



## **ESN - Stellungnahmen und Erhebungen Inhaltsverzeichnis:**

- 1. ODM Schreiben an das OIK II vom 07.04.2017**
- 2. E1: Betrachtungen zur Variante Blau vom 23.03.2017**
- 3. Stellungnahme SBB vom 17.03.2017**
- 4. Stellungnahme TBA, Fachbereich Langsamverkehr vom 15.03.2017**
- 5. Stellungnahme KDP vom 06.02.2017**
- 6. Lärmtechnische Abklärungen von 10.02.2017**
- 7. C1: Fahrverbot für Lastwagen vom 16.02.2017**
- 8. Erhebung LKW vom 15.02.2017**
- 9. Schülererhebung vom 26.01.2017**
- 10. Juristisches Gutachten bezüglich der gerichtlichen Überprüfbarkeit von  
Fachberichten (insbesondere KDP) vom 13.03.2017**

Gemeinderat

Postfach 1330  
Telefon 031 724 51 11  
Telefax 031 724 51 01  
www.muensingen.ch

Rückfragen  
E-Mail  
Referenz  
Datum

Bauabteilung / 031 724 52 20  
bauabteilung@muensingen.ch  
3.4.1 / 1538  
07.04.2017

Tiefbauamt des Kantons Bern  
Oberingenieurkreis II  
Herr Thomas Schmid  
Schermenweg 11  
Postfach  
3001 Bern

### **Ortsdurchfahrt Münsingen - Gespräch vom 14.03.2017**

Sehr geehrter Herr Schmid

Wir danken Ihnen für das äusserst angenehme und konstruktive Gespräch mit Vertretern unserer Gemeinde vom 14.03.2017. Vereinbarungsgemäss erlauben wir uns, das Gespräch nachfolgend kurz zusammenzufassen:

1. Der Gemeinderat von Münsingen begrüsst einerseits die klare Haltung des Kantons Bern, die Ortsdurchfahrt von Münsingen zu sanieren und andererseits deren sinnvolle zeitliche Etappierung.
2. Gemäss heutiger Terminplanung des OIK II und unter dem Vorbehalt der entsprechenden Zurverfügungstellung der notwendigen Ausführungskredite planen Sie die Verlegung des Kreisels Dorfplatz Dorfzentrum im Jahr 2020.
3. Gemäss heutiger Terminplanung des OIK II und unter dem Vorbehalt der entsprechenden Zurverfügungstellung der notwendigen Ausführungskredite planen Sie die Sanierung der Ortsdurchfahrt (Ortseingang Münsingen Nord bis zum Kreisel Dorfplatz) im Jahr 2023.
4. Nach Ihrer heutigen Planung sollten sämtliche Ausführungs- und Planungskredite für die Sanierung der Ortsdurchfahrt Teil des Investitionsrahmenkredites Strasse 2018-2021 sein, welcher in der Septembersession 2017 des Grossen Rates traktandiert wird. Die definitive Kreditbewilligung erfolgt anschliessend mit einem Ausführungsbeschluss durch den Regierungsrat.
5. Mit dem Neubau des Coop im Dorfzentrum werden Sie im Zusammenhang mit der Anlieferung die Ein- und Ausfahrt auf die Thunstrasse (Höhe Klösterli) die Lichtsignalanlage überprüfen und ausserhalb des oben erwähnten Zeitplans separat planen und allenfalls anpassen.
6. Aus Ihrer heutigen Sicht wird der Knoten Thunstrasse/Alte Bahnhofstrasse/Belpbergstrasse auch in Zukunft durch eine (revidierte) Lichtsignalanlage gesteuert. Auf die Eröffnung des Coop-Centers hin wird entweder ein Provisorium in Betrieb sein, oder aber schon die komplette Anlage, die jedoch noch in provisorischem Zustand läuft.
7. Die Gemeinde ist zurzeit mit der Bank SLM, der Coop und dem Landschaftsarchitekten Daniel Moeri daran, das Vorgelände zum Coop und SLM Gebäude zu gestalten, um eine verbesserte öffentliche Nutzung zu ermöglichen. Von Seiten

Münsingen



Im Zentrum  
der Interessen

der Gemeinde besteht der Wunsch, die Bushaltestellen in diesen Vorplatz zu integrieren, damit der Verkehrsdurchfluss im Kreisel nicht behindert wird. Dies auch in Hinsicht auf die Optimierung der Lichtsignalanlage alte Bahnhofstrasse / Thunstrasse. Sollte es notwendig sein, den Strassenplan geringfügig anzupassen, sollte dies nach ihrer Beurteilung ohne Zeitverzögerungen möglich sein. Wir werden Sie bezüglich diesem Teilprojekt auf dem Laufenden halten.

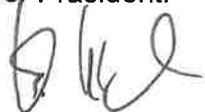
8. Anlässlich der Einigungskonferenz vom 3.12.2008 zwischen sämtlichen politischen Ortsparteien von Münsingen, dem OIK II, der RVK 4, der InfraWerke Münsingen, der Bauabteilung und dem Gemeinderat wurde vereinbart, im Abschnitt zwischen Käserei und Knoten Gartenstrasse (Denner) bzw. Lichtsignalanlage Krankenhausweg Tempo 30 zu signalisieren. Der Gemeinderat von Münsingen hält an diesem Konsens nach wie vor fest und wünscht hier keine Änderungen.
9. Aus Ihrer heutigen Sicht könnte auf der Bernstrasse ausserhalb dieses Perimeters nach Sanierung der Ortsdurchfahrt nach wie vor Tempo 50 signalisiert werden. Es wird von Ihrer Seite geprüft, ob es bei hohem Verkehrsaufkommen zielführend ist, die T- 30 Zone auf den Bereich der zeitlich wechselnden Tempobeschränkungen auszuweiten. Der Gemeinderat kann diese Ansicht unterstützen.
10. Ob auf den Bau einer Pfortneranlage beim Dorfeingang Nord verzichtet werden kann, wird von Ihnen ebenfalls geprüft.
11. Sie werden sich im Rahmen der Überprüfung der Sanierung Ortsdurchfahrt ebenfalls Gedanken machen, inwieweit die Ortsbusse nicht auf der Kantonsstrasse selbst (Perimeter Eingang Nord bis Kreisel Dorfplatz) sondern in separaten Busnischen Passagiere ein- und aussteigen lassen können. Hierzu werden Sie uns die damit zusammenhängenden Konsequenzen frühzeitig aufzeigen.
12. Aufgrund Ihres heute bekannten Projektstandes wird es während der Sanierung der Ortsdurchfahrt zu einer einspurigen Verkehrsführung auf der Bernstrasse kommen. Falls die Entlastungsstrasse bis zu diesem Zeitpunkt nicht gebaut ist, wird diese Beschränkung zu einer massiven und längerfristigen Verkehrsbehinderung innerhalb von Münsingen führen. Insofern liegt es auch in Ihrem Interesse, dass die Entlastungsstrasse bis zum Zeitpunkt der Sanierung der Ortsdurchfahrt gebaut ist. Nach heutigem Planungsstand und unter dem Vorbehalt der Genehmigung der entsprechenden Ausführungskredite durch die Bevölkerung von Münsingen und durch das Agglomerationsprogramm von Bund und Kanton sollte dies gewährleistet werden können.
13. Der Gemeinderat unterstützt die bisherige konstruktive und vorausschauende Zusammenarbeit mit Ihrer Amtsstelle sehr und dankt Ihnen dafür.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

**Gemeinderat Münsingen**

Der Präsident:



Beat Moser

Der Sekretär:



Thomas Krebs

## **Entlastungsstrasse Nord Münsingen**

### **Hinweise zu Eingaben Mitwirkung**

### **Betrachtungen zur Variante blau**

#### **Auftrag**

Überprüfung der Variante blau aufgrund von Mitwirkungseingaben.

#### **Beilage**

Situation 1:1000 Variante blau

Tabellen "Flächen Landbedarf" für beide Varianten

Positionspapier der Kant. Denkmalpflege vom 6. Februar 2017

#### **Grundlagen**

- Berechnungen aus dem Vorprojekt

#### **Geometrie / Technik**

Lage der Unterführung Bahnlinie beim Pfarrstutz / bestehende Unterführung.  
Anschluss an Hunzigenstrasse ca. 150 m nördlich des "Rondell".

#### **Auswirkungen der Variante blau**

##### ***Motorisierter Individualverkehr MIV***

Grundsätzlich verläuft die Strasse für den MIV ab Projektanfang dem Kreisel Bernstrasse bis nach der Unterführung Bahnlinie ähnlich wie Variante grün.

Der Übergang von "Generell 50" zu "Zone Tempo 30" wird in Variante grün mit dem Knoten Pfarrstutz markant unterstützt. Dies ist in der Variante blau nicht der Fall oder es muss eine zusätzliche Massnahme eingerichtet werden.

Die bestehende Unterführung weist einen ungenügender Querschnitt auf:

- Die Unterführung ist nur einspurig befahrbar.
- Befindet sich ein Fahrzeug in der Unterführung, ist für Fussgänger keinen Platz vorhanden.

Diese Situation kann nur mit einer 3-Phasen-Lichtsignalanlage gelöst werden:

1. Phase MIV Richtung PZM 2. Phase MIV Richtung Pfarrstutz 3. Phase Fussgänger.

Während des Abendverkehrs ist mit einem Rückstau bis in den neuen Kreisel auf der Kantonsstrasse zu rechnen.

Die einstreifige Verkehrsführung (Signale "Vortritt vor dem Gegenverkehr" und "Dem Gegenverkehr Vortritt lassen") ist wegen der ungenügenden Sichtverhältnisse nicht zulässig und die Fussgängerführung ist ebenfalls nicht gelöst.

Die bestehende Unterführung kann in ihrem heutigen Zustand nicht weiter benutzt werden. Ein Neubau einer Unterführung wie in Variante grün ist unumgänglich.

Ab dem "Rondell" bis zum Projektende in der Sägegasse sind beide Varianten identisch.

### **Langsamverkehr**

Für den Langsamverkehr sind im Bereich Pfarrstutz neue Verbindungen von der Entlastungsstrasse zum Pfarrstutz sowie vom Pfarrstutz zum Radweg erforderlich.

Hier kann nicht, wie in Variante grün, auf den Gehweg und die Treppe verzichtet werden, weil sonst keine Verbindung zwischen Tägermatt und Rossbode mehr besteht.

Im Abschnitt Hunzigenstrasse ist die Strecke in Variante blau, auf welcher der Radverkehr auf der neuen Entlastungsstrasse mit dem MIV mitfahren muss, um ca. 150 m länger als in Variante grün.

In Variante grün können Fussgänger wie bisher die Verbindung Pfarrstutz - PZM auf dem bestehenden verkehrsarmen Weg benutzen. Einzig beim Knoten Pfarrstutz muss die neue Entlastungsstrasse gequert werden.

