



Einwohnergemeinde Münsingen

Vorprojekt Entlastungsstrasse Nord

Mitwirkungsbericht

Version:

Gemeinderatsbeschluss vom 22.02.2017

Inhalt

1. Summarische Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben zum Vorprojekt Entlastungsstrasse Nord	3
Zur Zielsetzung der Entlastungsstrasse Nord	3
Zur Linienführung	3
Zur Ausgestaltung als Innerortsstrasse	3
Schulwegsicherheit Schlossmatt	4
Zu Tempo-30 und zur Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrenden	4
Zur Einbettung in die Landschaft	4
Zu den Kosten	4
Weitere eingegangene Bemerkungen	4
1.1 Konsequenzen aus der Mitwirkung	5
2. Mitwirkungsverfahren	5
2.1 Ausgangslage / Planungsabsicht	5
2.2 Mitwirkungsaufgabe	6
2.3 Aufbau dieses Berichtes	7
2.4 Anzahl der Eingaben	7
2.5 Verzeichnis der Verfasser/Innen	8
3. Auswertung der Eingaben	11
3.1 A1 Zielsetzung der Entlastungsstrasse Nord	11
Parteien, Vereine und Interessengruppen	11
Private Mitwirkende	12
Stellungnahme des Gemeinderates zur Zielsetzung der Entlastungsstrasse Nord	15
Beschluss des Gemeinderates	16
3.2 A2 Linienführung	17
Parteien und Interessengruppen	17
Private Mitwirkende	18
Stellungnahme des Gemeinderates zur Linienführung	22
Beschluss des Gemeinderates	23
3.3 A3 Ausgestaltung als Innerortsstrasse	24
Parteien und Interessengruppen	24
Private Mitwirkende	25
Stellungnahme des Gemeinderates zur Ausgestaltung als Innerortsstrasse	28
Beschluss des Gemeinderates	28
3.4 A4 Tempo 30	29
Parteien und Interessengruppen	29

Private Mitwirkende	30
Stellungnahme des Gemeinderates zu Tempo 30	32
Beschluss des Gemeinderates	32
3.5 A5 Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrenden	33
Parteien und Interessengruppen	33
Private Mitwirkende	34
Stellungnahme des Gemeinderates zur Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrenden	36
Beschluss des Gemeinderates	37
3.6 A6 Fussgängerführung zwischen Pfarrstutz und Rondell PZM	38
Parteien und Interessengruppen	38
Private Mitwirkende	39
Stellungnahme des Gemeinderates zur Fussgängerführung zwischen Pfarrstutz und Rondell PZM	40
Beschluss des Gemeinderates	40
3.7 A7 Einbettung in die Landschaft	41
Parteien und Interessengruppen	41
Private Mitwirkende	41
Stellungnahme des Gemeinderates zur Einbettung in die Landschaft	44
Beschluss des Gemeinderates	44
3.8, A8 Kosten	45
Parteien und Interessengruppen	45
Private Mitwirkende	46
Stellungnahme des Gemeinderates zu den Kosten	49
Beschluss des Gemeinderates	49
3.9 A9 Bemerkungen zum Vorprojekt Entlastungsstrasse Nord	50
Parteien und Interessengruppen	50
Private Mitwirkende	50
Stellungnahme des Gemeinderates	56
Beschluss des Gemeinderates	56
Anhang 1- Fragebogen	57
Anhang 2- Mitwirkungseingaben	57

1. Summarische Zusammenfassung der Mitwirkungseingaben zum Vorprojekt Entlastungsstrasse Nord

Zur Zielsetzung der Entlastungsstrasse Nord

Die Mehrheit der Parteien und Organisationen sehen die ESN als ein geeignetes Mittel zur Reduktion des Verkehrs im Ortskern und im Bahnhofquartier. Mitwirkende, welche dem Projekt positiv gegenüberstehen, erwarten eine wirksame Entlastung im Ortskern, eine deutliche Verbesserung der Situation für den Ortsbus und den Tangento, sowie für die Velofahrenden, die Fussgänger und die Anwohnenden der Ortsdurchfahrt und des Bahnhofquartiers. Seitens der Mitwirkenden, die der ESN skeptisch gegenüberstehen, werden drei Einwände immer wieder genannt: Neue Strassen würden zu zusätzlichem Verkehr führen, die Strasse habe ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis und man solle zuerst die Sanierung der Ortsdurchfahrt abwarten.

Der Gemeinderat stellt fest, dass das Ziel der ESN, die Entlastung des Ortskerns und des Bahnhofquartiers, zwar geteilt wird, die unvermeidlichen Eingriffe in die Landschaft aber kritisiert werden. Im Rahmen der Interessenabwägung ist der Gemeinderat überzeugt, dass es die ESN nebst der sanierten Ortsdurchfahrt und der durchgehenden Industriestrasse zwingend braucht (Dreierpaket). Dank ihr kann der Verkehr im Zentrum nachweislich um über 30 % reduziert werden. Keine andere Massnahme bringt eine so grosse Wirkung. Dieser Effekt wird nicht einfach verpuffen, denn die grosse Verkehrsbelastung in Münsingen ist vorab hausgemacht. Rund ein Drittel des gesamten Verkehrs auf der Bernstrasse stammt aus dem Ortsteil West.

Zur Linienführung

Grundsätzlich wird die vorgeschlagene Linienführung (Variante grün) unterstützt. Ein erheblicher Teil der privaten Mitwirkenden würde aber zum Schutz von Kulturland und des Rossbodens eine Linienführung mit Unterquerung der Bahnlinie bei der heutigen Unterführung Pfarrstutz bevorzugen (Variante blau). Die Petition der IG autofreier Rossboden fordert zudem eine «Variante light».

Der Gemeinderat hat ein konkretes Vorprojekt zur Mitwirkung aufgelegt, dessen Linienführung sich auf die bis anhin vorhandenen Grundlagen und technischen Begebenheiten stützt. Er ist aber auf Grund der Mitwirkungseingaben bereit, die blaue Linienführung nochmals zu prüfen und hat dazu weitere Abklärungen hinsichtlich Lärmschutz beim PZM und hinsichtlich bauliche und finanzielle Konsequenzen in Auftrag gegeben. Sobald diese vorliegen, werden die Varianten grün und blau (und nur diese) nochmals gegenübergestellt und bewertet.

Zur Ausgestaltung als Innerortsstrasse

Die Ausgestaltung der ESN als Innerortsstrasse wird mehrheitlich begrüsst. Die ESN erscheint aber vielen Mitwirkenden überdimensioniert. Es wird ein Lastwagenfahrverbot vorgeschlagen. Teilweise wird befürchtet, dass die ESN zu einer Transitstrecke werden könnte und Quartierstrassen wie der Niesenweg eine Mehrbelastung erfahren. Der Gehweg zwischen Pfarrstutz und Rondell wird als nicht notwendig erachtet.

Der Gemeinderat will, dass die ESN den Ortskern möglichst stark entlastet. Sie soll deshalb allen Verkehrsteilnehmern, auch dem Schwerverkehr, zur Verfügung stehen. Die Strasse soll so schlank wie möglich realisiert werden aber ohne Sicherheitsdefizite für Fussgänger oder Velofahrende. Auf den in der Variante grün vorgeschlagenen Gehweg zwischen Pfarrstutz und Rondell wird auf Grund der Mitwirkung verzichtet. Zwischen dem Pfarrstutz und der Bernstrasse wird neu ein kombinierter Geh- und Radweg geprüft. Auch punkto Beleuchtung stehen Einsparmöglichkeiten zur Diskussion. Ein Controlling und vordefinierte Begleitmassnahmen sollen die Nutzung der ESN als Transitstrecke und Schleichverkehr auf Quartierstrassen verhindern.

Da die durchgehende Industriestrasse vor der ESN realisiert werden soll, ist auf dem Niesenweg kein Mehrverkehr zu erwarten. Im Gegenteil: Ein Teil des heutigen Verkehrs ist Querungs-

verkehr z.B. vom PZM in Richtung Wichtrach oder umgekehrt. Diese Fahrzeuge werden künftig die Industriestrasse und nicht mehr den Niesenweg befahren.

Mindestens rund 120 Lastwagenfahrten werden im Einzugsbereich der ESN täglich durch das PZM, die CTA, weitere Firmen und die Privathaushalte (Heizöl, Umzüge, Bauvorhaben, etc.) ausgelöst. Hauptziel der ESN ist die Entlastung des Dorfzentrums und des Bahnhofquartiers. Eine Variante mit einem Lastwagenfahrverbot würde dieses Ziel verfehlen, ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, den geltenden Normen widersprechen und wäre deshalb möglicherweise auch nicht bewilligungsfähig. Aufgrund dieser Ausgangslage verzichtet der Gemeinderat darauf, in den weiteren Planungen ein Lastwagenfahrverbot vorzusehen.

Schulwegsicherheit Schlossmatt

Der Gemeinderat hat die Schulwege der Schlossmatt-Schüler/innen anhand der Wohnadressen überprüfen lassen. Daraus folgt, dass rund 9 von 10 der Schüler/innen die Sägegasse direkt vor oder unterhalb des Schulhauses queren. Für sie bleibt alles beim alten, denn mit der ESN benötigen gleich viele Autofahrer die Sägegasse wie heute. Lediglich 25 der Schulkinder der Schule und Kindergärten Schlossmatt queren die Strasse bei der Unterführung Nord (CTA) und werden mit dem durch die ESN verursachten Mehrverkehr konfrontiert sein. Hinzu kommen die Kinder aus dem Schulzentrum Rebacker, welche die Sporthalle oder das Lernschwimmbecken im Schulzentrum Schlossmatt besuchen und die ESN ebenfalls bei der CTA queren werden. Diese Schüler/innen sind aber grossmehrheitlich nicht zu den Hauptverkehrszeiten unterwegs und werden in der Regel durch Lehrpersonen begleitet. Zudem wird ihnen der neue Mittelstreifen bei der CTA das Queren erleichtern. Die Verkehrsbelastung wird in diesem Abschnitt künftig vergleichbar sein mit dem Bahnhofplatz, wo das Queren seit Jahren gut und sicher funktioniert.

Zu Tempo-30 und zur Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrenden

Tempo 30 und die Massnahmen zur Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrenden treffen auf breite Zustimmung und werden unter Einbezug der Fachstellen des Kantons so weiterverfolgt.

Zur Einbettung in die Landschaft

Die Einbettung in die Landschaft erhält mehrheitlich gute Noten. Ihr wird weiterhin grosse Beachtung geschenkt. Zusammen mit der Bepflanzung entlang der ESN soll auch die Lärmschutzwand entlang der Bahnlinie begrünt werden.

Zu den Kosten

Unter den privaten Mitwirkenden ist der Kredit für die ESN umstritten. Bei den Parteien und Organisationen findet er eine Zustimmung. Den meisten Befürwortern erscheinen die Kosten plausibel und tragbar, sofern die ESN über das Agglomerationsprogramm mitfinanziert werden kann.

Die Münsinger Stimmbevölkerung soll bald über die Kreditvorlagen für die weitere Planung und den Bau der ESN befinden. Dies schafft Klarheit und die Zeit bis zum Finanzierungsentscheid des Bundes im Jahr 2019 kann für die Projektierungsarbeiten genutzt werden. Der Baukredit wird aber an die Voraussetzung geknüpft, dass die ESN durch das Agglomerationsprogramm mitfinanziert wird. Die Chancen dazu stehen gut: Die ESN wurde Ende 2016 vom Kanton Bern als prioritär zu behandelndes A-Projekt bestätigt. Kommt diese Beteiligung wider Erwarten nicht zustande, wird die ESN nicht realisiert. In der Abstimmungsbotschaft wird aufgezeigt werden, in welchem Umfang Gelder aus der Mehrwertabschöpfung zur Finanzierung der ESN verwendet werden sollen.

Weitere eingegangene Bemerkungen

Die offene Kommunikation und Information der Gemeinde wurde positiv beurteilt.

Einige Mitwirkende sind generell gegen den Bau einer neuen Strasse und wünschen stattdessen eine Förderung des öffentlichen Verkehrs, sowie des Fuss- und Veloverkehrs.

Erkannt wurden die Abhängigkeiten der 3 Projekte durchgehende Industriestrasse, Sanierung der Ortsdurchfahrt und Entlastungsstrasse Nord. Dabei ist die Realisierung der durchgehenden Industriestrasse vor dem Bau der Entlastungsstrasse von grosser Bedeutung.

1.1 Konsequenzen aus der Mitwirkung

Der Gemeinderat hat aufgrund der Ergebnisse zum Vorprojekt Entlastungsstrasse Nord folgende Beschlüsse gefasst (Zusammenfassung):

- Die Notwendigkeit der Entlastung des Ortskerns wird nicht in Frage gestellt. Das Projekt ESN wird darum mit hoher Priorität weiter verfolgt.
- Die ESN wird als Innerortsstrasse gestaltet.
- Ab Knoten Pfarrstutz gilt auf der ESN weiterhin Tempo 30.
- Die Sicherheit der Fussgänger und Velofahrenden geniesst eine hohe Priorität. Im Rahmen des Detailprojektes soll weiterhin eng mit den Fachstellen des Kantons Bern zusammengearbeitet werden.
- An den wichtigen Querungsstellen sollen Aufmerksamkeitsfelder für Sehbehinderte angebracht werden.
- Auf das Trottoir und die Treppenanlage entlang der Bahnunterführung zwischen Pfarrstutz und Rondell PZM wird verzichtet und damit das Projekt entschlackt. Die Radstreifen auf der Fahrbahn werden beibehalten. Sie dienen auch dem Kreuzen überbreiter oder langer Fahrzeuge.
- Der Gehweg und Velostreifen zwischen Pfarrstutz und Bernstrasse bergwärts wird zu Gunsten des Kulturlandes wenn möglich zusammengelegt.
- Auf die Signalisation eines Lastwagenfahrverbotes auf der ESN wird verzichtet.
- Die Einbettung der ESN in die Landschaft geniesst hohe Priorität. Die Einbettung wird im Detailprojekt wo möglich noch verbessert, in enger Zusammenarbeit mit betroffenen Fachstellen und Interessensgruppen.
- Die Lärmschutzwände entlang der Bahnlinie werden wo möglich auf ganzer Länge begrünt.
- Die Beleuchtung der ESN wird überprüft und wenn möglich auf die wesentlichen Querungsstellen konzentriert.
- Ein Monitoring & Controlling der ESN in der Betriebsphase soll sicherstellen, dass die ESN nicht als Umfahrungsstrasse missbraucht wird bzw. frühzeitig dagegen Massnahmen umgesetzt werden können.
- Die Machbarkeit der Variante „blau“, Querung im Bereich des Pfarrstutzes, wird nochmals eingehend geprüft und es werden weitere vertiefte Abklärungen hinsichtlich Landschafts- und Lärmschutz und zur Querung der SBB-Unterführung beim Pfarrstutz vorgenommen. Diese Abklärungen sollten im Verlaufe des Monats März abgeschlossen sein.
- Im Antrag an das Parlament und zu Handen der Urnenabstimmung soll aufgezeigt werden, welchen Anteil der Kosten aus der Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung getragen werden.

