

# → Entlastungsstrasse Nord

Gemeindeabstimmung vom 24. September 2017

**Botschaft des Gemeindeparlaments  
von Münsingen**

Münsingen



Im Zentrum  
der Interessen

# Inhaltsverzeichnis

---

• Das Wichtigste in Kürze	2
• Ausgangslage	3
• Sachverhalt	9
• Finanzen	15
• Weiteres Vorgehen	15
• Stellungnahme Geschäftsprüfungskommission	15
• Argumente im Gemeindeparlament	16
• Antrag an die Stimmberechtigten	18

# Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

---

**Das Gemeindeparlament unterbreitet Ihnen gestützt auf Art. 34 Bst. b der Gemeindeordnung das Geschäft Entlastungsstrasse Nord (nachfolgend ESN) zur Urnenabstimmung am 24. September 2017.**

**Mit der ESN werden die folgenden Zielsetzungen angestrebt:**

- Nachhaltige Entlastung des Ortszentrums und des Bahnhofquartiers und namentlich des Bahnhofplatzes sowie des Übergangs beim «Fischerhuus» um rund 6000 Fahrzeuge pro Tag (mehr als 30% der Verkehrsmenge von 2030)
- Einhaltung des Fahrplans der Orts- und Regionalbuslinien sowie Vermeidung von Kursausfällen und Anschlussbrüchen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang der Bernstrasse (Ortsdurchfahrt) und im Ortszentrum, insbesondere für den Langsamverkehr, aber auch für Kunden der anliegenden Gewerbetreibenden und für die Anwohnenden
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Münsingen und der ansässigen Gewerbebetriebe

Im Rahmen der umfassenden Interessensabwägung ist das Gemeindeparlament mit 18 gegen 9 Stimmen (66% Zustimmung) zur Überzeugung gelangt, dass die ESN nebst der sanierten Ortsdurchfahrt und der durchgehenden Industriestrasse dringend notwendig ist. Keine andere heute bekannte Massnahme bringt für die Entlastung des Zentrums eine so grosse Wirkung. Die ESN ist technisch machbar, mit einem Gemeindeanteil von CHF 6.5 Mio. für Münsingen finanzierbar und zeitnah realisierbar.

Münsingen, 30. Mai 2017

Gemeindeparlament Münsingen

Die Präsidentin: Gabriela Krebs

Die Sekretärin: Barbara Werthmüller

# Das Wichtigste in Kürze

Mitte August 2015 hat das Gemeindeparlament einen Projektierungskredit genehmigt. Anschliessend wurde in vier Workshops mit einer rund 22-köpfigen Begleitgruppe das heute vorliegende Projekt intensiv diskutiert und entwickelt. Aufgrund der Mitwirkung Ende 2016 wurde das Projekt nochmals umfassend überprüft und angepasst. Dies mit dem Ziel, die Strasse so schlank wie möglich zu projektieren, zugleich aber eine hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Die Ortsdurchfahrt Münsingen und die Strassen im Bahnhofquartier sind seit Jahren über ihre Kapazitätsgrenze hinaus überlastet. Durch die ESN wird diese Situation nachhaltig verbessert, indem der ganze Ortsteil westlich der Bahnlinie Bern-Thun mit über 5500 Einwohnenden direkt via Hunzigenstrasse an die Bernstrasse angeschlossen wird.

Die ESN führt zu einer Verkehrsreduktion auf der Bernstrasse im Zentrum um rund 6000 Fahrzeuge pro Tag (Prognose für 2030). Damit sollen das Ortszentrum und das Bahnhofquartier spürbar und langfristig vom Verkehr entlastet werden. Dies erhöht die Aufenthaltsqualität im Zentrum wie auch im Bahnhofquartier und die Attraktivität von Münsingen als Wirtschaftsstandort, Einkaufs- und Wohnort insgesamt. Die Verflüssigung des Innerortsverkehrs kommt insbesondere den Orts- und Regionalbuslinien zugute, erhöht deren Fahrplanstabilität und verbessert zudem die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Die ESN dient der Erschliessung des Ortsteils West und ist weder eine Zentrumsumfahrung für den Transitverkehr noch der Ortsdurchfahrt. Auch wird die ESN keine Einzonungen von Bauland im Gebiet Rossboden nach sich ziehen.

## Die wichtigsten Vorteile der ESN sind:

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

Die ESN wurde bereits 2006 in der Korridorstudie Aaretal als beste Variante zur Entlastung des Ortszentrums ausgewiesen. Die ESN ist im Richtplan Verkehr der Gemeinde Münsingen behördenverbindlich verankert und ihre Umsetzung ist im Zonenplan und Baureglement raumplanerisch sichergestellt. Insbesondere lässt es das Baureglement explizit zu, die Strasse durch den Rossboden zu führen. Dies unter der Voraussetzung, dass sie sich gut in die Landschaft eingliedert. Die ESN ist im Agglomerationsprogramm Bern, Teil Siedlung + Verkehr sowie im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK) festgehalten.

Die ESN ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrslösung «Dreierpaket». Dieses besteht aus der Sanierung der Ortsdurchfahrt, der ESN sowie der durchgehenden Industriestrasse (Belpbergstrasse – Sägegasse). Zusammen bewirken diese Projekte eine dauerhafte und zukunftsorientierte Lösung der Verkehrsprobleme von Münsingen.

Die Kosten für die ESN werden auf rund CHF 15.2 Mio. geschätzt. Der Bau der ESN wird nur realisiert, wenn

die Kostenbeteiligung von Bund und Kanton Bern zu Stande kommt. Der Gemeindeanteil beträgt 42,25% respektive CHF 6.5 Mio. Der definitive Entscheid liegt nun bei den Stimmberechtigten. Das Gemeindeparlament empfiehlt den Stimmberechtigten, dem Kredit für die Realisierung der ESN zuzustimmen.

Alle Unterlagen zur ESN sind auf der Webseite der Gemeinde zugänglich ([www.muensingen.ch/esn](http://www.muensingen.ch/esn)) oder auf der Bauabteilung einsehbar.