In Variante blau müssen die Fussgänger die gleiche Strecke auf einer Länge von ca. 200 m entlang der neuen Strasse gehen, und dabei noch zwei Umwege (beim Knoten PZM 1 sowie beim Pfarrstutz) in Kauf nehmen.

### **Knoten**

Durch das Verschieben der Unterführung Bahnlinie Richtung Rubigen muss auf Seite PZM ein zusätzlicher Knoten PZM realisiert werden (siehe Plan: Knoten PZM 1). Die gestalterisch und strassentechnisch gelungene Lösung beim Knoten PZM 2 "Rondell" wie in Variante grün entfällt. Hier muss aber für den Abbiegeverkehr gleichwohl eine Lösung z.B. mit Mischstreifen angeboten werden.

Die Weganordnungen des PZM dürfen nicht geändert werden (ISOS). Eine Zusammenlegung von Zufahrten, damit man an einem Punkt an die neue Strasse anschliessen kann, ist nicht möglich.

### **Schnittstelle Bahninfrastruktur**

Stellungnahme SBB (gem. Sitzungsprotokoll SBB / Gemeinde Münsingen in Olten vom 08.03.2017) :

- Die Variante grün ist aus Sicht der SBB in jedem Szenario die bevorzugte Variante da sie ausserhalb von Weichenbereichen liegt
- Auch im Falle einer gemeinsamen Ausführung der ESN zusammen mit dem SBB-Projekt wird die Variante blau nicht günstiger als die Variante grün
- Für die SBB ist auch im Falle einer gleichzeitigen Ausführung die Variante grün die bevorzugte Variante, da sie keine Abhängigkeiten zum SBB- Projekt schafft (bei der Variante blau müssen zwingend vorgängig Weichen verlegt werden).

### **Integration in Landschafts- und Ortsbild**

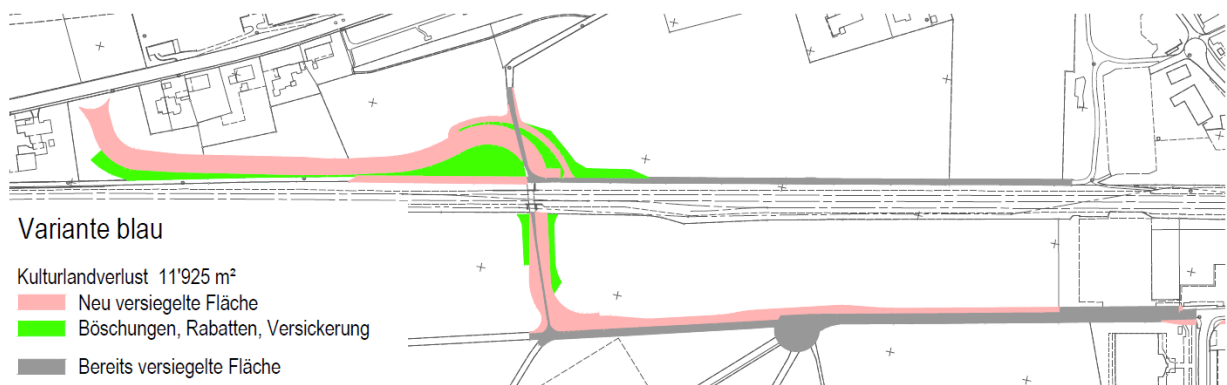
siehe Positionspapier der Kant. Denkmalpflege

### **Umwelt: Lärm**

Für die lärmtechnischen Abklärungen wurde kurzfristig das Büro B+S Ingenieure und Planer beauftragt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass der Bau der ESN Münsingen bei keiner Variante negative Auswirkungen auf die Lärmsituation hat. Die zulässigen Höchstwerte werden in jedem Fall und in allen Bereichen unterschritten.

## ermittelter Kulturlandverlust

Flächen	Variante grün (Vorprojekt)	Variante blau	Differenz zu Vorprojekt
Neu versiegelte Fläche	8'735 m <sup>2</sup>	8'165 m <sup>2</sup>	- 570 m <sup>2</sup>
Kulturlandverlust (Neu versiegelte Fläche + Böschungen, Rabatten, Versickerung)	12'000 m <sup>2</sup>	11'925 m <sup>2</sup>	-75 m <sup>2</sup>



### Fazit:

Die Variante blau beansprucht weniger neu versiegelte Fläche, der entstehende reale Kulturlandverlust unterscheidet sich zur Variante grün allerdings aufgrund der entstehenden Linienführung nur unwesentlich.

## Kostensituation

Der Vergleich der beiden Varianten ergibt folgende Hinweise zu den Kosten:

- Der Verbrauch von Grünfläche wäre in Variante blau um 570 m<sup>2</sup> geringer. Der Kulturlandverlust (Neu versiegelte Fläche und Böschungen, Rabatten, Versickerung) ist bei der Variante blau nur unwesentlich um 75 m<sup>2</sup> geringer als bei der Variante grün. Im Kostenvergleich ist dies vernachlässigbar.
- Der Ausbau der Variante blau muss ausserhalb des Siedlungsgebietes *auf der ganzen Strecke* erfolgen. Die Tragfähigkeit der bereits vorhandenen Belagswege genügt der neuen Belastung nicht. Der Oberbau muss auch hier komplett ersetzt werden.
- Die bestehende Unterführung der Bahn genügt den Anforderungen an die neue Strasse nicht und muss in durch einen Neubau ersetzt werden.
- Die Lage der neuen Unterführung in Variante blau liegt genau unter einer Weiche der Bahninfrastruktur. Der Bau der Unterführung bedingt den vorübergehenden Ausbau der Weiche. Die SBB schätzt die Kosten für den Aus- und Wiedereinbau einer Weiche auf ca. Fr. 1,5 Mio (gemäss Kostenschätzung Herr Stefan Strub, SBB an der 8. PL-Sitzung vom 21.01.2016, auf Nachfrage der Projektleitung).

Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass sich die Kosten für die Honorare, den Bau sowie für Land und Rechte nicht wesentlich unterscheiden.

Einzige Ausnahme sind die Mehrkosten für den Aus- und Einbau der Bahn-Weiche und die Stromsicherungsarbeiten.

Resultierende Mehrkosten für Variante blau:

**Total Fr. 1'500'000.-**

## Fazit

- Die detaillierten technischen Hinweise unterstützen die Beurteilungen im Variantenvergleich. In Anbetracht der Tatsache, dass die Variante blau "aus denkmalpflegerischer Sicht nicht bewilligungsfähig" ist und der Aus- und Einbau der Weiche durch das BAV wohl nicht bewilligt wird, scheidet diese aus. Es wird die Weiterverfolgung der Variante Grün empfohlen.

I-FN-NRM-BN · Bahnhofstrasse 12 · 4600 Olten

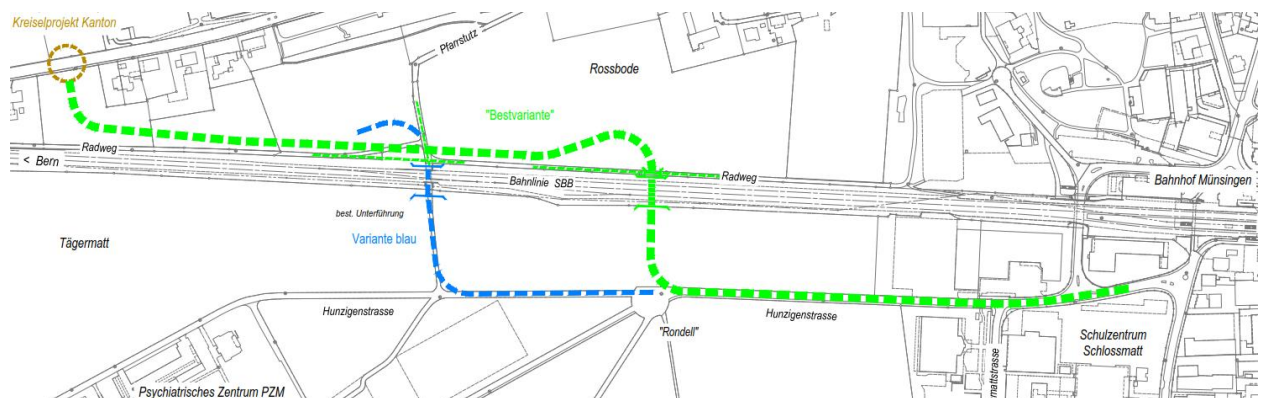
Martin Niederberger  
Bauabteilung Münsingen  
Thunstrasse 1  
**3110 Münsingen**

Olten, 17. März 2017

## Entlastungsstrasse Nord

Sehr geehrte Herr Niederberger

Gemäss unserer letzten Besprechung wünscht die Gemeinde eine Stellungnahme der SBB zum Vorprojekt Entlastungsstrasse Nord und insbesondere zur Lage der Unterquerung zur Bahn. Die Bestvariante tangiert heute keine Weichen, Masten, etc. Die Variante Blau (Querung bei bestehender Unterführung Pfarrstutz) liegt hingegen unter einem Spurwechsel.



Baubeginn der ESN ist 2020/2021 geplant. Wir nehmen zur Kenntnis, dass mit Beginn der Planung des Strassenplans Ende 2017 auch die Planung der Unterquerung der Bahn mit der SBB (inkl. Intervallplanung) begonnen wird.

### SBB AG

Fahrplan und Netzdesign  
Bahnhofstrasse 12 · 4600 Olten · Schweiz  
Direkt +41 51 229 63 95 · Mobil +41 79 367 36 30  
andreas.rueegger@sbb.ch · www.sbb.ch



Die Gemeinde wünscht von der SBB eine schriftliche Aussage zu folgenden Fragen:

- Könnte die SBB einer Querung blau grundsätzlich zustimmen
- Falls ja, Kostenfolge bzw. Mehrkosten bei Querung Variante blau statt grün (zweimaliges Versetzen der Weiche, Machbarkeit)
- Einschätzung der Bestvariante
- Aussage zur Intervallplanung (wann wäre Variante blau frühestens und Variante grün frühestens möglich)

## **1. Stellungnahme SBB**

### **1.1. Querung BLAU**

- Der bestehende Spurwechsel über der neuen Querung muss dauernd zur Verfügung stehen für verkehrliche Abwicklung, ein temporärer Wegfall des Spurwechsels kann aufgrund der sich daraus ergebenden Reduktion der Streckenkapazität im Unterhaltsfall nicht zugestanden werden.
- Dies bedingt die Verschiebung bzw. Neubau des Spurwechsels an neuer Lage (inkl. Anpassen der Elemente Sicherungsanlagen, Fahrstromanlagen, Kabeltrassen, etc.)
- Fundamentsicherung Übertragungsleitungsmast 180-104
- Anpassen der Zugänge zu den Lärmschutzwänden (LSW)
- Aufgrund der komplexeren Bauumsetzung sind deutlich mehr Bauintervalle erforderlich als bei Variante „grün“, welche die Streckenkapazität einschränken und zusätzliche Kosten verursachen
- Die Kosten für das Verschieben einer Weiche und einer Zurückversetzung nach dem Bau der Strassenunterführung liegen in der Grössenordnung von CHF 1.5 Mio. (Angabe der SBB protokolliert in AN 8. PL-S vom 21.01.2016). Bei dieser Angabe handelt es sich um eine Richtgrösse losgelöst vom konkreten Fall. Die Kostenerhebung erfolgt im Rahmen einer zu erarbeitenden Studie.