2. Mitwirkungsverfahren

2.1 Ausgangslage / Planungsabsicht

Die Ortsdurchfahrt Münsingen und das Bahnhofquartier sind verkehrsüberlastet, Stau ist an der Tagesordnung. Die Gesamtverkehrsstrategie der Gemeinde Münsingen und die Mobilitätsstrategie der Region Bern sehen zur Lösung dieser Verkehrsprobleme ein Gesamtpaket bestehend aus der Sanierung der Ortsdurchfahrt, der Entlastungsstrasse Nord sowie der durchgehenden Industriestrasse (Verbindung Belpbergstrasse – Sägegasse) vor. Gleichzeitig soll in den kom-

menden Jahren das ÖV-Angebot nochmals weiter ausgebaut werden (1/4 h Takt S-Bahn Bern), so dass dessen Anteil am Gesamtverkehr weiter wächst.

Die Entlastungsstrasse Nord soll den Ortsteil West mit seinen rund 5'500 Einwohnern direkt via Hunzigenstrasse an die Bernstrasse anschliessen. Der Kreisel im Ortszentrum und das Bahnhofquartier können so von einem Grossteil des Ziel- und Quellverkehrs aus dem Ortsteil West entlastet werden, was die Aufenthaltsqualität im Zentrum und die Attraktivität von Münsingen als Wirtschaftsstandort, Einkaufs- und Wohnort insgesamt erhöht. Zugleich erlaubt die Entlastungsstrasse Nord eine verträgliche Erschliessung des Entwicklungsgebiets Bahnhof West, welches trotz Bahnhofnähe einen gewissen Mehrverkehr verursachen wird. Die Verflüssigung des Verkehrs kommt ausserdem den Orts- und Regionalbuslinien in Form einer höheren Fahrplanstabilität zugute und verbessert die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Das Parlament bewilligte im August 2015 den Kredit zur Erarbeitung eines Vorprojekts. Die Planungsarbeiten wurden von einem Steuerungsausschuss geleitet und in vier Workshops mit einer rund 22-köpfigen Begleitgruppe intensiv diskutiert. Die Begleitgruppe bestand aus folgenden Personen:

- Vertretern aus allen politischen Parteien
- Vertretung des Elternrates
- Schulleiter Schulzentrum Schlossmatt
- Delegierter der Verkehrskommission
- Vertreter PZM
- Vertreter der CTA
- Diverse Anwohner der Bernstrasse
- Betroffene Grundeigentümer

Zusätzlich wurde ein Variantenvergleich für die Linienführung der Entlastungsstrasse Nord anhand von 10 Kriterien durchgeführt. Die im Variantenvergleich als beste Variante evaluierte Linienführung wurde auch vom Steuerungsausschuss und der Begleitgruppe als bevorzugte Variante mit der klar besten Linienführung bestätigt. Die Kosten für die Entlastungsstrasse Nord werden derzeit auf rund 15.2 Millionen Franken geschätzt, wobei das Vorhaben als Bestandteil des Agglomerationsprogramms Bern 3. Generation wahrscheinlich zu rund 57 % von Bund und Kanton mitfinanziert wird.

Das Vorprojekt zeigt die wesentlichen Merkmale der Entlastungsstrasse Nord:

- Linienführung und Querschnitte
- Betriebskonzept für die verschiedenen Verkehrsarten
- Gestaltungskonzept, Integration in die Landschaft
- Aussagen zur Ausrüstung (Entwässerung, Werkleitungen, Beleuchtung, etc.)
- Erste Abschätzungen der Auswirkungen auf die Umwelt (Umweltnotiz)
- Kostenschätzung

Das Vorprojekt zur Entlastungsstrasse Nord wurde im August 2016 an die Regionalkonferenz Bern-Mittelland und dem Kanton Bern zur Aufnahme ins Agglomerationsprogramm Bern 3. Generation weitergeleitet. Die nächsten wichtigen Entscheide ab 2017 sind die Kredite für die Ausarbeitung eines Strassenplans und der Baukredit. Für den Baukredit ist eine Volksabstimmung nötig. Stimmt die Bevölkerung zu, kann frühestens ab ca. 2021 mit den Bauarbeiten begonnen werden.

2.2 Mitwirkungsaufgabe

Das Vorprojekt Entlastungsstrasse Nord lag vom 14. Oktober bis 2. Dezember 2016 zur öffentlichen Mitwirkung auf. Am 26. Oktober 2016 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung statt.

Den Mitwirkenden wurde die Möglichkeit gegeben ihre Meinungen mittels Fragebogen (siehe Anhang 1) oder per Mitwirkungsschreiben zu äussern.

2.3 Aufbau dieses Berichtes

Im Kapitel 2 werden die Eingaben zum Vorprojekt Entlastungsstrasse Nord ausgewertet. Die Auswertung erfolgt nach der Reihenfolge der Fragen und zwar aufgeteilt nach Parteien, Vereinen/Interessengruppen und schliesslich Privaten. Zuerst folgt die Auswertung der Fragebogen und am Ende jeder Frage werden die schriftlichen Eingaben (ohne Fragebogen) zusammengefasst. Teilweise wurden mehrere Fragen gemeinsam beantwortet Teilweise wurde pro Frage mehr als ein Kreuz gesetzt (z.B. bei Ja und eher Ja).

Im Anschluss an jede Frage respektive Antwort folgen eine Zusammenfassung und eine summarische Stellungnahme des Gemeinderats.

Die Beschlüsse des Gemeinderates sind grau hinterlegt.

Alle Eingaben sind im Anhang 2 aufgenommen. Der Anhang 2 wird infolge des grossen Umfangs nicht öffentlich publiziert. Er ist aber in den Akten öffentlich einsehbar.

2.4 Anzahl der Eingaben

Insgesamt gingen **129** Mitwirkungseingaben bei der Bauabteilung Münsingen ein. Diese verteilen sich wie folgt:

von Privaten (pr)	111
Politische Parteien (po):	7
Direkt betroffene GrundeigentümerInnen (ge):	2
<u>Vereine /Interessengruppen (ve)</u>	<u>9</u>
Total	129

Es liegen 112 ausgefüllte Fragebogen und 32 schriftliche Eingaben (teilweise zusätzlich zu Fragebogen) vor. Die privaten Mitwirkungseingaben haben 126 Personen unterzeichnet, davon 60 aus dem Ortsteil östlich und 66 aus dem Ortsteil westlich der Bahn.

Die Stellungnahme der Grünen Münsingen haben 7 private Mitwirkende übernommen. Die Stellungnahme der SVP Münsingen haben ebenfalls 7 private Mitwirkende übernommen. Ansonsten sind keine Häufungen von gleichen Stellungnahmen (copy+paste) feststellbar.

Aus der Bernstrasse (direkte Anstösser) haben 4 Private mitgewirkt, vom Gerbegraben haben 3 Private mitgewirkt, vom Niesenweg 2.

Ausserdem wurde parallel zur Mitwirkung eine Petition mit rund 660 Unterschriften eingereicht, welche eine «Variante light» fordert, die den Rossboden verschont und ein Lastwagenfahrverbot beinhaltet.

2.5 Verzeichnis der Verfasser/Innen

Die Mitwirkungseingaben sind nach Eingang nummeriert. Es wurden alle Mitwirkungseingaben berücksichtigt, die bis zum 7. Dezember 2016 schriftlich bei der Bauabteilung Münsingen eingereicht wurden.

Legende

pr	Privatpersonen
ge	GrundeigentümerInnen im Perimeter
po	Politische Parteien
ve	Vereine, Interessengruppen

- pr1, Bruno Flückiger, Haldenstrasse 26, 3110 Münsingen
- pr2, Fritz Kilchenmann, Belpbergstrasse 30c, 3110 Münsingen
- pr3, Paul Gerber, Ahornweg 34, 3110 Münsingen
- pr4, Willy Buemi, Eigermatte 12, 3110 Münsingen
- pr5, M. + M. Oser, Eigermatte 40, 3110 Münsingen
- pr6, Bernhard Schürch, Ahornweg 17b, 3110 Münsingen
- pr7, Robert Roth, Sägematte 3, 3110 Münsingen
- pr8, André Kaiser Huber, Dorfmattheweg 34, 3110 Münsingen
- pr9, Peter Schlatter, Gurnigelstrasse 23, 3110 Münsingen
- pr10, Robert und Margrit Friedli, Löwenmattheweg 12, 3110 Münsingen
- pr11, Werner Lüthi, Krankenhausweg 14, 3110 Münsingen
- pr12, Renate Werlen, Sägematte 9, 3110 Münsingen
- pr13, Johann Georg Daepf, Bärenstutz 7, 3110 Münsingen
- pr14, Verena Hadorn, Eigermatte 39f, 3110 Münsingen
- pr15, Hans Werren, Gerbegraben 1, 3110 Münsingen
- pr16, Linus Schärer, Bärenmatte 5, 3110 Münsingen
- pr17, Samuel + Susanne Gerber Pinz, Lerchenweg 2c, 3110 Münsingen
- pr18, Daniel Trachsel, Sägegasse 71, 3110 Münsingen
- pr19, Lucius Ueberwasser, Niesenweg 21, 3110 Münsingen
- pr20, Thomas Merky, Rosenweg 4, 3110 Münsingen
- pr21, Andrea Müller, Rosenweg 4, 3110 Münsingen
- pr22, Thom Leuenberger, Sägematte 10, 3110 Münsingen
- pr23, Fritz Reber, Eichi 48m, 3083 Trimstein
- pr24, F. Wenger, Grundacker, 3083 Trimstein
- pr25, M. Wenger, Grundacker, 3083 Trimstein
- pr26, Ruth Leuenberger, Sägematte 10, 3110 Münsingen
- pr27, Daniel Weissmüller, Belpbergstrasse 79, 3110 Münsingen
- pr28, Walter Aeschlimann, Dorfmattheweg 98, 3110 Münsingen
- pr29, Marianne Winterberger Brüngger, Hölzliackerweg 4A, 3110 Münsingen
- pr30, Elisabeth Lozar, Lerchenweg 12, 3110 Münsingen
- pr31, Niklaus Reinhard, Lerchenweg 12, 3110 Münsingen
- pr32, Kaspar Vogel, Brückreutiweg 50, 3110 Münsingen
- pr33, Walter Stamm, Finkenweg 15, 3110 Münsingen
- pr34, Bruno Wymann, Eigermatte 3, 3110 Münsingen
- pr35, Patrick und Brigitta King, Stutzackerweg 8, 3110 Münsingen
- pr36, Brigitta Müller, Gerbegraben 1, 3110 Münsingen
- pr37, Christoph Maurer, Bernstrasse 17, 3110 Münsingen