## Ausgangslage

Münsingen und besonders das Ortszentrum leiden schon seit Jahrzehnten unter der starken Verkehrsbelastung. Der öffentliche Verkehr wurde stark ausgebaut (Ortsbus, Regionalbusse, S-Bahn, Regional-express). Viele gehen zu Fuss oder benutzen das Velo und trotzdem sind die Ortsdurchfahrt Münsingen und die Strassen im Bahnhofquartier bis über ihre Kapazitätsgrenzen ausgelastet. Insbesondere der Kreisel am Dorfplatz erweist sich als Nadelöhr. Das Bahnhofquartier ist durch den Verkehr überbelastet, da hier der komplette Ziel- und Quellverkehr von und nach dem Ortsteil West über die beiden einzigen Bahnunterführungen abgewickelt werden muss. Die regelmässigen Staus haben negative Auswirkungen für die Anwohnenden, die zu Fuss Gehenden, die Velofahrenden, für die ganze Gemeinde und auch für die Region und insbesondere für den Ortsbus.

### Planungsrückblick

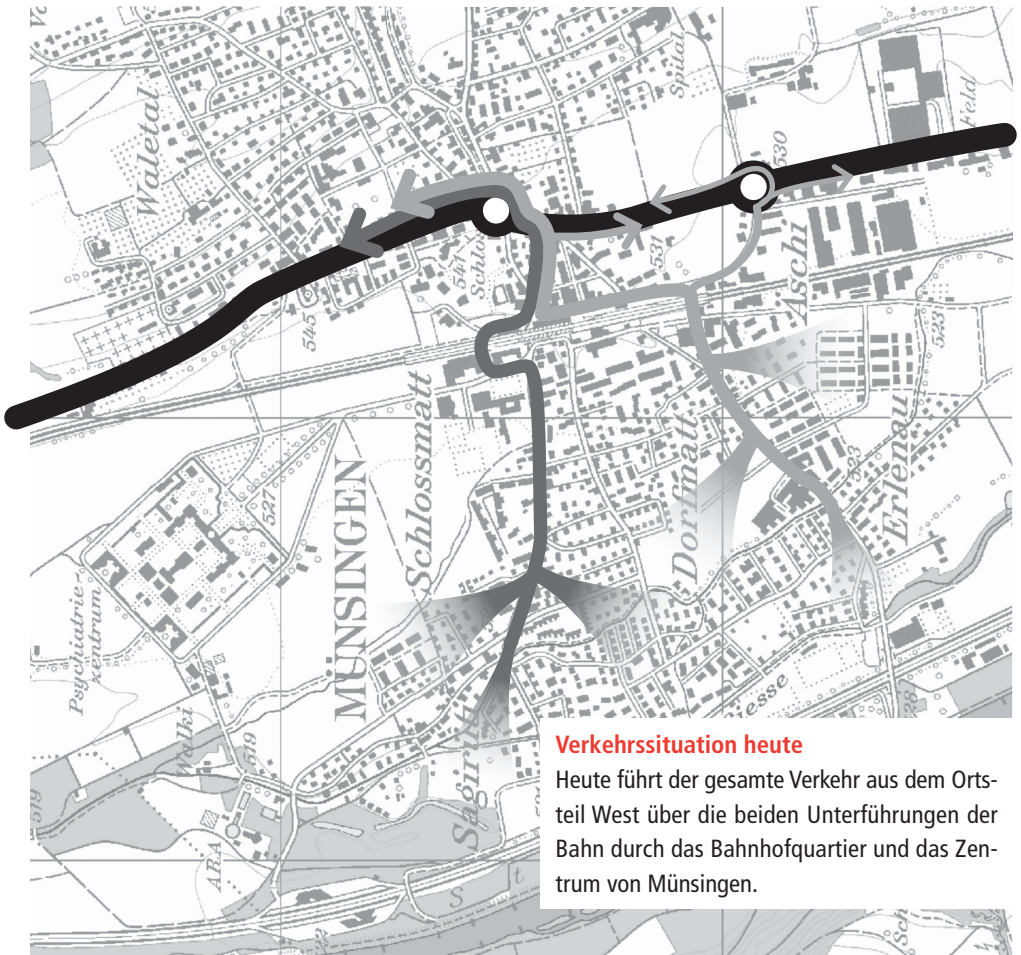
Die ESN ist bereits im Verkehrskonzept der Gemeinde Münsingen von 1995 und in vertiefter Form in der Gesamtstrategie Verkehrssanierung Münsingen 2003

als fester Bestandteil enthalten. Die ESN ging in den nachfolgenden zahlreichen Studien stets als beste Variante 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 Gemeindebaureglement (GBR) raumplanerisch sichergestellt. So wird in Art. 59 Abs. 4 GBR festgehalten, dass im Landschaftsschutzgebiet Rossboden die Erstellung einer Entlastungsstrasse möglich ist, sofern diese den Anliegen des Landschaftsschutzes so weit als möglich Rechnung trägt.

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, damit die ESN durch Bund und Kanton mitfinanziert wird.

## Geprüfte und verworfene Varianten zur Lösung der Verkehrsüberlastung

- Ein neuer Autobahnanschluss Süd zwischen Münsingen und Wichtrach wird vom zuständigen Bundesamt ASTRA schriftlich abgelehnt. Das ASTRA will auf der A6 aus Sicherheitsüberlegungen keine zusätzlichen Ein- und Ausfahrten bauen.
- Eine Untertunnelung von Münsingen würde praktisch nur dem Durchgangsverkehr dienen und ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Sie wäre exorbitant teuer und für die Gemeinde niemals finanzierbar.
- Eine Entlastungsstrasse entlang der Autobahn würde erheblich mehr Kulturland verbrauchen als die ESN und einen grossen Teil des Ortsteils West mit massivem Mehrverkehr und Lärm belasten. Diese Variante wurde in der Korridorstudie Aaretal vertieft geprüft und weist gegenüber der ESN deutliche Nachteile auf.