#### **Fazit:**

- Die Variante Blau ist technisch machbar jedoch aufwändiger und damit teurer
- Zu den tatsächlichen Kosten können keine Aussagen gemacht werden. Diese müssen im Rahmen einer Studie bzw. Projektierung eruiert werden.

### **1.2. Bestvariante**

- Die Variante „grün“ ist aus Sicht Bahn nach wie vor die Bestvariante, sofern die Ausführung wie heute geplant 2020 / 21 erfolgen muss.
- Die technische Machbarkeit erfordert keine speziellen Massnahmen bzw. Mehraufwendungen, da im Gleisbereich keine Weichenverbindung liegt

### 1.3. Intervallplanung

- Die für die Realisierung des Projekts ESN notwendigen Streckensperrungen / Bauintervalle sollten aufgrund einer ersten Grobklärung 2020 / 21 gewährt werden können.
- Bauintervalle sind 2-3 Jahre vor Baubeginn zu beantragen. Dies basierend auf einem Projektierungsstand, welcher die notwendigen Bauphasen zeitlich konkret ausweist. Im vorliegenden Projekt liegt die nötige Bearbeitungstiefe noch nicht vor.

### 1.4. Koordination ESN-Projekt mit Bahnprojekt „STEP-Ausbau Aaretal“

Im Rahmen des Ausbauprogramms STEP 2025 hat die SBB den Auftrag, unter anderem auch den Bahnhof Münsingen für das geplante Angebotskonzept mit dem ¼-Stundentakt der S-Bahn auszubauen. Im Rahmen dieses Projekts werden auch die Anforderungen der Behindertengesetzgebung erfüllt. Es ist nicht auszuschliessen, dass sich durch eine zeitliche Koordination der beiden Projekte Synergien ergeben können.

Gemäss aktueller Planung dürfte die Bauausführung im Rahmen des SBB-Projekts in einem Zeitfenster zwischen 2023 – 2026 möglich sein.

Wir empfehlen der Gemeinde daher, die weitere Planung der ESN laufend mit dem STEP-Projekt der SBB abzugleichen.

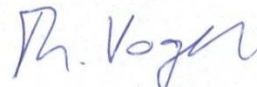
### 1.5. Fazit

- Die Variante grün ist aus Sicht SBB in jedem Szenario die bevorzugte Variante da sie ausserhalb von Weichenbereichen liegt
- Auch im Falle einer gemeinsamen Ausführung der ESN zusammen mit dem SBB-Projekt wird die Variante blau nicht günstiger als die Variante grün.
- Für die SBB ist auch im Falle einer gleichzeitigen Ausführung des ESN- mit dem SBB-Projekt die Variante grün die bevorzugte Variante, da sie keine Abhängigkeiten zum SBB-Projekt schafft (bei der Variante blau müssen zwingend vorgängig Weichen verlegt werden).

Freundliche Grüsse



Andreas Rügger  
Netzentwickler



Thomas Vogel  
Projektleiter Ausbau STEP Aaretal

Tiefbauamt  
des Kantons Bern

Office des ponts et  
chaussées  
du canton de Berne

Bau-, Verkehrs-  
und Energiedirektion

Direction des travaux  
publics, des transports  
et de l'énergie

Reiterstrasse 11  
3011 Bern  
Telefon +41 31 633 35 11  
Telefax +41 31 633 35 80  
www.tba.bve.be.ch  
info.tba@bve.be.ch

Oliver Dreyer  
Direktwahl +41 31 633 35 90  
oliver.dreyer@bve.be.ch

per E-Mail

an Frau Eichholzer und Herr Mett  
Bauabteilung  
3110 Münsingen

15. März 2017

## ESN Nord Münsingen: Variantenvergleich aus Sicht Langsamverkehr

Sehr geehrte Frau Eichholzer,  
sehr geehrter Herr Mett

Hiermit erhalten Sie unsere Überlegungen zur Gegenüberstellung der beiden Varianten blau und grün. Es wird nur auf den Fuss- und Veloverkehr eingegangen.

- Die **Direktheit für Fussverkehr** ist in Variante blau schlechter als in Variante Grün: Zwischen Pfarrstutz und Klinik müssen an mehreren Orten kleine Umwege in Kauf genommen werden (ca. 120 m Mehrweg = Mehraufwand von ca. 1.5 Minute pro Richtung). Allenfalls könnte in Variante blau auf Seite Klinik eine zusätzliche Querungsstelle vorgesehen werden, womit sich der Umweg leicht (um ca 50 m) reduzieren liesse. Gegenüber Variante Grün hat die Variante Blau eine etwas geringere **Attraktivität** für den Fussverkehr, indem "nur" noch ein Trottoir entlang einer relativ dicht befahrenen Strasse benutzen werden kann. Bei Variante Grün kann hingegen ein ca 3.00m breites Strässchen genutzt werden (das allerdings mit dem Veloverkehr geteilt werden muss).
- **Für den Veloverkehr** gilt bezüglich der **Direktheit** in etwa das Gleiche: Variante Grün hat geringere Umwege als Variante blau. Extrembeispiel ist hier die Verbindung Schlossgut - Klinik: In Variante Grün fährt man durchwegs abseits des motorisierten Verkehrs. Bei Variante blau sind es mind. 150 m Mehrweg mit zum Teil sehr engen Kurven (Richtungswechsel von 180 Grad) und zudem muss die Strasse mit dem motorisierten Verkehr geteilt werden (= höhere Gefährdung für den Veloverkehr, v.a. die Ungeübten (z.B. Schüler)).
- Auf der Hunzigenstrasse verläuft die regionale Velofreizeitroute Nr. 64. Auf Velowander Routen sind vielfach ungeübte Velofahrende unterwegs (z.B. Familien mit Kindern). In Variante blau ist der Abschnitt, welcher von den "Velowanderern" und dem Autoverkehr geteilt wird, länger als in Variante grün. Dafür ist das Linksabbiegen in der Kurve in Richtung Klinik-Mühle Hunziken besser, weil keine Trottoirüberfahrt wie in Variante Grün zu überqueren ist  
In Variante blau fehlen die Radstreifen zwischen dem Rondell und dem Abzweiger vor der Unterführung. In Variante grün sind sie bis zum Abzweiger vorgesehen. Vermutlich wäre dies aber auch mit Variante blau realisierbar.



- Bezüglich dem **Komfort** hat die Variante grün v.a. auf der Strecke Pfarrstutz - Klinik den Vorteil, dass keine Höhendifferenz überwunden werden muss. In Variante blau ist hingegen zwingend eine Höhendifferenz zu überwinden. Die Normwerte werden dabei in beiden Varianten eingehalten (Variante blau ist zwar zu wenig detailliert geplant, wäre aber vermutlich analog der Unterführung in Variante grün und somit ok). Dennoch bedeuten Steigungen gegenüber der Ebene immer eine Komforteinbusse.

### **Fazit**

Die Variante grün weist insgesamt mehr Vorteile für den Fuss- und Veloverkehr auf als die Variante blau.

Ich hoffe, dass die Ausführungen soweit verständlich sind. Bei weiteren Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße



Oliver Dreyer  
Co-Leiter Fachstelle Langsamverkehr

Erziehungsdirektion  
des Kantons Bern

Direction de  
l'instruction publique  
du canton de Berne

Eingegangen

Amt für Kultur

Office de la culture

07. Feb. 2017

Denkmalpflege

Service des  
monuments historiques

Bauabteilung

Schwarztorstrasse 31, Postfach  
3001 Bern

Einwohnergemeinde Münsingen  
Bauabteilung  
Thunstrasse 1  
3110 Münsingen

Telefon +41 31 633 40 30  
www.be.ch/denkmalpflege  
denkmalpflege@erz.be.ch

Michael Gerber  
Direktwahl 031 633 50 51  
michael.gerber@erz.be.ch

Bern, 6. Februar 2017

### Münsingen, Umfahrungsstrasse Nord, Mitwirkung Positionspapier



Die Kantonale Denkmalpflege KDP wurde dazu aufgefordert, im Rahmen der Mitwirkung zur Umfahrungsstrasse Nord in Münsingen ihre Position nochmals darzulegen. Diesem Anliegen kommen wir hiermit nach.

Die KDP war bereits in einer frühen Projektphase über die diversen Varianten der Strassenführung informiert worden. Sie hat im Anschluss das Projekt aus denkmalpflegerischer Sicht begleitet. Die Fachstelle hat dabei stets betont, dass das Ensemble des PZM mit seiner Umgebung westlich der Geleise nicht durch eine neue Strasse belastet werden darf. Dieses Anliegen ergibt sich aus der Einstufung des Ensembles sowohl im Inventar des schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS wie im Bauinventar der Gemeinde Münsingen. Zudem wird der vorgesehene Ausbau der SBB die bestehende Gleisanlage bereits empfindlich weiter Richtung PZM verlagern. Aus dieser Optik war die Variante gelb stets die bevorzugte Lösung der KDP. Ausgeschlossen waren dagegen alle Varianten, die ein Einmünden der Entlastungsstrasse nördlich des „Rondells“ in das historische Zufahrtssystem des PZM oder eine Linienführung westlich der Bahnlinie vorschlugen. All diese Varianten bedeuten aus unserer Sicht eine schwere Beeinträchtigung sowohl der Gebäudeanlage PZM wie deren Umgebung. Die KDP hat diese Varianten deshalb stets als „aus denkmalpflegerischer Sicht nicht bewilligungsfähig“ bezeichnet.

Mit dem Einmünden der nun geplanten Strassenvariante aus östlicher Richtung ins „Rondell“ bleiben das Strassendreieck der historischen Anlage grösstmöglich unangetastet und der bestehende Freiraum zwischen Anlage und Bahnlinie als Bestandteil des historischen Gesamtkonzepts bestehen. Zudem sind keine zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen entlang der Strasse zu erwarten. Die vorgesehene Wiederherstellung der einseitigen Baumbepflanzung entlang des Erschliessungsdreiecks stellt den historischen Zustand wieder her und ist damit als Aufwertung der Gesamtanlage zu betrachten.