pr38, Barbara Steck, Haldenstrasse 40, 3110 Münsingen
pr39, Fritz Kobi, Bärenstutz 11K, 3110 Münsingen
pr40, Dieter Blatt, Höheweg 3, 3110 Münsingen
pr41, M. u. J. Liechti-Küng, Stockhornweg 8, 3110 Münsingen
pr42, Niklaus & Dominique Sütterlin, Eigermatte 26, 3110 Münsingen
pr43, Anita und Ulrich Zaugg, Bernstrasse 47, 3110 Münsingen
pr44, Joke Verdegaal, Brückreutiweg 76, 3110 Münsingen
pr45, Urban Frei, Brückreutiweg 76, 3110 Münsingen
pr46, Daniela Fankhauser, Industriestrasse 3, 3110 Münsingen
pr47, Robert Fankhauser, Industriestrasse 3, 3110 Münsingen
pr48, Markus Zürcher, Oberer Promenadenweg 6, 3110 Münsingen
pr49, Erika Bichsel, Gerbegraben 1, 3110 Münsingen
pr50, Nadine Tschanz, Lindenweg 17a, 3110 Münsingen
pr51, Anna-Elisabeth Högger, Lindenweg 7 B, 3110 Münsingen
pr52, Jürgen Jurasch, Gartenstrasse 5, 3110 Münsingen
pr53, Martin Fischer, Höheweg 2, 3110 Münsingen
pr54, Annemarie Wüthrich, Alpenweg 5, 3110 Münsingen
pr55, Susanne Blum Kern, Niesenmattweg 2, 3110 Münsingen
pr56, Hansueli Strahm, Sägegasse 58, 3110 Münsingen
pr57, Lukas Bolliger, Brückreutiweg 99, 3110 Münsingen
pr58, Vreni + Fritz Fiechter, Bahnhofplatz 3, 3110 Münsingen
pr59, Markus Lüthi, Sonnmattweg 4, 3110 Münsingen
pr60, Werner Batt, Tägertschistrasse 5, 3110 Münsingen
pr61, Hans Burkhalter, Gerbegraben 5, 3110 Münsingen
pr62, Katharina Grünig, Gerbegraben 4, 3110 Münsingen
pr63, Kurt Moser, Eigermatte 50, 3110 Münsingen
pr64, Elvira Zimmermann, Bernstrasse 15, 3110 Münsingen
pr65, Hans Ueli Ruchti, Bärenmatte 4, 3110 Münsingen
pr66, Matthias Beyeler, Niesenweg 24, 3110 Münsingen
pr67, Susanna Frey, Bärenstutz 15, 3110 Münsingen
pr68, Christian Bütikofer, Forellenweg 6, 3110 Münsingen
pr69, Ulrich Wahlen, Obermoos 47, 3083 Trimstein
pr70, Friedmann und Helene Link, Eigermatte 6, 3110 Münsingen
pr71, Johannes Schüpbach, Brückreutiweg 1, 3110 Münsingen
pr72, Rolf Kettler, Sonnhaldeweg 54A, 3110 Münsingen
pr73, Beat Maurer, Allmendweg 23, 3110 Münsingen
pr74, David Hess, Lindenweg 1a, 3110 Münsingen
pr75, Annj Harder, Kapellenweg 2, 3110 Münsingen
pr76, Sonja und Markus Williner, Niesenweg 28, 3110 Münsingen
pr77, Rosetta Scherrer, Belpbergstrasse 5, 3110 Münsingen
pr78, Urs und Katharina Baumann, Tägertschistrasse 56, 3110 Münsingen
pr79, Barbara Günther, Brunnmattweg 4, 3110 Münsingen
pr80, Otto Wenger, Rebackerweg 4, 3110 Münsingen
pr81, Suzanne Berger, Meisenweg 8, 3110 Münsingen
pr82, Karin Siegenthaler, Eigermatte 3, 3110 Münsingen
pr83, Susanne Bähler, Thunstrasse 15, 3110 Münsingen
pr84, Jürg Schacher, Gurnigelstrasse 59, 3110 Münsingen
pr85, Urs Wüthrich, Alpenweg 5, 3110 Münsingen
pr86, Bernhard Hinderling, Sägegasse 49, 3110 Münsingen
pr87, Adrian Leuenberger, Gantrischweg 11, 3110 Münsingen
pr88, Dominic Dubs, Belpbergstrasse 14, 3110 Münsingen

pr89, Daniel Frutig, Belpbergstrasse 21A, 3110 Münsingen
pr90, Marianne Kaiser, Belpbergstrasse 3, 3110 Münsingen
pr91, Caroline Moser, Sennweg , 3110 Münsingen
pr92, Pascal Dussex, Niesenweg 17, 3110 Münsingen
pr93, Joel Dussex, Neue Bahnhofstrasse 2, 3110 Münsingen
pr94, Beatrice und Yves Dussex, Niesenweg 17, 3110 Münsingen
pr95, Peter + Silvia Flück, Walkestrasse 29, 3110 Münsingen
pr96, kein Absender vermerkt
pr97, Matthias Niggli, Luchliweg 5A, 3110 Münsingen
pr98, Martin Lienhardt, Lindenweg 16A, 3110 Münsingen
pr99, Ursula Trachsel , Lindenweg 16A, 3110 Münsingen
pr100, Hugo und Josefa Barmettler, Gurnigelstrasse 51, 3110 Münsingen
pr101, Erich + Hedy Leuzinger, Belpbergstrasse 28b, 3110 Münsingen
pr102, Martin und Barbara Schütz Heuberger, Gerbegraben 6, 3110 Münsingen
pr103, Hans Rudolf Moser, Gartenstrasse 17a, 3110 Münsingen
pr104, Albert Kündig, Rosenweg 20c, 3110 Münsingen
pr105, Ernst Eggimann, Niesenweg 20, 3110 Münsingen
pr106, Kurt Möri, Bernstrasse 45, 3110 Münsingen
pr107, Dieter Ammann, Bernstrasse 43, 3110 Münsingen
pr108, Heinz Marti, Sonnhaldeweg 8, 3110 Münsingen
pr109, Peter Burkhalter, Gerbegraben 8, 3110 Münsingen
pr110, Niklaus Raduner, Belpbergstrasse 20, 3110 Münsingen
pr111, Heinz Wittwer, Sägegasse 35, 3110 Münsingen

ge1, Christian Steiner, Bernstrasse 41, 3110 Münsingen
ge2, Patrick Daepf, Bärenstutz 7a, 3110 Münsingen

po1, SVP Münsingen, per Adr. Fritz Bieri, Horn 40b, 3083 Trimstein
po2, Grüne Münsingen, per Adr. Urs Wüthrich, Alpenweg 5, 3110 Münsingen
po3, SP Münsingen, per Adr. Roland Beerli, Chutzenweg 1, 3110 Münsingen
po4, BDP Münsingen, per Adr. Walter Stamm, 3110 Münsingen
po5, FDP Münsingen, per Adr. Lukas Bolliger, Brückreutiweg 99, 3110 Münsingen
po6, grünliberale Münsingen, per Adr. Roland Käser, 3110 Münsingen
po7, EVP Münsingen, per Adr. Werner Fuchser, Alpenweg 36, 3110 Münsingen

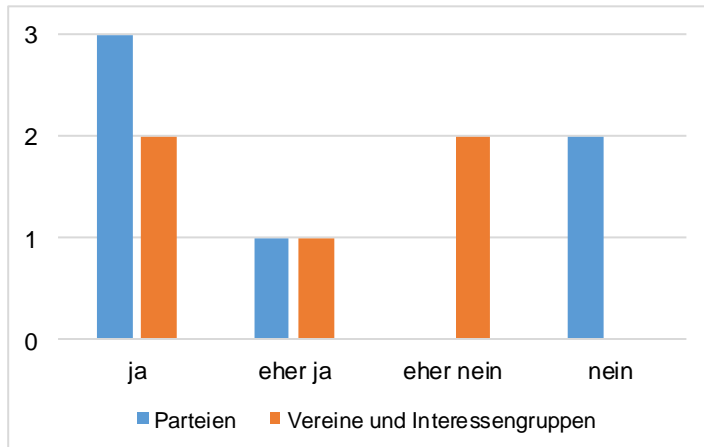
ve1, Schulleiter Schule Schlossmatt, Daniel Wildhaber, Sägegasse 10-16, 3110 Münsingen
ve2, Schulkommission, Marianne Mägert, Neue Bahnhofstrasse 4, 3110 Münsingen
ve3, Kinder + Jugend Fachstelle Aaretal, Urs Ammon, Schlossstrasse 18, 3110 Münsingen
ve4, Verein für Ortsbildpflege Münsingen, Georges Dubied, Tägerishalde 10, 3110 Münsingen
ve5, Kommission öffentliche Sicherheit, Thomas Krebs, Neue Bahnhofstr. 4, 3110 Münsingen
ve6, Kirchgemeinderat ref. Kirchgemeinde, Verena Schär, Schlossstr. 11, 3110 Münsingen
ve7, Pro Velo Bern, Thomas Schneeberger, Birkenweg 61, 3013 Bern
ve8, Natur- und Vogelschutzverein Münsingen, Heinz Marti, Sonnhaldeweg 8, 3110 Münsingen
ve9, Bernmobil, Christoph Hofer, Eigerplatz 3, 3014 Bern

3. Auswertung der Eingaben

3.1 A1 Zielsetzung der Entlastungsstrasse Nord

Finden Sie es richtig, den Ortskern und das Bahnhofquartier vom heutigen Verkehr aus dem Ortsteil West mit der geplanten Entlastungsstrasse Nord zu entlasten?

Parteien, Vereine und Interessengruppen



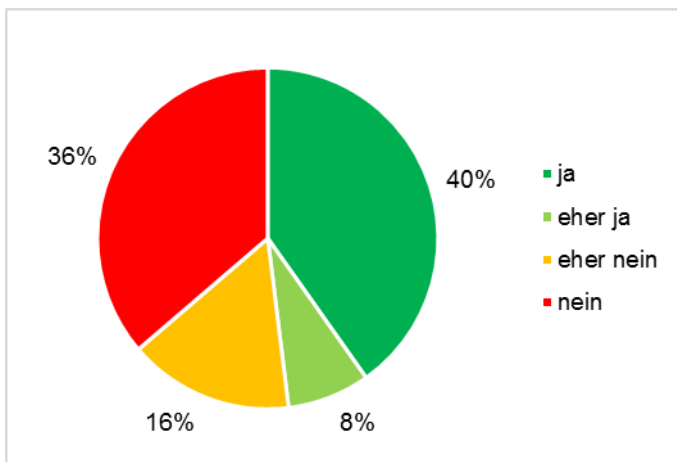
Ja	eher ja	eher nein	Nein
3	1	0	2
2	1	2	0

Bemerkungen zur Zielsetzung:

- po1, Die Zielsetzung wird mit der Entlastungsstrasse erreicht. Die Entlastungsstrasse Nord ist ein Generationenprojekt. Was heute noch überdimensioniert erscheinen mag, wird in 30 - 40 Jahren ausgelastet sein. Vor 50 Jahren wurde die Autobahn Bern - Thun gebaut. Die gleichen Gegenargumente die man heute hört wurden auch damals vorgebracht. Man stelle sich vor man hätte damals nur eine einspurige Autostrasse gebaut. Negativ fällt auf, dass für Sträucher und Büsche sehr viel Kulturland geopfert wird.
- po2, Der Bedarf für die geplante Entlastungsstrasse Nord und deren Nutzen ist für die Grünen nicht nachvollziehbar. Auch die Schlussfolgerungen aus dem Kurzbericht betr. Verkehrszählung können so nicht geteilt werden. Die Grünen sind der Meinung, dass zuerst die Sanierung der Ortsdurchfahrt (OD) realisiert werden soll. Das Ergebnis der neuen OD zusammen mit zukünftig notwendigen kreativen und flankierenden Massnahmen (ÖV, Mobilitätsverhalten 2030, etc.) können dann ein weitaus differenzierteres Verhältnis betr. Bedarf / Aufwand / Nutzen einer allfälligen ESN zeigen. Die Projekteingabe für das Agglomerationsprogramm war aus rein terminlichen Gründen erforderlich. Der verlangte überregionale Nutzen ist damit noch nicht nachgewiesen. Entlastung soll grundsätzlich dann erfolgen, wenn effektiv Bedarf vorhanden ist. Da sind bei längerfristigem Horizont (2030) durchaus kreativere Lösungen als das vorliegende Projekt vorstellbar (intelligent gesteuerte und wesentlich schlankere Entlastungsstrasse, Verteilung der Verkehrsspitzenbelastungen durch effektiv praktizierte flexible Arbeitszeitmodelle im Grossraum Bern, Ausbau ÖV, Velo-Schnellverbindung Thun-Bern, etc.).
- po4, Zurzeit ist die Entlastungsstrasse Nord die einzige realistische Lösung zur Entlastung des Ortskerns und des Bahnhofquartiers. Deshalb sind wir dafür, das Projekt mit Anpassungen bis zur Urnenreife weiterzubearbeiten. Die Stimmbürger sollen endlich die Gelegenheit bekommen, über ein konkretes Projekt zu entscheiden.
- po6, "Es handelt sich nach unserer Auffassung um die einzige realistische Lösung, innert nützlicher Frist eine wirkungsvolle Entlastung im Ortszentrum zu erreichen."
- po7, Die Entlastungsstrasse muss unbedingt wie geplant als Teil des Dreierpaketes umgesetzt werden. Ohne Ortsdurchfahrts-Sanierung und Verlängerung als Industriestrasse wird die Entlastung des Dorfkreisels nicht im vorgesehenen Masse erwirkt.

- ve5, Die Entlastungsstrasse ist aus Sicht der Kös ein deutlicher Gewinn und bietet insbesondere auch für die Blaulichtorganisationen grosse Vorteile und Verbesserungen den Dorfteil West schneller zu erreichen oder aber auch schneller zu verlassen (Unfall im Dorfteil West - Ambulanz muss Richtung Bern). Zudem besteht eine Möglichkeit bei Unfällen, Bränden, Leitungsbrüchen oder sonstigen Ereignissen die Bernstrasse umzuleiten.
- ve6, Auch wenn die Einsparung bei den Reisezeiten Bernstrasse - Ortsteil West mit durchschnittlich 3 Min. nicht gerade "berauschend" ist, stimmen wir dem Bau einer Entlastungsstrasse Nord eher zu. Sie hat andere positive Effekte, wie beispielsweise die Entlastung des Dorfzentrums und des Bahnhofquartiers, die unseres Erachtens ins Gewicht fallen und den Bau einer neuen Strasse als sinnvoll erscheinen lassen.
- ve9, „Grundsätzlich befürwortet BERNMOBIL den Bau der Entlastungsstrasse Nord und erkennt deren Notwendigkeit.“

Private Mitwirkende



Ja	eher ja	eher nein	Nein
41	8	16	37

Bemerkungen zur Zielsetzung:

- pr2: Münsingen und die Nachbargemeinden sind in den letzten 30 Jahren derart stark gewachsen und der Verkehr jeglicher Art hat derart zugenommen, dass dieses Projekt unumgänglich ist.
- pr6: Die Prioritäten sind wichtig: 1. Ortsdurchfahrt, 2. Durchfahrt Industriestrasse fixiert 3. Entlastungsstrasse.
- pr8: Die Entlastungsstrasse erfüllt den Zweck nicht. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist schlecht, insbesondere wenn man den Verlust an Lebensqualität durch den Mehrverkehr und durch die Zerstörung eines Naherholungsgebiets in Betracht zieht.
- pr10: Entlastung des Ortsteils West ist wichtig und nötig. Die vorgesehene Strasse hat erhebliche Nachteile und vermag auf lange Sicht nicht zu genügen.
- pr11: Natürlich inklusive Lastwagenverkehr.
- pr12: Zuerst müsste geklärt werden wo die Strasse weiter geführt wird. Es kann nicht sein, dass ein solches Projekt in 2 Etappen geplant wird. Zudem mehr Strassen -> mehr Verkehr. Der Standort ist schlecht gewählt (Schule – PZM).
- pr13: Diese Lösung hat sich über Jahre und durch alle Studien (Korridorstudien, Umfahrungsstrassen, Autobahnanschluss Süd, Entlastungsstrassen usw.) durchgesetzt. Münsingen hat die Lösungsfindung sehr professionell gestaltet (Studien von Ingenieurbüros, Volksbefragungen). Diese gewählte machbare Lösung muss jetzt realisiert werden. Diese ist bitter notwendig, für die Lebensqualität in Münsingen und auch aus wirtschaftlichen Gründen.
- pr15: Es sollte eine Entlastungsstrasse werden und nicht eine Schwerverkehrsgängige Luxusstrasse mit Trottoir und Radstreifen. Wir wollen doch alle nicht, dass der gleiche Fehler gemacht wird wie damals z.B. beim Bau der Belpbergstrasse. Diese wurde scheinbar auch zu gross gebaut. Sonst hätte man diese nicht -Jahre später mit Hindernissen- verengen müssen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Wir wollen unseren Kindern nicht eine Teerlandschaft vererben, die sie nachträglich sehr kostspielig renaturieren müssen, analog der heutigen Bäche und Flüsse.