### Verkehrssituation heute

Heute führt der gesamte Verkehr aus dem Ortsteil West über die beiden Unterführungen der Bahn durch das Bahnhofquartier und das Zentrum von Münsingen.



## Wirkung der ESN

Im März 2016 wurde in Münsingen eine umfassende Verkehrszählung durchgeführt und darauf basierend Verkehrssimulationen mit und ohne ESN berechnet. Rund ein Drittel des Verkehrsaufkommens in Münsingen ist Durchgangsverkehr, ein Drittel stammt aus dem Ortsteil westlich der Bahn und ein Drittel aus dem Ortsteil östlich der Bahn. Damit sind zwei Drittel des gesamten Verkehrs auf der Bernstrasse in Münsingen (rund 12 000 Fahrzeuge pro Tag) hausgemacht.

Die Verkehrssimulation zeigt, dass bei einer vollständigen Realisierung des Dreierpakets der Verkehr im Ortszentrum erheblich verflüssigt wird. Die Verkehrs-entlastung im Zentrum wird für das Jahr 2030 auf rund 6000 Fahrzeuge geschätzt.

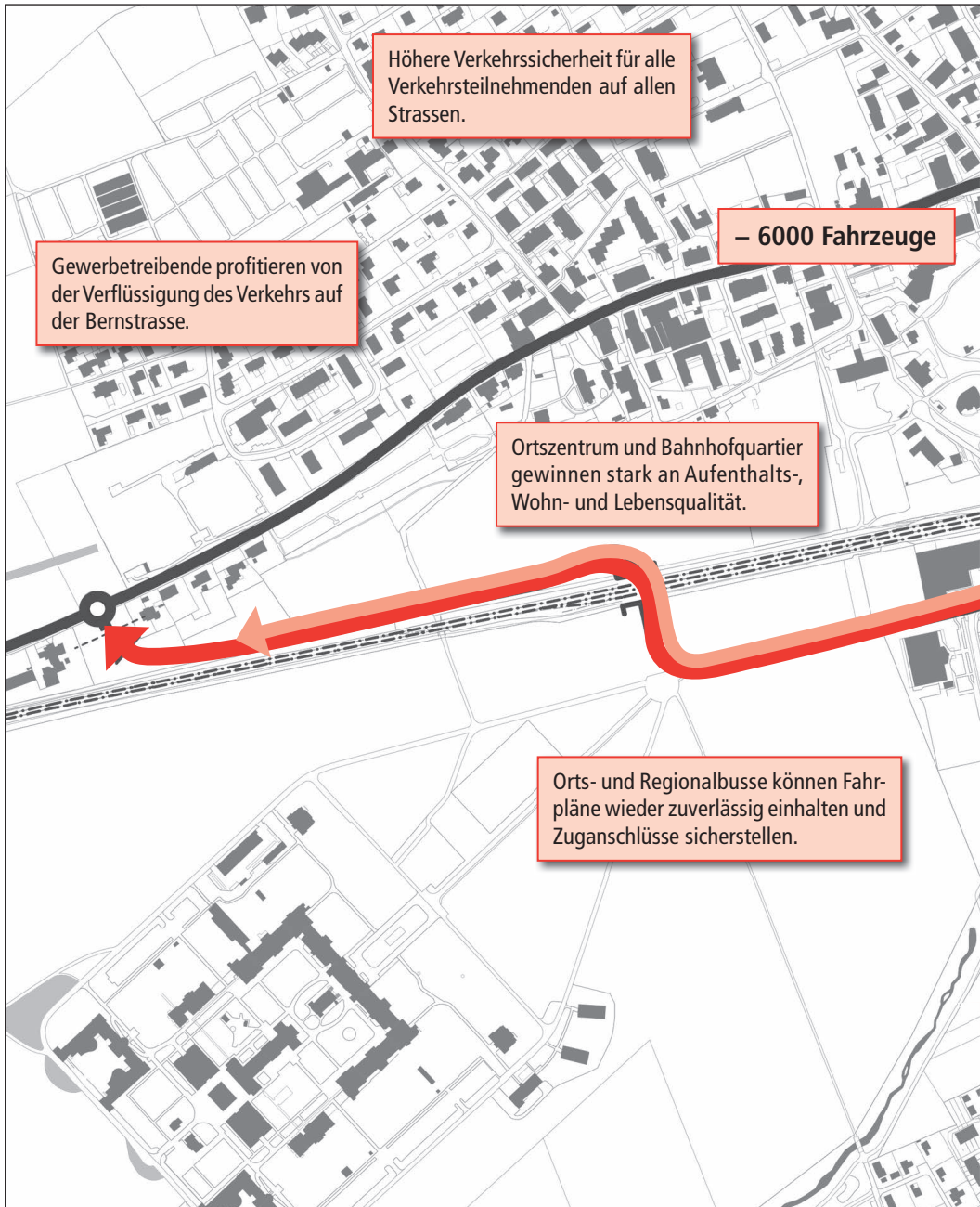
Die nachstehenden beiden Skizzen verdeutlichen die oben gemachten Feststellungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens aus dem Ortsteil West.