Michael Gerber  
Kantonaler Denkmalpfleger

Bern, 10. Februar 2017

## Gemeinde Münsingen

### Entlastungsstrasse Nord: Lärmtechnische Abklärungen

#### 1. Einleitung

##### 1.1. Ausgangslage

Mit über 18'000 Fahrzeugen pro Tag weist die Ortsdurchfahrt der Gemeinde Münsingen (Bernstrasse) eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf. Wegen zahlreichen Neubauprojekten und einer allgemeinen Zunahme an Verkehr, wird bis zum Jahr 2030 mit einem Anstieg der Verkehrsmenge auf über 20'000 Fahrzeugen pro Tag gerechnet.

Die projektierte Entlastungsstrasse Nord in Münsingen (vgl. Abbildung 1) soll als neue Direktverbindung des Ortsteils West zur Bernstrasse dienen. Ungefähr 6'000 Fahrzeuge sollen durch diese neue Verbindung von der Bernstrasse auf die neue Entlastungsstrasse verlagert werden.

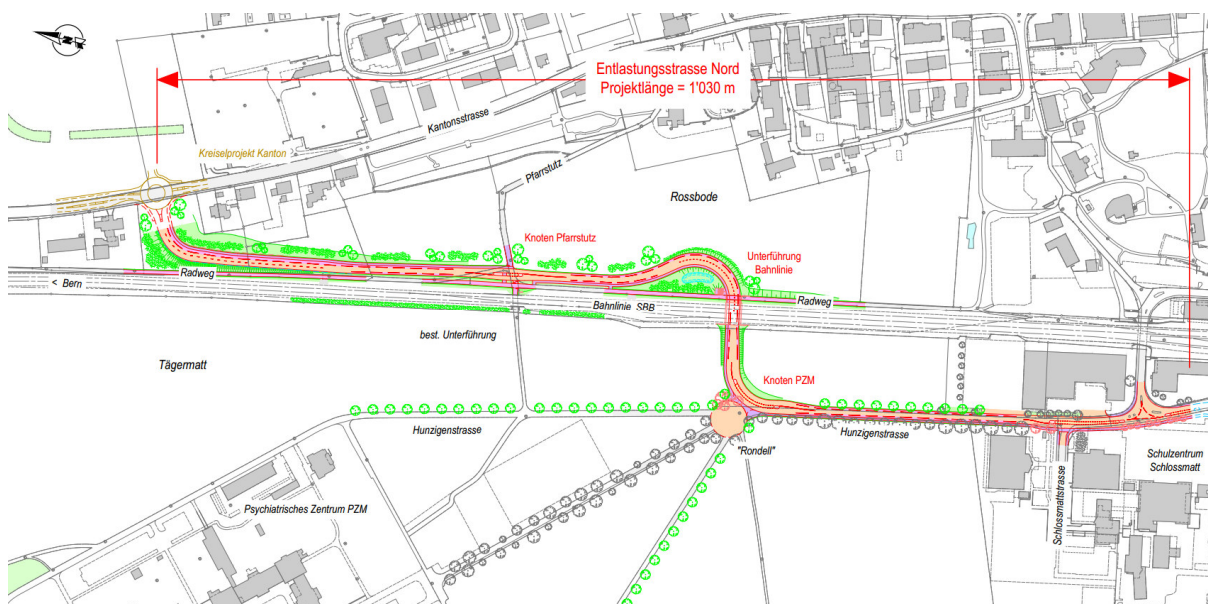


Abbildung 1: Projektierter Entlastungsstrasse Nord Münsingen, Bestvariante Grün

##### 1.2. Auftrag

Aus der bisherigen Planung geht die sogenannte Variante Grün als Bestvariante hervor (vgl. Abbildung 2). In der vorliegenden lärmtechnischen Abklärung sollen die Variante Grün und die Variante Blau einander gegenübergestellt werden. Dabei werden die Unterschiede der Varianten hinsichtlich des Lärmschutzes aufgezeigt.



Abbildung 2: Variantenstudium Entlastungsstrasse Nord

## 2. Grundlagen

### 2.1. Projektgrundlagen

Zur Bearbeitung standen folgende allgemeinen Grundlagen zur Verfügung:

- [1] Sanierung Ortsdurchfahrt und Entlastungsstrasse Nord Münsingen, Kurzbericht; Oktober 2016
- [2] Übersichtsplan Varianten Entlastungsstrasse Nord Münsingen, 1:2'000, 30.6.2016
- [3] Übersichtsplan Entlastungsstrasse Nord Münsingen, Vorprojekt, 1:2'000, 08.6.2016
- [4] Höhenmodell des Ist-Zustandes, Bühler + Dällenbach Ingenieure AG, Steffisburg
- [5] Baurechtliche Grundordnung der Gemeinde Münsingen (Baureglement, 2010 & Zonenplan 1, 2011)
- [6] Eigene Begehung vom 26.1.2017

### 2.2. Verkehrsgrundlagen

Die Daten zum jahresdurchschnittlichen Gesamtverkehr wurden dem Kurzbericht 'Sanierung Ortsdurchfahrt und Entlastungsstrasse Nord Münsingen' vom 12. Oktober 2016 entnommen. Dabei wurden die Verkehrszahlen des Jahres 2030, Szenario 2.1 für die lärmtechnischen Abklärungen zu den Varianten Grün und Blau verwendet:

#### Abschnitt Schulzentrum Schlossmatt bis Rondell PZM

DTV 2030: 4'200 Fz/Tag (jahresdurchschnittlicher Gesamtverkehr)  
Nt2 = 6% (Schwerverkehr) tags (6 - 22 Uhr)  
Nn2 = 3% (Schwerverkehr) nachts (22 - 6 Uhr)  
v = 30 km/h (Signalisierte Geschwindigkeit)  
i = <3%

Emissionspegel LrE = 70.6 dBA (Tag) LrE = 57.1 dBA (Nacht)

#### Abschnitt Rondell PZM bis Pfarrstutz

DTV 2030: 6'000 Fz/Tag (jahresdurchschnittlicher Gesamtverkehr)  
Nt2 = 6% (Schwerverkehr) tags (6 - 22 Uhr)  
Nn2 = 3% (Schwerverkehr) nachts (22 - 6 Uhr)  
v = 30 km/h (Signalisierte Geschwindigkeit)  
i = <3%

Emissionspegel LrE = 72.2 dBA (Tag) LrE = 60.2 dBA (Nacht)

### Abschnitt Pfarrstutz bis Kreiselprojekt Kanton

DTV 2030: 6'000 Fz/Tag (jahresdurchschnittlicher Gesamtverkehr)  
Nt2 = 6% (Schwerverkehr) tags (6 - 22 Uhr)  
Nn2 = 3% (Schwerverkehr) nachts (22 - 6 Uhr)  
v = 50 km/h (Signalisierte Geschwindigkeit)  
i = 5%  
Emissionspegel LrE = 75.0 dBA (Tag) LrE = 63.1 dBA (Nacht)

### 2.3. Zonenplan / Empfindlichkeitsstufe

Gemäss Zonenplan und Baureglement der Gemeinde Münsingen kommen im untersuchten Perimeter die Empfindlichkeitsstufen (ES)<sup>1</sup> I, II und III vor (vgl. auch Abbildung 3):

Gebiet	Empfindlichkeitsstufe gemäss Zonenplan
Schlossmatt: - Schulanlage Schlossmatt - Gewerbe Schlossmatt	ES II ES III (Betrieb)
Bernstrasse	ES III
PZM	ES I
Rossbode	ES III

Tabelle 1: Empfindlichkeitsstufen in den untersuchten Gebieten

Beim Bau von Neuanlagen in erschlossenen Bauzonen gelten für lärmempfindliche Räume die Planungswerte (PW).

Für das vorliegende Bauvorhaben gelten somit die PW der ES I, II und III, d.h. es dürfen gemäss LSV, Anhang 3 (Strassenverkehrslärm) und folgende Beurteilungspegel Lr nicht überschritten werden:

#### Planungswerte ES I

- ⇒ Lr tags (6 – 22 Uhr) = 50 dBA
- ⇒ Lr nachts (22 – 6 Uhr) = 40 dBA

#### Planungswerte ES II

- ⇒ Lr tags (6 – 22 Uhr) = 55 dBA
- ⇒ Lr nachts (22 – 6 Uhr) = 45 dBA

#### Planungswerte ES III

- ⇒ Lr tags (6 – 22 Uhr) = 60 dBA
- ⇒ Lr nachts (22 – 6 Uhr) = 50 dBA

Für Räume in Betrieben, die in Gebieten der ES I, der ES II und der ES III liegen, gelten nach Art. 42 LSV um 5 dB(A) erhöhte Planungswerte. Die erhöhten Grenzwerte gelten nicht für Schulen, Anstalten und Heime.

<sup>1</sup> In der LSV (Art. 43) sind die Empfindlichkeitsstufen wie folgt beschrieben:

ES I: Zonen mit einem erhöhten Schutzbedürfnis, namentlich Erholungszonen.

ES II: Zonen in denen keine störenden Betriebe zugelassen sind, namentlich in Wohnzonen sowie Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen.

ES III: Zonen, in denen mässig störende Betriebe zugelassen sind, namentlich Wohn- und Gewerbebezonen (Mischzonen) sowie Landwirtschaftszonen.



Für Gebiete und Gebäude, in denen sich Personen in der Regel nur am Tag oder in der Nacht aufhalten, gelten nach Art. 41 LSV für die Nacht bzw. den Tag keine Belastungsgrenzwerte.

### 3. Beurteilung der Lärmsituation

#### 3.1. Ermittlung der Lärmbelastung

Die Ausbreitungsberechnungen erfolgten mittels der Software CadnaA, Version 2017 (build 157.4702), basierend auf dem Berechnungsansatz StL-86+ (A = 43) für Strassenverkehrslärm. Dabei wurde die neue ESN in der Bestvariante Grün und in der Variante Blau modelliert und berechnet.

Zur Beurteilung der Lärmempfindlichkeit von Gebäuden wurde am 26. Januar 2017 eine Begehung durchgeführt.

Der Untersuchungsperimeter Entlastungsstrasse Nord kann grundsätzlich in vier Gebiete (vgl. Abb. 3) eingeteilt werden, für welche die Berechnungsergebnisse im folgenden Kapitel zusammengefasst werden.



Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Berechnungsmodell Bestvariante Grün mit den beurteilten Gebieten

### 3.2. Berechnungsergebnisse mit Vergleich der Varianten

In den Gebieten Schlossmatt und Bernstrasse ergeben sich in den berechneten Lärmimmissionen der Varianten Grün und Blau praktisch keine Differenzen. Bei den Liegenschaften Bernstrasse 33 und Bernstrasse 35 (Gebiet Bernstrasse) resultieren für Variante Blau um 1-2 dB(A) leicht höhere Pegel, als bei Bestvariante Grün. Dies lässt sich mit der Verschiebung der Kurve nach Norden, östlich des Bahndammes erklären und ist für einen Variantenentscheid nicht weiter relevant.

