier in Münsingen. In Münsingen selber wird das interessant, es hat in Münsingen selber keinen Stau, aber ich denke, die Zeit, die man gewinnt im Dorf, steht man dann auf der Autobahn länger, da diese nicht grösser wird. Ob dann die Münsinger wirklich dazu bereit sind, einfach CHF 15 Mio. auszugeben – es sind alles Steuergelder, nicht nur die CHF 6 Mio., eigentlich praktisch CHF 15 Mio. Steuergelder, ausser der Abzug der Mehrwertabschöpfung. Ob das den Preis wert ist, wegen wir zu bezweifeln. Zu guter Letzt würde ich eigentlich noch empfehlen, dass ihr vielleicht heute Abend, wenn die Sitzung fertig ist und bevor ins Bier geht, ihr schnell hinten runter durch die Unterführung und anschliessend Richtung PZM und durch den Rossboden zurück lauft. Dann wisst ihr, welche mehrheitlich mit dem Auto unterwegs seid auch, wie das eigentlich ist.

**FDP-Fraktion, Beat Schlumpf:** Auch wir in der FDP haben uns natürlich Gedanken zu diesem Projekt gemacht und haben es eingehend angeschaut. Vorab dem Gemeinderat einen herzlichen Dank für die Unterlagen und auch für die Art der Erarbeitung mit den entsprechenden Studien, mit Einbezug der Mitwirkung und was man daraus gemacht hat. Um es vorneweg zu nehmen, für die meisten nicht ganz überraschend, die FDP ist klar für das Projekt. Ich möchte hier kurz sagen, warum. Der Hauptgrund ist eigentlich, dass es eine Gesamtlösung für alle ist. Wenn ich für alle sage, dann ist es definitiv für alle. Es ist nicht nur für die Autofahrenden sondern auch für den Langsamverkehr, für die Fussgänger und generell für die Lebensqualität in Münsingen. Das heisst auch entsprechend für Immobilienbesitzer oder vor allem auch für das Gewerbe. Wir haben es von Beat Moser gehört, wie viel Steuern das Gewerbe abwirft. Also hier profitieren schlussendlich alle, dass es in Münsingen schön ist und es allen gut geht. Die Gesamtlösung ist machbar und finanzierbar. Es ist nicht das goldene Ei, aber es ist eine Lösung, in dem Sinn, dass man entsprechend etwas machen kann. Aber auch hier vom Budget her, nicht dass man etwas vergoldet hat, sondern man hat eine saubere Sache. Es ist ganz klar die Entflechtung des Verkehrs. Das heisst, dass man hier entsprechend auch gewisse Themen rundherum nimmt. Man betrachte andere Städte, sei dies Bern oder Zürich. Ich weiss nicht, vielleicht habt ihr es gehört, es war heute in den Medien, dass sie entsprechend jetzt auch in Zürich auf den Hauptverkehrsachsen Tempo-30 prüfen wollen und das ist nur machbar, wenn man den Verkehr nicht durch das Zentrum führt - weil dann staut es - und dann kann man auch nicht Tempo-30 haben, sondern wenn man irgendwo eine Umfahrung macht. In den grösseren Städten sind dies Autobahnen und in Münsingen kann man dies mit der Entlastungsstrasse machen. Was sicher eben auch die gesamte Attraktivität des Projekts unterstützt. Das lokale Gewerbe: auf der einen Seite Mitarbeiter - diejenigen, welche selber Gewerbetreibende sind, selber Unternehmer sind, wissen, wie schwierig es ist Mitarbeitende zu finden. Dass es für einen Mitarbeitenden nicht attraktiv ist, auf dem Weg zur Arbeit und wieder weg entsprechend im Stau zu stehen und dass er vielleicht sagt: „Ich suche mir einen neuen Job, denn das ist meine Freizeit und ich möchte das nicht mehr jeden Tag machen“. Auf der anderen Seite, wenn man Grossfirmen wie eine Biral, eine CTA oder eine USM betrachtet, diese produzieren etwas. Das heisst sie benötigen entsprechende Lastwagen, welche anliefern und ausliefern. Ich weiss nicht, vielleicht irgendwann kann man eine so grosse Pumpe der Biral mit einer Drohne entsprechend abheben an der Südstrasse. In den nächsten Jahren wird das aber noch nicht möglich sein. Auch hier wieder Standortattraktivität, wenn so eine Firma es entsprechend durchrechnet und plötzlich sagt: „Ok, dann gehe ich lieber irgendwo produzieren, wo ich entsprechend kürzere Anfahrtszeiten habe“. Selbst der Gärtner kann nicht irgendwie mit dem Velo und einem Anhänger oder dem Leiterwagen seiner Blumen oder seine Erde entsprechend ausliefern. Man nimmt vielfach den Autofahrer – der Autofahrer hat das Sinnbild des Bösen. Er ist derjenige, der die Natur verschmutzt, derjenige welcher laut irgendwo durchfährt. Ich weiss nicht, wenn ihr die Technologien heute betrachtet und die Technologien, welche in der Zukunft möglich sind, dann werden dort im Rossboden Autos durchfahren, welche ihr gar nicht mehr hört. Weil ein Auto heute und auch in Zukunft, das muss keinen Verbrennungsmotor haben, sondern es gibt Elektromotoren, welche entsprechend leise sind und wie ein Flyer oder Stromer durch schleichen und ihr merkt es gar nicht mehr. Gefährlich für Fussgänger, man hört sie gar nicht mehr. Das heisst, so für andere, für Leute welche eher Grün sind, plötzlich das Autofahren auch salonfähig wird. Und was heisst das? Ein Grüner kann plötzlich mit dem Auto unterwegs sein. In ein

Auto sitzen, welches sauber ist. Es ist eben nicht mehr das Böse, dasjenige welches alles kaputt macht, sondern es plötzlich etwas Gutes. Das muss man auch beachten. Weil dieses Bild vom Autofahren, welches wir noch in unseren Köpfen haben, das ist definitiv auf die Zukunft gesehen nicht mehr so. Wenn wir die SBB anschauen, welche im Moment einen Pilot durchführt „Von Tür zu Tür“ - das heisst, sie stellen ein Auto zur Verfügung, man fährt zum Bahnhof und steigt in den Zug, fährt irgendwo hin, steigt in ein anderes Auto und stellt es am Ziel hin - das für die Zukunft komplett andere Mobilitätskonzept. Diejenigen, welche am Wirtschaftsforum waren, wo Andreas Meyer seine Zukunft der SBB vorgestellt hat, die Mobilitätskonzepte gibt es. Hier darf man nicht Vogel-Strauss-Politik machen und sagen wir müssen mal schauen, was es dann in der Mobilität entsprechend gibt. Man sieht es auch bei den Personen, welche den Führerausweis machen – vor allem auch Städter. Sie machen ihn zwar später, aber es gibt immer wie mehr Junge, welche den Führerausweis machen. Das zeigt ganz klar einen Trend. Ein letztes Thema ist sicher auch die Zentrumsgemeinde. Münsingen will eine Zentrumsgemeinde sein. Wir haben es bereits von Urs betreffend Post gehört. Wir haben alle gelesen wie viele Poststellen in der Peripherie von Münsingen geschlossen werden. Die kommen alle irgendwohin. Geschäftskunden, welche ihre Sachen entsprechend abholen müssen. Und die fahren auch nicht mit dem Velo von Wichtrach nach Münsingen am Morgen und nehmen ihr Paket und fahren wieder zurück. Es ist ein Coop im Bau, welcher entsprechend grösser eröffnet. Das zieht auch wieder Leute an. Es ist eine Migros, welche irgendwann ausbauen kann und auch wieder mehr Leute anzieht. Dort muss man klar sagen, entweder steht man dazu, dass Münsingen eine Zentrumsgemeinde ist und auch wird und das auch ausbauen kann oder man sagt nein und hat somit auch entsprechend die Möglichkeiten nicht.

