

# Entlastungsstrasse Nord, Münsingen

---



Information der Parlamentsmitglieder  
Dienstag, 2. Mai 2017

# Agenda

---



## **Ausgangslage**

Andreas Kägi, Gemeinderat, Ressort Bau

## **Wichtige Anliegen aus der Mitwirkung / Abklärungen und Projektanpassungen**

Anna Eichholzer, Fachbereichsleiterin Verkehr, Bauabteilung

## **Anpassungen gegenüber Vorprojekt**

Rolf Sigg, Projektleiter, Bühler + Dällenbach Ingenieure AG

## **Erläuterungen zu den Parlamentsanträgen**

Andreas Kägi, Gemeinderat, Ressort Bau

# Seit mehr als 20 Jahren ...



## Verkehr

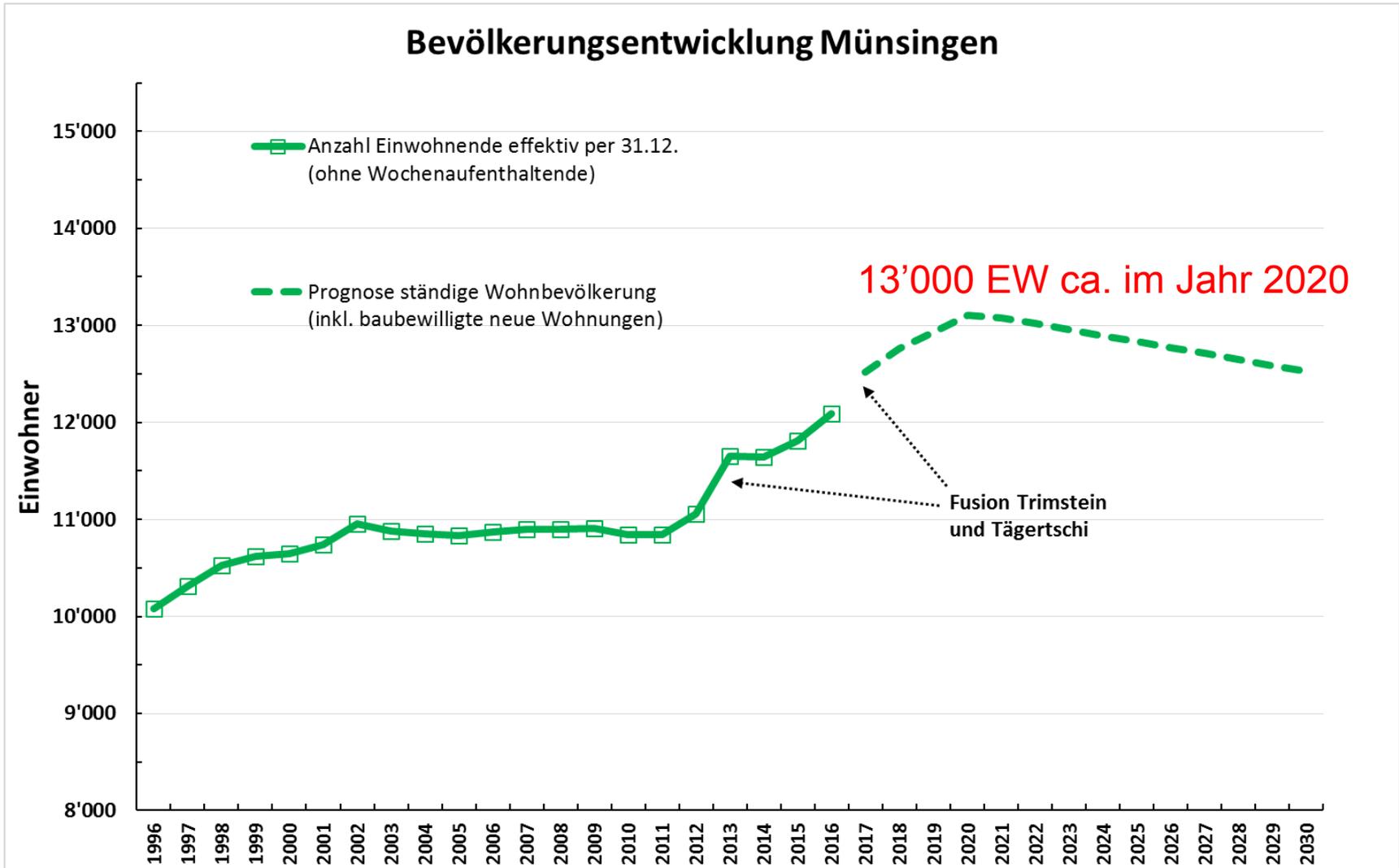
- Lange, unberechenbare Wartezeiten
- Stark belastetes Bahnhofquartier
- Fahrzeitverlust ÖV → Anschlussbrüche
- Mangelhafte Verkehrssicherheit



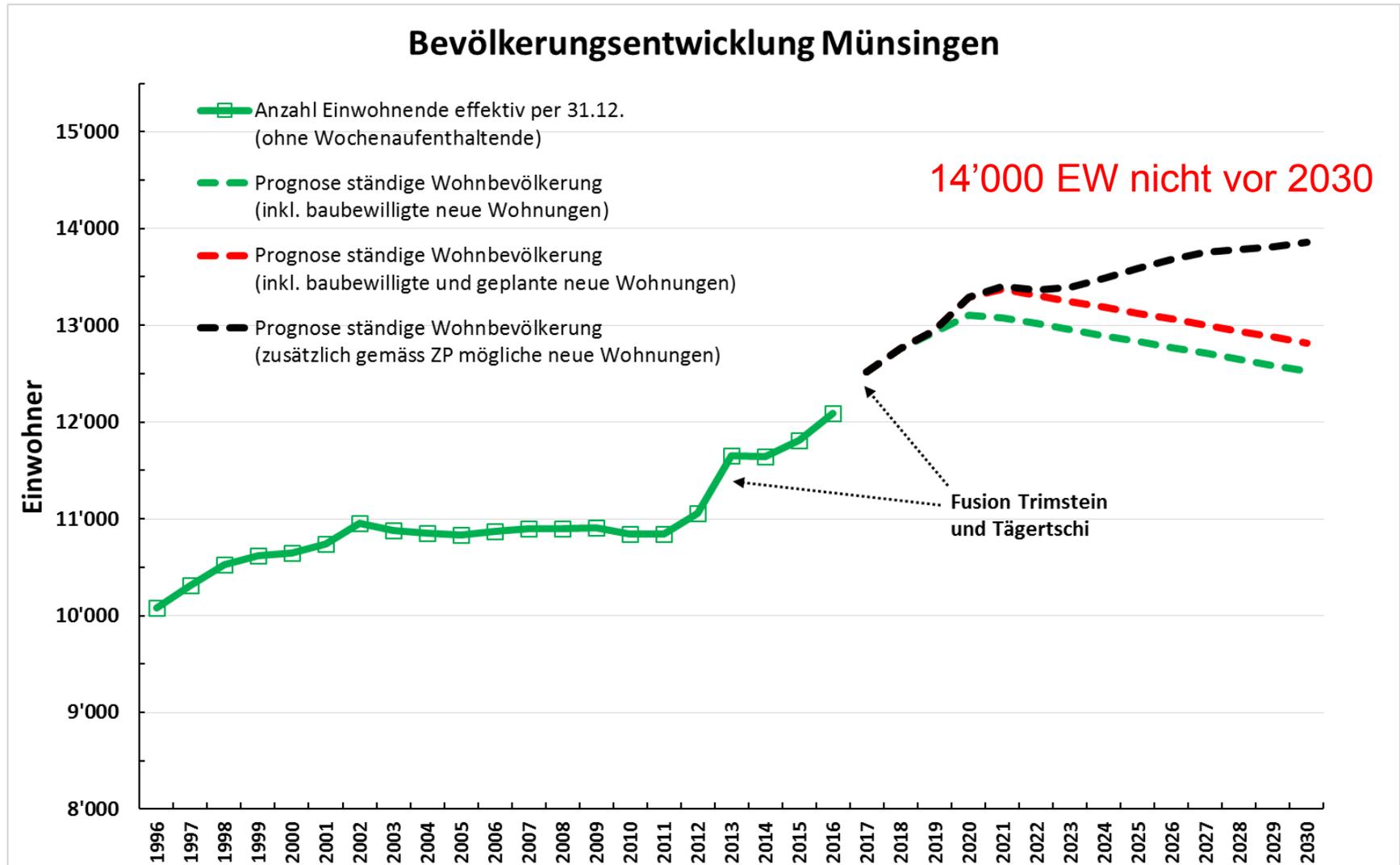
## Lebensqualität / Wirtschaft

- Belastung durch Lärm und Abgase
- Beeinträchtigung Attraktivität Ortszentrum und Image
- Handicap für Wirtschaftsstandort
- Handicap für die Entwicklung des Ortsteils West