Es ergeben sich für die 4 Gebiete folgende Maximalpegel für den Tag- bzw. Nachtzeitraum:

Gebiet	Bestvariante Grün	Variante Blau
Schlossmatt:		
Schulanlage Schlossmatt (ES II)	tags: 50 dB(A) / nachts: 36 dB(A)	tags: 50 dB(A) / nachts: 36 dB(A)
Gewerbe Schlossmatt (ES III)	tags: 60 dB(A) / nachts: 46 dB(A)	tags: 60 dB(A) / nachts: 46 dB(A)
Bernstrasse (ES III)	tags: 57 dB(A) / nachts: 46 dB(A)	tags: 57 dB(A) / nachts: 46 dB(A)
PZM (ES I)	tags: 43 dB(A) / nachts: 31 dB(A)	tags: 45 dB(A) / nachts: 35 dB(A)
Rossbode (ES III)	Tags: 49 dB(A) / nachts: 40 dB(A)	Tags: 47 dB(A) / nachts: 36 dB(A)

Tabelle 2: Berechnete Maximalpegel für die beiden Varianten

In den beiden Gebieten PZM und Rossbode zeigen sich zwischen den beiden Varianten die grössten Unterschiede. Zum besseren Aufzeigen der Pegeldifferenzen zwischen Bestvariante Grün und Variante Blau wurden repräsentative Gebäude ausgewählt.

Gebiet	Bestvariante Grün	Variante Blau	Pegeldifferenz
PZM (ES I):			
Gebäude 1	tags: 38 dB(A)	tags: 41 dB(A)	3 dB(A)
Gebäude 3	tags: 33 dB(A)	tags: 41 dB(A)	8 dB(A)
Gebäude 4	tags: 36 dB(A)	tags: 42 dB(A)	6 dB(A)
Rossbode (ES III)			
Gerbegeben 6	tags: 45 dB(A)	tags: 36 dB(A)	9 dB(A)
Gerbegeben 8	tags: 43 dB(A)	tags: 37 dB(A)	6 dB(A)

Tabelle 3: Pegeldifferenzen für die Gebiete PZM und Rossbode

### 3.3. Beurteilung und Schlussfolgerung

Die Linienführung der Bestvariante Grün verläuft ab dem Rondel PZM in Richtung Bahnlinie und verursacht dadurch im Gebiet PZM, welches ein erhöhtes Schutzbedürfnis gegenüber Lärm aufweist (dokumentiert durch die Lärm-Empfindlichkeitsstufe I), um bis zu 8 dB(A) tiefere Lärmimmissionen als die Variante Blau.

Auf der östlichen Seite des Bahndammes kommt die Bestvarianten Grün deutlich näher am Gebiet Rossbode zu liegen als die Variante Blau, weshalb auch höhere Lärmbelastungen infolge der Variante Grün resultieren. Durch den vorgesehenen Damm im Kurvenbereich unmittelbar nach der neuen SBB-Unterführung kann der Lärm jedoch teilweise abgeschirmt werden. Da das Gebiet Rossbode der Lärm-Empfindlichkeitsstufe III zugewiesen ist, sind grundsätzlich etwas höhere Lärmbelastungen zugelassen. Die Bestvariante Grün verursacht im Vergleich zu Variante Blau um ca. 6 - 9 dB(A) höhere Lärmimmissionen.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass beide Varianten die Vorgaben der LSV erfüllen, da an keiner Liegenschaft der untersuchten Gebiete die massgebenden Planungswerte infolge der neuen Entlastungsstrasse überschritten werden.

Aufgrund der höheren Gewichtung des Schutzbedürfnisses gegenüber Lärm, was mit der entsprechenden Einstufung der Lärm-Empfindlichkeit erfolgte, ist das Gebiet PZM besonders vor Lärm zu schützen. Somit wird aus Sicht des Lärmschutzes die Bestvariante Grün zur Realisierung empfohlen.

Bern, 10. Februar 2017

B+S AG



Laura Hobi  
Berichtsverfasserin



Mark Ströhle  
Experte Akustik

## Entlastungsstrasse Nord Münsingen

### Hinweise zu Eingaben Mitwirkung

## Fahrverbot für Lastwagen auf der neuen Entlastungsstrasse

### Eingabe

Fahrverbot für Lastwagen auf der neuen Entlastungsstrasse. Ziele:

- Reduktion des Landbedarfs durch schmalere Fahrspuren
- dadurch Reduktion der Kosten

### Beilage

Querprofil 37 1:200

### Grundlagen

VSS-Normen 640 200 / 201 / 202 "Geometrisches Normalprofil"

VSS-Norm 640 105 "Verbreiterung in Kurven"

### Geometrie / Technik

Signalisation Verbot für Lastwagen

- beim Kreisel Bernstrasse: in die Wegweisung beim Kreisel integriert
- beim Knoten PZM: Richtung Unterführung Bahnlinie

Reduzieren der Spurbreiten in der Kurve vor der Unterführung Bahnlinie.

### Bemerkungen

Lastwagen sind zwar breiter als Autos, benötigen aber *strassenbautechnisch* in Geraden nicht mehr Platz. Im Allgemeinen wird in Strassen eine Breite von 3.00 m pro Fahrspur angewendet, gleichgültig ob Lastwagen verkehren oder nicht.

In Kurven benötigen Lastwagen hingegen mehr Platz, weil die Länge der Fahrzeuge massgebend für die Bestimmung der Kurvenverbreiterung ist.

Im Vorprojekt werden Kurvenverbreiterungen für Lastenzüge (Kategorie A) angewendet.

Bei einem Verbot für Lastwagen dürfen Lieferwagen bis 3 t Gewicht (Kategorie D) verkehren. Die Kurvenverbreiterung wird demnach für diese Kategorie bemessen.

Hauptsächlich verkehren Lastwagen von und nach PZM sowie zum Firmengelände CTA am Siedlungsrand. Soll auf der neuen Entlastungsstrasse ein Verbot für Lastwagen gelten, muss die Hunzigenstrasse davon ausgenommen werden, weil sonst keine grossen Lastwagen zum PZM gelangen können.

Der Strassenoberbau lässt sich bei einem Verbot für Lastwagen nicht reduzieren.

Für die Dimensionierung der Schichtstärken eines Oberbaus ist nicht nur die Tragfähigkeit massgebend, sondern auch die Frostempfindlichkeit.

Für den Strassenunterhalt (Reinigung, Winterdienst) verkehren sowieso Lastwagen.

## **Auswirkung Fahrverbot für Lastwagen in den einzelnen Abschnitten**

### **Abschnitt 1 Knoten Bernstrasse bis vor Knoten Pfarrstutz**

- Keine Reduktion der Spurbreiten (Fahrspurbreiten 3 m in Geraden).

### **Abschnitt 2 Knoten Pfarrstutz**

- Keine Reduktion der Inseldurchfahrtsbreiten möglich. Diese müssen für den Winterdienst gewährt bleiben.

### **Abschnitt 3 Knoten Pfarrstutz bis Unterführung Bahnlinie**

- Reduktion der Spurbreiten in der Kurve gemäss Querprofil 37 möglich.

In der Kurve gelten für Radius 35 m folgende Spurbreiten:

Spurbreite normal	Kurvenverbreiterung	Spurbreite Total
3.00 m	Lastenzüge (Kat. A) 1.50 m	4.50 m
3.00 m	Lieferwagen / PW (Kat. D) 0.25 m	3.25 m

Im Vorprojekt wird die bergwärts führende Spur auf 4.00 m Breite festgelegt und toleriert, dass die Lastenzüge den Radstreifen mitbenutzen dürfen.

Daher reduziert sich die Belagsbreite nur um 75 cm und nicht um 1.25 m.

Die Strassenachse (= Kurvenradius) ist nicht verrückbar.

### **Abschnitt 4 Unterführung Bahnlinie**

- Nicht massgebend, da der Querschnitt der Unterführung nicht reduziert werden soll.

### **Abschnitt 5 Unterführung Bahnlinie bis vor Knoten PZM**

- Keine Reduktion der Spurbreiten möglich, da dieser kurze Abschnitt von den Spurbreiten in Abschnitt 4 Unterführung Bahnlinie und Abschnitt 6 Knoten PZM beeinflusst wird.

### **Abschnitt 6 Knoten PZM "Rondell"**

- Keine Reduktion der Inseldurchfahrtsbreiten möglich. Hier müssen Abbiegungen von und nach dem PZM ermöglicht bleiben.

### **Abschnitt 7 Knoten PZM bis Siedlungsrand**

- Keine Reduktion der Spurbreiten möglich, da hier grosse Lastwagen verkehren müssen.
- Im Weiteren ist die Fahrbahn hier für den Begegnungsfall "Velo - PW - PW - Velo" dimensioniert und beträgt 7.50 m. Der Begegnungsfall "LW - LW" würde nur 6.20 m benötigen.

### **Abschnitt 8 innerhalb Siedlung**

- Keine Reduktion der Spurbreiten möglich, da hier grosse Lastwagen verkehren müssen.

## Differenzen Landbedarf zu Vorprojekt

Reduktion Spurbreite	Differenz Landfläche (- Einsparung / + Mehrverbrauch)
0.75 Meter - Spur bergwärts	100 m x 0.75 m = - 75 m <sup>2</sup>

## Differenz Kosten zu Vorprojekt

Kosteneinsparung für folgende Bauteile: **Total Fr. 35'000.-**

- Reduktion Fahrspuren: Foundation, Belag  
Erdarbeiten ändern sich nicht (hier erfolgt grosser Aushub für Bau der Unterführung).
- Landerwerb: Reduktion Erwerbsfläche um 75 m<sup>2</sup>

## Fazit

Hauptsächlich verkehren Lastwagen von und nach PZM sowie zum Firmengelände CTA am Siedlungsrand. Vereinzelt fahren auch Lastwagen z.B. für Anlieferungen (Brennstoffe) oder bei Umzügen in das Quartier.

Die Reduktion der Spurbreiten (Belagsflächen) bei einem Verbot für Lastwagen wird nur in der Kurve vor der Unterführung Bahnlinie massgebend. In den anderen Projektabschnitten benötigen Lastwagen nicht mehr Platz (strassenbautechnisch in Geraden), ist der Begegnungsfall "Velo - PW - PW - Velo" (Kernfahrbahn) massgebend oder sind die Inseldurchfahrtsbreiten bei den Knoten gegeben.

Die Hunzigenstrasse muss vom Verbot ausgeschlossen werden, weil sonst keine Lastwagen mehr zum PZM gelangen können. Die Hunzigenstrasse wird zudem vom Ortsbus befahren.

Ein Verbot für Lastwagen auf der neuen Entlastungstrasse bedeutet auch, dass die Fahrzeuge durch das Ortszentrum, beim Bahnhof und vor der Schule Schlossmatt vorbei fahren. Hier erzeugen sie auch die entsprechenden Lärm- und Abgasemissionen.

- Wir empfehlen auf das "Verbot für Lastwagen" zu verzichten.  
Der Gewinn (Reduktion Kosten und Landbedarf) steht nicht im Verhältnis mit dem Umstand, dass Lastwagen mit dem Ziel oder der Quelle im Ortsteil West weiterhin durch das Dorf fahren müssen, obwohl eine neue Umfahrungsmöglichkeit besteht.