**Heinz Malli, SP (parteilos):** Ich möchte auch zuerst dem Gemeinderat danken, für die vielen guten Unterlagen, für die Präsentation, auch für das, was öffentlich gegangen ist. Ich denke, auch auf Grund dessen sollten sich alle hier eine fundierte Meinung gebildet haben können. Ich fahre gerade weiter Urs, ich bin Biologe und komme trotzdem zu einem anderen Ergebnis als du – bitte verzeih mir dies. Es ist ganz ehrlich so, dass wenn man Strassen baut, das ist ganz allgemein so, dann verlaufen die Diskussionen halt sehr emotional. Ehrlich gesagt, habe ich mit dem manchmal meine Mühen. Auf der einen Seite, Beat hat es vorhin auch gesagt, sind vielfach die bösen Autofahrer und auf der anderen Seite sind die guten ÖV-Benutzer. Aber Hand aufs Herz, wer hier drin hat kein Auto? Bei denjenigen, welche jetzt voller Eifer nicken, möchte ich vielleicht gerade nachfragen, wer von diesen war nicht bereits einmal froh, über einen lieben Kollegen oder eine liebe Kollegin mit einem Auto, welches man doch für das eine oder andere benutzen konnte? Es ist halt leider ein Faktum, dass die meisten Güter auf der Strasse und nicht nur auf der Schiene transportiert werden. Wenn ihr also zu Fuss oder mit dem Velo in das Migros oder in das Konsum einkaufen geht, so ist das Meiste was man aus den Regalen nehmen kann, mit den Lastwagen angeliefert worden. Selbst die Karotte aus garantiert biologischem Anbau. Nichts gegen Bioprodukte, ich kaufe selber welche. Nein, das Grundproblem des Verkehrsaufkommens ist nämlich an einem ganz anderen Ort. Es ist unsere Mobilität. Es ist die grosse Mobilität und zwar sowohl auf der Strasse wie auch auf den Schienen. Vor gut zwei Wochen konnten wir alle lesen, dass jeder Schweizer, jede Schweizerin aufgrund seiner Mobilität rund 37 km pro Tag zurücklegt und zwar nicht im Ausland, sondern im Inland. Beat hat es bereits angetönt, in Zukunft müssen also andere Arbeitszeitmodelle, andere Arbeitsmodelle, Arbeitswegmodelle gefunden werden, um dies lösen zu können. Aber um dies geht es hier jetzt eigentlich nicht.

Man kann sich auch als Ökologe fragen, ob es zum Beispiel denn unbedingt den ¼-Stunden-Takt bei der Eisenbahn braucht? Braucht es diesen wirklich? Es benötigt dazu evtl. ein drittes oder viertes Geleis, Kulturlandverlust inklusive für die Infrastruktur. Und wenn man daran denkt ¼-Stunden-Takt, es geht um genau das gleiche beim Zug. Wo sind die meisten Pendler? Die sind zwischen 06.00 und 08.00 Uhr am Morgen und am Abend 16.30 bis 18.00 Uhr unterwegs. Dazwischen sind die Züge, wenn es ganz hoch kommt, einfach zu 20% ausgelastet. Man muss da von mir aus gesehen etwas aufpassen. Natürlich habe auch ich meine Vorbehalte gegenüber der Entlastungsstrasse. Zum Beispiel sind dies die präsentierten Zahlen. Wir haben diese bereits oft gehört. Ich habe selber auch schon ein paar Mal nachgefragt. Ich war übrigens auch in der Begleitgruppe und habe dort mitgewirkt. Aber die Zahlen sind ja wirklich nicht in Stein gemeisselt, da muss man ganz ehrlich sein. Die einzigen verlässlichen Zahlen, wir haben es vorhin auch bei Andi in der Präsentation gesehen, waren die von den Messstellen 2016. Das sind die einzigen wirklichen Zahlen. Alles andere sind Hochrechnungen, Simulationen, Modellrech-

nungen. Ich selber habe lange genug selber im Studium mit Modellen gearbeitet. Ich weiss wie Modelle gemacht werden können. Also sind wir ganz ehrlich. Ich habe zum Beispiel das Problem oder den Vorbehalt mit der Industriestrasse. Die Industriestrasse ist für mich so ein Knackpunkt. Wir haben gehört von der Vorstellung Senevita. Wir haben gehört von der Bauverwaltung, wie der Bahnhofvorplatz gestaltet wird. Das sieht alles sehr schön aus. Aber es ist ja genau zur selben Zeit, nämlich zu diesen Stosszeiten kommen die ¼-Stunden-Takt Züge voll beladen an. Stellt euch vor, die Leute steigen aus. Schön ebenerdig ist es ja nachher. Vielleicht Familien mit Kindern, Velofahrer, Pensionäre, welche nachher mit dem Rollator in die Senevita laufen. Genau zu dieser Zeit ist eigentlich nachher der Durchgangsverkehr der Entlastungsstrasse-Verbindung von der Sägegasse rüber zur Belpbergstrasse. Hier habe ich mit Sicherheit auch meine grossen Vorbehalte. Aber letztlich ist auch dies, genauso wie wir jetzt von vielen Seiten gehört haben, auch das wo ich jetzt hier gesagt habe, irgendwo durch Kaffeesatzlesen. Seien wir ehrlich. Die einen, welche dafür sind sagen es wird besser, die anderen, welche dagegen sind haben genug Argumente dagegen, aber niemand weiss es wirklich so genau wie das wirklich könnte aussehen in der Zukunft. Ich bin selber, genau wie Urs, in Münsingen aufgewachsen und ich höre diese Diskussion seit Jahrzehnten. Verkehrsprobleme in Münsingen und das sei doch nicht mehr möglich und und und. Jetzt haben wir aus meiner Sicht endlich einen Lösungsvorschlag. Dieser Lösungsvorschlag können wir gut finden oder aber auch nicht. Aber meiner Meinung nach ist das Projekt, so wie es vorgestellt wurde ist in der Tat kein Schnellschuss. Ich denke, die Argumente sind nachvollziehbar und trotz meiner vorhin punktuell ange-tönten Vorbehalte werde ich auch entgegen meiner Fraktion aber auch aus Überzeugung zustimmen. Vor allem auch weil ich will, dass das Volk darüber befinden kann. Dies ist mir ein grosses Anliegen. Als überzeugter Demokrat werde ich persönlich das Resultat, wie auch immer dieses lautet, akzeptieren können. Aber auch bin ich der Meinung, dass die Mehrheit nicht immer Recht hat.

**Daniela Fankhauser, Grüne:** Als allererstes möchte ich hier fragen, bin ich befangen bei diesem Geschäft als Grundeigentümerin an der Industriestrasse? (*Antwort von Gabriela Krebs: Nein*). Am einfachsten wäre es, wenn ich gegen die Strasse wäre. Das könnt ihr mir glauben. Ich bin ein sehr „grün“ denkender Mensch. Ich bewege mich hauptsächlich mit dem Velo in Münsingen. Die meisten Parlamentarier wollen in der Zukunft verdichtet bauen. Das ist klar, das bringt mehr Leute nach Münsingen. Aber ein grosser Teil wohnt im Einfamilienhaus, mich eingeschlossen. Wir können die Mobilität nicht ins Jahr 1960 zurückführen. Schauen wir vorwärts in die Zukunft. Denken wir positiv und lassen die Münsinger abstimmen. Ich persönlich werde heute Abend ja stimmen. Mein anderes Anliegen: Mein Änderungsantrag betrifft die Planung, Antrag 3. Es tönt sehr verlockend, den Kredit zum Strassenplan von CHF 1.15 Mio. zu genehmigen. Wenn das Stimmvolk Ja sagt, würden wir mit dem Plan beginnen. Wir haben noch kein Ok vom Bund und Kanton. Erst, wenn ich etwas Schriftliches habe, dass es genehmigt ist. Ich habe bereits genug Pläne gesehen in Münsingen, welche nicht gebaut wurden. Das sind Steuergelder und diese möchte ich nicht einfach so in den Sand setzen. Klar, Planungsbüros haben Freude an Münsingen. Ich, als selbständig Erwerbende, bin sehr skeptisch, dass man Geld ausgibt mit einer Planung, welche noch nicht gesprochen ist. Ich hoffe dem Antrag können gewisse Leute zustimmen und wenn ich so daneben liege mit meinem Antrag, dann erklärt es mir bitte. Ich bin kein Profi, ich bin ein Laie.

