

**Bauabteilung**

Thunstrasse 1  
Postfach 1330  
Telefon 031 724 52 20  
E-Mail bauabteilung@muensingen.ch  
www.muensingen.ch



**Variantenvergleich Linienführung Blau und Grün – Vertiefte Abklärungen aufgrund der Mitwirkung ESN**

Gegenüberstellung der Kriterien:

keine Probleme	lösbare Probleme	grosse Probleme	no-go
----------------	------------------	-----------------	-------

Kriterium	Chancen/ Risiken Variante Grün	Chancen/ Risiken Variante Blau	Stellungnahmen Dritter
<b>Technische Machbarkeit</b>			
<b>MIV Fahrbeziehungen und Einordnung im Netz</b>	Optimale Anbindung der ESN an die Hunzigenstrasse. Bündelung der Verkehrswege rund ums PZM an einem Punkt. Aufwertung des Rondells durch Vervollständigung.	Anbindung an Hunzigenstrasse erschwert, da Änderung der Weganordnungen des PZM nicht gestattet (ISOS) und daher keine Bündelung der Strassen an einem Punkt.	Stellungnahme Bühler&Dällenbach vom 08.02.2017
<b>Langsamverkehr Fahr- und Gehbeziehungen Einordnung im Netz</b>	direkte und kurze Wege für Fussgänger (FG) und Velofahrende	Umwege für FG und Velofahrende zwischen Pfarrstutz und Rondell (ca. 120 – 150 m längere Strecke)	Stellungnahme Oliver Dreyer, Co-Leiter Fachstelle Langsamverkehr, Tiefbauamt Kanton Bern vom 15.03.2017
	Entflechtung der FG und Veloströme zwischen Rondell und Pfarrstutz	Keine Entflechtung der FG und Veloströme zwischen Rondell und Pfarrstutz und somit höhere Gefährdung für den Veloverkehr	Stellungnahme Bühler&Dällenbach vom 08.02.2017
	Der geteilte Abschnitt der regionalen Velofreizeitroute Nr. 64 und der ESN ist weniger lang als bei Variante Blau	geringere Attraktivität für den Fussverkehr, indem nur noch ein Trottoir entlang einer relativ dicht befahrenen Strasse benutzt werden kann.	

	Für LV komfortabler da zwischen Rondell und Pfarrstutz keine Höhendifferenzen überwunden werden müssen (ebenerdige Lage der LV-Unterführung Pfarrstutz)	LV muss neben Umwegen zwischen Rondell und Pfarrstutz eine Höhendifferenz überwinden (tiefere Lage der Unterführung für die ESN).	
<b>Konflikte MIV &lt;-&gt; LV bei den Knoten</b>	Linksabbiegen in Richtung PZM im Kurvenbereich	Linksabbiegen in Richtung PZM besser als bei Variante Grün	Stellungnahme Oliver Dreyer, Co-Leiter Fachstelle Langsamverkehr, Tiefbauamt Kanton Bern vom 15.03.2017
<b>ÖV</b>			
<b>Schnittstelle Bahninfrastruktur SBB</b>	<b>Szenario ohne SBB (2020/2021)</b>	<b>Szenario ohne SBB (2020/2021)</b>	Stellungnahme der SBB vom 15.03.2017 <i>Grundsätzlich sind beide Linienführungen realisierbar. Für die SBB ist in jedem Fall die Variante Grün die bevorzugte Variante, da sie keine Abhängigkeiten zum SBB- Projekt schafft (bei der Variante Blau müssen zwingend vorgängig Weichen verlegt werden). Die Variante Blau ist auf jeden Fall nicht günstiger als Variante Grün.</i>
	Kosteneinsparung von CHF 1.5 Mio. gegenüber Variante Blau	Mehrkosten von rund CHF 1.5 Mio. gegenüber Variante Grün	
	Eröffnung ESN 2021	Eröffnung ESN 2021	
	keine Abhängigkeiten zum Projekt SBB	keine Abhängigkeiten zum Projekt SBB	
<b>Kulturlandverlust</b> (neu versiegelte Fläche + Böschungen, Rabatten +Versickerung)	Der Kulturlandverlust beträgt bei Variante Grün 12'000 m <sup>2</sup> .	Der Kulturlandverlust beträgt bei Variante Blau 11'925 m <sup>2</sup> und somit 75 m <sup>2</sup> weniger als bei Variante grün. Das entspricht einer Verminderung des Kulturlandverlusts von 0.6 % und kann daher vernachlässigt werden.	Stellungnahme Bühler & Dällenbach vom 23.03.2017.