Bührer + Dällenbach Ingenieure AG

3612 Steffisburg, 16. Februar 2017

o:\bau\3 verkehr\32\32-1502\projekt\08 amtsb+mitw\mitwirkung\hinweise zu eingaben\hinweis c1.docx / si



## Erhebung der LKW Fahrten verursacht durch Ortsteil West (Stand Februar 2017)

Ende Januar wurden die wichtigsten und grössten Betriebe im Ortsteil West telefonisch kontaktiert und nach der Anzahl der Anlieferungen/Auslieferungen ihres Betriebs mit LKW (ab 3.5 T – 40 T) befragt. Die Angaben wurden so genau wie möglich gemacht, teilweise haben die Betriebe in der letzten Januar Woche ihre Anlieferungen und Auslieferung per LKW notiert. Es handelt sich durchwegs um Durchschnittswerte.

Betrieb	LKW pro Tag	LKW pro Woche	Bemerkungen
PZM	12-13	60-65	LKW bis 40 T
CTA	12-15	60-75	Im Winter weniger LKW
Biomilk	5	25	
Konis Brotkorb		1	
Metall&Handwerk	2	10	
ARA	1-2	6	
Raststätte	2		
Coop Bau&Hobby	6	32	Im Winter weniger LKW, auch 40 T, Coop LKW mit Anhänger
TopTip	1-2	6-8	

TOTAL	LKW pro Tag	LKW pro Woche
Eine Richtung	41-47	200-222
beide Richtungen	82-94	400-444

### Für die Haushalte des Ortsteils West gilt folgende Annahme:

pro Jahr 1 LKW pro Haushalt (z.B. Heizöl, DPD, Wasser, Post, etc), rund 2300 Haushalte (Stand Juli 2015):

- $(2300/52/5)*2 = \text{ca. } 20 \text{ LKW pro Tag, } 90 \text{ LKW pro Woche}$

### Zusammenfassung:

TOTAL	LKW pro Tag	LKW pro Woche
Betriebe, beide Richtungen	82-94	400-444
Haushalte, beide Richtungen	18	90
GESAMT	100 - 112	490 - 434

## Fazit:

- Die eruierte SV- Belastung auf der ESN von **100 – 112 LKW / Tag** beruht auf aktuell ermittelten Aussagen der wichtigsten SV – Verursacher im OT West. (Umfrage Stand 02/2017)
- Die Annahme 1 LKW/ Jahr/ Haushalt ist schweizweit allgemeingültig und dient als Berechnungsgrundlage
- Gemäss Verkehrserhebung 2016 wird eine Gesamtbelastung der ESN im Jahr 2030 von 6'000 Fahrzeugen ermittelt, es wird von einem SV- Anteil mit 3,5%, d.h. ca. 210 LKW/ Tag ausgegangen.
- Berücksichtigt man die für Münsingen bis 2030 ermittelte durchschnittliche Verkehrszunahme von 18,4% und die weitere Zunahme der Bevölkerungszahl (Haushalte) sind die ermittelten Werte weitgehend deckungsgleich mit der in der Verkehrserhebung 2016 ausgeführten Prognose im Verkehrsmodell 2030.
- Mit dem Bau der ESN Münsingen wird das Ortszentrum und das Bahnhofquartier langfristig um min. 120 LKW- Fahrten entlastet.

Bauabteilung, 15.02.2017





## Schulanlage Schlossmatt – Ergebnis Schülererhebung (Stand: 20.01.2017)

Kindergartenkinder:

Kindergarten	Ortsteil West	Ortsteil Ost	Total
Schlossmatt	43	2*	45
Giesse 1-3	70	0	70
Dorfmatte	21	0	21
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>2</b>	<b>136</b>

\* 2 von Aeschstrasse

Kindergarten	Ortsteil West	Ortsteil Ost	Total
Bühlerplatz	9**	11	20
Blumenhaus	3***	17	20
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>28</b>	<b>40</b>

\*\* Alle aus dem südlichen Ortsteil West

\*\*\* Alle 3 aus dem nördlichen Ortsteil West

Kindergarten	Ortsteil West	Ortsteil Ost	Total
<b>Total ALLE</b>	<b>146</b>	<b>30</b>	<b>176</b>

- 14 KiGa Kinder von Total 176 müssen die Bahn queren (8 %),
- davon queren vermutlich nur 3 KiGa Kinder beim FG Übergang CTA (2 %), die übrigen queren die Bahn bei der Unterführung süd oder der FG Bahnhofunterführungen.

Primarschüler Schlossmatt:

Klasse	Ortsteil West	Ortsteil Ost	Total	% querend
1. Klasse	61	0	61	0
2. Klasse	50	12	62	19 %
3. Klasse	68	5	73	7 %
4. Klasse	51	11	62	18 %
5. Klasse	50	6	56	11 %
6. Klasse	50	8	58	14 %
<b>Total</b>	<b>330</b>	<b>42</b>	<b>372</b>	<b>11 %</b>

Klasse	Ortsteil Ost	Querung CTA	Übrige Querungen
1. Klasse	0	0	0
2. Klasse	12	7	5
3. Klasse	5	1	4
4. Klasse	11	6	5
5. Klasse	6	1	5
6. Klasse	8	3	5
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>18</b>	<b>24</b>

- 42 Schüler von Total 372 müssen die Bahn queren (11 %),
- davon queren vermutlich 18 Schüler bei der FG Querung CTA (5 %), die übrigen 24 queren die Bahn bei der Unterführung süd oder der FG Bahnhofunterführungen.

#### Oberstufen Schüler

Klasse	Ortsteil West	Ortsteil Ost	Total	% querend
7. Klasse	51*	3	61	5 %
8. Klasse	45**	4	61	7 %
9. Klasse	47***	3	60	5 %
<b>Total</b>	<b>143</b>	<b>10</b>	<b>182</b>	<b>5 %</b>

\* 7 aus Rubigen

\*\* 11 aus Rubigen, 1 aus Allmendingen b. Bern

\*\*\* 9 aus Rubigen, 1 Aus Allmendingen b. Bern

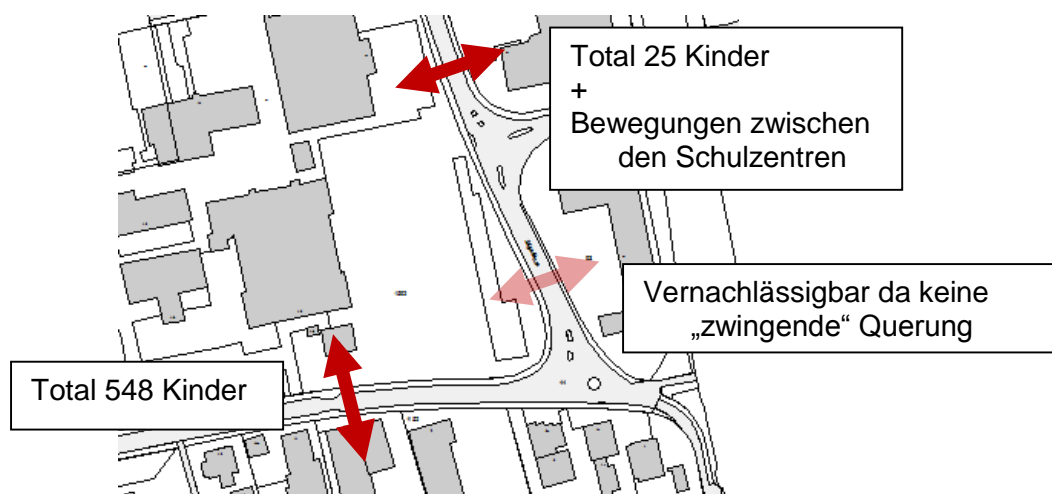
- 27 Oberstufenschüler kommen vermutlich mit Velo aus Richtung Rubigen
- 10 Oberstufenschüler von Total 182 müssen die Bahn queren (5 %),
- davon queren vermutlich 4 Oberstufenschüler bei der FG Querung CTA (2 %), die übrigen 6 queren die Bahn bei der Unterführung süd oder der FG Bahnhofunterführungen.

#### Weitere Schülerbewegungen von Schulzentrum Rebacker:

- 7-9 Klasse (248 Schüler): Je einmal pro Woche in die Sporthalle und zurück, Uhrzeiten je nach Stundenplan, (betrifft 13 Klassen, ab nächstem Schuljahr 12 Klassen)
- 1-4 Klasse (215 Schüler): 14-tgl ins Lehrschwimmbecken, Uhrzeiten je nach Stundenplan (12 Klassen), Begleitet durch min. 1 Lehrperson

#### Fazit:

- Nur 4 % aller Schüler des Schulzentrums Schlossmatt queren bei der CTA, 5 % bei der SBB Unterführung/Unterführung Süd und die übrigen 91 % in der Sägegasse.
- 66 (5 %) der rund 1350 Schüler der Schulzentren Schlossmatt und Rebacker müssen die Bahnlinie queren, davon 25 (2 % von 1350) bei der CTA.
- Weitere Schülerbewegungen finden grösstenteils ausserhalb der Spitzenstunden statt. Die jüngeren Schüler werden durch eine Lehrperson begleitet.



Einwohnergemeine Münsingen  
z.H. Herrn Beat Moser  
Neue Bahnhofstrasse 4  
3110 Münsingen

Bern, 13. März 2017  
1306-Bericht

## Projekt Entlastungsstrasse Nord (ESN) / Rechtsfragen

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident

Mit Mail vom 7. Februar 2017 hat mich Herr Gemeinderat Andreas Kägi zur Beantwortung der nachfolgenden Fragen ersucht:

### 1. Ausgangslage

Zurzeit befindet sich das Projekt Entlastungsstrasse Nord/ESN noch im Mitwirkungsstadium. Der Entwurf des Mitwirkungsberichtes liegt seit Ende Januar 2017 vor. Die Variante "grün" wird als zweckmässig erachtet. Die SBB kommt zum Schluss, falls die ESN wie geplant 2021 gebaut werden soll, nur die Variante "grün" realistisch sein. Falls das Projekt jedoch ab 2025 realisiert werden könnte, könnten allenfalls aber heute noch nicht bekannte Kosten gespart werden, da die SBB diese Pfarrstutzunterquerung so anders neu gestalten werde. Damit ist die Variante "blau" wiederum auf den Radar gerückt.

Die KDP hat die "blaue" Variante von Anfang an ausgeschlossen, zeigt sich jedoch gegenüber der Variante "grün" positiv.

Der Steuerungsausschuss Münsingen und der Gemeinderat werden noch im Februar über die Variantenwahl berichten.