**Marc Bürki, FWM:** Es wurde bereits so viel gesagt, darum kann ich es glücklicherweise ein bisschen kürzer machen. Ueli Schweizer und ich als Mitglieder der Freien Wähler Münsingen sind beides auch Ur-Münsinger und beide im Unterdorf zu Hause. Nicht nur das Argument, sondern auch viele andere bringen uns zur Überzeugung, dass die Entlastungsstrasse für Münsingen eine riesengrosse Chance ist. Mir werden also heute Abend beide zusammen Ja stimmen. Ich denke wirklich, dass dies eine Chance für Münsingen ist. Auch wenn man Argumente gehört hat, welche dagegen sprechen. Da kann ich sogar dazu nicken und sagen ja, das stimmt. Aber jetzt müssen wir gewisse Nachteile einem grösseren Ganzen unterordnen. Ich denke die Entlastungsstrasse trägt einfach ganz massiv zur Steigerung der Lebensqualität oder zur Erhaltung der Lebensqualität in Münsingen bei. Vor allem auch für die Stärkung des Wirtschaftsstandorts Münsingen – wollen wir wirklich überall die leeren Gewerberäumlichkeiten haben? Ihr fahrt vielleicht zwischendurch daran vorbei und seht, dass es diese überall im Oberdorf, Unterdorf und entlang der Bern-/Thunstrasse hat. Das wollen wir nicht. Wir wollen ein attraktiver Wirtschaftsstandort bleiben in Münsingen. Ich höre auch immer wieder Argumente vom 40-Tönnner, welche

durch die Entlastungsstrasse brettern. Habt ihr schon viele 40-Tönnner im Unterdorf gesehen? Ich nicht. Die meisten dieser erwähnten 120 Lastwagen sind keine 40-Tönnner. Und wenn ihr vielleicht mal mit einem Lastwagenfahrer spricht – ich habe das gemacht – und ihn fragt ob er dann unten durchfährt - Ob dies wirklich sein Interesse ist, von der Biral oder der USM durch die Industriestrasse und anschliessend durch die Entlastungsstrasse hinauf in den neuen Kreisel Richtung Rubigen zu fahren. Dann sagen alle zusammen: „Sicher nicht, was hast du für eine Idee?“ Also das glaube ich, das gibt es nicht. Aber wie ihr hört, ich glaube auch, ich zweifle auch und ich bin auch überzeugt. Alles Sachen, welche ihr auch gehört habt. Wie Heinz Malli gesagt hat, wir können wirklich nicht in die Zukunft schauen. Bei mir sind es einfach Überzeugungen, welche mich daran glauben lassen, dass die Entlastungsstrasse etwas nutzt. Vielleicht noch etwas zu den Schülern. Ich wohne im Unterdorf, das habe ich gesagt und ich habe drei Kinder, welche ins Schlossmattschulhaus gehen werden. Ich sehe kein Nachteil für sie. Im Gegenteil, ich habe sogar das Gefühl, dass es besser wird für sie. Nämlich weil es eine Entlastung und eine Entflechtung des Verkehrs gibt, welcher durch die Sägegasse geht, weil er dann zum Teil durch die Industriestrasse fahren kann. Was mich aber vor allem überzeugt an dem Ganzen in Münsingen, wir hohlen jetzt ein Manko der letzten 50 Jahren an infrastrukturellen Massnahmen auf. Mit der Industriestrasse, mit der Senevita, überall gibt uns das jetzt eine Chance Sachen, welche wir nicht anpacken konnten, zu verbessern. Das fängt für mich eindeutig mit der Autobahnausfahrt Rubigen an, mit dem Turbokreisel in Rubigen, mit dem neuen Kreisel, wo anschliessend die Entlastungsstrasse weg führt bis zur Industriestrasse und wieder zum Kreisel. Ich habe das Gefühl mit dieser Verkettung der Massnahmen erreichen wir wirklich eine massive Verbesserung. Darum bin ich ganz klar für das Projekt.

**Dieter Blatt, EVP:** Die engagierten Voten von Andreas Kägi und Urs Baumann haben mich fast zu einem Ja bekehrt, aber eben nur fast. Es ist ein ganz interessantes Projekt. Ich habe auch die Gelegenheit gehabt, in der Begleitgruppe dabei zu sein. Es war sehr interessant und es ist aus meiner Sicht sehr seriös geplant worden. Da kann man von keiner Seite her irgendetwas bemängeln. Auch ich bin ein Ur-Münsinger. Ich habe es erlebt, als die Autobahn gebaut wurde, respektive ein paar Jahre vorher, wie es Stau im Dorf hatte und wie der Stau verschwunden ist. Für ein paar Jahre. Schon in den 90-er Jahren, bereits 20 Jahre später, war es bereits wieder so schlimm wie vor dem Autobahnbau. Wenn man jetzt von der Entlastungsstrasse spricht, welche eine nachhaltige Lösung sein soll, dann hält das vielleicht 20 Jahre hin oder nur zehn Jahre. Ich habe auch am Votum von Beat Schlumpf Freude gehabt, welcher von den neuen Fahrzeugen spricht. Ich denke auch, der Verkehr wurde bereits jetzt ruhiger, was den Lärm betrifft und wird noch ruhiger werden. Ich habe auch Freude gehabt, als Heinz Malli unser Mobilitätsverhalten angesprochen hat und mich dünkt es, man sollte nicht eine Entlastungsstrasse Nord haben, sondern ein paar Entlastungsgedanken in unseren Köpfen und zwar wenn es ums Wohnen und Arbeiten geht. Wie gesagt, ich bin in Münsingen aufgewachsen. Ich war 20 Jahre weg in der Region Bern, habe in Bern gearbeitet. Ich hatte die Gelegenheit in mein Elternhaus zurück zu kommen und habe ein- bis eineinhalb Jahre gependelt. Zuerst mit dem Velo, was mir etwas zu viel wurde, anschliessend mit dem Zug und irgendwann wurde mir auch dies zu viel pro Tag von Haus zu Haus ca. eineinhalb Stunden unterwegs zu sein und habe mir eine neue Stelle gesucht. Ich weiss, dies kann nicht jeder. Ich bin privilegiert als Lehrer, weil es in Münsingen eine grosse Schule hat, wo immer wieder Stellen frei werden. Aber ich habe meine Konsequenzen gezogen. Wenn ich schaue, wie viele Personen an der Schule Münsingen angestellt sind, das sind ziemlich genau 200, und ziemlich genau 1/3 wohnt in Münsingen. Das heisst 2/3 pendeln nach Münsingen. Von näheren Gemeinden zum Teil mit dem Fahrrad und E-Bikes. Zum Teil von weiter Weg. Und so geht es doch bei vielen auch. Wie viele Pendeln ins PZM? Wie viele pendeln ins Spital? Wie viele Handwerker und Leute, welche in Dienstleistungsbetrieben arbeiten, pendeln nach Münsingen? Letztes Jahr war es noch auf der Münsinger Seite, dass es etwa 3'000 Zupendler hat pro Tag und etwa 3'500 Wegpendler. Es ist klar, man kann nicht einfach rechnen 3'500 minus 3'000 ergibt noch 500 Pendler. Das ist nicht möglich aber ich behaupte in Münsingen hat es noch mehrere Dutzend Lehrer, welche hier wohnen und irgendwo zwischen Bern, Thun und Langenthal oder Biel Schule geben. Ich bin überzeugt, dass es in Münsingen 100 bis 200 Pflegefachleute welche nach Bern arbeiten gehen. Auch bei anderen Berufen hat es viele Berufsleute, welche, egal ob Elektriker, einer Bank oder wo auch immer, welche in Münsingen wohnen, aber an einem andern Ort arbeiten. Ich glaube eben, die Entlastung beginnt in unseren Köpfen und eine sogenannte Entlastungsstrasse ist von mir aus gesehen der falsche Weg.

**Marco Gehri, SVP:** Vieles wurde bereits gesagt, darum will ich nicht mehr zu lange werden. Ich habe mir auch ein paar Gedanken gemacht. Es ist so, die Situation ist klar. Münsingen leidet seit Jahren unter dieser Verkehrsbelastung. Weit über die Gemeindegrenze hinaus wird Münsingen mit Stau und Verkehrschaos assoziiert. Das ist nicht gerade eine ruhmreiche Prominenz. Mit der Entlastungsstrasse haben wir eine Lösung in Sicht, bei welcher alle profitieren können. Seien dies Fussgänger, ÖV-Benutzer, Velofahrer oder eben auch die Autofahrer. Es wird häufig von einem Kulturlandverlust gesprochen. Ja, die Strasse benötigt Land, das ist klar. In Münsingen sind in den letzten Jahren mehrere neue Bauten erstellt worden oder befinden sich zurzeit noch in Bau. Das ergibt mehrere 100 neue Wohnungen. Wenn man den Landverbrauch für all die Wohnbauten ins Verhältnis stellt mit dem benötigten Land für die Strasse, dann wird mir schnell einmal klar, dass ich dem Projekt mit Überzeugung zustimmen kann. Das Projekt ist für mich absolut vertretbar. Darum bitte ich euch, diesen Anträgen zuzustimmen.