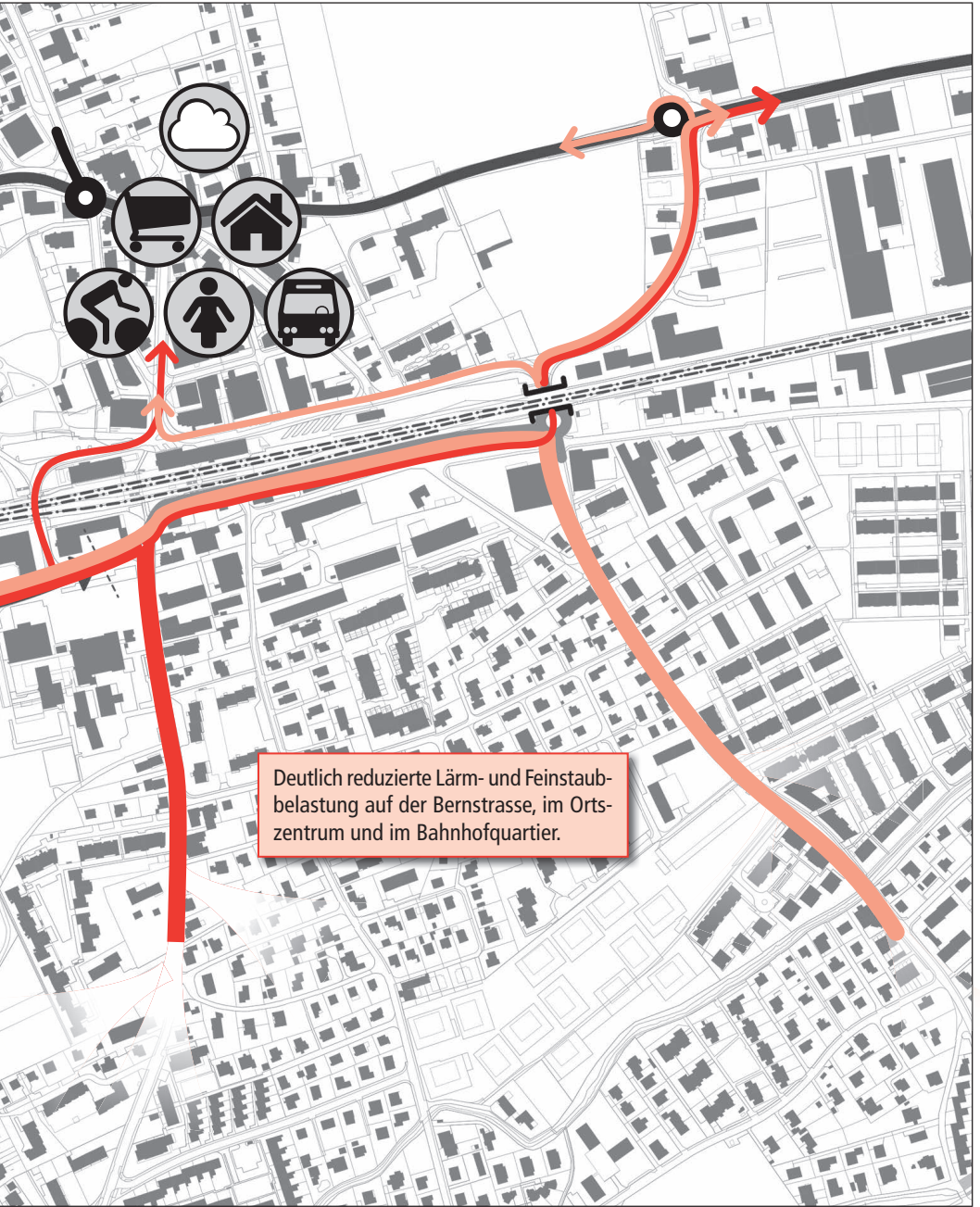
### Verkehrssituation mit der ESN

Mit der ESN führt der Verkehr mit Ziel oder Quelle im Ortsteil West grösstenteils direkt über die ESN zur Bernstrasse, womit die Bernstrasse um rund einen Drittel (6000 Fahrzeuge) entlastet werden kann.

## Die wichtigsten Vorteile der ESN







Deutlich reduzierte Lärm- und Feinstaubbelastung auf der Bernstrasse, im Ortszentrum und im Bahnhofquartier.

## **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. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nach wie vor ein wichtiger Bestandteil zur Verbesserung des Verkehrssystems und der Aufenthaltsqualität in Münsingen. Sie trägt wie die ESN und die Realisierung der durchgehenden Industriestrasse dazu bei, dass der Verkehr flüssiger durch Münsingen geleitet wird und die Bedingungen für den strassengebundenen ÖV, für zu Fuss Gehende sowie Velofahrende verbessert werden.

Tatsache bleibt aber, dass mit der alleinigen Sanierung der Ortsdurchfahrt kein einziges Fahrzeug weniger durch das Zentrum von Münsingen rollt. Nach wie vor würden also täglich 18 000 bis 20 000 Fahrzeuge die Ortsdurchfahrt belasten. Es braucht damit sowohl die Sanierung der Ortsdurchfahrt als auch die ESN und die durchgehende Industriestrasse.

Der Kanton Bern nimmt die Sanierung der Ortsdurchfahrt nun an die Hand, plant diese etappiert und will sie in absehbarer Zeit realisieren. Die Verlegung des Kreisels im Ortszentrum erfolgt voraussichtlich im Jahr 2020, sofern die entsprechenden Ausführungskredite durch den Grossen Rat des Kantons Bern genehmigt werden. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt ist ab 2023 geplant.

## **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 neue durchgehende Industriestrasse längerfristig zwischen dem Bahnhofvorplatz und der Belpbergstrasse direkt entlang den SBB-Gleisen zu führen.

Der Zeitpunkt für die Verlagerung der neuen Industriestrasse an die Gleise ist grundsätzlich von der weiteren Entwicklung im Raum Bahnhof West abhängig. Es ist aber die Zielsetzung des Gemeinderates, die bauliche Verlagerung der Industriestrasse an die Bahngleise so zu realisieren, dass die neue Industriestrasse zeitgleich mit der ESN eröffnet werden kann. 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.

## **Weitere wichtige Verkehrsprojekte**

Die ESN reiht sich ein in weitere wichtige Verkehrsprojekte. Der ¼-h-Takt der S1 wird die Attraktivität und Kapazität des öffentlichen Verkehrs nochmals deutlich verbessern. Mit der Umgestaltung des Autobahnanschlusses Rubigen wird dessen Leistungsfähigkeit an die erwartete künftige Verkehrsbelastung angepasst. Auch der Kreisel vor Rubigen soll so ausgebaut werden, dass ein zügiger Verkehrsabfluss gewährleistet werden kann. Mit all diesen Vorhaben sollte die Region für die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse gewappnet sein.