## 2. Planerische Ausgangslage

Bis jetzt ist, soweit aus technischen Bericht sowie Vorprojekt Umweltnotiz ersichtlich, das planerische Vorgehen zur Bewilligung dieser Entlastungsstrasse noch nicht thematisiert worden. Um die Zuständigkeiten aufzuzeigen ist es jedoch notwendig, vorab zu erklären, in welchem massgebenden Verfahren die Entlastungsstrasse Nord bewilligt werden wird.

Bei der Entlastungsstrasse Nord handelt es sich fraglos um eine Basiserschliessungsstrasse (DTV rund 6'000 Fz.). Das Baugesetz kennt daneben noch Detailerschliessungsstrassen, mit welchen mehrere Grundstücke mit den Anlagen der Basiserschliessung verbunden werden (Art. 106 Abs. 2 lit. b BauG). Die Einstufung von Basis- und Detailerschliessungsstrassen ergibt sich aus dem Verkehrsrichtplan der Gemeinde. Die neue Entlastungsstrasse Nord / Hunzigenstrasse ist im Richtplan Verkehr der Gemeinde Münsingen als Hauptverkehrsstrasse "rot" bezeichnet, die Schlossmattstrasse ist als Basiserschliessungsstrasse eingestuft, so dass sowohl von den Verkehrsmengen wie auch vom Verkehrssystem in Münsingen diese Entlastungsstrasse fraglos eine Anlage der Basiserschliessung ist.

Gemäss Art. 43 SG wird der Neubau einer Strasse mit einer Überbauungsordnung bewilligt. In Münsingen ist für solche Überbauungsordnungen über eine Basiserschliessungsstrasse gemäss Art. 66 Abs. 4 GO das Gemeindeparlament zu ständig. Da in der Überbauungsordnung lediglich die Strassenanlage projektiert wird, wird dies spezifisch als kommunaler Strassenplan bezeichnet. Dieser kann mit dem Baugesuch in Anwendung von Art. 122b BauV kombiniert sein, d.h. mit der

Genehmigung des Strassenplanes wird gleichzeitig auch die Baubewilligung erteilt. Ein Strassenplan ist letztlich auch deshalb vorliegend nötig, um der Gemeinde den allenfalls erforderlichen Enteignungstitel zu beschaffen.

Weiter zu beachten ist, dass eine neue Strasse es erforderlich macht, dass die Planungswerte gemäss der Eidgenössischen Lärmschutzverordnung eingehalten werden. Eine Lärmschutzabklärung ist für die Varianten grün und blau erstellt worden. Auf der Entlastungsstrasse wird mit einem DTV von rund 6'000 Fz. gerechnet (Verkehrserhebung März 2016). Bei beiden Varianten können die vorgeschriebenen Planungswerte eingehalten werden.

Gemäss Art. 55 lit. c GO 2010 beschliesst das Gemeindeparlament unter Vorbehalt des fakultativen Referendums über den Erlass von Überbauungsordnungen, soweit nicht der Gemeinderat zuständig ist. Der kommunale Strassenplan wird daher vom Gemeindeparlament unter Vorbehalt des fakultativen Referendums beschlossen werden. Der Strassenplan wird anschliessend vom Amt für Gemeinden und Raumordnung/AGR genehmigt. Im Rahmen des Vorprüfungs- und Genehmigungsverfahrens holt das AGR die Fachberichte aller involvierten kantonalen Fachstellen ein, insbesondere bedeutet das vorliegend auch, dass die kantonale Denkmalpflege zu einem Fachbericht eingeladen werden wird.

Weiter ist davon auszugehen, dass es sich bei dieser Entlastungsstrasse um eine sogenannte "andere Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrasse, Nr. 11.3" handelt, welche gemäss Anhang 1 zur UVPV einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt. Für das kantonale Verfahren kommt die kantonale Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (BSG 820.111) zur Anwendung, nach deren Anhang 1 Nr. 11.3 ist das massgebliche Verfahren die kommunale Überbauungsordnung mit dem AGR als Leitbehörde. Die Lärmabklärung wird ein wichtiger Bestandteil dieser UVP sein, da das PZM in der ES I liegt.

**3. Wer ist die entscheidende Fachberatung? Ist dies die ENHK oder die KDP?**

Bei der Planung neuer Gemeindestrassen im Verfahren einer kommunalen Überbauungsordnung nach Art. 43 SG und Art. 88 ff. BauG ist dieses das massgebliche Verfahren für die UVP. Leitbehörde ist das AGR (Anhang 1 zur kantonalen UVPV; BSG 820.111).

Die neue Entlastungsstrasse Nord tangiert u.a. das Ensemble des PZM, welches einerseits im Bauinventar der Gemeinde Münsingen als schützenswert verzeichnet ist und andererseits im ISOS / Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz verzeichnet ist. Dabei handelt es sich im PZM überwiegend um sogenannte K-Objekte, bei welchen gemäss Art. 10c BauG die zuständige kantonale Fachstelle zwingend in jedem Fall in das Verfahren einzubeziehen ist. Eine Beurteilung der KDP ist daher vorliegend obligatorisch.

Fraglich ist, ob - weil ein im ISOS verzeichnetes Objekt betroffen ist - auch die eidgenössische Natur und Heimatschutzkommission / ENHK beigezogen werden muss.

Zur Beantwortung dieser Frage ist das Bundesgesetz über den Naturschutz / NHG massgebend. Nach Art. 7 NHG ist eine Begutachtung durch die Kommission zwingend, wenn es um die Erfüllung einer Bundesaufgabe geht und der Bund zuständig ist. Ist der Kanton zuständig, so liegt diese Beurteilung der kantonalen Fachstelle nach Art. 25 Abs. 2 NHG. Bei der Frage was als Erfüllung einer Bundesaufgabe aufzufassen ist, besteht eine reichhaltige bundesgerichtliche Praxis. Das Bundesgericht hat das Vorliegen einer Bundesaufgabe beispielsweise in folgenden Fällen bejaht: Planung, Errichtung und Veränderung von Nationalstrassen und Eisenbahnen; gewässerschutzrechtliche Bewilligungen, Rodungsbevolligungen, Waldfeststellungsverfahren, Projekten, die

dem Natur-, Moor- und/oder Moorlandschaftsschutz zuwider-  
liefern sowie Ausnahmegewilligungen für Bauten und Anlagen  
ausserhalb der Bauzonen. Grundsätzlich nicht als Erfüllung  
einer Bundesaufgabe gelten die Nutzungsplanung und die Er-  
teilung von Baubewilligungen, es sei denn, gegenteiliges  
ergebe sich aus einer anderen bundesrechtlichen Regelung  
wie z.B. dem Biotopschutz oder dem Zweitwohnungsartikel  
(Art. 75b BV) (Nina Dajcar, in: Fachhandbuch Öffentliches  
Baurecht, 2016, RZ 4.102). Die Bewilligung von Mobilfunk-  
antennen hat das Bundesgericht ebenfalls Bundesaufgabe  
eingestuft (BGer v. 14. Mai 2013, 1C\_542/2012).

Grundsätzlich ist die Planung einer kommunalen Strasse  
keine "Bundesaufgabe" gemäss bisheriger Rechtsprechung.  
Lediglich bei einer Kantonstrasse, bei welcher der Bund  
hierfür Beiträge entrichtet, handelt es sich um eine Bun-  
desaufgabe im Sinne von Art. 2 Abs. 2 NHG (BG vom 28. Juli  
2016, 1C\_71/2016 E.3.1). Fraglich ist, ob bei der ESN vor-  
liegend der Art. 2 Abs. 2 NHG Anwendung findet: Der Erfül-  
lung einer Bundesaufgabe gleichgestellt sind Entscheide  
kantonaler Behörden über Vorhaben, die voraussichtlich nur  
mit Bundesbeiträgen mitfinanziert werden sollen. In der  
Rechtsprechung sind Kantonsstrassen, welche mit Bundesmit-  
teln mitfinanziert werden, als Bundesaufgabe eingestuft  
worden (BGer vom 21. September 2016, 1C\_556/2013,  
1C\_558/2013, 1C\_562/2013).

Meines Wissens soll die Münsinger ESN zu einem grösseren  
Teil aus dem Agglomerationsprogramm von Bund und Kanton  
mitfinanziert werden. Im Kanton Bern gibt es bisher keinen  
publizierten Fall einer kommunalen neuen Strasse in einem  
ISOS-Objekt. Ich neige damit der Auffassung zu, dass diese  
ESN aufgrund von Art. 2 Abs. 2 NHG von den Behörden als  
"Bundesaufgabe" eingestuft werden könnte. Damit wäre nach  
Art. 7 Abs. 2 NHG ein Gutachten der ENHK dann obligato-  
risch einzuholen, wenn das ISOS-Objekt erheblich beein-  
trächtigt wird oder sich in diesem Zusammenhang grundsätz-  
liche Fragen stellen (BGer vom 28. Juli 2016, 1C\_71/2016 E

3.1). Ob das angenommen werden kann, ist meines Erachtens offen. Das Bundesgericht fährt hier eine vorsichtige Linie: Kann eine Beeinträchtigung (im Sinne der Inventare) nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dann ist immer eine mögliche Beeinträchtigung anzunehmen. Im Zweifelsfall ist somit die Kommission beizuziehen (BGer vom 14. Mai 2014 1C\_482/2012, E.3.6).

Inwieweit die kantonalen Behörden ein Gutachten der ENHK fordern würden, wird sich zeigen, wenn über das Projekt einen Vorprüfungsbericht des AGR erstellt worden ist. Diese Phase steht erst noch bevor.

Lediglich der Vollständigkeit halber sei noch auf Art. 8 NHG verwiesen, wonach die Kommission in wichtigen Fällen von sich aus in jedem Stadium des Verfahrens ihr Gutachten über die Schonung oder ungeschmälerte Erhaltung von Objekten abgeben kann. Sie tut dies jedoch so früh wie möglich. Auf Verlangen sind ihr alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Solche fakultativen Begutachtungen im Sinne von Art. 8 NHG sind zwar für die entscheidenden Behörden nicht verbindlich, stellen jedoch eine bundesrechtlich vorgesehenen amtliche Expertise dar, der grosses Gewicht zukommt und von deren Ergebnis nur aus triftigen Gründen beziehungsweise bei begründeten Zweifeln abgewichen werden darf (BGer vom 14. Mai 2013, 1C\_542/2012 E. 4.3).

Zusammenfassend gelange ich zur Auffassung, dass vorliegend für die ästhetische Beurteilung der projektierten Entlastungstrasse Nord die kantonale Denkmalpflege und tendenziell auch die eidg. Kommission für Natur- und Heimatschutz/ENHK ein Fachgutachten abzugeben haben. Wie die ENHK hier konkret für die Variante "blau" urteilen würde, ist noch offen.