**Annj Harder, Grüne:** Es ist ganz spannend heute Abend. Mir ist gerade etwas in den Sinn gekommen. Und zwar haben wir gehört vom Verkehr in Münsingen. Man hat fast das Gefühl, dass es nur in Münsingen Verkehr gibt. Es ist etwas, was es heutzutage auf der ganzen Welt möchte ich fast sagen, in der Schweiz, in Europa, überall gibt. Er hat überall zugenommen. Bei den Liedern gibt es ja die Hit-Parade, man könnte Stau-Parade machen. Ich bin überzeugt, wir würden in Münsingen nicht an vorderster Stelle sein. Es gibt sicher andere, welche viel besser wären als wir. Ich bin überzeugt, dass die Entlastungsstrasse nicht nachhaltig ist. Verschiedene Studien zeigen, dass neue Strasse langfristig mehr Verkehr generieren. Es ist schon so, dass es zu gewissen Zeiten zu Stausituationen, beziehungsweise Verkehrsbelastung im Dorfzentrum kommt. Diese sind nach meinem Dafürhalten zumutbar, ohne dass man eine neue Strasse baut. Eine neue Strasse würde das bisherige Verhalten belohnen und wie ich schon erwähnt habe, mehr Verkehr generieren. Damit würde irgendwann der gewünschte Effekt einer Entlastungsstrasse aufgehoben, mit dem Resultat, dass die Einwohner mit Mehrverkehr im Dorf leben müssen. Das kann nicht das Ziel sein.

Wenn alles nach Plan läuft, würde die Entlastungsstrasse im Jahr 2023 eröffnet werden. Die Idee ist, dass ein grosser Teil des Verkehrs in die Industriestrasse weiter gehen soll. Es könnte sein, dass die Entlastungsstrasse bereits fertig ist, aber die Verbindung zur Industriestrasse noch nicht hergestellt ist. Der Verkehr in Richtung südlicher Teil des Ortsteil West muss dann zwangsläufig durch die Sägegasse, Niesenweg, Gurnigelstrasse oder Innerer Giessenweg oder später, je nachdem wo man wohnt, durch den Brückreutiweg. Ich bin gestern mit meinem E-Bike die Wege entlanggefahren um zu schauen, wie das so wäre mit dem Verkehr. Ich bin zum Schluss gekommen, dass ich wegen dem Mehrverkehr nicht gerne an der Sägegasse, am Niesenweg, Gurnigelweg, Inneren Giessenweg, Brückreutiweg oder am Dorfmatweg wohnen würde. Ich bin überzeugt, auch wenn die Verbindung zur Industrierstrasse bereits existiert, immer noch ein beträchtlicher Teil des Verkehrs durch die oben erwähnten Strassen fahren würde. Ein weiterer Punkt sind noch die Kosten der Entlastungsstrasse. Die Kosten, die die Entlastungsstrasse verursacht, stehen in keinem Verhältnis zum kleinen Zeitgewinn den die Strasse bringen würde. Bevor der Bau einer Entlastungsstrasse realisiert wird, sollte man meiner Meinung nach die Ortsdurchfahrt sanieren. Diese sollte den Verkehr verflüssigen. Das heisst langsamer, schneller ans Ziel, wie zum Beispiel in Köniz, und die Entlastungsstrasse im Idealfall überflüssig machen. Ich wünsche mir auch mehr Eigeninitiative, indem Leute mehr mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind. Man darf den ¼-Stunden-Takt nicht vergessen, es wurde zwar bereits erwähnt. Das ist sehr erfreulich und ich hoffe, dass dies noch mehr Leute motiviert, den Zug zu benutzen. Ich kenne verschiedene Leute, die von Münsingen mit dem Velo nach Bern zur Arbeit fahren und zwar das ganze Jahr durch. Die Leute sind für mich sehr vorbildlich.

Letzte Woche am 24.05.2017 stand in der Zeitung ein Bericht zum Thema Entlastungsstrasse. Und hier stand folgendes, ich zitiere: „Das hier ist die Postkartenansicht von Münsingen. Wird sie einmal kaputt gemacht, dann für immer.“ Das stammt von Martin Schütz. Das Gebiet Pfarrstutz, Rossboden ist heute ein beliebtes Naherholungsgebiet und mich reut jeder Quadratmeter, wenn nicht jeder Quadratzentimeter, welcher verbaut wird. Wir sollten auch an zukünftige Generationen denken. Die kleinen Kinder, welche bereits geboren wurden, können sich noch nicht wehren und die Ungeborenen erst recht nicht. Wir sollten in Generationen denken. Das heisst langfristig Verantwortung übernehmen für diejenigen, welche sich noch nicht wehren können. Unsere Aufgabe sollte sein, das schöne Naherholungsgebiet für die nächste Generation zu bewahren und nicht wegen ersparten Minuten zu zerstören. Die nächste Generation wird uns

dankbar sein. Das ist nicht nur ein Appell an die Münsinger Bevölkerung für den 24.09.2017, das ist ein Hilfeschrei.

**Lionel Haldemann, BDP:** Ich von der BDP sage ganz klar ja dazu. Das ist in der Natur der Sache. Nicht unbedingt, dass wenn ich mit dem Motorrad unterwegs bin, weniger lange warm habe, sondern dass ich vielleicht unten durch kann und nicht oben durch fahren muss. Zum anderen haben wir endlich die Chance, dass das Volk seit 35 Jahren zum ersten Mal entscheiden kann „wollen wir überhaupt etwas“. Darum sage ich heute Abend Ja. Ich will den Leuten, welche mich ins Parlament gewählt haben, die Chance geben zu sagen „Ja, wir wollen etwas“ oder „Nein, wir wollen nichts“. Mit diesen Meinungen, mit diesem Resultat müssen und können wir anschliessend hoffentlich leben.

**Lukas Bolliger, FDP:** Ich werde dieser Entlastungsstrasse aus folgenden Gründen zustimmen. Sie entflechtet den Verkehr und wird so die Attraktivität im Ortszentrum und im Bahnhofquartier erhöhen. Sie ermöglicht auch, dass der öV seinen Fahrplan einhalten kann. Das wird unserem eigenen Ortsbusnetz dienen und die Attraktivität des öV insgesamt steigern. Es erhöht auch die Sicherheit des Langsamverkehrs. Ich denke hier an die Fussgänger und Velofahrer. Die Entlastungsstrasse bringt in Kombination mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt, dem ¼-Stunden-Takt der BLS und den Anschlussprojekten Turbokreisel und neuer Autobahnanschluss Rubigen eine bessere Verteilung des Verkehrsaufkommens. Sie reduziert zudem die Lärm- und Feinstaubbelastung im Dorfzentrum. Aus diesen Gründen werde ich zustimmen.

**Andreas Kägi, Ressortvorsteher Bau:** Herzlichen Dank für die sehr sachliche und produktive Diskussion. Ich glaube, das was gesagt wurde ist alles wichtig. Ich verstehe auch die Gegner der Strasse bis zu einem gewissen Punkt. Ich möchte aber dennoch auf zwei, drei Punkte eingehen. Erstens der Antrag von Daniela Fankhauser – Ich bitte euch, diesen abzulehnen. Denn dies ist eine Frage der Risikobeurteilung und diese haben wir im Gemeinderat auch gemacht. Wir sind nicht im Blindflug, aber wir wissen noch nicht ob das Aggloprogramm zustimmt. Es geht um das Aggloprogramm 3. Es gibt ja noch Aggloprogramm 1 und 2 und alle Projekte darin hatten eine ähnliche Ausgangslage wie die Entlastungsstrasse. Auch diese waren bis zu einem gewissen Grad abhängig von einer Entscheidung der Oberbehörde. Das Aggloprogramm wird nicht jedes Jahr neu installiert, neu befüllt mit Geld vom Bundesparlament, sondern eben alle fünf, sechs Jahre. Jetzt ist es eine Frage der Risikobeurteilung. Wir sagen, die Regionalkonferenz und der Kanton haben das Projekt als A-Projekt in den Topf des Aggloprogramm eingegeben. So wie man das Aggloprogramm kennt, werden solche kleine Projekte – für uns sind CHF 15 Mio. viel Geld, aber im Aggloprogramm ist dies ein kleines Projekt – positiver beantwortet und positiver beurteilt, weil sie sagen der Kanton steht bereits dahinter. Dem Agglomerationsprogramm müssen wir aufzeigen, dass es in der Agglomeration etwas bringt. Von daher erachten wir das Risiko, dass wir kein Geld erhalten als klein. Es ist nicht Null, das möchte ich hier klar gesagt haben, im Fall das es nicht kommt. Ich habe es hier gesagt, es ist nicht Null aber es ist eine Frage der Risikobeurteilung. Wenn man das Risiko als klein anschaut, dann gewinnen wir zwei Jahre, vielleicht sogar drei Jahre, welche wir wirklich nutzen können. Darum bitte ich euch den Antrag von Daniela abzulehnen. Es ist vielfach ein wenig nur um die Strasse gegangen. Ich habe selbstverständlich den ¼-Stunden-Takt genannt, ausführlich. Wir müssen aufpassen, dass wir uns in dieser ganzen Konzeption nicht nur auf den Autofahrer beschränken. Es ist ein Gesamtkonzept. Wir haben im Gemeinderat ganz bewusst die Gespräche mit der SBB und mit dem Kanton wegen der Sanierung der Ortsdurchfahrt geführt, damit wir euch die Fakten und Grundlagen, welche wir heute zusammen haben, als Gesamtbild präsentieren können. Es war von Anfang an klar, dass wenn wir dies nicht machen und nur mit dem Projekt Entlastungsstrasse kommen, aber das ganze Umfeld aussen vor lassen, werden wir keine Chance haben. Das war der Grund, warum man das so gemacht hat und ich glaube das war auch richtig, dass man das so gemacht hat.