<b>Eingriff in Bereich PZM</b>	geringerer Eingriff ins Inventar der schützenswerten Ortsbilder als Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS)	grösserer Eingriff ins Inventar der schützenswerten Ortsbilder als Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS)	Stellungnahme KDP vom 06.02.2017 Juristisches Gutachten vom 13.03.2017
	Die Variante Grün ist aus denkmalpflegerischer Sicht bewilligungsfähig.	Die Variante Blau ist aus denkmalpflegerischer Sicht nicht bewilligungsfähig	
<b>Eingriff in Landschaftsschutzgebiete Rossboden / Tägermatt</b>	grösserer Eingriff ins kommunale Landschaftsschutzgebiet Rossboden, jedoch mit geeigneter Gestaltung und Bepflanzung gut in die Landschaft integrierbar	geringerer Eingriff ins kommunale Landschaftsschutzgebiet Rossboden	
	Kein Eingriff ins kommunale Landschaftsschutzgebiet Tägermatt	grösserer Eingriff ins kommunale Landschaftsschutzgebiet Tägermatt	
<b>Verkehrslärm gegenüber PZM und Rossboden</b>	Besserer Schutz des PZM mit höchster Lärmempfindlichkeitsstufe ES I zu Lasten Rossboden mit deutlich tieferer Lärmempfindlichkeitsstufe ES III	schlechterer Schutz des PZM mit höchster Lärmempfindlichkeitsstufe ES I zu Gunsten des Rossboden mit deutlich tieferen Lärmempfindlichkeitsstufe ESIII	B+S AG, Lärmtechnische Abklärungen von 10.02.2017 <i>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.</i>
	Bis zu 8 dB(A) tiefere Lärmimmissionen beim PZM als bei Variante Blau.	Bis zu 8 dB(A) höhere Lärmimmissionen beim PZM als bei Variante Grün.	
	ca. 6 - 9 dB(A) höhere Lärmimmissionen im Bereich Rossboden. Mit dem vorgesehenen Damm im Kurvenbereich unmittelbar nach der neuen SBB Unterführung bleibt die Lärmbelastung jedoch in jedem Fall unterhalb der zulässigen Grenzwerte.	ca. 6 - 9 dB(A) tiefere Lärmimmissionen im Bereich Rossboden als bei Variante Grün.	

<b>Flora/Fauna Lebensräume</b>			
<b>Wirtschaftlichkeit</b>	Die Variante Grün kostet CHF 1.5 Mio. weniger als die Variante Blau.	Die Variante Blau kostet CHF 1.5 Mio. mehr als die Variante Grün.	
<b>Charakter Innerortsstrasse / T-30</b>	Der niveaugleiche Übergang für FG und Velofahrende beim Pfarrstutz bewirkt einen logischen und mit der Schutzinsel und dem seitlichen Versatz einen wirkungsvollen Beginn der Tempo-30-Zone.	Zu Beginn der Tempo-30-Zone muss eine Zusatzmassnahme errichtet werden.	Stellungnahme Bühler & Dällenbach vom 08.02.2017
<b>Gesamtfazit</b>	<b>16 x grün, 4 x orange, 2 x grau, 0 x rot</b>	<b>6 x grün, 12 x orange, 3 x grau, 1 x rot</b>	