- pr16: Es wird nur zu einer Verlagerung des Stau's Richtung Bern führen. Ein zu erwartender Zeitgewinn im Vergleich zur Situation heute wird minim sein.
- pr17: Neue Strassen bringen mehr Verkehr. Bald einmal wird auch diese Strasse Stau haben. Es braucht andere Massnahmen um den Verkehr einzudämmen.
- pr18: Ich finde die Entlastungsstrasse dringend notwendig und unterstütze daher dieses Vorhaben.
- pr19: Verschiedenste Studien zeigen, dass neue Strassenverbindungen langfristig Mehrverkehr generieren. Damit wird irgendwann der gewünschte Effekt einer Entlastung aufgehoben mit dem Resultat, dass die Einwohner mit Mehrverkehr in der Gemeinde leben müssen. Dies kann nicht das Ziel sein.
- pr20: Im Stau stehende haben 3 mögliche Probleme: - falsches Transportmittel, falscher Wohnort, falscher Arbeitsplatz für den Wohnort -> dort muss die Problemlösung beginnen.
- pr21: Die Pendler sollen auf den ÖV umsteigen, dann genügen die vorhandenen Strassen.
- pr23, pr24, pr25, pr83: Die Zielsetzung wird mit der Entlastungsstrasse erreicht. Die Entlastungsstrasse Nord ist ein Generationenprojekt. Was heute noch überdimensioniert erscheinen mag, wird in 30-40 Jahren ausgelastet sein. Vor 50 Jahren wurde die Autobahn Bern - Thun gebaut. Die gleichen Gegenargumente die man heute hört wurden auch damals vorgebracht. Man stelle sich vor man hätte damals nur eine einspurige Autostrasse gebaut. Negativ fällt auf, dass für Sträucher und Büsche sehr viel Kulturland geopfert wird.
- pr29: Ich erachte die erwartete Entlastung als fraglich, da neue Strassen erfahrungsgemäss Mehrverkehr anziehen. Der Verlust von Kulturland und Beeinträchtigung Ortsbild steht ebenfalls in keinem Verhältnis zum prognostizierten Nutzen.
- pr30: Nein, nicht mit der geplanten Entlastungsstrasse Nord. Ja, mit einer Innerortsstrasse, die a) weniger Kulturland kostet b) die mehr vom bestehenden Strassenraum einbezieht
- pr31: Nicht in dieser Form.
- pr35: 1. Vielleicht mit einer Entlastungsstrasse aber nicht mit der Geplanten. 2. Eine Entlastungsstrasse wird Bewohner des Ortsteils West motivieren mehr Fahrten mit dem Auto zu unternehmen, d.h. der Verkehr wird zunehmen. Die neue Strasse wirkt daher direkt gegen die lobenswerten Anstrengungen des Gemeinderates den ÖV zu fördern.
- Pr36: Je mehr Strassen, je mehr Verkehr. Die Entlastungsstrasse vernichtet wertvollen Grünraum und dieser ist im Zentrum von Münsingen besonders wichtig. Mit dem neuen Kreisel von Rubigen her wird sich der Verkehr weiterhin stauen.
- pr38: Ich finde es sehr wichtig, dass der zentrale Kreisel entlastet wird.
- pr44: Leider bringen neue Strassen noch mehr Ortsverkehr in Münsingen. Ich hätte lieber mehr Fuss- und Veloverkehr.
- pr45: Mehr Strassen führt zu mehr Verkehr. Daher wird auch diese zusätzliche Strasse neue Möglichkeiten schaffen, die den Individualverkehr attraktiver machen.
- pr49: Engpass neuer Kreisel Bernstrasse - Stauvermehrung in Spitzenzeiten.
- pr50: Neue Strassen verursachen auch immer neuen Verkehr. Zudem macht es Sinn, zuerst die Ortsdurchfahrt zu sanieren und dann im Zusammenhang dazu weiter zu planen. Es macht keinen Sinn, hier und dort etwas zu "flicken". Es braucht ein Gesamtkonzept. Noch immer hoffe ich auf eine Strasse mit nur einer Fahrbahn, die am Morgen Richtung Bern befahren darf und ab 15h Richtung Münsingen. Am besten direkt neben der Autobahn. Das Trasse ist durch die Sanierung der Autobahn schon gelegt worden.
- pr54: Nutzen und Entlastung sind auch nach der Verkehrszählung nicht nachvollziehbar. Zuerst sollte die Ortsdurchfahrt realisiert werden und deren Entlastung ausgewertet werden. Mehr Strassen haben mehr Verkehr zur Folge. Mit der ESN sind die Probleme vor und um Bern nicht gelöst. Diese sind aber weit gravierender.
- pr60: Radstreifen und Gehweg nicht streichen wie gehört an der Infoveranstaltung als Variante. Der Gehweg kann evt. etwas schmaler sein. Den Strassendurchmesser nicht verkleinern.
- pr61: Nicht mit dieser geplanten überdimensionierten "Entlastungsstrasse", die v.a. mit dem (termingerechten) Abholen der Agglo-Subventions-Gelder und deren Bedingungen begründet wird. Keine "bescheidene", mehr ökologisch geplante Variante als Alternative ausgearbeitet und als 2. Vorschlag zur Abstimmung zu bringen: Alles oder nichts, entweder diese geplante "Entlastungsstrasse" oder gar nichts! Zudem ist dieses Vorhaben auf der Prioritätenliste der Gemeinde sicher nicht an vorderster Stelle (wegen des Agglo-Subv.-Drucks Termin) anzusiedeln!

- pr62: In letzter Zeit bekomme ich öfter von Leuten Besuch die sagen, dass sie schneller als geplant bei mir angekommen seien weil der erwartete Stau ausgeblieben sei. Wenn die Sanierung im Dorf gemacht ist, kann man gezielter eine angemessene oder notwendige Entlastungsstrasse planen.
- pr63: Eine Variante der Autobahn entlang ist günstiger und hat sämtliche Nachteile der Entlastungsstrasse Nord nicht. Die Bodenverhältnisse sind zudem besser (Kies, statt Wasser und Lehm)
- pr65: Die Entlastungsstrasse ist nicht zielführend. Sie verlagert nur den Verkehr und die Staus.
- pr67: Der Bahnhof ist in meinen Augen ein Verkehrsknotenpunkt, warum soll der Verkehr dort ferngehalten werden. Man will ja die Mobilität. Die Entlastungsstrasse Nord macht das ganze Ortsbild kaputt und verkehrstechnisch steht man innerhalb kurzer Zeit wieder im Stau der Mehrverkehr vom Ortsteil West (Erlenau, das Pferdezentrum nun noch das Hundezentrum) wurde von der Gemeinde abgesegnet mit dem Wissen des aufkommenden Mehrverkehrs. Die Gemeinde sprach nie von dem Ziel dieses Gebiet mit einer Entlastungsstrasse zu erschliessen.
- pr69: Die Entlastungsstrasse ist als Teil des sogenannten Dreierpakets sehr gut.
- pr70: Gestützt auf die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Entlastungsstrasse Nord (ESN) der Grünen Münsingen sehen wir Bedarf für und Nutzen durch die ESN eher nicht.
- pr74: Besser wäre eine direkte Verbindung vom Denner-Kreisel in Rubigen bis zur CTA
- pr75, pr79, pr90, pr98: Der Bedarf für die geplante Entlastungsstrasse Nord und deren Nutzen ist für mich nicht nachvollziehbar. Bevor weitere Massnahmen ergriffen werden, muss m.E. zuerst die Sanierung der Ortsdurchfahrt (OD) realisiert werden. Das Ergebnis der neuen OD zusammen mit zukünftig notwendigen kreativen und flankierenden Massnahmen (ÖV, Mobilitätsverhalten 2030, etc.) können dann ein weitaus differenzierteres Verhältnis betr. Bedarf / Aufwand / Nutzen einer allfälligen Entlastungsstrasse zeigen. Die Projekteingabe für das Agglomerationsprogramm war aus rein terminlichen Gründen erforderlich. Der verlangte überregionale Nutzen ist damit noch nicht nachgewiesen. Entlastung soll grundsätzlich dann erfolgen, wenn effektiv Bedarf vorhanden ist. Da sind bei längerfristigem Horizont (2030) durchaus kreativere Lösungen als das vorliegende Projekt vorstellbar (intelligent gesteuerte und wesentlich schlankere Entlastungsstrasse, Verteilung der Verkehrsspitzenbelastungen durch effektiv praktizierte flexible Arbeitszeitmodelle im Grossraum Bern, Ausbau ÖV, Velo-Schnellverbindung Thun-Bern, etc.).
- pr78: Ja, denn die Verkehrserhebung hat gezeigt, dass ca. 6500 Fahrzeuge den Ortskern entlasten. Wir sind aber der Auffassung, dass der Schwerverkehr nicht über die Entlastungsstrasse geleitet werden soll. Begründung: Der Stau wurde in der Vergangenheit nie durch LkW's sondern durch den PW-Verkehr verursacht. Der Schwerverkehr kann problemlos weiterhin via Fischerhaus geleitet werden. Die Vorteile einer Verkleinerung der Strassenbreite gewichtet weit mehr, als das Argument der Ziel- und Quellverkehr im Ortsteil West müsse zwingend auch für LkW's gelten. Eine Fahrbahn für FZ bis 3.5Tonnen senkt die Kosten, vereinfacht die Linienführung und wertet das Landschaftsbild auf.
- pr81: Das Problem im Zentrum wird nicht gelöst. Aufwand (Kosten, Verlust der Sicherheit) und Ertrag (Reduktion der Autos im Zentrum) stehen im Missverhältnis.
- pr84: Der Bedarf und ein Nutzen sind für mich nicht nachgewiesen. Die Ortsdurchfahrt-Sanierung hat Vorrang, und die weitere Entwicklung müsste beobachtet werden. Das Warten im Stau ist unangenehm, aber bei wenigen Minuten kein allzu grosses Problem. Ich und auch Verkehrsexperten sagen, dass neue Strassen, auch Entlastungsstrassen, oft nach kurzer Zeit Mehrverkehr erzeugen. Und übrigens: man steht nicht im Stau, sondern man ist der Stau!
- pr85: Es soll eine intelligente Entlastung realisiert werden; d.h. eine geregelte / gesteuerte Entlastung als Bypass, dann wenn auch Bedarf besteht. Die Entlastung ist in Spitzenzeiten (MSP, ASP) offen und dies u.U. nur in Richtung der Hauptströme. In den übrigen Zeiten (Wochenende, Nacht, Morgen, Nachmittag) ist keine Entlastung erforderlich und die Strasse gesperrt. Damit wird das Naherholungsgebiet Rossboden/PZM geschont, Lärm & Emissionen reduziert, die Situation vor dem Schulhaus bis in die Randstunden weitem entschärft. Die Strasse soll entsprechend schlank realisiert werden. LKW-Verkehr ist nicht erforderlich. Für einen Betrachtungshorizont 2025 - 2055 sind intelligente Mobilitätskonzepte und entsprechende Strasseninfrastrukturen durchaus angebracht und vermutlich dazumal auch wirkungsvoll.
- pr86: Sorge macht uns, dass ein Mehrverkehr entlang der Schule/ Sägegasse generiert wird. Eine Kombination mit der Industriestrasse muss unbedingt stattfinden und diese so ausgestaltet werden, dass sie auch genutzt wird (z.B. Unterführung für Transit bis Belpbergstrasse). Es ist zu verhindern, dass der Ortskern über die Entlastungsstrasse umfahren wird.
- pr91: Wertvolle Land + "ruhe" Oasen, dürfen auf Lasten der Natur/Tiere etc. "fröhlich" weiter verbaut werden. Ich denke die Entlastungsstrasse wäre eine Teillösung. So wie sich der Privatverkehr entwi-

ckelt ist es eine Frage der Zeit, dass Auto an Auto fährt wie eine Perlenkette, und ein vorwärts kommen fast unmöglich ist/wird.

pr95: Weshalb den ÖV nicht ausbauen? Zu Stosszeiten 17.00 - 18.00 Uhr Shuttlebusse Bahnhof-Klinik /Bahnhof- Erlenau einrichten und Busse Belp-Münsingen?

pr97: Die Sanierung der Ortsdurchfahrt wird seit Jahrzehnten diskutiert. Mit der Sanierung wird der Verkehr im Ortszentrum verflüssigt und die Durchlässigkeit erhöht (langsamer schneller zum Ziel, Beispiel Köniz). Bevor der Bau einer Entlastungsstrasse realisiert wird, sollte die Ortsdurchfahrt saniert werden. Dies wird den Verkehr verflüssigen und die Entlastungsstrasse im Idealfall überflüssig machen.

pr99: Da ich mit dem E-Bike nach Bern zur Arbeit fahre, bringt mir die Strasse nur Nachteile. "Bessere" Verbindungen ziehen Mehrverkehr an.

pr102: In der vorgeschlagenen Form lehnen wir die Entlastungsstrasse ab, erstens weil die Zielsetzung des im Massnahmenblattes 8 aus dem Verkehrsrichtplan nicht erfüllt wird. Mit der Variante grün wird ein wichtiges Naherholungs-, Landschaftsschutz- und Ortsbildschutzgebiet in zu grossem Masse beeinträchtigt. Die Strasse ist Überdimensioniert und mit der Lastwagentauglichkeit wird über das Ziel (die Ortsdurchfahrt zu entlasten) hinausgeschossen. Die Gemeinde ignoriert die langfristigen Folgen einer solchen Strasse.

pr109: Geplante Variante ist viel zu grosszügig geplant. Eine Variante "light" reicht, bringt den angestrebten Nutzen.

pr111: Der Aufwand für eine verlegte, nicht als Transitstrasse dienende Industriestrasse wäre unverantwortlich. Schliesslich geht es darum, die Dorfdurchfahrt auch Richtung Wichtrach zu entlasten.