Die Industriestrasse – Wir haben im August 2015 den Kredit für das Vorprojekt gesprochen. Diejenigen, welche im Parlament waren, mögen sich noch alle erinnern. Wir haben heute Mai 2017. Das ist etwas mehr als eineinhalb Jahre, seit wir das Vorprojekt aus dem Boden gestampft haben. Ihr könnt davon ausgehen, dass wir für die Industriestrasse die Zeit haben bis 2023. Das ist der politische Wille des Gemeinderats die Industriestrasse spätestens dann zu eröffnen, wenn die Entlastungsstrasse eröffnet wird. Das ist der politische Wille. Und wenn wir also die Entlastungsstrasse in eineinhalb Jahren aufgefahren haben, dann werden wir die In-

dustriestrasse ebenfalls in kurzer Zeit auffahren können und die fünf Jahre sollten reichen. Glaubt dies einfach, habt das Vertrauen. Ich stehe hier und ich will dies so. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt - lasst euch nicht blenden, weil man sagt, wir machen zuerst die Sanierung der Ortsdurchfahrt und anschliessend schauen wir, wie es geht. Ich habe es gesagt, es fährt kein Auto mehr oder weniger durch Münsingen. Es sind genau gleich viele. Die sanierte Ortsdurchfahrt wird zum Beispiel den Stau, welchen wir heute tagtäglich zwischen dem Haueter-Gebäude und der Lichtsignalanlage haben, nicht beheben. Trotz Sanierung der Ortsdurchfahrt. Dort unten fahren wir schon 30, heute schon, und wir haben Stau. Die Lichtsignalanlage wird nach der Sanierung der Ortsdurchfahrt bleiben. Aber wir werden, das haben wir aufgezeigt, eine massive Verkehrsentlastung mit der Entlastungsstrasse haben, welche nicht mehr auf die alte Bahnhofstrasse drückt. Das ist für mich ein klares und leuchtendes Beispiel, warum das die Sanierung der Ortsdurchfahrt nicht bringt im Dorfzentrum, also im Bahnhofquartier. Das bringt gerade gar nichts. Kein Auto wird weniger Richtung UBS/Klösterli fahren. Zum Schluss - Ich habe viele Komplimente erhalten, respektive der Gemeinderat und ich möchte eigentlich das Kompliment an die Bauabteilung weitergeben. Das Projekt ist zum grössten Teil von der Bauabteilung geführt worden. Selbstverständlich hat es eine Begleitgruppe und einen Steuerungsausschuss gegeben aber die Fäden waren in der Bauabteilung. Das, was wir heute zur Kenntnis nehmen konnten, wo ihr darüber abstimmt, ist dort produziert und entwickelt worden. Ich danke dir, Martin, und deinem Team.

**Gabriela Krebs, Parlamentspräsidentin:** Wir gehen jetzt die fünf Anträge von oben nach unten durch. Beim Antrag 3 werden wir eine Gegenüberstellung mit dem Antrag von Daniela machen.

**Beschluss:**

1. **Für die Ausarbeitung des Strassenplans wird die Lage der Strasse gemäss Vorprojekt (Variante Grün) weiterverfolgt.**  
*(18 Ja, 9 Nein, 0 Enthaltungen)*
2. **Der Investitionskredit (Anteil Gemeinde Münsingen) von CHF 6'500'000.00 wird genehmigt.**  
*(18 Ja, 9 Nein, 0 Enthaltungen)*
3. **Die Kredite für die Landerwerbe und die Bauausführung in der Grössenordnung von CHF 5'350'000.00 dürfen erst ausgelöst werden, wenn die Leistungsvereinbarung (Agglomerationsprogramm) mit dem Bund und Kanton unterzeichnet ist. Die Kredite für die Erstellung des Strassenplans und die weitere Planung in der Grössenordnung von CHF 1'150'000.00 können nach Eintreten der Rechtskraft der Urnenabstimmung ausgelöst werden.**  
*(Antrag Daniela Fankhauser: 3 Ja, 20 Nein, 4 Enthaltungen / Antrag Gemeinderat: 17 Ja, 9 Nein, 1 Enthaltung – angenommen ist somit der Antrag Gemeinderat)*
4. **Die Investitionskosten werden zur Hälfte der Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung belastet.**  
*(19 Ja, 8 Nein, 0 Enthaltungen)*
5. **Der Investitionskredit wird den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern im September 2017 zum Beschluss vorgelegt.**  
*(einstimmig)*

<b>Parlamentsbeschluss-Nr.</b>	143/2017
<b>Aktennummer</b>	1.2.1
<b>Geschäft</b>	<b>Einfache Anfragen</b>
<b>von</b>	Gemeinderat
<b>Ressort</b>	Präsidiales

### **Offene einfache Anfragen aus der Sitzung vom 21.03.2017**

*Anfrage Beat Schlumpf, FDP – Höhe Trottoir „Badibrücke“*

Stellungsname der Bauabteilung:

Die Badibrücke in Münsingen wurde vom ASTRA im Rahmen der Sanierung des Autobahnabschnittes gemäss den aktuellen Anforderungen und Vorschriften vollständig saniert. Das hohe Trottoir wurde aus wirtschaftlichen Gründen als alternatives Fahrzeugrückhaltesystem gewählt. Ziel ist, dass von der Fahrbahn abweichende PW (durch Unfall o.ä.) nicht auf die Autobahn gelangen können. Andernfalls hätte man die komplette Bordüre und die Brückenränder neu konstruieren und im Bereich des jetzigen Trottoirs ein neues Fahrzeugrückhaltesystem vor dem Geländer in Form von Leitplanken setzen müssen (ähnlich wie an der Thürlebrücke). Die jetzige Ausführung entspricht den aktuellen Normen und Bauvorschriften und dient der Sicherheit der Nationalstrasse und auch der Fussgänger.

*Anfrage Beat Schlumpf, FDP – Entfernung Konfetti nach Fasnacht 2017*

Stellungsname der Bauabteilung:

Ab Mitte Januar 2017 herrschten hochwinterliche Verhältnisse mit permanenten Minustemperaturen und etlichen Schneefällen. Diese Wettersituation zog sich über mehrere Wochen hin. Bei solchen Bedingungen kann der Werkhof die Wischmaschine nicht einsetzen, da diese nicht für Arbeiten bei Temperaturen unter null Grad konzipiert ist. Auch eine Reinigung von Hand ist so nicht sinnvoll, da die Konfettis entweder mit Schneematsch vermischt oder angefroren sind. Sobald es im Februar wieder wärmer wurde, konnte der Werkhof die Fasnachtsreinigung nachholen.