# Ausgangslage / Entwicklung Bevölkerung aufgrund der bis heute bewilligten Bauten



# Ausgangslage / Entwicklung Bevölkerung aufgrund der heute gültigen ortsplanerischen Grundlagen



# Ausgangslage / Entwicklung Verkehrsbelastung heute – Prognose «Dreierpaket»



Zählstelle	2016*	2030** ohne	2030 mit
Bernstrasse, vor Kreisel Dorfzentrum	18'300	20'600	14'300
Bernstrasse, Höhe Friedhof	17'300	20'600	14'900
Querung vor Fischerhuus	8'400	9'600	5'600
Hunzigenstrasse	1'300	1'700	4'200
Bahnhofplatz vor Post	3'000	2'800	1'900
Industriestrasse, Bahnhofplatz West	0	1'400	3'800
Unterführung Süd	8'100	11'000	8'800
Sägegasse bei Schule	3'200	3'300	3'100
Niesenweg	1'400	1'600	1'600

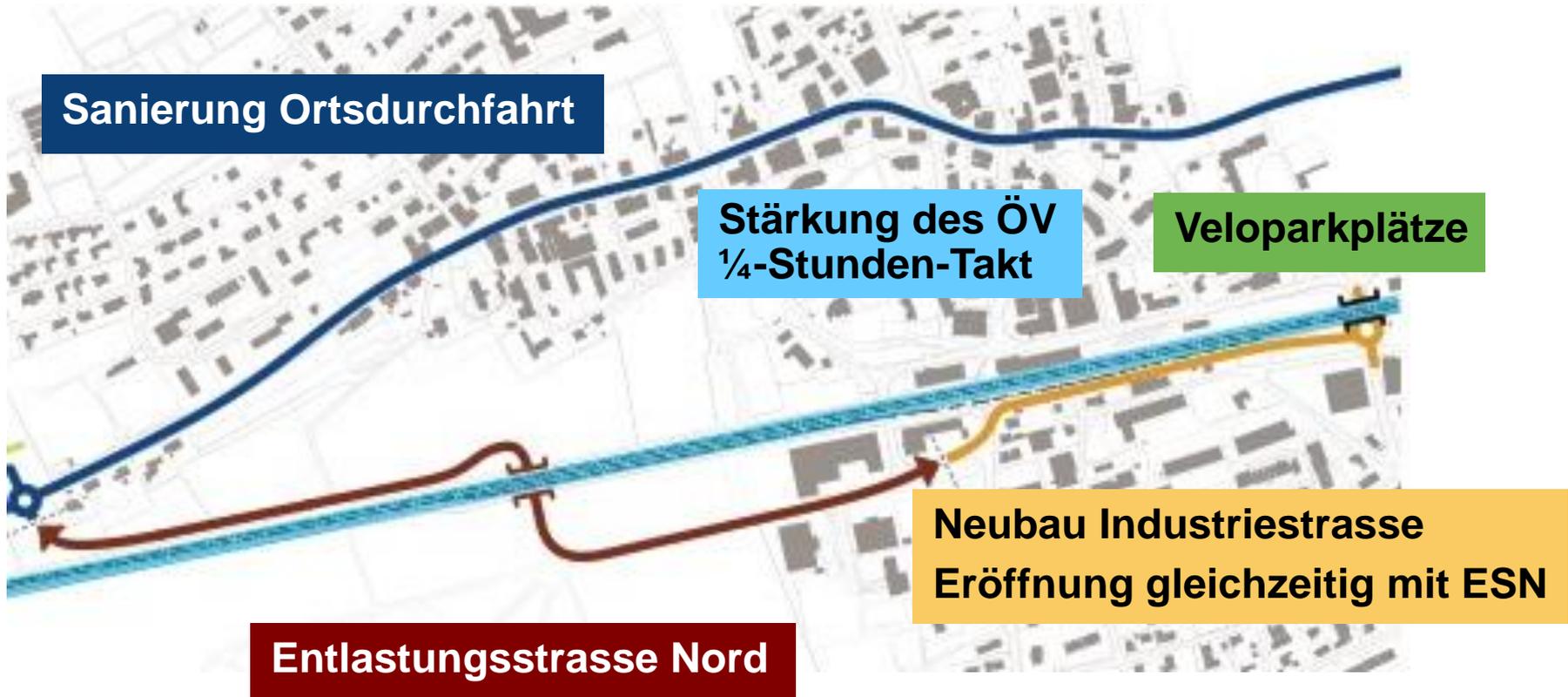
\* Zählung 2016 mit individueller Erfassung Herkunft und Route (Ziel)

\*\* Zahlen 2016 in Verkehrsmodell integriert, Verkehrswachstum berücksichtigt

# Ausgangslage / Wirkung der ESN



# Verkehrslösung mit mehreren Elementen (1)



## Verkehrslösung mit mehreren Elementen (2)



- 2017: Umgestaltung Autobahnanschluss Rubigen
- Neu auf Brücke 4 statt 3 MIV-Fahrspuren → weniger Behinderungen
- Rampenbewirtschaftung mit LSA
- Abgetrennter Steg für den Langsamverkehr

# Verkehrslösung mit mehreren Elementen (2)

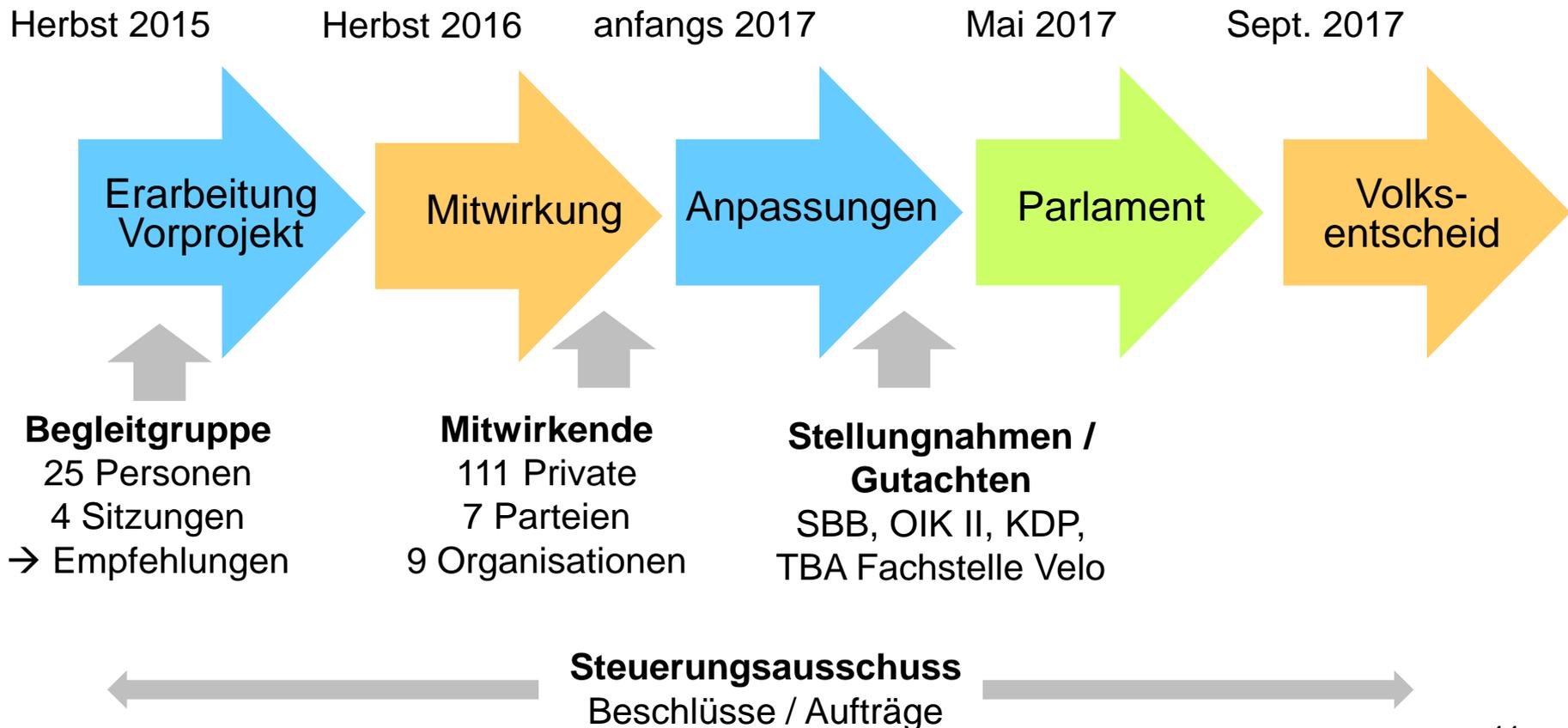


- 2014 Mitwirkung «Turbokreisel» und Strassenraumgestaltung
- Funktionalität und Kapazität werden nochmals überprüft
- Termin Realisierung noch offen