# Sachverhalt

## Anforderungen an die ESN

Die Anforderungen an die ESN sind hoch: Das Gesamtprojekt soll gleichermaßen Autos, LKWs, Velofahrenden und zu Fuss Gehenden dienen. Es muss auf Landschaft und Kulturland Rücksicht nehmen, die insbesondere beim Psychiatriezentrum Münsingen (PZM) strengen Lärmgrenzwerte einhalten und zu Fuss Gehenden und Velofahrenden eine hohe Verkehrssicherheit bieten, namentlich im Umfeld der Schulanlage Schlossmatt.

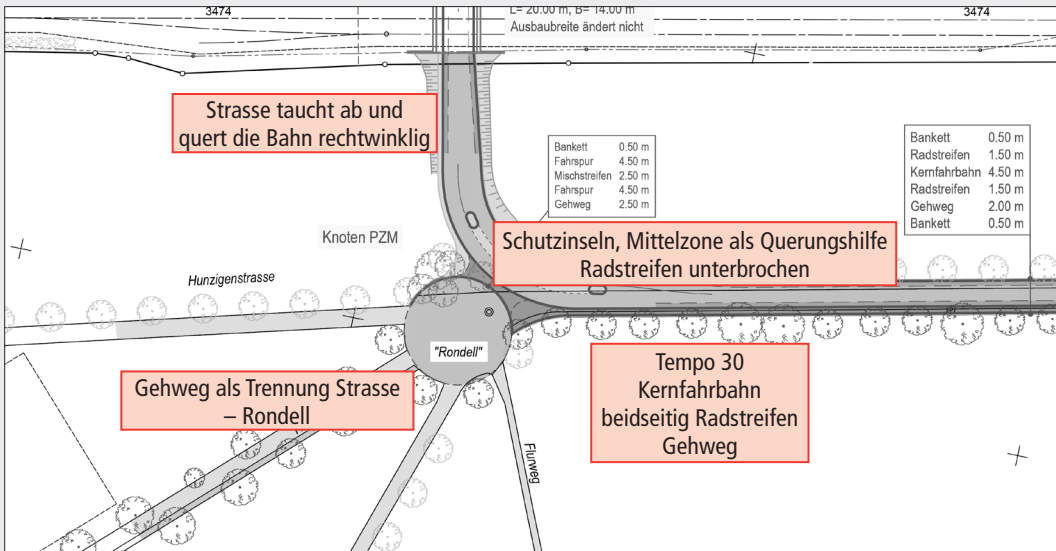
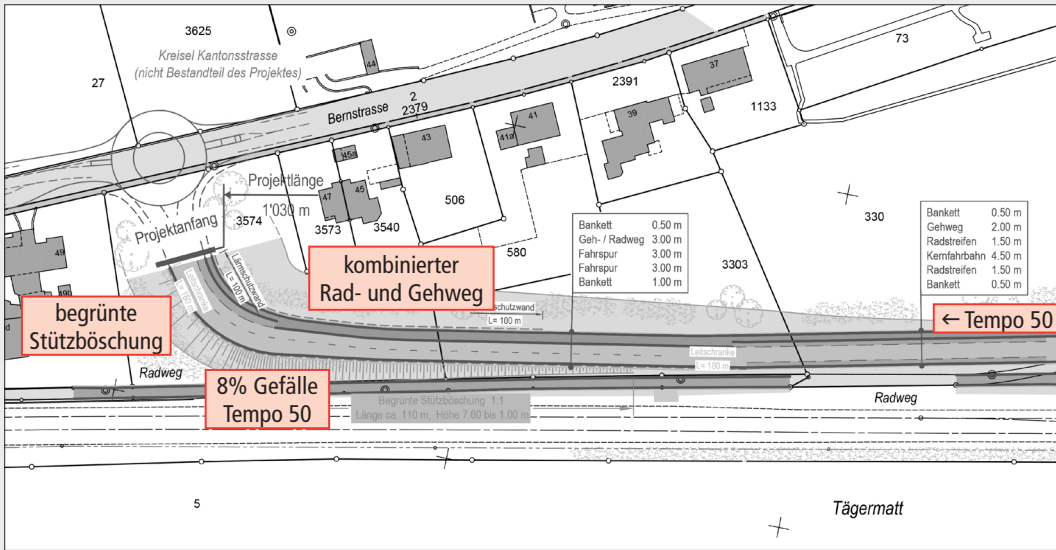
## Tempo-30 und Sicherheit für zu Fuss Gehende und Velofahrende

Die ESN wird als Innerortsstrasse weitgehend als Kernfahrbahn mit Radstreifen und einem Gehweg gestaltet. Die Kernfahrbahn erlaubt das problemlose Kreuzen von Autos. Begegnen sich zwei LKWs, wird der Radstreifen mitbenutzt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt zwischen der Bernstrasse und dem Pfarrstutz 50 km/h. Ab Pfarrstutz gilt Tempo 30. Der optische Versatz durch die Schutzinsel trägt dazu bei, dass die Fahrzeuglenkenden die Geschwindigkeit reduzieren und sich auf Tempo 30 einstellen. Die Schutzinseln und Mittelzonen bieten sichere Querungshilfen für zu Fuss Gehende und Velofahrende. Die bestehende Unterführung Pfarrstutz dient zwischen Pfarrstutz und Rondell zu Fuss Gehenden und Velofahrenden weiterhin als attraktive und vom motorisierten Verkehr getrennte Verbindung. Die Sicherheit der zu Fuss Gehenden und Velofahrenden geniesst bei der Planung der ESN generell eine hohe Priorität. Im Rahmen des Ausführungsprojektes wird weiterhin eng mit den relevanten Fachstellen des Kantons Bern zusammengearbeitet.