**Marc Bürki, Freie Wähler:** Ich muss trotzdem kurz eine Verständnisfrage stellen. Ich schicke die einfachen Anfragen ja absichtlich vorgängig. Ich bin ein bisschen überrascht, dass diese nicht verteilt oder angezeigt werden. Ich mache es in abgekürzter Form. Die erste Frage ist zum Thema „Verein für Ortsbildpflege Münsingen“. Ich war dort mal auf der Website und habe dort einen Ausschnitt kopiert in die einfache Anfrage über das Tätigkeitsgebiet des Vorstands. Meine Frage dazu ist, was legitimiert den Verein gegenüber der Gemeinde eine Art Weisungsrecht auszuüben? Wer hat ihnen den Auftrag dazu erteilt? Das wäre die erste Frage gewesen.

Der zweite Punkt ist zum Thema „Querungshilfe für Kinder an der Kreuzung Niesenweg / Dorf-mattweg“. Aus meiner Sicht ist es eine der meist frequentierten Kindergarten- und Schulwegkreuzungen in Münsingen. Könnte man dort nicht allenfalls zur Sicherheit der Kinder eine Querungshilfe prüfen analog Kreuzung Bau und Hobby Münsingen?

Der Dritte Punkt – „Umzonungen mit Änderungen Baureglement und Zonenplan“. Verdichtetes Bauen ist in aller Munde. Die Gemeinde Münsingen versucht, dem neuen Raumplanungsgesetz möglichst gerecht zu werden. Doch haben wir wirklich zu wenig Platz in Münsingen geschaffen? Gibt es überhaupt weiteren Bedarf in naher Zukunft? Sollte man für solche Vorgehen und Gesuche wie am Jungfrauweg nicht besser koordinieren und eine Gesamtplanung machen?

Den vierten Punkt habe ich jetzt nicht mal selber vorliegen, aber ich erzähle ihn jetzt trotzdem. Zwar geht es um unsere lieben Krähen, welche hier in Münsingen vom Lehner-Gebäude in Richtung Tennisclub/Pfadizentrum verzogen haben. Das ist der pure Horror, sage ich ganz ehrlich. Das ist eine Plage und da erwarte ich eigentlich von der Gemeinde, dass sie etwas dagegen unternimmt. Und da ist die Frage, was?

**Andreas Kägi, Ressortvorsteher Bau:** Gut, ich beginne hinten. Bei denjenigen, welche am letzten Freitag an der öffentlichen Veranstaltung vom Verein Ortsbildpflege waren, entschuldige ich mich, ich bringe die beiden Folien, welche ich bereits dort gezeigt habe. Ich glaube es ist auch wichtig, dass ihr das seht. Der Gemeinderat hat sich in einem Offsite intensiv mit verdichtetem Bauen auseinandergesetzt und hat sich zuerst einmal überlegt, was eigentlich die Treiber sind. Ihr konntet dies zum Teil bereits lesen. Das Bevölkerungswachstum in der Schweiz nimmt nicht ab sondern netto zu, Jahr für Jahr. Das ist ein Faktum. Das Nettowachstum findet nicht nur östlich der Aare statt, sondern auch westlich der Aare insbesondere im Grossraum Bern. In Münsingen merken wir das. Das zweite ist das Bundesraumplanungsgesetz, welches 2010 in Kraft getreten ist, dieses verbietet Einzonungen, respektive verunmöglicht mehr oder weniger Einzonungen. Man muss sehr gute Gründe haben, dass man Einzonungen machen kann. Es ist auch nicht der Wunsch der Gemeinde, weitere Einzonungen zu machen. Die Siedlungsgrenze besteht in Münsingen. Die haben wir klar definiert im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevision und die werden wir auch in der künftigen Ortsplanungsrevision nicht verändern. Das heisst also, dass das Wachstum in Münsingen müssen wir mit verdichtetem Bauen auffangen. Denn ein weiterer Treiber ist, dass Münsingen höchst attraktiv ist. Einerseits haben wir eine gute Infrastruktur. Zweitens haben wir sehr gute Einkaufsmöglichkeiten, wir haben ein im Verhältnis zu anderen, grösseren Gemeinden einen angenehmen Steuersatz und wir haben auch die Nähe zur Stadt. Wir haben ein sehr gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz und werden das noch ausbauen. Das gibt einen Siedlungsdruck auf Münsingen. Weiter muss man auch sehen, dass sich unser Wohnverhalten in den letzten 20, 30 Jahren massiv verändert hat. Wenn eine vierköpfige Familie vor 30 Jahren in 80 m<sup>2</sup> gewohnt hat, wohnt sie heute in 110/120 m<sup>2</sup>. Das ist ein Faktum. Das können wir nicht ändern. Ihr seht auch, dass Mietwohnungen, welche saniert werden in der Regel flächenmässig vergrössert werden, in dem man Wohnungen zusammenlegt und aus zwei 2-Zimmer Wohnungen eine 3 ½-Zimmer, 4 ½-Zimmer Wohnung macht, weil die Wohnfläche damit grösser wird. Die zwei letzten Sachen sind auch entscheidend, wir haben bei den institutionellen Anlegern einen massiven Anlagenotstand. Die Stiftungen, Pensionskassen verzinsen unsere Pensionskassenguthaben mit 1,25%. Wenn sie dies bar bei sich auf der Bank haben, dann zahlen sie 0,75% Negativzinsen, also schauen sie nach Anlagemöglichkeiten. Aufgrund der Anlagerichtlinien, welche sie haben, können sie das nicht alles in Wertschriften anlegen, also müssen sie es in Immobilien anlegen. Dort haben sie eine Rendite von 2,5-3%. Wenn man das realisieren kann, ist das heute gut. Damit können sie dann unsere Pensionskassenvermögen, also unser Volksvermögen verzinsen. Diesen Anlagenotstand merken wir auch in Münsingen. Wir haben verschiedene Pensionskassen, verschiedene Fonds, welche ihre Mietliegenschaften umbauen und höhere Rendite erwirtschaften wollen, damit sie eben die Zinsen zahlen können. Der Jungfrauweg ist jetzt gerade so eine, wo man eine Aufzonung will, um das realisieren zu können, was sie ihren Destinatären zahlen muss. Das letzte sind Erbteilungen, ebenfalls immer mehr und mehr. Die Bewohner von Münsingen haben ein gewisses Alter erreicht. Sie sterben und die Erben wohnen schon lange nicht mehr in Münsingen, haben kein Interesse an dem Haus, wollen eine Erbteilung machen, wollen auf diesem Stück Land eine

<p>Einfache Anfrage Marc Bürki (2) Strategische Konsequenzen des Gemeinderates von Münsingen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proaktiv werden vom Gemeinderat keine weiteren Um- und Aufzonungen geplant. Jedes Gesuch vom Grundeigentümer wird jedoch situativ auf dessen Qualität beurteilt.</li> <li>• Die Bauabteilung wurde beauftragt zu überprüfen, ob die getroffenen Annahmen in der Ortsplanungsrevision 2010 bezüglich der Infrastruktur (Leitungsnetz, Schülerzahlen, Verkehrsaufkommen) auf die Bevölkerungsentwicklung von 14'000 Einwohner/innen bis ins Jahr 2030 abgestimmt ist.</li> <li>• Die Bauabteilung wurde beauftragt zu überprüfen, welche Auswirkungen die Realisation des Verdichtungspotentials mit Total 15'000 Einwohner/innen auf die Infrastruktur zur Folge haben wird.</li> <li>• Die Bauabteilung wurde beauftragt, ein Instrument oder Kriterienset zu erarbeiten, womit die Gemeindebehörden die Bautätigkeit ausserhalb der bestehenden baurechtlichen Grundordnung steuern können.</li> </ul> <p>Zudem wird in 3 – 5 Jahren eine Ortsplanungsrevision stattfinden.</p>	
--	---

höhere Ausnutzung. Auch das konntet ihr lesen, es wurde publiziert, an der Sägegasse haben wir eine Planungszone erlassen. Weil genau dort eine Erben-gemeinschaft einen Block anstelle eines Einfamilien-hauses hinstellen wollte. Man hat anschliessend ge-sagt, man will dies gesamthaft anschauen. Auch das wird immer verstärkter der Fall sein. Und alle diese Gründe haben den Gemeinderat dazu bewogen, diese Beschlüsse zu fassen. Ihr könnt sie selber nachlesen, ich lese sie nicht ab. Der Gemeinderat hat das Thema erkannt, fördert das verdichtete Bauen nicht proaktiv,

aber verschliesst sich nicht einzelnen Gesuchen, sondern versucht sie, sofern sie qualitativ gut sind, zu bewilligen.