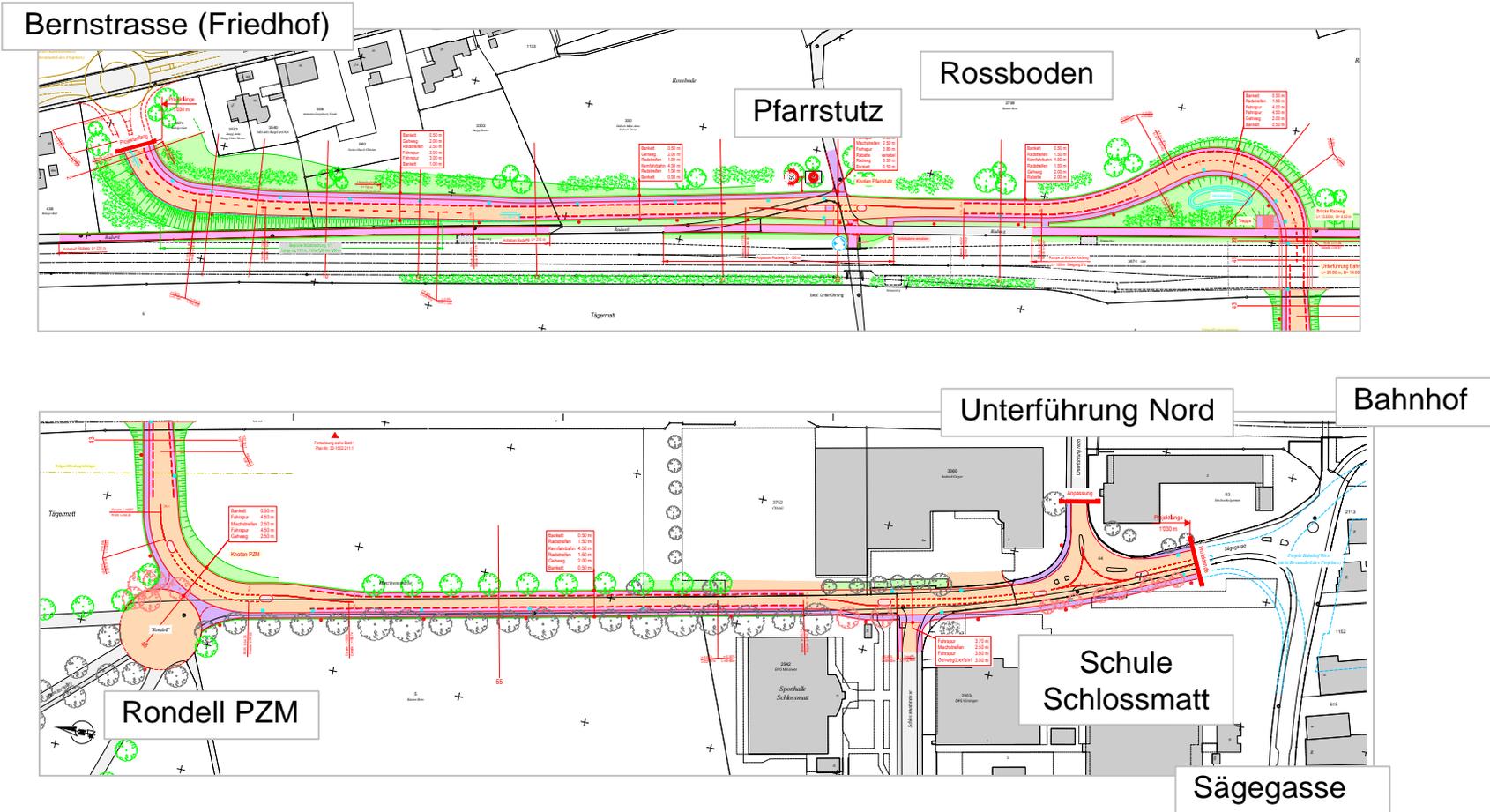
# Projektumsetzung



25.08.15 **Parlament:** Auftrag zur Erarbeitung eines Vorprojekts



# Vorprojekt Entlastungsstrasse Nord



Ende 2016: Mitwirkung zum Vorprojekt



---

# **Wichtige Anliegen aus der Mitwirkung Abklärungen und Projektanpassungen**

Anna Eichholzer, Bauabteilung

# Beteiligung an Mitwirkungsverfahren

---



Insgesamt 129 Mitwirkungseingaben

- 6 Ortsparteien (SVP, FDP, BDP, GLP, EVP, SP, Grüne)
- 9 Organisationen
- 111 private Mitwirkende (ca. 50% aus Ortsteil West)
- 2 Grundeigentümer

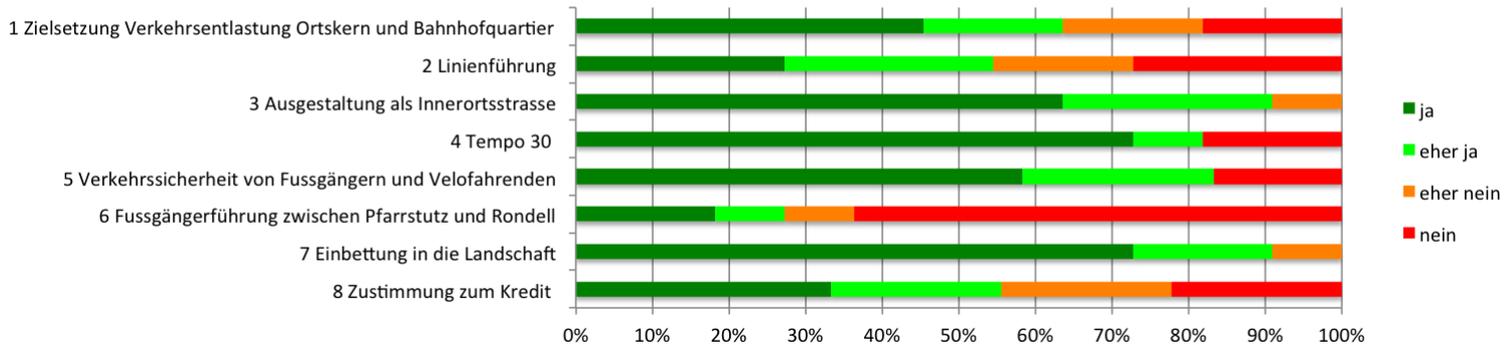
Zudem:

Petition «keine überdimensionierte Luxusstrasse durch den Rossboden» mit rund 660 Unterschriften

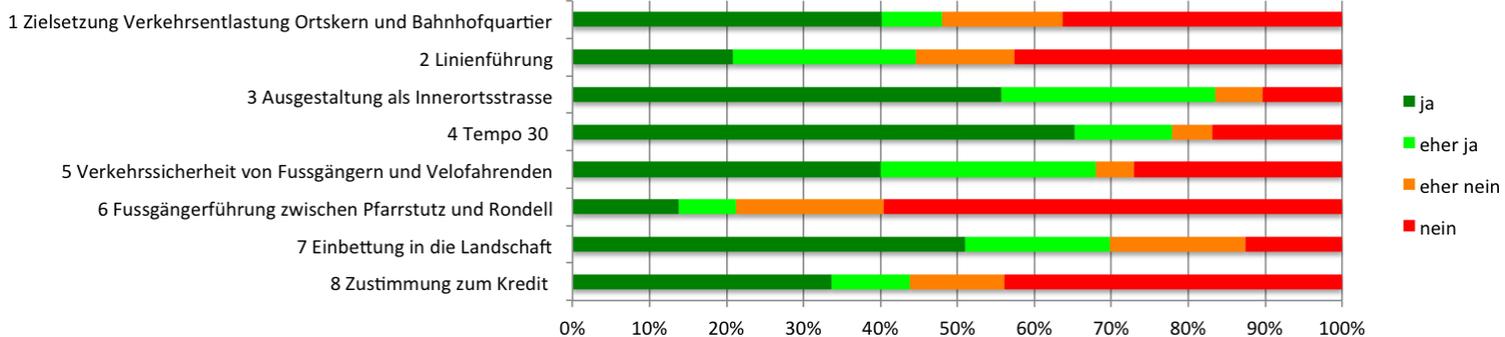
# Stimmungsbild



## Parteien, Vereine und Interessengruppen (Fragebogen)



## Private Mitwirkende (Fragebogen)



# Wichtigste Erkenntnisse aus der Mitwirkung

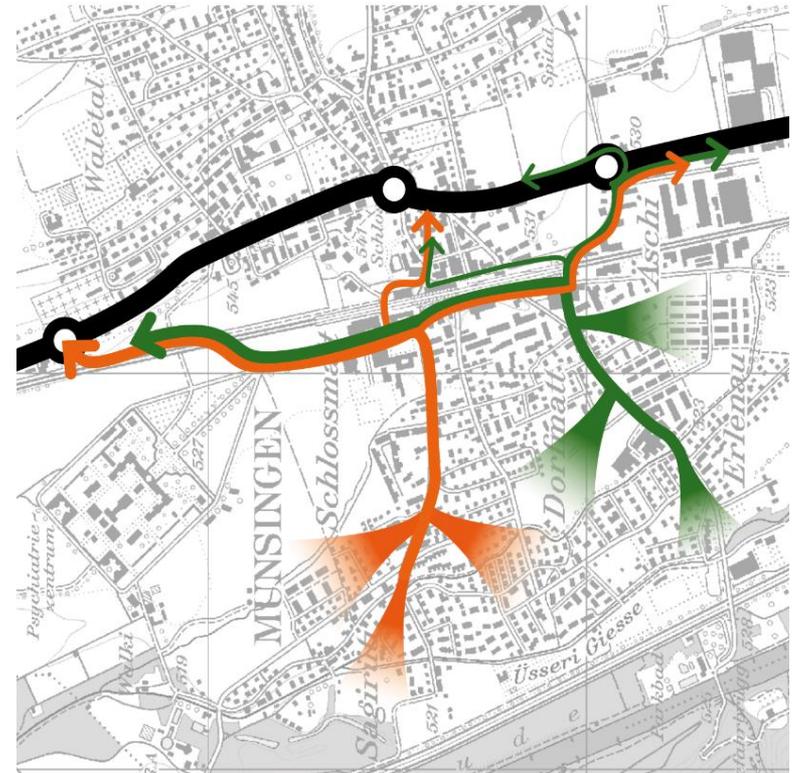


Parteien und Organisationen sind mehrheitlich von ESN überzeugt,  
Private haben mehr Vorbehalte:

<b>Vorbehalt / Anregung</b>	<b>Haltung des Gemeinderats</b>
Langzeitwirkung Missbrauch ESN als Transitroute	Durch Verkehrssimulation nachgewiesen Monitoring vorgesehen
Dimensionierung	Projekt schlanker machen ohne Abstriche bei Sicherheit Langsamverkehr
Schulwegsicherheit	Schulwege Schlossmatt abklären
LKW-Verbot, tageszeitabhängiger Einbahnverkehr auf ESN	Anzahl LKW im Einzugsgebiet ESN abklären
Kosten-Nutzen, Finanzierung	Beurteilung durch Kanton als Indiz
Priorität bei Ortsdurchfahrt	Abstimmung mit Ortsdurchfahrt
Alternative Linienführung «blau» (Unterführung Pfarrstutz)	Machbarkeit nochmals prüfen Variantenvergleich grün / blau

# Thema Langzeitwirkung

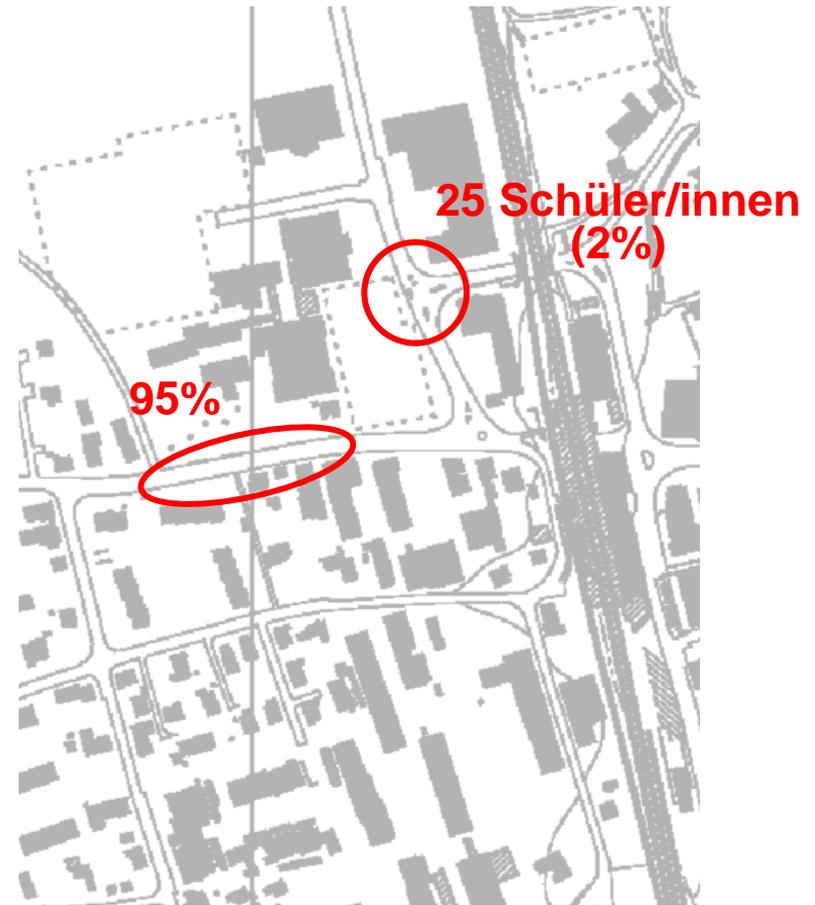
- Ortsteil West ist relevanter Verkehrsverursacher
- Entlastungswirkung ESN 6000 Fhz/Tag (Verkehrssimulation 2016)
- ÖV und LV gewinnen Marktanteile
- Münsingen ist nicht der einzige Flaschenhals
- Wirkungskontrolle ESN



# Thema Schulwegsicherheit



- Abklärung Schulwege zeigt:  
95% der SchülerInnen werden die ESN nicht queren
- Vorprojekt mit Querungshilfen bei Unterführung Nord ist zweckmässig



# Thema LKW-Verbot / Einbahnverkehr auf ESN



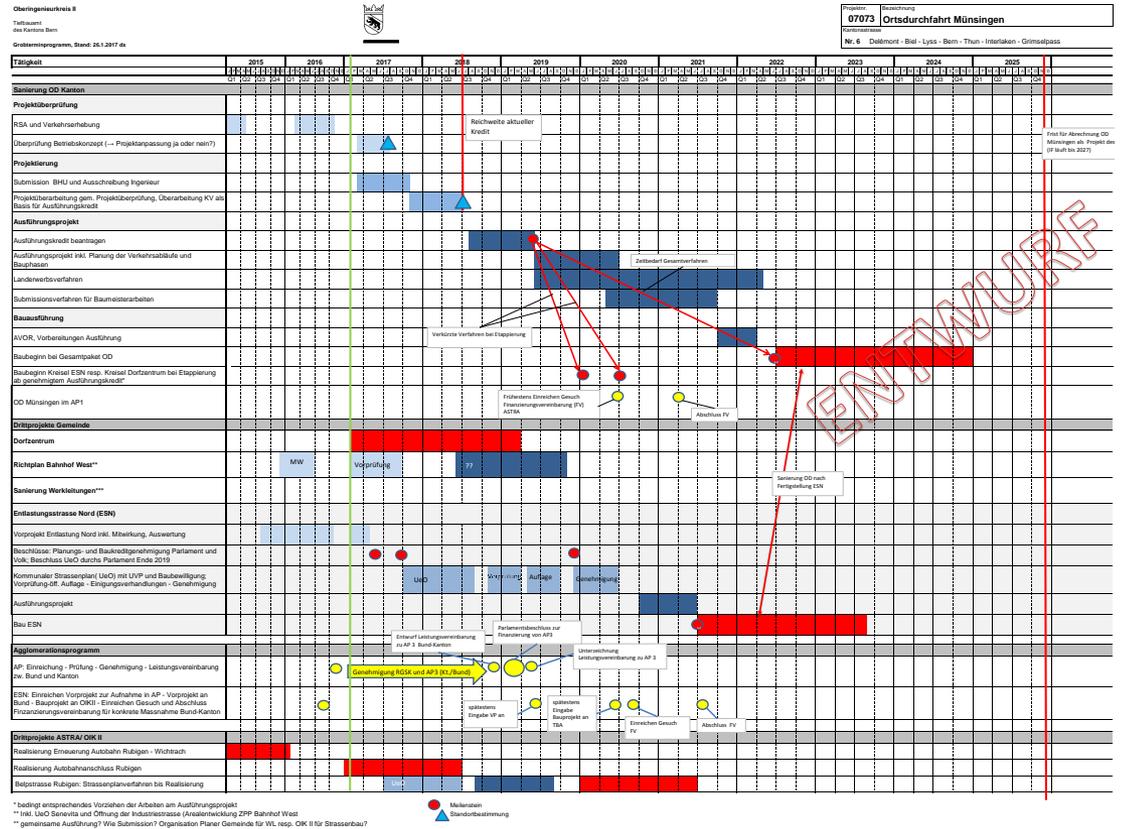
- LKW-Verbot «spart» wenig Kulturland (nur in Kurven)
- Grosser Umwegverkehr über Dorfzentrum bei LKW-Fahrverbot oder Einbahnverkehr:
  - Firmen und Haushalte im Einzugsgebiet der ESN lösen rund 120 LKW-Fahrten pro Tag aus
  - Rund 1000 Pw Fahrten täglich zum PZM «gegen den Strom»
- Auch ohne LKW wird Neubau einer SBB-Unterführung unumgänglich