Zusammenfassung zur Zielsetzung der Entlastungsstrasse Nord

Das Ziel, mit der Entlastungsstrasse Nord das Ortszentrum und das Bahnhofquartier von einem Grossteil des Verkehrs aus dem Ortsteil West zu entlasten, wird von einer deutlichen Mehrheit der Parteien und Institutionen/Vereine befürwortet. Die Notwendigkeit der Entlastungsstrasse Nord für die Entlastung des Ortszentrums wird erkannt. Nur die Grünen Münsingen und die SP stimmen der Zielsetzung nicht zu. Der Bedarf sei nicht gegeben sowie das Kosten/Nutzen Verhältnis ungenügend.

Knapp die Hälfte der privaten Mitwirkenden (48 % und eine Mehrheit der 11 schriftlichen Eingaben) findet die Zielsetzung richtig, die andere Hälfte (rund 52 %) beurteilt diese kritisch. Unter anderem wird das Kosten/Nutzen Verhältnis in Frage gestellt. Der Kulturlandverlust im Naherholungsgebiet Rossboden wird bedauert. Einige private Mitwirkende äussern zudem die Sorge, dass durch den Bau einer neuen Strasse Mehrverkehr verursacht würde. Auch der Mehrverkehr vor der Schulanlage Schlossmatt wird kritisch beurteilt. Es besteht auch die Sorge, dass sich der Stau mit dem Bau der Entlastungsstrasse Nord an den neuen Kreisel verlagern könnte. Weiter besteht die Befürchtung, dass die Entlastungsstrasse Nord zur Umfahrungsstrasse des Ortszentrums werden könnte. Auch wird hinterfragt, ob die Entlastungsstrasse für den Schwerverkehr nutzbar sein soll.

Vereinzelt wurden diverse weitere Vorschläge zur Lösung der Verkehrsprobleme Münsingen geäussert. Zum Beispiel die stärkere Förderung des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs, sowie eine Einflussnahme auf das Mobilitätsverhalten.

Einige Mitwirkende wünschen, dass in erster Priorität die Sanierung der Ortsdurchfahrt erfolgt, in zweiter Priorität die durchgehende Industriestrasse gebaut wird und erst in dritter Priorität der Bau einer Entlastungsstrasse Nord vorangetrieben wird.

Stellungnahme des Gemeinderates zur Zielsetzung der Entlastungsstrasse Nord

- Die heutige Ortsdurchfahrt Münsingen ist bis zu ihrer Kapazitätsgrenze belastet, was tägliche Staus, die Behinderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und weitere negative Auswirkungen nicht nur auf die Gemeinde Münsingen, sondern auch auf die umliegenden Gemeinden und die Region hat. Seit rund 20 Jahren wird nach Lösungen der Verkehrsprobleme von Münsingen gesucht. Die Entlastungsstrasse Nord ging im Vergleich mit anderen geprüften Varianten zur Entlastung des Ortszentrums immer wieder als

Bestvariante hervor. Die ESN ist realisierbar, bezahlbar und bringt die grösste mögliche Entlastung im Zentrum von Münsingen.

- Die ESN ist Teil des Dreierpakets. Der Gemeinderat ist klar der Meinung, dass nur die durchgehende Industriestrasse, die Sanierung der Ortsdurchfahrt und die ESN zusammen zu einer nachhaltigen Entlastung im Ortszentrum von Münsingen führen. Der Gemeinderat stimmt zu, dass die durchgehende Industriestrasse vor der ESN realisiert werden muss. Diese ist bereits in Planung. Der Baubeginn des heute fehlenden Teilstücks der durchgehenden Industriestrasse ist 2019 geplant. Betreffend Sanierung Ortsdurchfahrt ist der Gemeinderat mit dem Kanton im Gespräch und fordert eine möglichst rasche Sanierung der Ortsdurchfahrt.
- Im Bericht Verkehrserhebung März 2016 geht deutlich hervor, dass mit der ESN das Ortszentrum um knapp 1/3 der Fahrzeuge entlastet werden kann. Das ist eine sehr grosse Entlastung der Bernstrasse, der Chäsikreuzung und des Dorfplatzkreisels. Damit wird die Ortsdurchfahrt staufrei und es entsteht gemäss den ingenieurtechnischen Berechnungen und daraus resultierenden Prognosen für das Jahr 2030 aus der Verkehrserhebung Münsingen 2016 kein Rückstau mehr bis zum neuen Kreisel an der Bernstrasse.
- Parallel zur Lösung im Dreierpaket werden auch der ÖV, der Fuss- und der Veloverkehr gefördert. Beispielsweise mit dem ¼-Takt der S-Bahn ab ca. 2025, neuer Velostation rund um den Bahnhof Münsingen und der Aufwertung der Ortsdurchfahrt durch die ESN (Entlastung) sowie durch die Gestaltung mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt.
- Der Gemeinderat ist der Meinung, dass das Kosten/Nutzen Verhältnis der ESN sehr gut ist. Auch die Regionalkonferenz hat das Kosten/Nutzen Verhältnis der ESN als gut beurteilt.
- Der Kulturlandverlust wird auch vom Gemeinderat bedauert. Es muss eine Interessenabwägung vorgenommen werden. Dadurch, dass das Vorprojekt im Vergleich zu anderen Linienführungen die beste Variante darstellt, ist auch der Kulturlandverlust tragbar. Andere Varianten, wie z.B. entlang der Autobahn, erfordern viel mehr Kulturland für den Strassenbau.

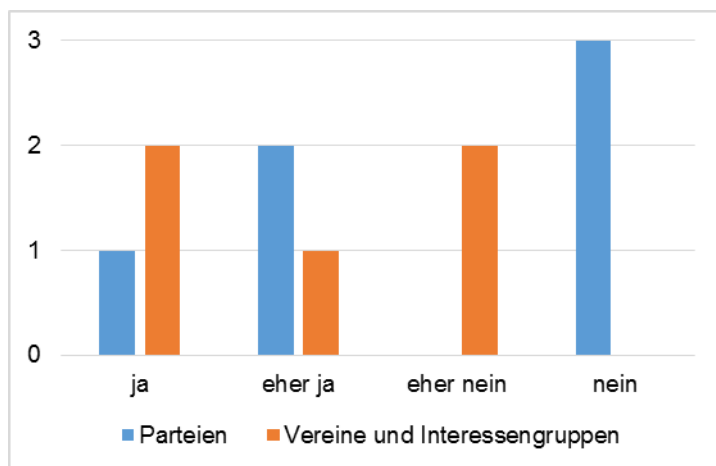
Beschluss des Gemeinderates

- Bei der Kommunikation der Argumente soll noch stärker auf die Entlastungswirkung im Ortskern, beim Dorfplatzkreisel und im Bahnhofquartier hingewiesen werden. Im Fokus stehen nicht die im Stau stehenden Automobilisten sondern die durch die grosse Verkehrsmenge belasteten Anwohner, Geschäftstreibende, Velofahrende und Fussgänger.

3.2 A2 Linienführung

Erachten Sie die nun gewählte Linienführung als geeignet, um die vom Gemeinderat angestrebte Zielsetzung zu erreichen?

Parteien und Interessengruppen



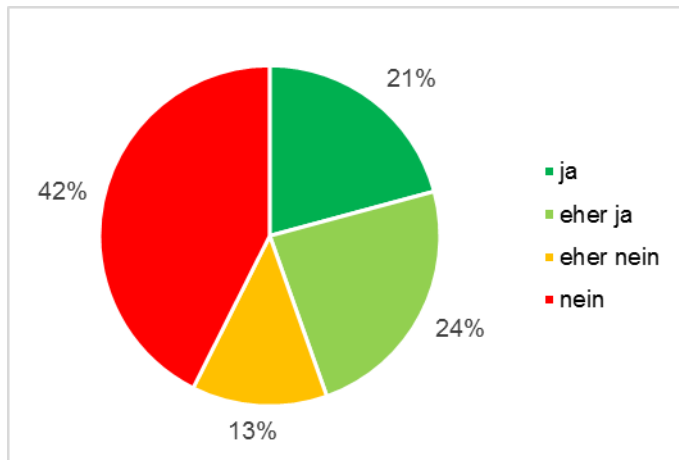
Ja	eher ja	eher nein	Nein
1	2	0	3
2	1	2	0

Bemerkungen zur Linienführung

- po1, Die SVP Münsingen favorisiert die Unterquerung der Bahnlinie im Bereich der bestehenden Unterführung beim Pfarrstutz und fordert die Verantwortlichen auf, die Realisierbarkeit sowie die Kosten nochmals vertieft abzuklären. Sollten die vertieften Abklärungen ergeben, dass diese Variante nicht realisierbar ist, unterstützt die SVP Münsingen die vorgeschlagene Variante, Unterquerung im Bereich Rossboden.
- po2, Der Bedarf der ESN in der geplanten Dimension ist nicht nachvollziehbar (LKW, Fahrbahnbreiten, Gehwege, Velostreifen). Das Projekt entspricht nicht einer Entlastungslösung im angestrebten Sinne, sondern ist eine zusätzliche Ortschafterschliessung / Innerortsstrasse ohne nachweisbaren Bedarf über einen 24h-Betrachtungshorizont. Mit einer entsprechenden Gewichtung bez. Entlastung in Spitzenstunden ist unter Umständen auch eine alternative Linienführung in den Varianten blau und grün denkbar: Beruhigung in der Landschaftsschutzzone ausserhalb der Spitzenstunden und am Wochenende; kein Damm ab Bernstrasse, sondern Linienführung im Hang (evtl. Einfahrt weiter Nord); gesteuerter Einbahnverkehr in Spitzenstunden MSP/ASP etc.
- po4, Im Abschnitt Rondell PZM - Knoten Bernstrasse braucht es unserer Ansicht nach weder Radstreifen noch Gehwege, da genügend andere Wege bestehen. Damit soll der Landverbrauch reduziert werden. Siehe unsere Ausführungen unter "Weitere Bemerkungen zuhanden des Gemeinderates" (Anhang).
- po6, „Wir stellen fest dass sich das vorliegende Projekt der ESN auf den geltenden Richtplan Verkehr stützt und breit abgestützt erarbeitet wurde.“
- po7, Die vorgesehene Linienführung ist wohl das kleinste Übel. Eine Optimierung im Bereich des Kulturlandbedarfes ist aber durchaus noch vorhanden, siehe Antworten unten.
- ve4, „Zur politischen Frage der Notwendigkeit und Zweckmässigkeit enthalten wir uns eines Kommentars. Hingegen bezweifeln wir, dass die gewählte Linienführung wirklich optimal ist. Sie weist nach unserer Auffassung diverse Mängel und Unzulänglichkeiten auf und scheint im Gesamten zu wenig abgeklärt zu sein.“ „Wir sind deshalb der Auffassung, dass bei einer sorgfältigen Güterabwägung der verschiedenen Schutzinteressen auf jeden Fall der Variante orange der möglichen Linienführungen der Vorzug gegeben werden muss.“
- ve6, Auf dem Strassenabschnitt Pfarrstutz - Unterführung (Strassenabschnitt 3) verläuft die vorgeschlagene "Bestvariante" durch das Landschaftsschutzgebiet Rossboden, was uns problematisch erscheint. Die Parzelle auf der westlichen Seite der Bahnlinie (Pfarrstutz bis Rondell) ist unseres Wissens weder Landschaftsschutzgebiet noch anderweitig unter Schutz gestellt. Das führt dazu, dass

wir der Linienführung "blau/orange" den Vorzug geben würden, auch wenn die Unterquerung der Bahn dann aufwändiger wird.