Ich komme zur ersten Anfrage, dem Verein Ortsbildpflege. Der hat überhaupt kein Weisungsrecht. Ich wüsste davon nichts. Ich würde mir dies auch nie aufoktroyieren lassen. Davon kannst du ausgehen. Ich glaube es steht auch nicht so in ihren Statuten. Was wir aber pflegen zum Verein Ortsbildpflege ist, dass man frühzeitig in Gespräch kommt. Wir haben in den letzten zwei, drei Jahren die Erfahrung gemacht, dass wenn man das macht, hat man tendenziell ein rascheres Verfahren. Diese Leute sind ehemalige Architekten, ehemalige Planer. Die kommen

vom Fach und haben durchaus Meinungen, vielleicht etwas was wir nicht gesehen haben, welche sie in ihren Input bringen können. Das ergibt eine Win-Win-Situation für den Bauherren und die Gemeinde, weil die Verfahren kürzer werden und vor allem ohne Einsprachen durchgehen. Ich glaube das ist eine Win-Win-Situation. Aber am Schluss ist es so, dass die Gemeinde entscheidet und nicht der Verein Ortsbildpflege. Es hat also auch schon Entscheide gegeben, wo wir gesagt haben, dass wir das jetzt so machen, unabhängig ob jetzt der Verein Ortsbildpflege dafür ist. Er hat ja dann auf dem Einspracheweg die Möglichkeit, zu argumentieren. Die mittlere Anfrage muss ich in der Verkehrskommission diskutieren. Diese ist zuständig für das Argumentieren. Die Verkehrskommission ist bei weiteren Flächenmarkierungen oder irgendwelchen Markierungen sehr zurückhaltend, da wir der besten Überzeugung sind, dass Münsingen mit der Einführung vom Tempo-30 genügend vermalt ist.

**Rosmarie Münger, Ressortvorsteherin Umwelt:** Ich habe euch in der Januarsitzung über die Massnahmen gegen die Saatkrähen im Ortszentrum orientiert. Ein Falkner hat ab Mitte Dezember regelmässig mit seinem Falken patrouilliert. Ende Februar haben wir die Nester im Schlossgutareal an der alten Bahnhofstrasse und am Bahnhof von den Baumpflägern entfernen lassen und haben Uhu-Attrappen und Silberstreifen montiert. Die Krähen waren anschliessend weg. Die Saatkrähen haben aber verzweifelt einen neuen Ort gesucht. An der äusseren Giesse im Auenwald gegenüber dem Pfafdiheim haben sie geeignete Bäume gefunden, haben dort neue Nester gebaut und ziehen jetzt dort ihre Jungen auf. Dieser Ort gehört übrigens zum kantonalen Naturschutzgebiet. Es wird nicht ganz einfach sein, diese zu vertreiben. Die Krähen stören an der Siedlungsperipherie weniger, als im Ortskern und die Verunreinigungen sind dort nicht problematisch. Die Krähen sind nicht ins Ortszentrum zurückgekehrt. Ausser ein paar Krähen, welche an der Bahnhofstrasse 4 eine neue Nistgelegenheit gefunden haben und auf der Blutbuche sind. Saatkrähen sind bis Ende Juli geschützt. Wir werden also nicht Neues gegen sie unternehmen. Wir dürfen auch nicht. Aus Erfahrung verlassen die Krähen um diese Zeit ihre Nester und halten sich ausserhalb des Siedlungsgebiets auf. Konkrete Massnahmen für das nächste Jahr haben wir noch nicht beschlossen. Wir wären der erste Ort, welcher mit einmaligen Vergämungsmassnahmen die Saatkrähen für immer und ewig losgeworden wären. Ich würde auch nicht gerade von einer Krähenplage sprechen. Es gibt nämlich auch Personen, welche die Massnahmen nicht gerne gesehen haben oder die Vögel sogar vermissen. Lesenswert ist übrigens der Beitrag über die Saatkrähen auf der Website der Vogelwarte Sempach.

*Die SP-Fraktion hat eine schriftliche einfache Anfrage zum Thema „Altersleitbild Münsingen“ eingereicht.*

**Jakob Hasler, Ressortvorsteher Soziales:** Ich werde die Fragen zuerst vorlesen, aber vielleicht muss ich generell noch eine Vorbemerkung machen. Denn die meisten von euch wissen gar nicht um was es hier geht. Der Gemeinderat hatte in den vier Jahren als Legislaturziel, ein neues Altersleitbild zu machen. Zusätzlich gab es eine Volksmotion, welche uns aufgefordert hat, ein neues Altersleitbild zu erstellen. Die Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern legt den Gemeinden ebenfalls sehr nahe, dass sie periodisch, sie sprechen von allen fünf bis zehn Jahren, die Altersleitbilder auf den neusten Stand zu bringen. Wir haben im 2015 mit einer Gruppe von zwölf Personen begonnen, das bestehende Altersleitbild aus dem Jahr 2000 generell zu überholen und sind im Herbst 2016 mit diesem Prozess fertig geworden. Wir haben dann dem Gemeinderat den fertigen Bericht vorgelegt. Am 12.10.2016 hat der Gemeinderat den Bericht verabschiedet, welcher neben Leitsätzen und Zielformulierungen über 30 einzelne Massnahmen beinhaltet, was man in den nächsten Jahren für die Generation 65+, zu unternehmen gedenkt. Wir wissen ja, dass wir einen überdurchschnittlichen Zuwachs in diesem Bevölkerungssegment erwarten. Ich komme jetzt zu den Anfragen der SP. Die erste Frage lautet:

*„Warum wurde bisher nur eine Infoveranstaltung für Seniorinnen und Senioren veranstaltet, welche sich für die Mitarbeit in einem Seniorenrat und deren Gründung als Verein interessieren? Warum wurde das Parlament bis jetzt noch nicht informiert?“*

Wir waren uns in der Leitbildgruppe einig, wie gesagt es waren zwölf Personen und davon zwei Exponenten der SP, dass wir die Veröffentlichung dieses Papiers auf ein Ereignis und zwar auf das Seniorenforum verschieben. Wir dachten, dieses findet im Frühling statt. Wir wollten dies mit Referaten und der Präsentation der Massnahmen verknüpfen und daraus einen Event machen. Darum wollen wir nicht, dass das Altersleitbild vorher breit gestreut wird. Ich habe gesagt,

dass in diesem Bericht eine ganze Zeile Massnahmen sind. Ich möchte hier nur die vier wichtigsten nennen. Zum einen ist dies, dass die Gruppe beantragt, einen Seniorenrat zu gründen, welcher im Prinzip die Drehscheibe für die Alterspolitik von Münsingen sein soll. Zum zweiten wurde vorgeschlagen oder eine Massnahme definiert, dass ein Seniorentreff organisiert wird. Das dritte ist, dass die ganze Informationsgeschichte neu organisiert werden soll. Ihr kennt vielleicht den Führer für alle Angebote für die Generation 65+. Das ist ein Büchlein, welches man zusammen mit zehn anderen Aaretaler Gemeinden herausgegeben hat. Der Gemeinderat hat rund im 2013 beschlossen, dass dieses nicht mehr publiziert wird, weil es einfach zu aufwändig und teuer war. Die ganzen Informationen möchte man aber weiterhin zur Verfügung stellen. Sie sind zum Teil bereits heute auf der neuen Homepage aufgeschaltet. Das ganze Thema Informationsbeschaffung, Informationsverteilung und -zurverfügungstellung ist eine wichtige Massnahme innerhalb des Pakets. Das vierte kommt mir gerade nicht mehr in den Sinn. Auf jeden Fall haben wir gesagt, dass wir eigentlich den Seniorenrat ins Leben rufen möchten, bevor man mit dem Leitbild an die Öffentlichkeit geht. Ansonsten kommt sofort die Frage auf: „Diese, diese und diese Massnahme, wie sieht das den aus?“. Darum haben wir gesagt, wir möchten zuerst ein wenig Fleisch an den Knochen bringen. Zur Veröffentlichung kann ich sagen, dass ist so passiert weil das die Gruppe, inklusive den Exponenten der SP, so beschlossen hat. Es hat anschliessend einen Ausschuss gegeben, welcher am Seniorenrat zu arbeiten begonnen hat. Auch hier war man sich wieder einig, dass man das erst veröffentlicht oder mit dem ganzen Bericht an die Öffentlichkeit geht, wenn die wichtigsten Massnahmen ausgearbeitet sind.