## Schulwegsicherheit Schulzentrum Schlossmatt

Im Rahmen der Vorabklärungen wurden die Schulwege sämtlicher Schlossmatt-Schüler/innen anhand derer Wohnadressen überprüft. Daraus folgt, dass rund neun von zehn Schüler/innen die Sägegasse direkt vor oder unterhalb des Schulhauses queren und von der ESN nicht betroffen werden. Für sie bleibt damit alles beim Alten, denn mit der ESN benutzen gleich viele Autofahrer die Sägegasse wie heute. Für Schulkinder zu Fuss oder mit Velo, welche die Strasse bei der Unterführung Nord (CTA) queren, wird der neue Mittelstreifen bei der CTA das Queren erleichtern und sicher 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.

# Linienführung ESN

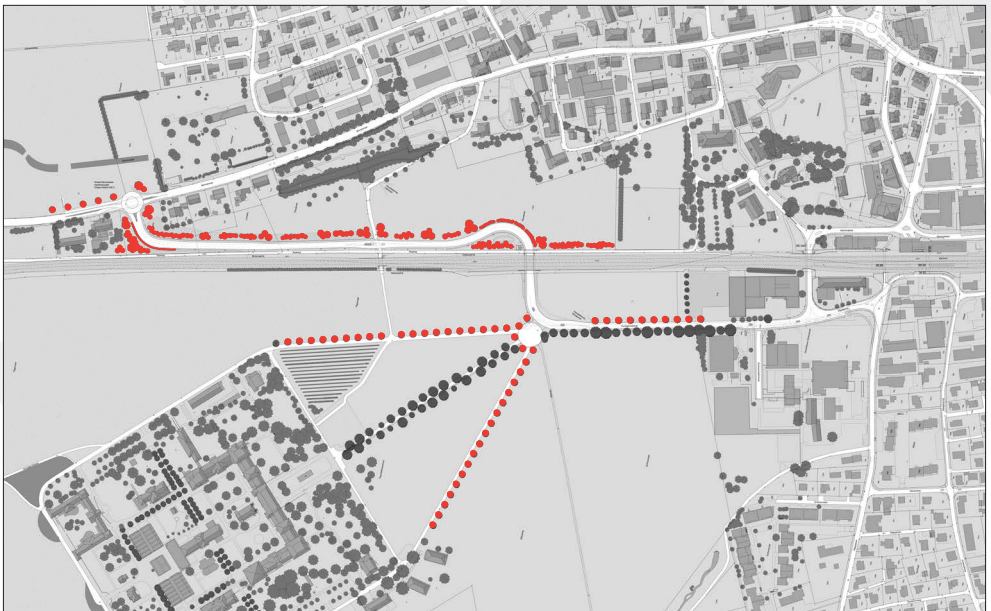






## Einbettung in die Landschaft (Denkmalschutz)

Die Böschung im Bereich der Steigung zur Bernstrasse wird begrünt. Im Rossboden begleiten Baum- und Strauchgruppen die ESN. Die Strasse, die zur SBB-Unterführung abtaucht, tritt dadurch weniger in Erscheinung. Zugleich soll auch die Lärmschutzwand entlang der Bahnlinie möglichst auf der ganzen Länge begrünt werden. Zwischen der Unterführung und dem Rondell wird auf begleitende Bäume und Sträucher verzichtet, da die Strasse hier aus Sicht des Betrachters rasch zur Unterführung abtaucht. Im Zusammenhang mit der ESN sollen die Baumreihen zum PZM gemäss dem früheren historischen Zustand wiederhergestellt werden. Die Denkmalpflege begrüsst diese Ersatzmassnahme als Aufwertung der Gesamtanlage. Im Detailprojekt wird der Einbettung in die Landschaft weiterhin grosse Beachtung geschenkt.



Gestaltungsplan mit Neubepflanzung (rot)



Blick vom Pfarrstutz auf die ESN im «Rossboden». Baum- und Strauchgruppen decken die Sicht auf die Strasse ab.



Rasches Abtauchen der Strasse vom Rondell / von der Hunzigenstrasse zur Unterführung.  
Ergänzung der Allee an der Hunzigenstrasse.

## Schwerverkehr

Im Mitwirkungsverfahren wurde mehrfach ein generelles Lastwagenfahrverbot auf der ESN gefordert. Deshalb wurde der Lieferverkehr der wichtigsten Gewerbebetriebe im Einzugsgebiet der ESN (PZM, CTA usw.) erhoben. Daraus ergibt sich, dass mindestens 120 Lastwagen pro Tag die ESN benützen werden. Ein Lastwagenfahrverbot auf der ESN ist damit keine zukunftstaugliche Lösung. Es wäre unsinnig, diese Lastwagen auf den Umweg über das Ortszentrum Richtung «Fischerhuus» zu schicken. Die ESN bezweckt ja gerade weniger Verkehr, mehr Aufenthaltqualität und mehr Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr im Ortszentrum und im Bahnhofquartier. Ein Verbot für Lastwagen führt auch zu keiner nennenswerten Verringerung des Kulturlandverlustes bzw. der Kosten, da die Breite der Kernfahrbahn aufgrund der gültigen Normen gleich ausfällt.

## Lärmsituation

Ein erstes Lärmgutachten hat ergeben, dass entlang der gesamten ESN die zulässigen Planungswerte eingehalten bzw. unterschritten werden. Im Bereich der Einmündung zur Bernstrasse sind jedoch zusätzliche Lärmschutzmassnahmen für die betroffenen Anwohner vorgesehen.