Private Mitwirkende



Ja	eher ja	eher nein	Nein
21	24	13	43

Bemerkungen zur Linienführung

- pr1: Prinzipielle Zustimmung zur gewählten Bestvariante innerhalb der gegebenen Vorgabe Entlastungsstrasse Nord.
- pr2: Es ist geradezu ein Glücksfall, dass diese sehr schonende Linienführung gefunden wurde.
- pr4: Der Stau bleibt so bis zum Dorfeingang von Münsingen. Im Ort selber kann sowieso nur langsam gefahren werden (Einmündungen). Es ergibt sich höchstens ein kleiner Vorteil für Wichtrach etc. Dafür soll Münsingen aber nicht Millionen ausgeben. Die neue Strasse müsste schon in Rubigen abzweigen und immer unterhalb der Bahnlinie verlaufen (also das zweimalige Queren vermeiden).
- pr5: Der Knoten PZM ist für den Langsamverkehr nicht optimal ausgelegt.
- pr6: Mir wäre Variante blau lieber, weiter weg vom Rossboden. Wäre Unterführung vor der berühmten Weiche unmöglich?
- pr11: Die neue Unterführung sollte so nördlich wie möglich, d.h. evtl. nördlich von der Weiche (no go) gebaut werden. Es ist nicht nachvollziehbar, dass das Klinikland einen höheren Schutz verdient, als der Rossboden. Immerhin ist die Klinik ein wichtiger Verkehrsverursacher. In meiner Jugend waren in der Klinik 1000 Patientenbetten und 500 Pfleger. Heute sind es weniger als 400 Betten dafür viel mehr Angestellte und eine Vielzahl ambulanter Patienten plus der ganze Zulieferungsverkehr.
- pr12: Wenn bei PZM + Schulhaus dann nur unterirdisch. Mir sind die hohen Kosten bewusst. Aber es lohnt sich für die Sicherheit + das schöne Ortsbild.
- pr13: Die Linienführung durch den Rossboden ist nicht glücklich. Es ist schade für die von den Gemeindegürgern und -Behörden seit langer Zeit geschützte Freifläche (freie Sicht auf Pfarrhaus, Kirche und Schloss). Eine Lösung ohne Rossboden ist zu prüfen. Wenn es wirklich nicht anders geht, so ist dieses Opfer zu erbringen. Dann aber ohne Gehweg bis zum Pfarrstutz und mit ansprechender Bepflanzung.
- pr16: Gebiet "Rossboden" ist zu verschonen. Unnötiger Landverschleiss wegen Schwerverkehrstauglichkeit. Ganzes Projekt ist überdimensioniert und schießt weit über das eigentliche Ziel hinaus.
- pr19: Querung SBB-Trasse beim Knoten Pfarrstutz. Auch wenn die SBB sagt, dass dies wegen einer Weiche nicht möglich oder schwierig sei. Für die SBB ist das sicher am einfachsten. Aber es soll eine optimale Lösung für die Gemeinde gesucht werden. Technisch ist dies sicher lösbar. Mehrkosten sind in Kauf zu nehmen, damit weniger Kulturlandverbrauch entsteht. An anderen Orten werden an Bahngleisen x-fach komplexere Bauten erstellt. Mit der SBB härter verhandeln.
- pr23, pr24, pr25, pr69, pr83: Der Vorstand hat das Projekt eingehend und kritisch geprüft. Er kommt zum Schluss dass der Gemeinderat sehr gute Arbeit geleistet hat. Es wurden 6 Varianten geprüft. Die vorliegende Variante ist als einzige machbar und finanzierbar. Der Kulturlandverlust ist sehr bedauerlich aber im Interesse der Allgemeinheit nicht vermeidbar. Eine unterirdische Erschliessung würde Kosten gegen 100 Mio. Franken verursachen, davon ca. 50 % zu Lasten Gemeinde. Falls das Projekt abgelehnt werden sollte, wird in den nächsten 30 - 40 Jahren nichts mehr geschehen.

- pr29: Es handelt sich beim geplanten Projekt eher um eine neue Strasse als um eine Entlastungsstrasse. Eine Strassenführung auf der bestehenden Strasse würde meiner Ansicht nach genügen. Die Durchfahrt für PW's durch die bestehende Unterführung ist möglich, Lastwagen benutzen weiterhin die Ortsdurchfahrt
- pr30: Nein, weil zuviel Kulturland-Verlust. Nein, weil zu wenig Landschaftsschutz. "Bahnverträgliche" Lösung heisst: Die bestehende Unterführung nutzen; diese eventuell verbreitern zwecks 2bahniger Verkehr
- pr31: Zuwenig Landschaftsschutz, zu viel Kulturlandverlust, noch "bahnverträglicher" wäre die Verwendung der bestehenden Unterführung
- pr35: Die vorgeschlagene Linienführung und die Dimensionen der Strasse basieren auf einer falschen oder fehlenden Einschätzung des Schwerverkehrs: 1. "Schwerverkehr" ist selten erwähnt im Projektbericht und ist nirgendwo definiert (meinen Sie vielleicht über 3.5t ?). 2. Die Projektverfasser notieren aber ein "geringes Schwerverkehrsaufkommen" und die Verkehrserhebung zeigt tatsächlich, dass durchschnittlich nur zirka 3.5% des Verkehrs auf der "Dorfstrasse" Schwerverkehr ist. 3. Weil der Ortsteil West mehrheitlich Wohngebiet ist, ohne grosse kommerzielle Aktivität, ist weit weniger als 3% Schwerverkehr über 3.5t zu erwarten. 4. Es kommt dazu, dass während der höchsten Verkehrsfrequenz am Abend von 17.00 bis 18.00, die meisten Lastwagen schon zurück im Depot sind, und so wird Schwerverkehr auf dieser Entlastungsstrasse in den Stosszeiten gegen 0% tendieren. 5. Trotz dieser naheliegenden Überlegungen haben die Projekt-Verantwortlichen eine Strasse vorgeschlagen, die für Lastwagen (40t) geeignet ist - mit massiver Auswirkung auf Linienführung und Kosten! 6. Zusammengefasst: Der Schwerverkehr ist von wenig Relevanz beim allgemeinen Verkehrsproblem. Zudem ist die potentielle Schwerverkehr-Frequenz auf der Entlastungsstrasse so niedrig (max. 3%), dass Lastwagen ohne negative Konsequenzen den Ortsteil West weiterhin über die Neue Bahnhofstrasse und die Bahnhof- Unterführung erreichen könnten. 7. Eine Lastwagenfreie Entlastungsstrasse würde gleichzeitig die Probleme mit Lärmschutz, Landschaftsschutz, Kulturlandverlust, und Bahnverträglichkeit reduzieren und die Kosten massiv senken, und erlaubt andere kostengünstige Linienführungen mit bestehender Infrastruktur.
- pr36: Kein weiterer Verlust von Kulturland für eine Strasse, die auch für Lastwagen befahrbar sein soll! Und Lastwagen fahren nur bis CTA und Klinik, dies darf nicht sein für nur zwei Institutionen. Und Lastwagen brauchen eine höhere Unterführung und deshalb einen längeren Abgang, der Einschnitt ins Terrain ist somit noch weniger verträglich. Die Linienführung vor der Schulanlage ist unverständlich.
- pr39: Statt neue Unterführung im Bereich Rondell die Entlastungsstrasse entlang der Bahn bis zur Unterführung Nord führen, dort in die Strasse "Bahnhofplatz" einführen und die Unterführung Nord ausbauen. Eventuell könnte so der Eingriff im Rossboden (Schlaufe in die neue Unterführung) reduziert sowie Bahn und Strasse zusätzlich gebündelt werden.
- pr40: Die geplante Linienführung ist für mich von allen Varianten das "kleinste Übel".
- pr42: Die Linienführung ab der Bernstrasse bis zum Pfarrstutz, ist ok. Jedoch sollte die Strasse bis ins Zentrum auf dieser Seite der Bahn durchgehend verlaufen, ohne eine weitere Unterführung. Auf direktem Weg in die bestehende Unterführung (CTA). Siehe Ergänzung auf beigelegtem Plan. Diese Massnahme würde auch die Situation bei der Schule Schlossmatt begünstigen.
- pr44, pr45: Entlang des Schulhauses scheint mir nicht ganz nachvollziehbar. Könnte man diese Strasse nicht auch einspurig und nur für den Tangento führen?
- pr46: Es ist notwendig, auch die Machbarkeit und die Kosten bei der vorhandenen Unterführung zu analysieren. Das PZM verursacht ja auch nicht wenig Verkehr im Dorf, daher sollte man sich mit dem PZM einigen können. In anderen Städten führen auch viele Strassen an Spitälern vorbei! Ein Sonderrecht für historische Bauten in der heutigen Zeit sind auch überholt! Landschaftsschutz bei der Lorymatte, Giessenpark und Erlenau wurden nie kritisiert.
- pr48: Falls eine doppelspurige Strasse gebaut wird finde ich die Linienführung richtig. Ich stimme jedoch nur einer einspurigen Strasse zu. Die Strasse könnte je nach Bedarf zeitlich begrenzt mal in Richtung Norden, mal in Richtung Süden befahren werden. Eine einspurige Strasse könnte die Bahn beim Pfarrstutz queren.
- pr49: Mehrverkehr bei der Schulanlage Schlossmatt: Lärm, Luftverschmutzung, erhöhte Gefahr für Kinder, grosser Kulturlandverlust bzw. Naherholungsgebiet zwischen Rossboden, PZM und Schlossmatte.
- pr50: Es ist unsinnig, eine solch breite Strasse zu bauen, die auch von LKW's befahren werden kann. Da ist schlicht kein Bedarf. Ausser zur CTA und zur ehemaligen Contrafeu fahren kaum LKW's Richtung Sägegasse. Oder ist ein Ausbau der Industrie in diesem Gebiet geplant? Für die LKW's muss

- die Strasse nach der Unterquerung der Bahngleise weit ausholen. Dadurch geht viel Kulturland verloren. Ich bin der Ansicht, dass sogar nur eine intelligent gesteuerte Fahrbahn genügt. Es soll nochmals die mit der SBB Unterquerung beim Pfarrstutz geprüft werden.
- pr54: Die ESN ist überdimensioniert. Schwerverkehr hat auf dieser Strasse nichts verloren. Die Gehwege und Radstreifen sind in vielen Teilen nicht nötig. Damit könnte die Fahrbreite reduziert werden. Kann die Strasse, wenn diese denn gebaut werden muss, nicht im Einbahnverkehr befahren werden? Damit könnte wohl auch der Landverschleiss reduziert werden. Zudem sollte die Strasse am Wochenende und tagsüber gesperrt werden, damit das Gebiet ums PZM auch weiterhin wie jetzt vielfältig genutzt werden kann (spazieren, Rollschuh-, Velofahren, etc). Ein Damm ist nicht angebracht.
- pr55: Noch sinnvoller / zeitgemässer wäre direkter Anschluss an Autobahn
- pr56: Grundsätzlich gut, bis Unterführung Pfarrstutz! Es muss möglich sein, die bestehende Linie auszubauen (Kulturlandschutz)! Bitte Linienführung nur auf bestehendes Strassennetz. Es darf nicht sein, dass bestes Kulturland gebraucht wird, nur für Denkmalschutz, Lärmschutz, technische Ansprüche SBB. Kommt bei Stimmbürger viel besser an.
- pr58: Mit Druck auf den Bund und Kanton wäre sicher mehr möglich, Personenverkehr Windrose?
- pr60: Besser wäre, die Strasse direkt zum Autobahnanschluss zu führen. Dies langfristig gedacht, nicht nach heutigem Zeitgeistdenken. Es bräuchte so auch keine Bahnunterführung.
- pr61: Die ESN kommt eher als 2. Transit-Hauptachse daher (unter anderem: Lastwagen - Kreuzungstauglich!), wiederum v.a. wegen Agglo-Fonds-Begründung, einfach völlig überrissen. Dieser "Makel" überstrahlt alle gut gemeinten Anliegen, ein öko-Mäntelchen für ein überrissenes technokratisches Projekt namens "Millionen abholen"...Eine Innerortsstrasse für Münsingen-Au könnte "aus eigener Kraft sogar" auf schon bestehendes abstellend (Münsingen Anteil ca. 6.5 Mio) auch realisiert werden.
- pr62: eine bescheidenere Strasse würde die Kosten senken, das Landschaftsschutzgebiet erhalten und weniger Kulturland verbrauchen.
- pr63: Die zukünftige Verbindung über die Flanierzone Bahnhof West für Belpbergstrasse und Erlenu ist nicht optimal. Zudem ist das Ganze Projekt überdimensioniert. Gehweg und Radstreifen werden nicht benutzt. Die Radwegkreuzung bei der alten Unterführung ist sehr gefährlich (keine Übersicht).
- pr65: Die Linienführung ist insbesondere für die Schulanlage Schlossmatt katastrophal. Alle Rücksichtnahmen auf die Bahn sind auf Jahre vage Optionen, da der Ausbau Gümligen - Münsingen auf 3 Gleise durch verschiedenen grosse Unsicherheitsfaktoren (Finanzierung, neues Sparprogramm SBB mit massiven Auswirkungen auf Investitionen in die Infrastruktur.
- pr67: Die Linienführung für die Zukunft optimal, wenn sie unter der Erde oder da die Bahn noch ein drittes Geleise plant in einer Galerie der Eisenbahn nach führen würde. Die geplante Linienführung führt ja nur bis zur Unterführung, löst sich der Verkehr ab dort in Luft auf?
- pr70: Wir hätten eigentlich erwartet, dass die Linienführung der ESN den vorhandenen Strassen/Wegen folgt und die Bahn im Bereich Pfarrstutz-Unterführung unterquert (Variante blau). Die Linienführung des Vorprojekts durch den Rossboden und direkt unterhalb der Gebäudegruppe Pfarrhaus-Kirche finden wir daneben.
- pr73: eigentlich würde ich Var. Blau vorziehen, aber die Argumente dagegen überwiegen.
- pr75: Der Bedarf der ESN in der geplanten Dimension ist nicht nachvollziehbar (LKW, Fahrbahnbreiten, Gehwege, Velostreifen). Das Projekt entspricht nicht einer Entlastungslösung im angestrebten Sinne, sondern ist eine zusätzliche Ortserschliessung / Innerortsstrasse ohne nachweisbaren Bedarf über einen 24h-Betrachtungshorizont. Mit einer entsprechenden Gewichtung bez. Entlastung in Spitzenstunden sind unter Umständen auch Alternativen der Linienführung in den Varianten blau und grün denkbar:
- pr77: Die Gemeinde Münsingen entwickelt einen starken Drang, Steuergelder auf - in die Strasse zu schmeissen.
- pr78: Wir favorisieren die Unterquerung der Bahnlinie im Bereich der bestehenden Unterführung beim Pfarrstutz. In Erwägung einer Redimensionierung der Fahrbreite fordern wir die Verantwortlichen nochmals auf, die Realisierbarkeit sowie der blauen Linienführung nochmals vertieft abzuklären. Um den geschützten Rossboden zu bewahren, dürfen wir, darf es uns alle, die wir Mitverantwortlich sind am Verkehr auch etwas kosten. Sollten die vertieften Abklärungen ergeben, dass diese Variante nicht realisierbar ist, unterstützen wir die vorgeschlagene Variante, Unterquerung im Bereich Rossboden.