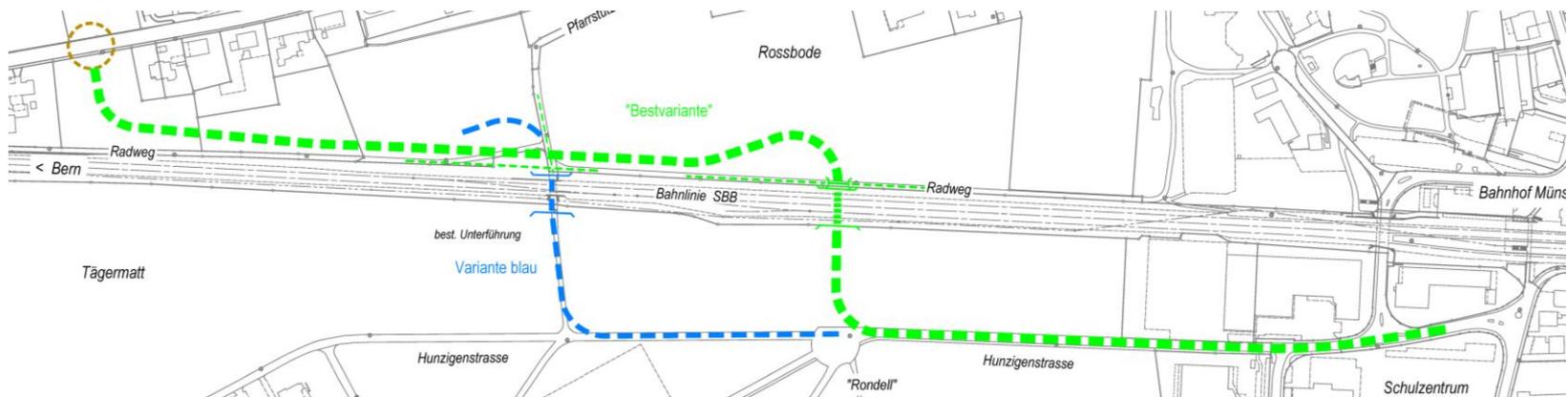
# Thema Ortsdurchfahrt



- Kanton Bern geht die Sanierung der Ortsdurchfahrt neu an
- Realisierung voraussichtlich nach Inbetriebnahme ESN



# Thema Linienführung «grün» versus «blau» (1)



## Abklärungen und Stellungnahmen bezüglich

- Technischer Machbarkeit (→ Schreiben SBB)
- Machbarkeit bezüglich Lärmschutz (→ Gutachten B+S)
- Bewilligungsfähigkeit in Nähe ISOS PZM (→ Schreiben KDP, juristisches Gutachten)
- Kostenschätzung, Kulturlandbedarf und LV-Lösung  
→ Variantenvergleich

# Thema Linienführung «grün» versus «blau» (2)

---



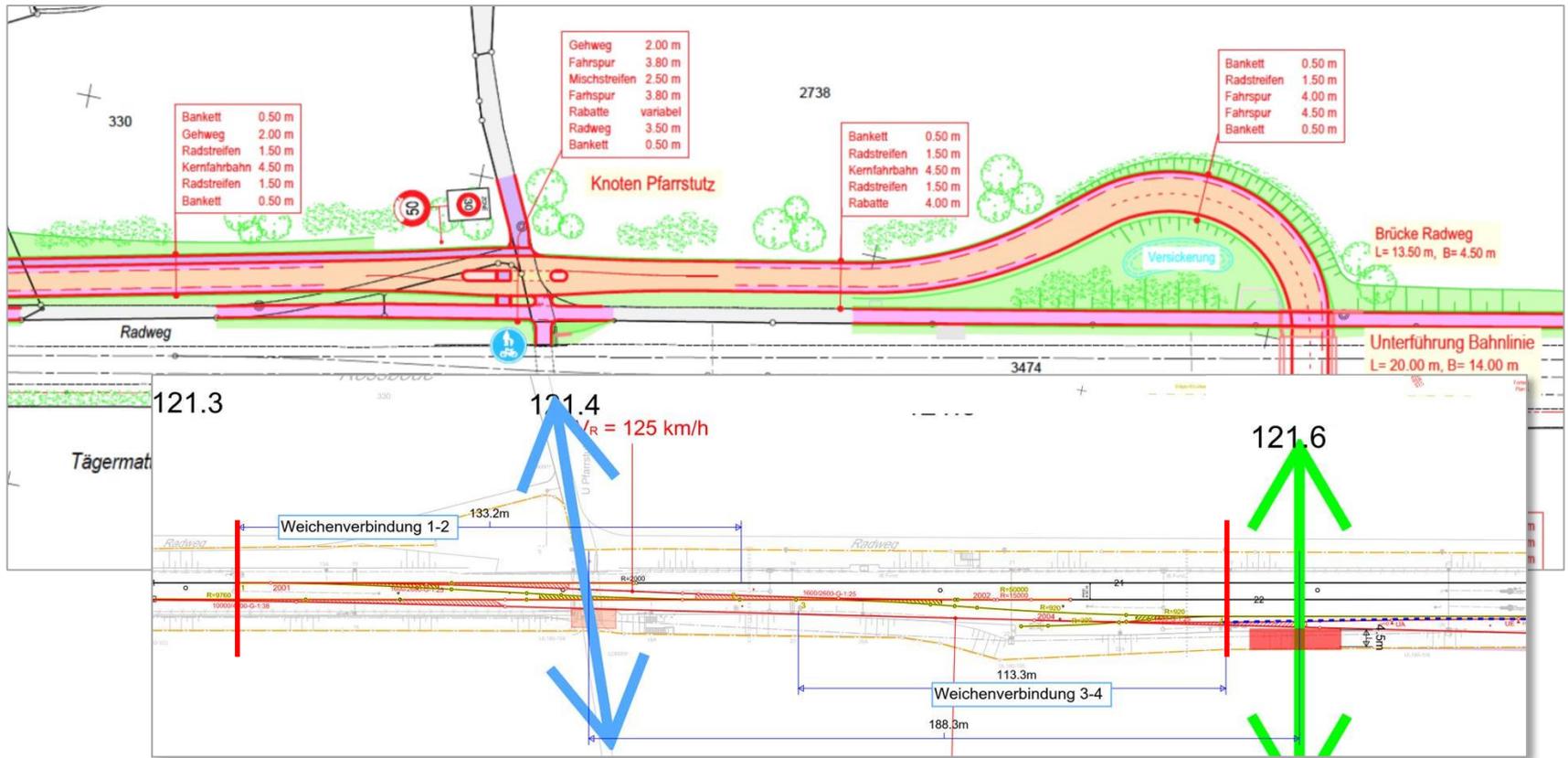
## Stellungnahme SBB

- Variante blau mit Unterführung bei Pfarrstutz ist technisch machbar
- Bedingt aber Weichen- und Mastverschiebung
- Geschätzte Mehrkosten gegenüber Variante grün ca. 1.5 Mio. Fr.
- Allenfalls Synergien mit Ausbau Bahnhof Münsingen, Zeitpunkt unklar, abhängig von SBB
- In diesem Falle vergleichbare Kosten wie Variante grün

## Lärmtechnische Abklärungen Ingenieurbüro B+S

- Mit Tempo 30 halten sowohl Variante grün als auch Variante blau die Immissionsgrenzwerte ein

# Stellungnahme SBB: Lage der Weichen



**Fazit:** Die Lage der SBB-Unterführung kann nicht weiter gegen Norden verschoben werden, ohne in den Weichenbereich zu gelangen.

# Thema Linienführung «grün» versus «blau» (3)

---



## Stellungnahme Kantonale Denkmalpflege

- PZM im Inventar der geschützten Ortsbilder der Schweiz aufgeführt
- Alle Varianten nördlich des Rondell aus denkmalpflegerischer Sicht nicht bewilligungsfähig
- Variante grün aus Sicht KDP akzeptabel

## Juristisches Gutachten

- KDP wird im Bewilligungsverfahren zwingend beigezogen (Fachbericht), evtl. auch ENHK, da Mitfinanzierung durch Bund
- Übergeordnete Instanzen stützen praktisch immer KDP und ENHK
- Chancen für Variante blau bei einem Weiterzug vor Verwaltungs- oder Bundesgericht sehr gering (1%)

# Thema Linienführung «grün» versus «blau» (4)



## Kulturlandverlust

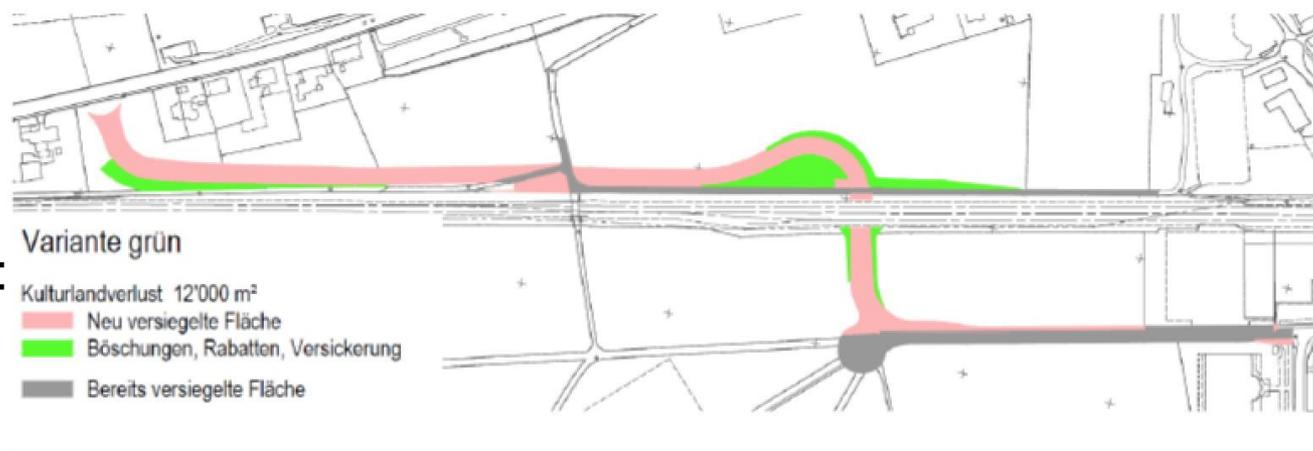
### Variante grün

Neu versiegelt:

8'735 m<sup>2</sup>

Kulturlandverlust:

12'000 m<sup>2</sup>



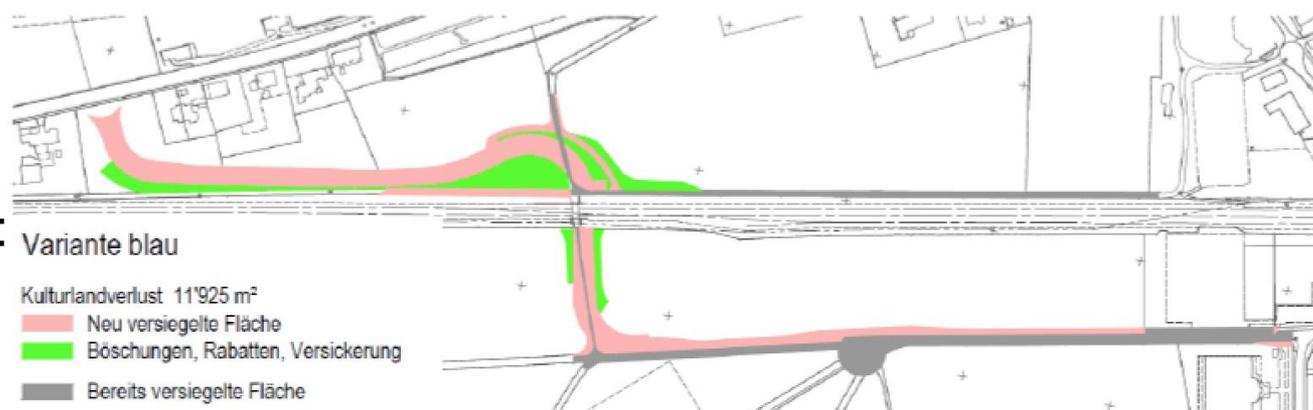
### Variante blau

Neu versiegelt:

8'165 m<sup>2</sup>

Kulturlandverlust:

11'925 m<sup>2</sup>



**Differenz 75m<sup>2</sup>**

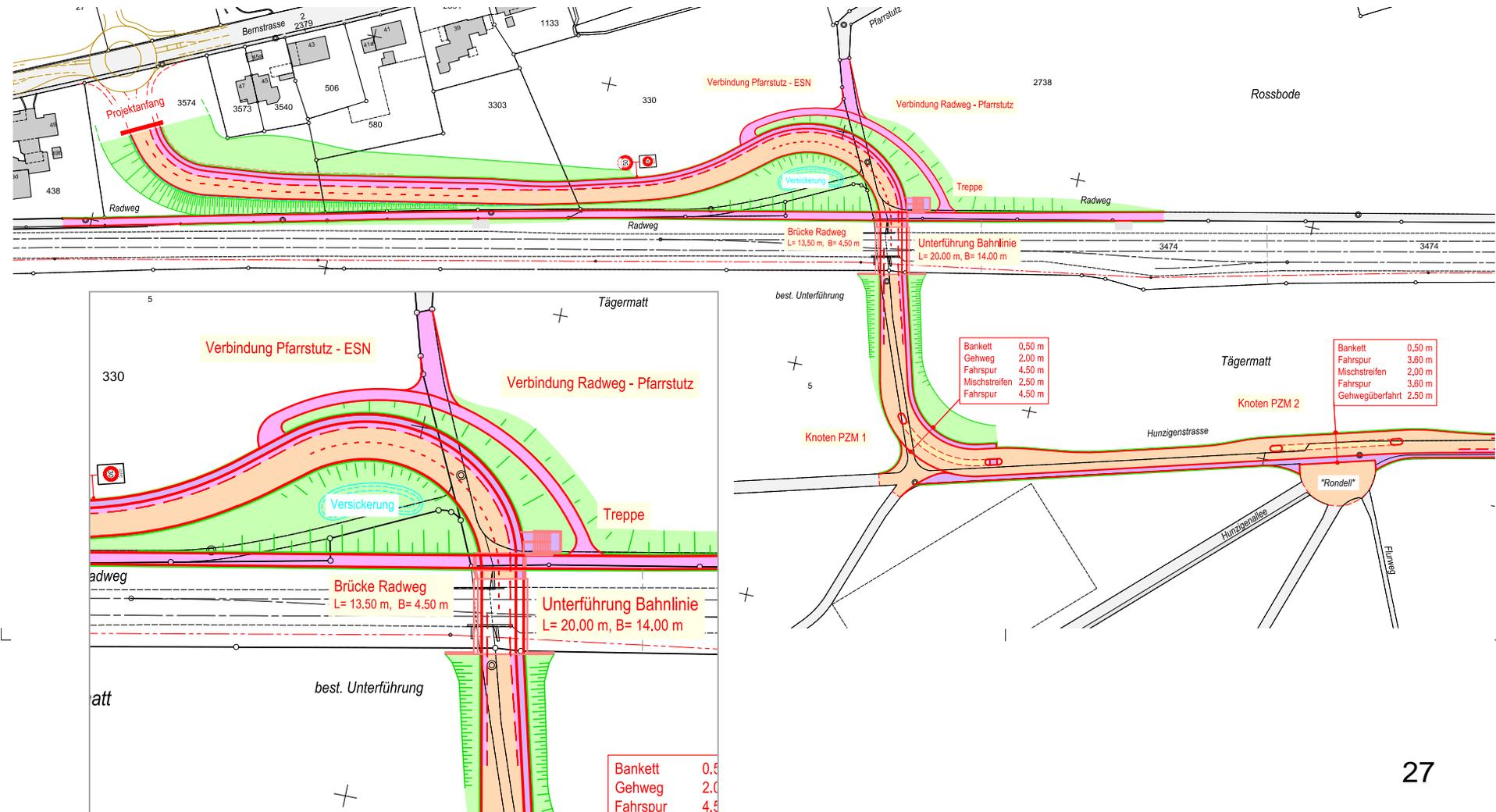
# Thema Linienführung «grün» versus «blau» (6)



Kriterium	grün	blau
MIV Fahrbeziehungen, Einordnung ins Netz	grün	grau
Charakter Innerortsstrasse	grün	gelb
LV Fahrbeziehungen, Einordnung ins Netz	grün	gelb
Konflikte MIV – LV bei Knoten	gelb	grün
Kosten (Bahninfrastruktur)	grün	gelb
Kulturlandverlust	gelb	gelb
Ortsbildschutz (ISOS PZM)	grün	rot
Landschaftsschutz Rossboden	gelb	grün
Landschaftsschutz Tägermatt	grün	gelb
Lärmbelastung Rossboden	gelb	grün
Lärmbelastung PZM	grün	gelb

Fazit: Variante grün bleibt klar die bessere Variante

# Knoten Pfarrstutz bei Linienführung blau



# Kosten-Nutzen- Verhältnis, Finanzierung



Abbildung 7-9: MIV: Bewertung von Erschliessungsprojekten mit geplantem Ausführungsbeginn vor 2027 (Massnahmen  $\geq$  4 Mio. CHF)

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Geplanter Ausführungsbeginn
BM	MIV-E-4	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	18.7	7	4	-1	10	19 - 22
BM	MIV-E-3	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	10.0	4	6	0	10	23 - 26
TOW	MIV-E-15-a	Thun, Lüsslispange, Neue Verbindung Pfandernstrasse - Weststrasse	9.5	2	2	1	5	23 - 26
BBS	MIV-E-1-1	Biel, Spitalzubringer	6.0	4	0	-2	2	vor 2019
BBS	MIV-E-1-2	Lyss, Erschliessung Industriezone Nord	30.0	2	0	-3	-1	23 - 26

## Legende

	Nutzen/Kosten-Verhältnis hoch		Nutzen/Kosten-Verhältnis tief
	Nutzen/Kosten-Verhältnis mittel		Nutzen/Kosten-Verhältnis nicht bewertbar
rot	Planung muss gezielt vorangetrieben werden, wenn der geplante Ausführungsbeginn erreicht werden soll		