## Alternative Linienführung mit Querung der SBB-Linie beim Pfarrstutz

Der Gemeinderat und das Gemeindeparlament haben die Linienführung der ESN im Nachgang zur öffentlichen Mitwirkung nochmals intensiv auf Vor- und Nachteile geprüft. Dabei stand insbesondere eine alternative Linienführung mit Querung der SBB-Linie beim Pfarrstutz zur Diskussion. Die Ergebnisse der vertieften Abklärungen und des Variantenvergleichs sind sehr deutlich. Die vom Gemeindeparlament vorgeschlagene Linienführung der ESN schneidet gegenüber der Querung der SBB-Linie beim Pfarrstutz besser ab und besticht durch:

- Kurze, direkte und niveaufreie Wege für den Fuss- und Veloverkehr
- Getrennte Führung (Entflechtung) des Langsamverkehrs und des motorisierten Verkehrs in der Tägermatt
- Geringere Beeinträchtigung des PZM als Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS) verbunden mit der ausdrücklichen Unterstützung dieser Linienführung durch die kantonale Denkmalpflege
- Tiefere Lärmbelastung des PZM, welches in der strengsten Lärmempfindlichkeitsstufe liegt
- Bessere Einfügung ins bestehende Wegnetz
- Neue SBB-Unterführung, welche ohne das aufwändige Verschieben von Weichen und entsprechende Mehrkosten von rund CHF 1.5 Mio. auskommt
- Tiefere Kosten und somit ein deutlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis

Auch hat sich gezeigt, dass die vom Gemeindeparlament vorgeschlagene Linienführung nur unerheblich mehr Kulturland beansprucht (rund 75 m<sup>2</sup>), als eine Linienführung mit Querung der SBB-Linie beim Pfarrstutz.

Gegen eine alternative Linienführung mit Querung der SBB-Linie beim Pfarrstutz stellt sich insbesondere die kantonale Denkmalpflege. Sie sieht bei dieser Variante den Schutz des PZM in einem solchen Ausmass verletzt, dass eine Bewilligung laut einer ersten Stellungnahme ausgeschlossen erscheint. Dies wurde zusätzlich im Rahmen eines separaten Rechtsgutachtens überprüft. Die Chancen, dass ein negativer Fachbericht der Kantonalen Denkmalpflege erfolgreich vor einem Gericht entkräftet werden könnte, liegen bei 1%. Mit der vom Gemeindeparlament vorgeschlagenen Linienführung ist die kantonale Denkmalpflege hingegen explizit einverstanden.

## Künftige raumplanerische Entwicklungen entlang der ESN

Im Mitwirkungsverfahren wurde vielfach die Befürchtung geäußert, dass der Bau der ESN dazu führen könnte, dass entlang der ESN ein raumplanerisches Entwicklungspotential (für Industrie- und Wohnzonen) geschaffen wird. Diese Befürchtungen sind unbegründet, denn:

- mit dem neuen Raumplanungsgesetz sind die Hürden für neue Einzonungen sehr hoch,
- die Landschaft im Rossboden und rund um das PZM bleibt auch mit der ESN attraktiv und schützenswert. Im Gegensatz zur Strasse lassen sich Hochbauten kaum verträglich einordnen,
- Münsingen hat im Ortsteil Süd bereits Industrie- und Arbeitszonen ausgeschieden, welche zum heutigen Zeitpunkt nach wie vor nicht voll ausgeschöpft sind und
- letztlich will Münsingen, sofern denn weiteres Wachstum im Wohnbereich angestrebt wird, dies nicht mit neuen Einzonungen, sondern mit Siedlungsentwicklung nach innen realisieren.

## Finanzen

Der Investitionskredit, beruhend auf dem Vorprojekt mit einer Kostenschätzung von +/-20%, beträgt CHF 15 169 680.–. Der Gemeindeanteil mit 42,25% beträgt somit rund CHF 6 500 000.–. Die Hälfte des Gemeindeanteils wird aus der Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung finanziert, die andere Hälfte wird dem Steuerhaushalt belastet. Bund und Kanton beteiligen sich zu 57,75% an den Gesamtkosten für die ESN (gemäss heutigem Stand RGSK Bern-Mittelland).

## Weiteres Vorgehen

Mit einem Ja zur ESN kann umgehend mit der weiteren Planung begonnen werden. Die Überbauungsordnung (Strassenplan) wird voraussichtlich Ende 2019 dem Gemeindeparlament zur Abstimmung unterbreitet werden können. Die Genehmigung des Kantons wird ab Mitte 2020 erwartet. Falls mit dem Bau im Jahr 2021 begonnen würde, könnte die ESN im Jahr 2023 eröffnet werden. Im Rahmen der weiteren Planung wird weiterhin eng mit allen Fachstellen zusammengearbeitet. Mit dieser Abstimmung wird Klarheit erreicht, ob die Münsinger Bevölkerung die ESN will oder nicht. Der Baukredit wird an die klare Voraussetzung geknüpft, dass die ESN durch das Agglomerationsprogramm mitfinanziert wird. Die Kredite für die Land-erwerbe und die Bauausführung in der Grössenordnung von CHF 5 350 000.– 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.– können nach Eintreten der Rechtskraft der Urnenabstimmung ausgelöst werden. Bei Annahme der ESN kann damit die Zeit bis zum Finanzierungsentscheid des Bundes im Jahr 2019 für die erforderlichen Projektierungsarbeiten genutzt werden. Diese Vorbereitungszeit von rund zwei Jahren ist enorm wichtig und stellt sicher, dass mit dem Bau im Jahr 2021 begonnen werden kann, sofern die Mitfinanzierung durch Bund und Kanton sichergestellt ist. Sollten wider Erwarten die Beiträge von Bund und Kanton nicht fließen, müssten die CHF 1 150 000.– für die Planung zu Lasten des Steuerhaushalts abgeschrieben werden.

## Stellungnahme Geschäftsprüfungskommission

Die Geschäftsprüfungskommission konnte sich anhand der umfassenden vorliegenden Unterlagen ein gutes Bild über das geplante Projekt machen. Die offenen Fragen wurden im Rahmen der Prüfung des Geschäfts kompetent und verständlich beantwortet. Die Geschäftsprüfungskommission unterstützt aus diesem Grund mehrheitlich den Antrag an die Stimmbewölkerung.