- pr79, pr98 Der Bedarf der Entlastungsstrasse in der geplanten Dimension ist für mich nicht nachvollziehbar (LKW, Fahrbahnbreiten, Gehwege, Velostreifen). Das Projekt entspricht nicht einer Entlastungslösung im angestrebten Sinne, sondern ist eine zusätzliche Ortserschließung / Innerortsstrasse ohne nachweisbaren Bedarf über einen 24h-Betrachtungshorizont. Mit einer entsprechenden Gewichtung bez. Entlastung in Spitzenstunden ist unter Umständen auch eine alternative Linienführung in den Varianten blau und grün denkbar: Beruhigung in der Landschaftsschutzzone ausserhalb der Spitzenstunden und am Wochenende; kein Damm ab Bernstrasse, sondern Linienführung im Hang (evtl. Einfahrt weiter Nord); gesteuerter Einbahnverkehr in Spitzenstunden MSP/ASP etc.
- pr80: Strasse, Veloweg und Bahndamm sollten möglichst als kompakter Bau in Erscheinung treten. Dies wird erreicht, wenn die neue Strasse über dem bestehenden Veloweg bis zur bestehenden Unter. erstellt und dort an das vorhandene Strassennetz angeschlossen wird. Der Veloweg unter der Strasse ist sowie bisher für Velofahrer und Fussgänger nutzbar.
- pr81: Das sind typische Politikeraussagen. Allen etwas versprechen, aber eigentlich ist es gar nicht möglich, die Interessen zu berücksichtigen. Klare Worte wären: wir machen etwas für die Autofahrer in Mü-West, die zu den Stosszeiten Richtung Bern oder zurück fahren wollen. Die Anwohner, Steuerzahler, Schüler, Erholungssuchende haben das Nachsehen.
- pr82: Befürchtungen sind, noch mehr Verkehr, auch Grossverkehr im Quartier zu haben da bereits jetzt viel LKW's durch das Quartier fahren.
- pr84: Das vorgeschlagene Projekt ist überdimensioniert: LKW unnötig, Landverschleiss, ...
- pr85: Positiv ist die Distanz / Abgrenzung zum PZM-Bereich; ich nehme an, dass ein zukünftig moderner PZM-Betrieb auch Bedarf für einen ruhigen und geschützten Aussenperimeter hat. Damit wird z.B. Spazieren, Aussenaktivität, etc. bis mindestens zum Rondell ohne Konflikt mit einer ESN möglich. Die ESN in der geplanten Dimension ist nicht erforderlich (LKW, Fahrbahnbreiten, Gehwege, Velostreifen). Das Projekt entspricht nicht einer Entlastungslösung im angestrebten Sinne, sondern ist eine zusätzliche Ortserschließung / Innerortsstrasse ohne nachweisbaren Bedarf über einen 24h-Betrachtungshorizont. Ab Kreisel Bernstrasse könnte m.E. eine schlanke Strasse wesentlich besser in den Hang gelegt werden und der Damm wesentlich vereinfacht werden. Mit o.e. zeitlich gesteuerter Nutzung würde auch die Lärmbelastung für Anwohner soweit entschärft, dass keine aufwändigen Lärmschutzmassnahmen erforderlich sind.
- pr86: Eine möglichst lange Führung entlang der Eisenbahn hätte ich bevorzugt.
- pr90: Warum nicht Autobahn-Süd-Projekt vorantreiben? Wenn schon der Ortsteil West eine eigene Strasse erhalten soll, dann direkt im Unterdorf via Autobahn eine Lösung suchen. Das Projekt entspricht nicht einer Entlastungslösung im angestrebten Sinne, sondern ist eine zusätzliche Ortserschließung / Innerortsstrasse ohne nachweisbaren Bedarf über einen 24h-Betrachtungshorizont. Mit einer entsprechenden Gewichtung bez. Entlastung in Spitzenstunden ist unter Umständen auch eine alternative Linienführung in den Varianten blau und grün denkbar: Beruhigung in der Landschaftsschutzzone ausserhalb der Spitzenstunden und am Wochenende; kein Damm ab Bernstrasse, sondern Linienführung im Hang (evtl. Einfahrt weiter Nord); gesteuerter Einbahnverkehr in Spitzenstunden MSP/ASP etc.
- pr91: Der Lärm der Autobahn + des Zuges ist schon sehr ausgeprägt und ein "genug".
- pr95: Weshalb nicht mit der SBB zusammen planen? Mit der Verwirklichung des 3. Geleises müssen eh alle Hochspannungsleitungsmasten erneuert werden! Für die Aubewohner und Ausflügler bedeutete diese Strasse ein Abgeschnitten werden vom Dorfkern und Oberdorf durch lärmigen Verkehr + die Zerstörung eines bis anhin noch ruhigen Erholungsgebietes!
- pr97: Die Linienführung ist die wohl am besten geeignetste der schlechten Möglichkeiten. Das Gebiet Pfarrstutz-Rossboden-PZM ist heute ein beliebtes Naherholungsgebiet und die beste Ansicht von Münsingen. Mit der Entlastungsstrasse wird das Gebiet mitten hindurch zerstört.
- pr99: Die Strasse auf dem Schulareal ist ungeeignet. Beim Schulhaus braucht es einen Zebrastreifen. Was die Stadt Bern kann (Reichenbachstrasse und andere) sollte in Münsingen auch realisiert werden.
- pr101: Die Varianten GRÜN/GELB entsprechen den Bedingungen des Kantons. Die Gemeinde sollte sich vorbehalten, in der Detailplanung die Variant VIOLETT auszuführen. Der Denkmalschutz wurde auch gelockert, vielleicht ist in 3 Jahren auch der Schutz der PZM weniger restriktiv.
- pr102: Überhaupt nicht. Sehr hoher Kulturlandverschleiss, zudem führen 85% der neuen Strasse (die Hunzigenstrasse als bereits bestehende nicht einberechnet) durch Landschaftsschutzgebiet. Wegen der Lastwagentauglichkeit der Strasse sind die Kosten höher. Es ist am Gemeinderat die Kosten für die Varianten (inkl. Variante light, vergl. weitere Bem.) transparent zu machen, um so der

Bevölkerung die Kostenfolgen klar aufzuzeigen. Übrigens ist eine Unterstützung durch das Aggloprogramm nicht an die Lastwagentauglichkeit geknüpft.

pr109: Zerstören der Schutzzone Rossboden! Zu viel Kulturlandverlust.

pr110: Den Faktoren Lärmschutz, Landschaftsschutz, möglichst wenig Kulturlandverlust, möglichst <bahnverträgliche> Lösung wird einzig mit einer Tunnellösung gerecht. Bund und Kantone beteiligen sich bei einer Tunnellösung im gleichen Umfang an den Kosten. Eine Tunnellösung ist mit Sicherheit die nachhaltigste Variante. Deshalb darf dafür auch mehr Geld investiert werden.

Pr111: Die neue Strasse sollte bis hin zur Unterführung beim Schloss geführt werden; eine neue Unterführung ist nicht notwendig. Im Bereich Rossboden ist dem Schallschutz Rechnung zu tragen. Der Kreisel beim Friedhof liegt m.E. falsch, weil im Wohnbereich liegend. Die Rampe scheint zu steil zu sein (Winter).

Zusammenfassung zur Linienführung

Die Hälfte der Parteien und Interessengruppen beurteilen die Linienführung positiv. Die SP und die Grünen sind gegen die Entlastungsstrasse und somit auch gegen die Linienführung der Bestvariante. Die SVP fordert eine erneute Prüfung einer Linienführung entlang der bestehenden Unterführung beim Pfarrstutz. Gewünscht werden auch Optimierungen bei der Strassendimension zugunsten des Landschaftsschutzes.

Rund 45 % der privaten Mitwirkenden stimmten „Ja“ oder „eher Ja“ zur Linienführung der ESN, wobei die Linienführung von einigen Mitwirkenden als Kompromisslösung betitelt wird. Rund 56 % der privaten Mitwirkenden lehnen die Linienführung ab. Häufig wurde eine Linienführung gewünscht, welche die bestehende Unterführung nutzt bzw. den Rossboden verschont. Auch die Dimensionierung der Strasse wird hinterfragt, insbesondere in Hinblick auf den Landschaftsschutz. Es wird gewünscht, eine Variante ohne Schwerverkehr auszuarbeiten. Auch der Wunsch einer Öffnung der Strasse nur zu Spitzenzeiten oder im Einbahnregime wurde geäußert. Die Linienführung entlang des Schulzentrums Schossmatt wird von ein paar wenigen Mitwirkenden mit Sorge zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme des Gemeinderates zur Linienführung

Zu Beginn der Planung haben auch die Projektverantwortlichen die Querung der Bahnlinie beim Pfarrstutz als logische Variante beurteilt. Im Rahmen der vertieften Abklärungen haben sich dann mehrere schwerwiegende Probleme und Herausforderungen gezeigt, welche zur nun gewählten Linienführung geführt haben. Folgende Gründe sprechen gegen die Querung der Bahn im Bereich der bisherigen Pfarrstutzes:

- Unter die heute bestehenden Weichen der SBB können keine Hilfsbrücken für den Bau der Unterführung erstellt werden. Als erstes müssten darum die bestehenden Gleisanlagen der SBB massiv umgebaut und die Weichen verlegt werden. Dies würde zu massiv höheren Kosten zu Lasten des Projektes führen und das Kosten/Nutzen Verhältnis in Frage stellen. Es ist nicht davon auszugehen, dass die SBB einem solch massiven Eingriff in die Bahnanlagen zustimmen würde. Im Zuge der Erarbeitung des Vorprojektes wurde festgestellt, dass die Nutzung der Pfarrstutzunterführung als Ausbau für die Strassenführung der Entlastungsstrasse zu keiner Kosteneinsparung führt.
- Das PZM ist der strengsten Empfindlichkeitsstufe beim Lärmschutz zugeteilt (ES I für Spitäler). Wenn die neue Strasse im Bereich der heutigen Bahnquerung zu liegen käme, haben erste Berechnungen gezeigt, dass auf der Seite des PZM Lärmschutzwände zum Schutz der Gebäude des PZM notwendig würden. Diese würden das Orts- und Landschaftsbild massiv negativ beeinträchtigen. Ausnahmen können in diesem Fall keine erteilt werden.
- Das Areal des PZM ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Objekt von nationaler Bedeutung verzeichnet. Dazu gehören nicht nur die Gebäude an und für sich, sondern auch das Umfeld des PZM. Das Gebiet bis zum Rondell ist eine Tabuzone und darf von der neuen Strasse nicht tangiert werden. Die gewählte Lage des Vorprojektes ist auch ein Eingriff in das Schutzgebiet, stellt aber

den bestmöglichen Kompromiss dar. Lärmschutzwände auf der Seite des PZM sind nicht nötig.

- Dem Gemeinderat ist es ein grosses Anliegen, bei den Verbindungen für die Fussgänger und der Velofahrenden auf die direkten und sicheren Linien möglichst Rücksicht zu nehmen. Quert die neue Strasse die Bahn bei der heutigen Unterführung ist eine Trennung von Velo- und Fussgängerachsen schwieriger. Insbesondere müssten dann Fussgänger wegen Kurvenradien und Niveauunterschieden längere Umwege in Kauf nehmen. Die gewählte Variante stellt für die Anliegen des Langsamverkehrs die beste Variante dar.
- Die Hochspannungsmasten der SBB bleiben bestehen. Eine Verlegung unter den Boden wurde von der SBB ausgeschlossen. Das Versetzen von Masten führt zu hohen Kosten und vermutlich negativen Eingriffen ins Ortsbild. Die gewählte Linienführung tangiert keine Mastenstandorte.
- Die Bestvariante überzeugt aufgrund verschiedener Kriterien wie die bessere Einordnung ins bestehende Verkehrsnetz (MIV / ÖV / Langsamverkehr), einer idealer Lage der SBB-Unterführung, einer insgesamt besserer Eingliederung in die Orts- und Landschaftsschutzgebiete und der Vermeidung von nicht bewirtschaftbaren Restflächen westlich der Bahnlinie. Diese Interessenabwägung geht teilweise zu Lasten von Kulturland.
- Die Strassendimensionierung entspricht den Mindestmassen gemäss den derzeit geltenden gesetzlichen und technischen Vorschriften und Normen. Mit der Einführung von Tempo-30 ab Pfarrstutz sowie der Kernfahrbahn wurde die Strassendimensionierung bereits im Vorprojekt auf ein Minimum reduziert. Beispielsweise würde Tempo-50 zu einen deutlich grösseren Kurvenradius und damit zu einem höheren Landverbrauch führen. Eine Redimensionierung der Strasse darf nicht zu Lasten der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden führen. Auch Abstriche beim Angebot für den Fuss- und Veloverkehr müssen gut überlegt sein.
- Der Gemeinderat ist klar der Meinung, dass die ESN für den Schwerverkehr befahrbar sein muss. Es macht keinen Sinn, den (eher geringen) Schwerverkehr mit Ziel im Ortsteil West (primär PZM und CTA) über das Ortszentrum und das belebte Bahnhofquartier zu leiten. Durchfahrender Schwerverkehr soll weiterhin die Bern- und Thunstrasse nutzen. Die Dimensionierung der Strasse ohne Schwerverkehr wird nur unwesentlich kleiner und die Vorteile in Bezug auf den Landschaftsschutz wären minimal.
- Die Mehrheit der Schüler die das Schulzentrum Schlossmatt benutzen, queren die Sägegasse vor dem Schulhaus. Auf diesem Abschnitt wird die Verkehrsmenge durch die ESN nicht grösser. Mit der durchgehenden Industriestrasse wird die Menge in diesem Abschnitt sogar eher kleiner. Vom Mehrverkehr sind diejenigen Schüler betroffen, welche von der Unterführung Nord zum Schulzentrum Schlossmatt gehen. In der Unterführung Nord und beim Knoten Schlossstrasse profitieren sie aber gleichzeitig von der im Bahnhofquartier erzielten Verkehrsentlastung. Zur sicheren Strassenquerung wird der Strassenabschnitt vor dem Schulhaus im Bereich der CTA mit einem Mittelstreifen ausgestaltet und die Vortrittsregelung der Schlossmattstrasse angepasst. Auf diesem Abschnitt werden in Zukunft etwa gleich viele Fahrzeuge erwartet wie bereits heute auf dem Bahnhofplatz vor dem PP Bahnhofplatz fahren. Dort funktioniert das System mit Tempo-30 gut und sicher, schon seit Jahren.