Quelle: Synthesebericht 2016 zu den Berner Agglomerationsprogrammen

Gute Chancen bezüglich Mitfinanzierung durch Bund und Kanton



---

## **Anpassungen gegenüber Vorprojekt**

Rolf Sigg, Projektverfasser,  
Bührer + Dällenbach Ingenieure AG

# Anpassungen am Vorprojekt

---

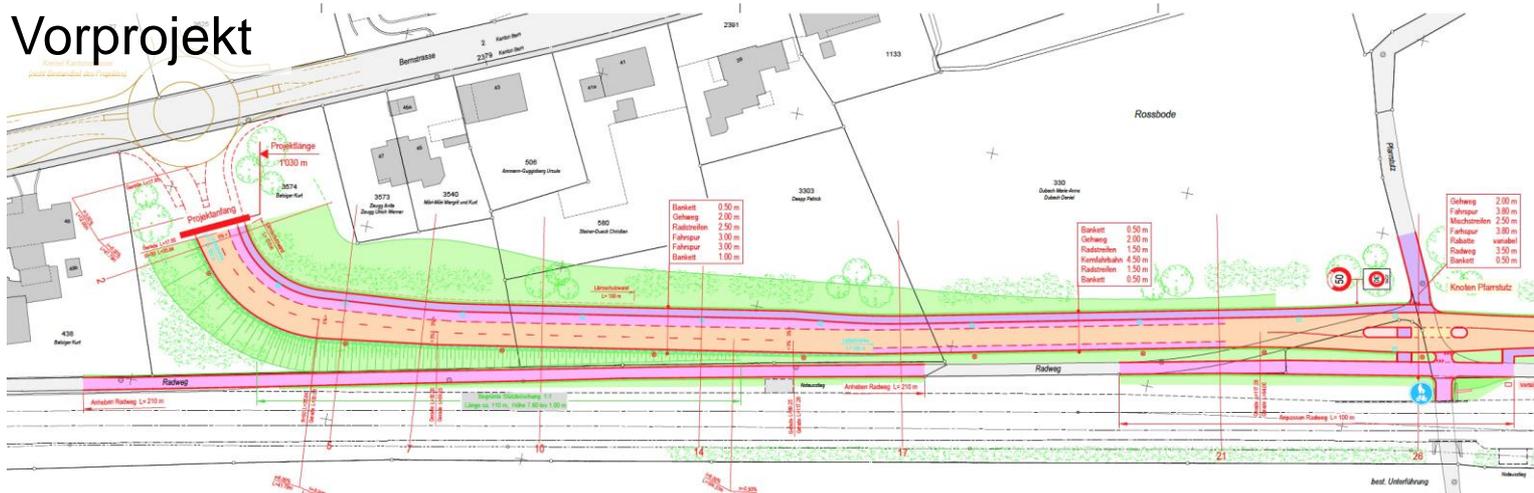


- Kombiniertes Fuss-/Radweg zwischen Pfarrstutz und Bernstrasse
- Verzicht auf Gehweg und Treppe im Abschnitt Pfarrstutz – Rondell
- Begrünung der Lärmschutzwand SBB zusammen mit Bepflanzung entlang ESN
- Controlling und vordefinierte Massnahmen gegen Transit- und Schleichverkehr
- Enge Zusammenarbeit mit Fachstellen punkto Langsamverkehr

# Vorher-nachher : Bernstrasse - Pfarrstutz



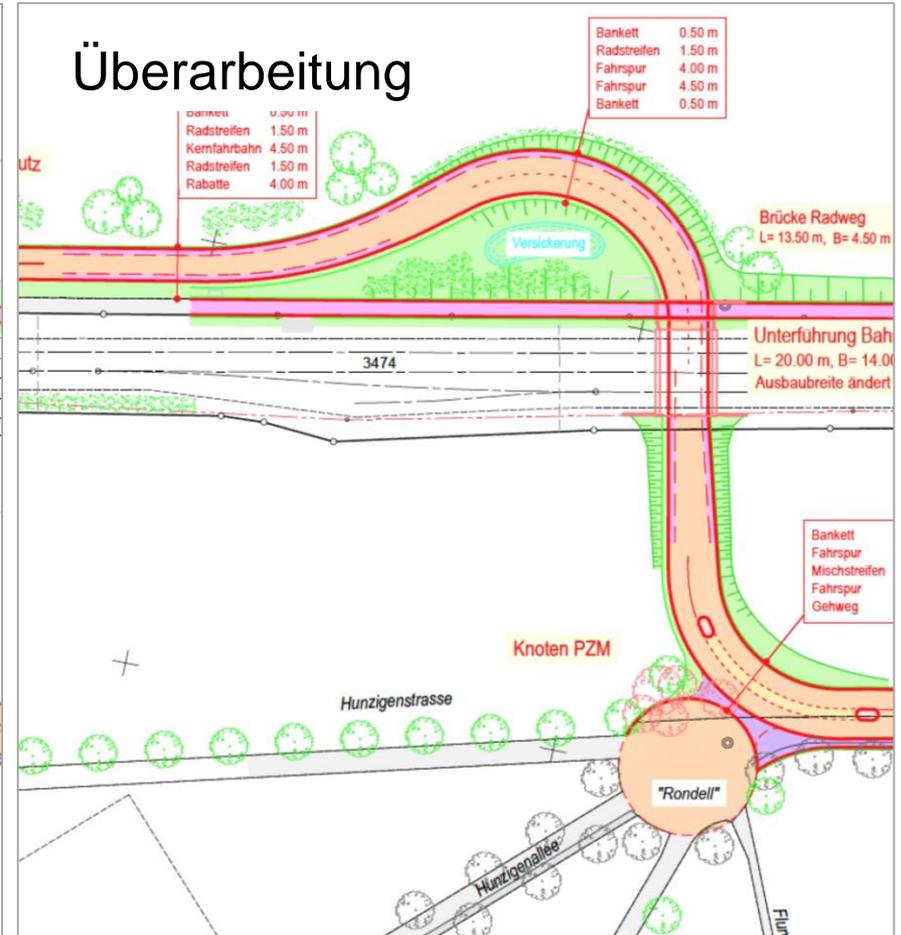
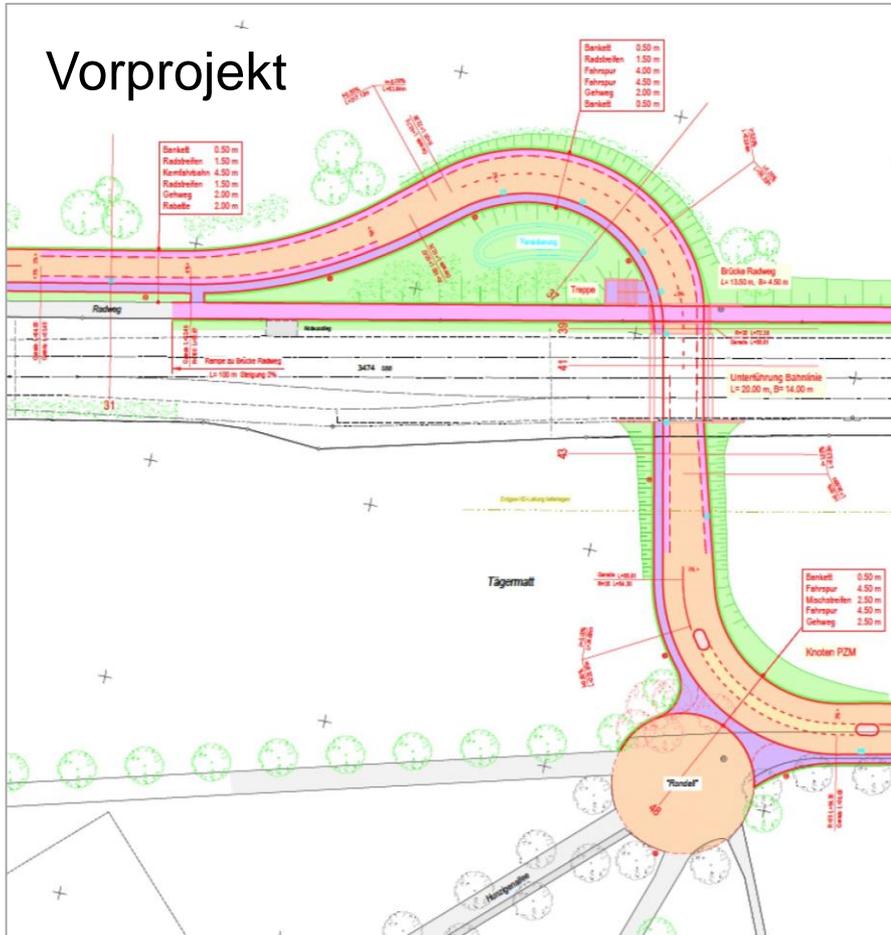
## Vorprojekt