## Dafür 18 Stimmen

- Endlich haben wir eine Lösung, welche machbar und finanzierbar ist. Eine solche Chance wird es für Münsingen in den kommenden 20 Jahren nicht mehr geben.
- Die Schadstoffemissionen und die Lärmbelastung machen Münsingen im Ortszentrum unattraktiv. Mit der ESN kann das Zentrum erheblich entlastet werden.
- Der ÖV (Ortsbus) kann seine Aufgaben mit der ESN innerorts wieder zeitgerecht wahrnehmen. Die Nutzung des Ortsbusnetzes wird wieder attraktiver, wenn die Anschlüsse gewährleistet werden können.
- Man darf das Projekt ESN nicht als Einzelprojekt betrachten, sondern muss den Blick auf das grosse Ganze werfen: Sanierung Ortsdurchfahrt, ¼-Stunden-Takt der SBB, durchgehende Industriestrasse, ESN, Sanierung des Autobahnanschlusses in Rubigen, Erstellung Turbokreisel in Rubigen – all diese Projekte hängen zusammen und führen zu einer Entflechtung des Verkehrsflusses in Münsingen und Umgebung.
- Ohne ESN wird die Sanierung der Ortsdurchfahrt während der Bauzeit sehr unangenehme Auswirkungen haben.
- Es geht mit dem Bau der ESN nicht prioritär um kürzere Stauzeiten für Autofahrende, sondern um die Rückgewinnung der Lebensqualität im Ortszentrum.
- Der Kulturlandverlust ist vertretbar. Die Strasse führt zudem an der lärmbelasteten Bahnstrecke entlang.
- Weit über die Region hinaus wird Münsingen bereits seit Jahren mit Stau assoziiert. Mit der ESN wird der Verkehr resp. der Stau nicht verlagert, sondern gesamthaft entflechtet und die Attraktivität des Ortszentrums und des Bahnhofquartiers erhöht.
- Zuwanderung fasst nicht in den ländlichen Regionen Fuss, sie kommt in den Ballungszentren zum Ausdruck. Zwischen 1980 und 2017 ist die Einwohnerzahl in Münsingen um rund 4000 Personen angestiegen. Der Handlungsbedarf zeigt sich in allen Bereichen, auch beim Verkehr.
- Das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung nimmt stetig zu. Zudem erfolgt der grösste Teil der Gütertransporte in der Schweiz via Strasse.
- Münsingen hat sich in den letzten Jahren entwickelt und wird das in den folgenden Jahren auch weiterhin tun. Zu einer guten Infrastruktur gehört auch eine genügende und verträgliche Erschliessung.
- Das Projekt basiert auf einem rechtskräftigen Richtplan Verkehr und ist Bestandteil einer ganzheitlichen Lösung.
- Die ESN ist wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung von Münsingen mit seinen zahlreichen Geschäften und Arbeitsplätzen. Ein Stau im Zentrum sowie leerstehende Geschäftsräume nützen niemandem etwas.



- Ein Strassenprojekt, welches ins Agglomerationsprogramm 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.
- Die ESN nicht nur ein Projekt für heute, sondern auch für künftige Generationen.
- Münsingen ist die Zentrumsgemeinde im Aaretal. Die Angebote, welche hier zur Verfügung gestellt werden, ziehen auch Leute aus der Region an. Dass diese Leute alle das Velo oder den ÖV benutzen, um nach Münsingen zu fahren, ist eine Utopie.
- Die ESN ist eine Gesamtlösung für alle. Es ist nicht nur ein Projekt für die Autofahrenden, sondern auch für den ÖV, den Langsamverkehr, für die zu Fuss Gehenden und generell für die Lebensqualität in Münsingen.
- Die Diskussionen über Verkehrsentlastungen im Ortszentrum dauern schon seit Jahren an. Es gab unzählige Vorschläge, welche im Sand verlaufen sind. Mit der ESN liegt eine Lösung vor, die als einzige Option zeitnah realisier- und finanzierbar ist.
- Nach den jahrelangen Diskussionen ist es wichtig und unabdingbar, dass die Stimmberechtigten an der Urne über ein finanziell und technisch realisierbares Projekt entscheiden können.

## Dagegen 9 stimmen

- Autofahren darf nicht noch attraktiver werden. Mit dem Gewinn von ein paar Minuten und der Stauverlagerung steht der Nutzen in einem völligen Missverhältnis zu den Kosten.
- Bevor eine Entlastungsstrasse gebaut wird, sollte die Ortsdurchfahrt saniert werden.
- Die ESN führt durch eine Landschaftsschutzzone. Das Naherholungsgebiet zwischen Schlossmatt, Schlossgut und dem PZM wird vollständig entwertet.
- Mit der ESN wird sicher kein Auto weniger verkehren. Neue Strassen generieren neuen Verkehr.
- Die Strassenführung durch den Rossboden wird neue Begehrlichkeiten wecken. Die Bautätigkeit wird mit der ESN noch weiter angekurbelt.
- Mit der ESN steht man vielleicht in Münsingen weniger im Stau, allerdings steht man dann woanders, in Rubigen oder auf der Autobahn mehr im Stau.
- Im Rossboden gibt es wirklich schöne, unberührte Natur. So wird es nie mehr sein, wenn man dort eine Strasse baut.
- Die einzigen verlässlichen Zahlen zum motorisierten Verkehr stammen aus der Verkehrszählung 2016. Die restlichen Zahlen sind Hochrechnungen und Prognosen.
- Die Stausituationen, zu welchen es in Münsingen zu gewissen Zeiten kommt, sind zumutbar.

## Antrag an die Stimmberechtigten

---

Das Gemeindeparlament hat mit Beschluss vom 30. Mai 2017 dem Investitionskredit von CHF 6 500 000.– (Nettoanteil Gemeinde Münsingen) zu Handen der Urnenabstimmung vom 24. September 2017 mit 18 Ja- zu 9 Nein-Stimmen ohne Enthaltungen zugestimmt.

**Stimmen Sie dem Investitionskredit von CHF 6 500 000.– (Nettoanteil Gemeinde Münsingen) je hälftig zu Lasten Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung und Steuerhaushalt für den Bau der Entlastungsstrasse Nord zu? Dies unter dem Vorbehalt der Mitfinanzierung des Bruttokredits von total CHF 15 200 000.– durch den Bund und Kanton. Der Kreditanteil für die Erstellung des Strassenplans und die weitere Planung in der Grössenordnung von CHF 1 150 000.– wird unabhängig von diesem Vorbehalt verwendet.**