Die zweite Frage:

*„Wie weit wurde der Punkt 3 der Volksmotion: «Der Gemeinderat definiert die Massnahmen, die innerhalb der laufenden Legislatur und bis zur nächsten Überprüfung des Leitbildes realisiert werden sollen», umgesetzt?“*

Die Volksmotion verlangt nicht, dass man alle diese Massnahmen bereits in dieser Legislatur umsetzen muss. Wir haben innerhalb dieser Steuerungsgruppe gesagt, dass wir diese Prioritäten, wie ich vorhin bereits gesagt habe, mit diesen vier wichtigsten Prioritäten, vor Veröffentlichung des Altersleitbildes bereits aufgleisen. Anschliessend wollen wir es veröffentlichen. Alle anderen Massnahmen, welche anschliessend folgen, werden der Gemeinderat und die eingesetzten Arbeitsgruppen in ihrem Tempo angehen. Es ist nirgends festgelegt, in welcher Zeit die ganzen Massnahmen umgesetzt werden müssen. Das ganze Paket wird ein paar Jahre in Anspruch nehmen, da bin ich überzeugt, bis das umgesetzt ist.

Das letzte ist eigentlich keine Frage, sondern eine Feststellung:

*„Es ist sehr irritierend und unverständlich, dass nicht bekannt gegeben wird, wie das Altersleitbild umgesetzt werden soll, wer dafür verantwortlich sein wird und welche Rolle der Seniorenrat in der Organisation der Gemeinde übernimmt.“*

Ich möchte die Aussage, so wie sie hier formuliert ist, kategorisch zurückweisen. Das ist irreführend, so wie es hier steht. Es ist innerhalb dieser Gruppe ganz klar so gelaufen, dass zu allen Massnahmen Untergruppen der Steuerungsgruppe ausgearbeitet wurden. Bei jeder Massnahme hat die zuständige Gruppe ein hauptverantwortliches Gremium bestimmt. Es ist so, dass einige dieser Massnahmen dem Seniorenrat zur Umsetzung übertragen wurden. Der Gemeinderat hat gesagt, dass er möchte, dass der Seniorenrat ein Verein wird. Da gibt es verschiedene Gründe die dafür sprechen. Ein Grund ist zum Beispiel, dass wir der Überzeugung sind, dass der Verein eigendynamischer ist und mehr Eigeninitiative möglich ist, als wenn man beispielsweise eine Kommission dafür einsetzen würde. Ein Verein entwickelt viel mehr Eigenleben und in diesem Sinn wird es etwas lebendiger. Die Rolle des Seniorenrats ist definiert, vorerst auf dem Papier definiert. Ob diese vom Verein, wenn es ihn später gibt, eins zu eins übernommen wird können wir nicht einfach bestimmen. Wir können ihm höchstens den Vorschlag unterbreiten und mit dem Vorstand zusammensitzen und schauen was möglich ist, was sie übernehmen wollen. Wir haben sicherlich gewisse Grundforderungen, welche wir versuchen beizubehalten. Aber letzten Endes ist es eine Verhandlungsangelegenheit. Wir haben sogar für den Seniorenrat einen Leistungsvertrag und Statuten vorbereitet. Wir haben in diesem Sinne für die Leute, die das einmal übernehmen, schon Vorarbeit geleistet, weil dies eigentlich auch entsprechend so gefordert wurde. Dieser Informationsanlass, welchen wir hier durchgeführt haben war eigentlich eine Information, wo wir Leute vorgängig im Auftrag des Gemeinderats angefragt haben. Ich könnte euch jetzt noch den Beschluss des Gemeinderats vorlesen, dass die Gruppe aufgefordert wurde, Leute zu kontaktieren, welche in Frage kommen würden, um so einen Verein zu gründen.

Wir haben das gemacht. Wir haben eine Liste von rund 50 Personen kontaktiert, wo wir uns hätten vorstellen können, dass diese im Seniorenrat tätig wären. Wir haben sie eingeladen zu einer Informationsversammlung und haben dort über das ganze Thema informiert. Aus dieser Informationsversammlung haben wir mittlerweile ungefähr einen Stock von 25 Personen, welche interessiert sind. Wenige davon für den Vorstand, aber alle welche sagen, sie wären bereit im Verein mitzuwirken. Darum ist es mir schleierhaft, wie man sagen kann, dass es irritierend und unverständlich sei, dass man nicht klar sagt, was der Seniorenrat soll. Der Auftrag ist, soweit wir ihm das zuweisen können, klar definiert. Die Statuten sind definiert. Der Leistungsauftrag ist definiert. Ich glaube wir haben unsere Hausaufgaben gemacht.

**Werner Fuchser, EVP:** Ich versuche mein Anliegen zu erklären. Es ist eigentlich etwas Einfaches. Ich stelle fest, dass wenn ich mit dem Velo von oben her



von der Bahnhofstrasse komme und abbiege Richtung Bahnhof/Migros, dann kommen mir Fahrräder auf meiner Seite entgegen. Eigentlich sollte man auf der rechten Seite der Migros entlang fahren und nicht auf der linken Seite. Das könnte dort noch fast zu einem Unfall kommen. Die fahren einfach auf der linken Seite der Bahnhofstrasse Richtung Bern. Meine Frau hat auch schon gesagt: „Was ist das, warum kommen mir dort Velos entgegen?“. Also diejenigen, die von der Migros her kommen, fahren entlang dem Bahnhof auf der linken Seite und nicht auf der rechten. Die fahren auf der linken Seite, weil dort der Velostreifen ist, aber dieser ist für die von Bern herkommenden. Ich hoffe ich kann es erklären. Meine Frage ist, könnte man dort irgendwie einen zweiten Veloweg auf der anderen Seite oder einen Pfeil oder irgendetwas machen?

**Andreas Kägi, Ressortvorsteher Bau:** Ich beantworte die Frage gerne. Irgendwann einmal müssen wir aufhören. Auch ein Velofahrer hat sich an die Verkehrsregeln zu halten, wie ein Autofahrer auch. Ein Autofahrer darf dort nämlich nicht auf dem Velostreifen fahren, wenn ein Velofahrer entgegen kommt. Ich hoffe einfach, dass dies nicht 100 sind pro Tag. Aber die Dummen, welche dort fahren, halten einfach die Verkehrsregeln nicht ein. Ich wäre, froh wenn du diese dort stoppen würdest und dem freundlich erklären würdest, dass er hier auf einem Streifen, fährt auf dem er gar nicht fahren dürfte. Ich bin beinahe überzeugt, er wird dich anschauen. Weil er hat für sich das Recht herausgenommen, dort durch zu fahren. Um auf deine Frage zurück zu kommen, einen Velostreifen rechts von der Strasse wird es sicherlich nicht geben. Die Verhältnisse sind zu eng. Wir können nicht zwei Velostreifen und die Autospur haben, sonst fährt hier niemand mehr durch.

**Daniela Fankhauser, Grüne:** Noch ganz kurz zwei einfache Anfragen. Wann wird die Halfpipe im Schulhaus wieder aufgestellt und warum wurde sie nicht an einem provisorischen Platz aufgestellt?

Die zweite Anfrage geht an das Parkbad. Es tut mir leid, dass ich wieder mit dem Parkbad komme. Das Wasserspiel hinten beim Sandkasten für die kleinen Kinder funktioniert nicht. Das sei seinerzeit vom Frauenverein gespendet worden und es wäre schön, wenn das wieder laufen würde.

**Marianne Mägert, Ressortvorsteherin Bildung:** Die Skateranlage beim Schulhaus musste entfernt werden, weil dort der Neubau erstellt wird und der Platz benötigt wird. Die Anlage wird im Sommer 2018 wieder installiert. Leider haben wir keinen entsprechenden guten Ersatzplatz gefunden, wo wir diese hinstellen konnten. Wir haben dies mit der KJUFA geprüft. Am liebsten hätten sie dies bei ihnen gehabt, aber sie haben dort einfach viel Rasenfläche, was es nicht braucht für die Halfpipe.

**Beat Moser, Gemeindepräsident:** Ich war noch nicht in der Badi spielen, aber ich nehme mich dem an. Wir schauen, dass wir dies in die Ordnung bringen können.

<b>Parlamentsbeschluss-Nr.</b>	144/2017
<b>Aktennummer</b>	1.2.4
<b>Geschäft</b>	<b>Parlamentarische Vorstösse - Neueingänge</b>
<b>von</b>	Gemeinderat
<b>Ressort</b>	Präsidiales

Es sind keine neuen parlamentarischen Vorstösse eingegangen.