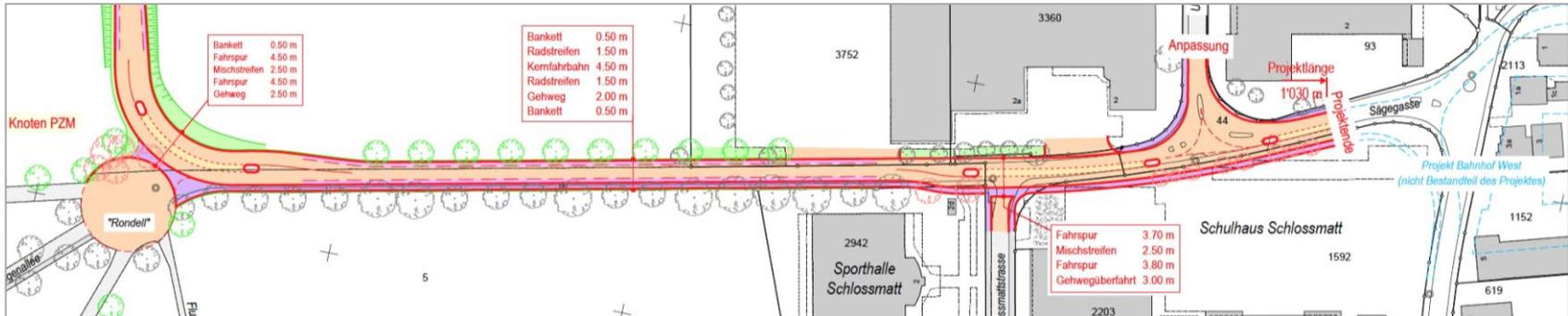
## Überarbeitung



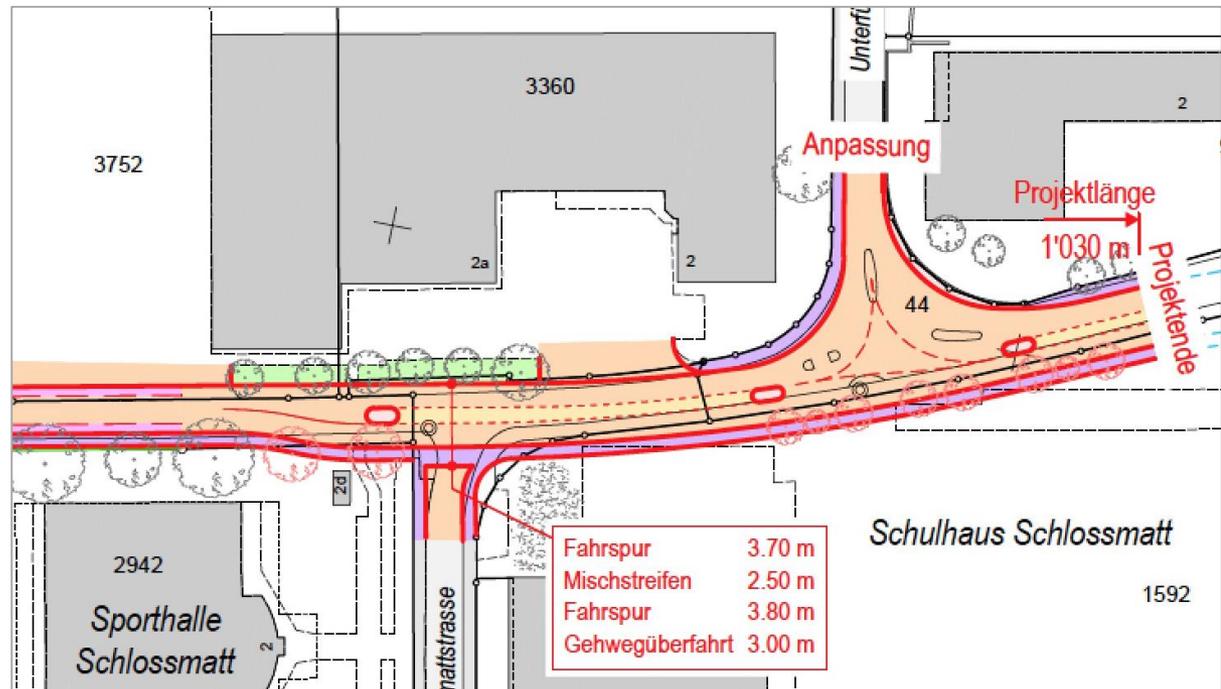
# Vorher-nachher: Pfarrstutz – Unterführung – Rondell



# Abschnitt Rondell – Sägegasse



Vorprojekt  
unverändert





---

# **Erläuterungen zu den Parlamentsanträgen**

Andreas Kägi, Gemeinderat, Ressort Bau

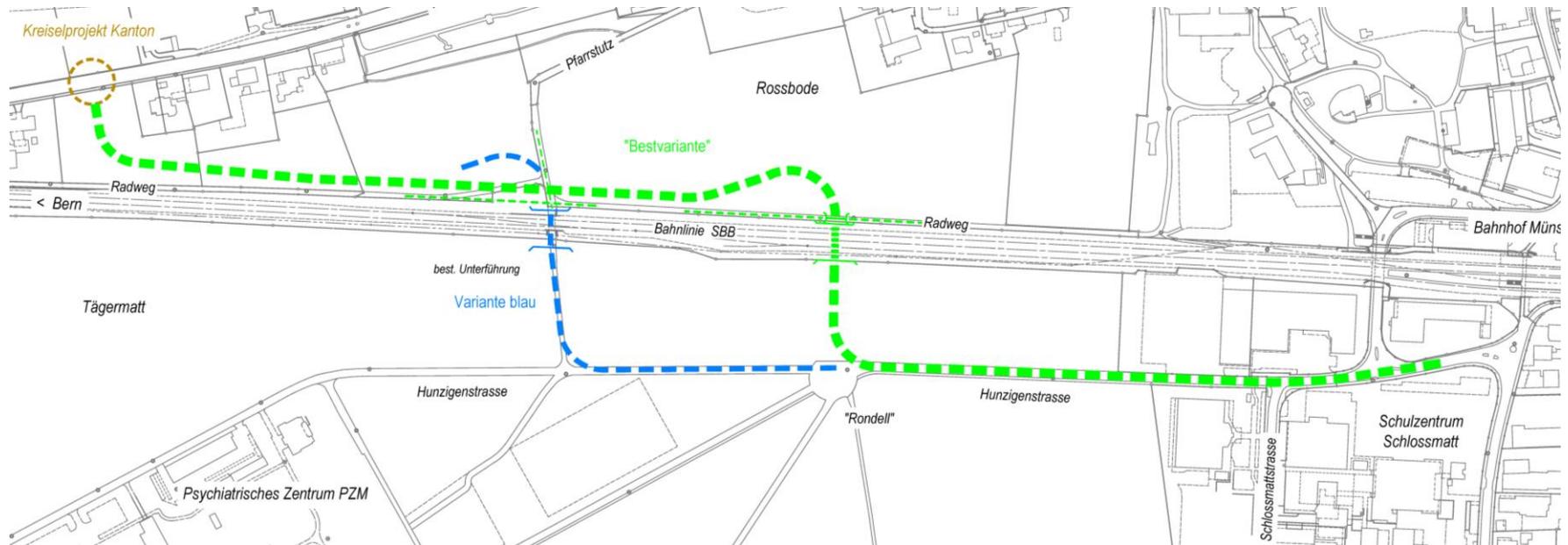
# Beschlüsse

---



1. Ausarbeitung Strassenplan auf Basis Vorprojekt (Variante grün)
2. Genehmigung Investitionskredit von CHF 6'500'000.00
3. Auslösung der enthaltenen Kredite:
  - Kredit für Planung / Projektierung nach erfolgreicher Urnenabstimmung
  - Kredit Landerwerb und Bauausführung nach Finanzierungsvereinbarung mit Bund und Kanton
4. Investitionskosten zu 50% aus Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung
5. Urnenabstimmung zum Investitionskredit im September 2017

# Beschluss 1: Linienführung



«Für die Ausarbeitung des Strassenplans wird die Lage der Strasse gemäss Vorprojekt (Variante Grün) weiterverfolgt.»

## Beschluss 2: Investitionskredit



Position	Kosten in Fr.
Projekterarbeitung, Gutachten, Bauleitung, UVB	2.26 Mio.
Land und Rechte	0.89 Mio.
Strassenbau	6.25 Mio.
Bau neue SBB-Unterführung	3.6 Mio.
Ausrüstung, Lärmschutz, Bepflanzung, etc.	1.29 Mio
Risikokosten, Unvorhergesehenes	0.88 Mio
<b>Kostenschätzung (± 20%)</b>	<b>15.17 Mio.</b>

Kostenanteil Gemeinde: 42.25% = 6.5 Mio. Franken

**Planungskredit:** 1.15 Mio. / **Landerwerb und Realisierung:** 5.35 Mio.

«Der Investitionskredit (Anteil Gemeinde Münsingen) von CHF 6'500'000.00 wird genehmigt.»



# Beschlüsse 4 und 5: Finanzierung, Urnenabstimmung

---



*«Die Investitionskosten werden zur Hälfte der Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung belastet.»*

*«Der Investitionskredit wird den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern im September 2017 zum Beschluss vorgelegt.»*

# Gestaltungsplan





---

Fragen



---

Reservefolien

# Thema Petition «IG autofreier Rossboden»



Petition «keine überdimensionierte Luxusstrasse durch den Rossboden» mit rund 660 Unterschriften

<b>Forderung</b>	<b>Haltung des Gemeinderats</b>
Verkehrsfreier Rossboden, Unterführung weiter nördlich	Siehe Variante blau
LKW-Fahrverbot	Wurde aufgezeigt; nicht sinnvoll
Beschränkte Kapazität, z.B. einspurige Unterführung oder tageszeitlicher Einbahnverkehr	Einspurige Unterführung → Staugefahr bis Bernstrasse, Einbahnverkehr → Belastung Ortszentrum, nicht sinnvoll
Keine Projektierung ohne Zusicherung Bund, Kanton	Chancen bezüglich Mitfinanzierung Warten = Zeitverlust von mind. 2 Jahre Auswirkungen auf Sanierung ODF