**4. Wie stehen die Chancen in Prozenten, dass ein negativer Fachbericht durch eine obere Beschwerdeinstanz zurück gewiesen wird?**

Grundsätzlich ist das ISOS nur bei der Erfüllung von Bundesaufgaben unmittelbar verbindlich (Art. 6 Abs. 2 NHG). Steht wie hier mit der Beurteilung des Bauvorhabens eine kommunale Aufgabe in Frage, ist das ISOS aber zu berücksichtigen. D.h., dass die im ISOS verankerten und bezüglich des Bauprojekts relevanten Ortsbild- und Denkmalschutzanliegen bei der Beurteilung des Baugesuchs (und hier auch des Planerlassgegenstands) in die Interessenabwägung einzubeziehen sind (VGE 100.2012.332 vom 11.09.2013 E. 4.4).

Vorab ist zu beachten, dass die KDP in Baubewilligungsverfahren nur einen Fachbericht abgibt. Die Baubewilligungsbehörde kann aufgrund einer Interessenabwägung davon abweichen. In letzter Zeit gab es einzelne Fälle, wo eine Gemeinde entgegen der KDP urteilte (z.B. Fall Langnau, schützenswertes Bauernhaus, 2012). Die KDP hat kein eigenes Beschwerderecht gegen solche Entscheide; oftmals machen aber der Heimatschutz oder andere Organisationen Beschwerde. Im Rahmen eines Planerlassverfahrens nimmt das AGR praxismässig die Beurteilung der KDP auf und entscheidet nicht gegen die KDP (Fallbearbeitung nicht möglich, da es keine publizierte Fälle hierzu gibt).

Von 26 auf der Entscheidseite der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion/BVE aufgelisteten Bauentscheide mit Fachberichten der KDP findet sich nur drei Fälle, in welcher die BVE je gegen einen Fachbericht der KDP entschieden hat. Im Falle der Gemeinde Gals wo es um die Bewilligung eines Thuja-Kunststoffzaunes ging, wurde dieser von der KDP als vertretbar eingestuft, die BVE hat jedoch mit gegen der Meinung der KDP den fragliche Thuja Kunststoffzaun als nicht mit dem Ortsbild verträglich bezeichnet und insofern noch schärfer entschieden als die KDP (BVE Nr.

110/2014/151 vom 24. Juni 2015). Im Fall der Gemeinde Rohrbach hat die BVE entgegen dem Antrag der KDP den Abbruch eines erhaltenswert bezeichneten Gebäudes "alte Schmiede" bewilligt. Dies gestützt auf ein Gutachten über die Frage der Verhältnismässigkeit der Sanierung der alten Schmiede; ein Abbruchverbot war unverhältnismässig (RA Nr. 110/2011/141 vom 31. Oktober 2012). Im Fall des Baldachin beim Bahnhof in der Stadt Bern wurde erstinstanzlich die Baubewilligung verweigert, jedoch bei der BVE gestützt auf ein Drittgutachten die Baubewilligung erteilt. Die KDP war dagegen, jedoch die städtische Denkmalpflege dafür, die städtische Denkmalpflegekommission dagegen. Da die Variante Baldachin von den Stimmberechtigten mit 63% angenommen wurde, bewilligte die BVE schliesslich diese Überdachung (BVE 110/2006/73 vom 27. Nov. 2006).

Beim Verwaltungsgericht sind auf der öffentlich zugänglichen Entscheidseite (Fälle ab 2013) 12 neuere Fälle mit Fachberichten der KDP aufgelistet. In einem Fall hat das Verwaltungsgericht gegen dem Fachbericht KDP entschieden. Im Fall Lauterbrunnen hob das Verwaltungsgericht den Entscheid der BVE betreffend Abbruchbewilligung einer denkmalgeschützten Scheune gemäss 110/2013/272 wieder auf, hat also schärfer entschieden (VGE 100.2013.448).

Grundsätzlich gilt nach der Rechtsprechung, dass von der Fachmeinung der KDP nur aus triftigen Gründen abgewichen werden darf (Merkli / Aeschlimann / Herzog, Kommentar zum VRPG, Art. 19 N. 8 sowie VGE 100.2013.371 E.4.1; ebenso BVR 2009 S. 481 E.2.1 sowie BGE 136 II 214 E.5.)

Auf Grund der (älteren) Berner Rechtsprechung in der BVR sind nur 3 Fälle bekannt, wo das Berner Verwaltungsgericht entgegen der KDP oder OLK entschieden hat:

- Fall Abbruch Panoramahaus in Thun, wo das Verwaltungsgericht gestützt auf eine Verhältnismässigkeitsprüfung die von den Vorinstanzen ausgesprochene Abbruchverbote

aufhob und die Abbruchbewilligung erteilte (BVR 1986 S. 437)

- Fall Mühlebauten in Thun: OLK und OLK-Obmännergremium können einem Totalabbruch nur zustimmen, wenn Ersatzlösung vorhanden sei. Denkmalpflege erhält nur Teilabbruch für angemessen. Da sich die Stimmbürger der Stadt Thun in einem Kredit für die Variante Totalabbruch ausgesprochen haben, schützt das Verwaltungsgericht schliesslich diesen Totalabbruch (BVR 1988 S. 320).
- Im Fall Interlaken (Dépendance Hotel Schweizerhof) hat die KDP dem Abbruch zugestimmt, aber "nicht auf Vorrat". Die BVE und das VGer haben jedoch die Abbruchbewilligung erteilt, weil die Sanierungskosten unverhältnismässig hoch wären. Eine Neuüberbauung musste nicht gleichzeitig vorgelegt werden (BVR 2014 S. 251).

Die Überprüfung der auf der Homepage des Bundesgerichts veröffentlichten Entscheide ab dem Jahr 2000 hat 54 Treffer mit dem Stichwort "ENHK" ergeben. In keinem dieser Fälle hat das Bundesgericht je einmal gegen das Gutachten der ENHK geurteilt (siehe Liste im Anhang). Auffallend sind die vielen Fälle, wo das Bundesgericht zum Schluss kam, dass ein Gutachten der ENHK nötig sei und der Fall wiederum an die Vorinstanz zurückwies.

Zusammengefasst sind im Allgemeinen die Chancen, das ein oberes Gericht, insbesondere das Verwaltungsgericht oder auch das Bundesgericht entgegen einem Fachgutachten der kantonalen Denkmalpflege, der OLK oder sogar der ENHK entscheiden würde, zu 99% ausgeschlossen. Diese Einschätzung gilt meines Erachtens auch für die hier zu diskutierende Entlastungsstrasse Nord.

Für die ästhetische Begutachtung von KDP (allenfalls auch der ENHK) könnte ein Variantenentscheid der Stimmberechtigten von Münsingen noch beeinflussend wirken (vgl. BGE 120 Ia 270 E. 4). Zwingend ist für die Gerichte in einem

Planerlass- oder Bewilligungsverfahren jedoch ein solcher Volksentscheid nicht.

Dieses Gutachten ist auf Grund der aktuellsten Rechtsprechung und der Rechtslehre erstellt worden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several stylized, overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Urs Eymann, Fürsprecher

Beilage: Liste der 54 Entscheide des Bundesgerichts seit dem Jahr 2000 (geordnet nach Relevanz)

**Bundesgerichtsentscheide**  
**seit dem Jahr 2000**  
**mit Stichwort "ENHK"**

		Gutachten ENHK	BGer ent- scheidet wie ENHK
1	vom 14.05.2013, 1C 542/2012	ja	ja
2	vom 27.02.2009, 1C 26/2009	ja	ja
3	vom 08.09.2009, 1C 320/2009	ja	ja
4	vom 05.03.2017, 1A 185/2016	ja	ja
5	vom 27.04.2009, 1C 361/2008	nein	offen
6	vom 20.11.2014, 1C 906/2013	ja	ja
7	vom 07.12.2007, 1C 190/2007	nein	offen
8	vom 01.02.2012, 1C 43/2012	nein	offen
9	vom 27.08.2007, 1C 38/2007	ja	ja
10	vom 23.09.2003, 1A 124/2003	ja	ja
11	vom 28.08.2001, 1A.230/2000	ja	ja
12	vom 02.06.2010, 1C 212/2009	ja	offen
13	vom 01.10.2014, 1C 893/2013	ja	ja
14	vom 12.10.2016, 1C 526/2015	ja	ja
15	vom 16.05.2007, 1A.11/2007	nein	irrelevant
16	vom 13.10.2016, 1C 57/2016	ja	ja
17	vom 03.09.2013, 1C 386/2012	nein	irrelevant
18	vom 06.10.2003, 1A73/2002	ja	ja
19	vom 06.09.2007, 1A.6/2007	nein	ja
20	vom 25.11.2011, 1C 172/2011	ja	ja
21	vom 04.02.2014, 1C 648/2013	nein	offen
22	vom 30.05.2005, 1A.122/2004	nein	offen
23	vom 19.01.2007, 1A.104/2006	nein	offen
24	vom 29.04.2015, 1C 584/2014	ja	ja
25	vom 12.11.2008, 1C 421/2007	ja	nein
26	vom 12.03.2010, 1C 344/2007	ja	ja!
27	vom 09.06.2009, 1C 368/2007	ja	ja
28	vom 09.08.2016, 1C 398/2015	nein	irrelevant
29	vom 11.09.2013, 1C 175/2013	nein	offen
30	vom 04.04.2001, 1A.95/2000	nein	irrelevant
31	vom 02.06.2004, 1A.251/2003	ja	ja
32	vom 24.08.2016, 1C 488/2015	nein	irrelevant
33	vom 28.07.2016, 1C 71/2016	nein	irrelevant
34	vom 20.08.2014, 1C 56/2014	nein	irrelevant
35	vom 12.06.2012, 1C 71/2012	nein	offen
36	vom 21.05.2010, 1C 484/2009	ja	ja
37	vom 14.05.2014, 1C 482/2012	nein	offen
38	vom 16.12.2011, 1C 231/2011	ja	ja

39	vom 05.11.2001, 1A.173/2000	ja	ja
40	vom 22.01.2003, 1A.151/2002	ja	ja
41	vom 30.11.2016, 1C 558/2015	nein	offen
42	vom 04.08.2009, 1C 409/2008	ja	ja
43	vom 12.09.2003, 1A.214/2002	ja	irrelevant
44	vom 12.11.2012, 1C 129/2012	ja	ja, teilweise verschärft
45	vom 23.09.2014, 1C 108/2014	nein	offen
46	vom 01.06.2006, 1A.168/2005	ja	ja
47	vom 28.04.2000, 1A.73/1995	ja	ja
48	vom 03.09.2014, 1C 647/2012	ja	ja
49	vom 07.10.2009, 2C 422/2008	nein	irrelevant
50	vom 07.10.2009, 2C 421/2008	nein	irrelevant
51	vom 30.05.2013, 1C 371/2012	nein	irrelevant
52	vom 21.09.2016, 1C 556/2013	nein	irrelevant
53	vom 15.03.2002, 1A.104/2001	nein	unklar
54	vom 09.12.2014, 1C 550/2012	ja	offen

Beurteilung Urs Eymann, 13. März 2017