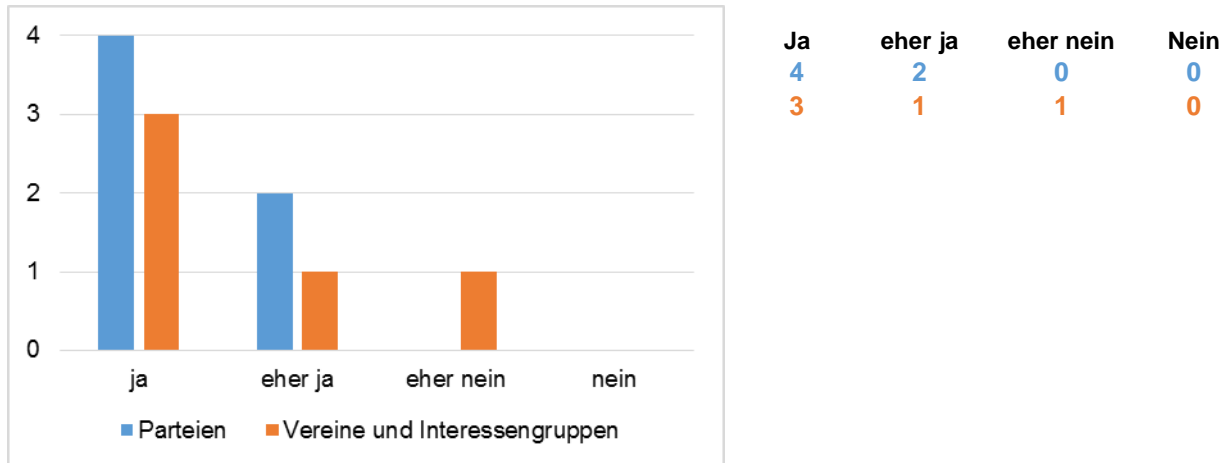
Beschluss des Gemeinderates

- Die Variante „blau“, Querung beim Pfarrstutz ist nochmals auf die Machbarkeit zu prüfen. Dazu sind weitere Stellungnahmen bei der SBB, beim kantonalen Denkmalschutz, zum Lärm einzufordern.
- Die Kommunikation und Argumente zur Wahl der Linienführung muss geschärft werden.

3.3 A3 Ausgestaltung als Innerortsstrasse

Finden Sie es richtig, die Entlastungsstrasse Nord als Innerortsstrasse auszugestalten?

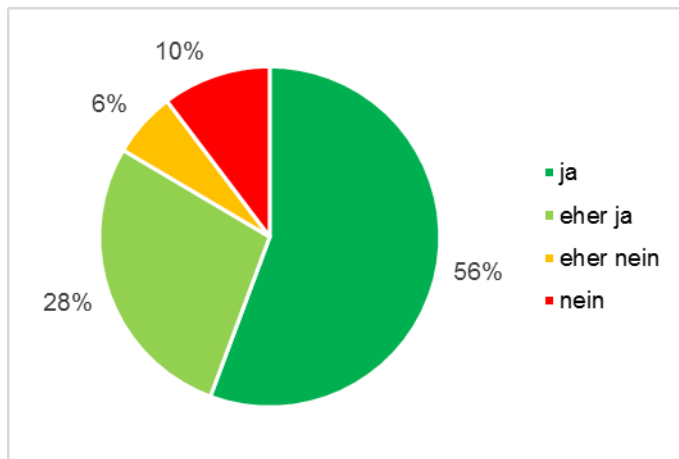
Parteien und Interessengruppen



Bemerkungen zur Ausgestaltung als Innerortsstrasse

- po2, Zustimmung findet ein Temporegime 30 km/h, Begrenzung auf Entlastung in Spitzenstunden für ausschliesslichen Ziel- / Quell-Verkehr ohne Transitstrecke. Ein Gehweg- und Velostreifen entlang der ESN ab Rondell bis Kreuzung Pfarrstutz ist überflüssig; Fussgänger & Velofahrer können bestehende Abschnitte der Hunzigenstrasse nutzen.
- po7, Es ist unbedingt sicherzustellen, dass die ESN nicht zur Umfahrung des Kreisels genutzt wird. Dementsprechend ist unseres Erachtens sogar zu prüfen, ob die Strassenbreite weiter reduziert werden kann.
- ve6, Wir sind dezidiert der Ansicht, dass die geplante Strasse ausschliesslich dem motorisierten Individualverkehr (MIV) vom und ins Westquartier dienen soll (rund 6000 Fahrten täglich). Dem ist beim Ausbaustandard der Strasse und bei der Signalisation Rechnung zu tragen (z.B. Gewichtsbeschränkung auf 3.5 t)
- ve7, Es dürfte schwierig sein, den Betrieb und die Wirkung einer Innerortsstrasse zu erzielen oder zu erzwingen, wo doch die Strasse optisch starken Ausserorts-Charakter hat (keine Bebauung, gradlinige Strecke). Die Betriebsform der Kernfahrbahn halten wir aber für richtig.
- ve3, „Die Ausgestaltung als Innerortsstrasse mit Tempo 30 begrüßen wir.“
- ve8, Betrifft auch Frage 6 Aus unserer Sicht sind auf den Gehweg UND den Radstreifen zu verzichten. Beide Verkehrsteilnehmer sind aus Sicherheitsgründen und zur Reduzierung des Kulturlandverlustes via Hunzigenstrasse und Pfarrstutzweg zu führen. Entlang der Bahnlinie besteht heute schon ein Rad und Fussgängerweg, welcher durchaus genügt. In Deutschland - das kenne ich von Radtouren - werden die Radfahrer wenn immer möglich von der Strasse getrennt geführt.

Private Mitwirkende



Ja	eher ja	eher nein	Nein
54	27	6	10

Bemerkungen zur Ausgestaltung als Innerortsstrasse

- pr1: Querschnittsgestaltung und Kernfahrbahn sind gut gewählt. Aus Gründen des Landschaftsschutzes und der Lichtverschmutzung soll im nicht bebauten Gebiet auf Beleuchtung verzichtet werden, resp. ist nur das für die Verkehrssicherheit notwendige Minimum an den Querungspunkten und Knoten vorzusehen. Allenfalls ist alternativ zumindest eine Priorisierung der Beleuchtung vorzunehmen.
- pr2: Eine grössere Strasse, die als Schleichweg Richtung Wichtrach dienen könnte, hätte keine Chance
- pr4: Die Strasse sollte dem Autofahrer nicht verleidet werden, sonst wird sie nicht genug benutzt.
- pr6: Keine Schmalspur-Variante, so wie sie Grüne Anwohner postulieren. Erschwert Finanzierung (Bund/Kanton) und würde späteren Ausbau einfordern.
- pr8: Im Prinzip ist das Anliegen richtig, die Entlastungsstrasse als Innerortsstrasse auszugestalten. Die geplante Strasse schießt jedoch massiv über das Ziel hinaus: Sie ist so konzipiert, dass am neuen Kreisel an der Bernstrasse ein Engpass entsteht, an welchem sich in den Morgenspitzen der Verkehr auf der Bernstrasse Richtung Münsingen stauen wird. Die Strasse verursacht Mehrverkehr und führt einfach dazu, dass sich die Stausituationen verlagern werden (neuer Bernstrassekreisel, umliegende Gemeinden, Autobahn). Sie wird als Durchgangsstrasse benutzt werden, sobald auf der bestehenden Ortsdurchfahrt schon nur geringfügige Verkehrsstörungen auftauchen (gemäss Metron-Studie: Fahrzeit während der Abendspitze: Kreisel Rubigen – Thunstrasse/Türlenweg 5 Minuten; Kreisel Rubigen – Industriestrasse/Belpbergstrasse 4 Minuten, von dort sind es maximal 1,5 Minuten bis Thunstrasse/Türlenweg). Der geplante Bahnhofsvorbereich im „Zentrum Bahnhof West“ verliert mit dem Bau der Entlastungsstrasse und dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen auf der Industriestrasse jegliche Attraktivität zum Verweilen. Es ist nicht nötig, die Strasse auf Schwerverkehrstauglichkeit auszurichten.
- pr11: Radstreifen und Gehwege ab Bahn bis Bernstrasse sind überflüssiger Luxus und gefährden die Annahme des Projekts (Kosten und Landverschleiss).
- pr12: Kein Schwerverkehr!!! Keine Lastwagen! Tempo 30
- pr13: Der gewählte Weg ist der richtige zu dieser gegebenen Zeit. Aber für die Zukunft braucht es ein Gesamtkonzept. Irgendeinmal wird die Entlastungsstrasse Süd gefordert, die ja bereits geplant ist. Siehe auch meine Dokumentation über den Verkehr in Münsingen (im Besitze des Gemeinderates: Herren Beat Moser und Andres Kägi). Die Teilvarianten müssen ins Gesamtkonzept passen. Alle vorgeschlagenen Light-Varianten für die Entlastungsstrasse Nord lehne ich ab.
- pr15: Ein Gehweg und Radstreifen wird nicht gebraucht. Es gibt attraktivere Möglichkeiten zu Fuss oder mit dem Velo ins Oberdorf oder nach Rubigen zu gelangen. In Rubigen soll - gemäss Infoveranstaltung Entlastungsstrasse Nord - der Veloverkehr von der Strasse getrennt werden. Warum machen wir in Münsingen das Gegenteil?
- pr16: Die Strasse ist trotzdem zu breit dimensioniert, z.B. breitere Kurven für Schwerverkehr, zu breite Velostreifen, Trottoir (trotz bestehender Achsen für den Langsamverkehr!)
- pr17: Keine neue Strasse

- pr19: Um den Transitverkehr zu unterbinden sind zwingend flankierende Massnahmen zu planen und gleichzeitig oder vorgängig umzusetzen. Das heisst, zuerst Bau der neuen Industriestrasse. Niesenweg als nächste Querungsstrasse muss geschützt werden. Ansonsten wird es weiter Mehrverkehr auf dem Niesenweg geben. Die Route durch den Niesenweg muss weniger attraktiv sein, wie diese über die neue Industriestrasse. Allenfalls Begegnungszone 20 oder keine Durchgangsverkehr auf Niesenweg. Dies von Beginn an umsetzen und nicht mal schauen was passiert...
- pr29, pr90, pr98: Zustimmung findet ein Temporegime 30 km/h, Begrenzung auf Entlastung in Spitzenstunden für ausschliesslichen Ziel- / Quell-Verkehr ohne Transitstrecke. Ein Gehweg- und Velostreifen entlang der ESN ab Rondell bis Kreuzung Pfarrstutz ist überflüssig; Fussgänger & Velofahrer können bestehende Abschnitte der Hunzigenstrasse nutzen.
- pr34: Wie wird sichergestellt, dass die Entlastungsstrasse nicht zur Transitstrecke wird? LKW Fahrverbote (mit Zubringer gestattet) beispielsweise am Niesenweg?
- pr35: Es wäre auch möglich, östlich der Bahn auf Radstreifen und Gehweg zu verzichten und den kombinierte Velo- und Fussgänger-Verkehr (wie der Ist-Zustand) ganz getrennt von der Strasse zu führen (Siehe angehängten Vorschlag). Die Fahrbahn wäre dann schmaler und die Sicherheit erhöht.
- pr36: Eher seltsame Frage: soll eine Entlastungsstrasse zu einer "Tempostrasse" werden?
- pr39: Ortschaftstafel und Geschwindigkeitssignal "50 generell" an die Ortsgrenze verschieben.
- pr40: Als reine Innerortsstrasse ist sie für mich überdimensioniert.
- pr41: Gehweg u. Radstreifen ab bestehenden Bahnunterführung aus unserer Sicht nicht nötig.
- pr42: Der Gehweg ist unnötig, da zum Spazieren das vorhandene Strassennetz rund um das PZM genutzt werden kann!
- pr43: Ohne Gehweg und Radweg, aber sicher LKW geeignet, macht ja nicht Sinn wenn diese durchs Dorf fahren müssen (erhöhte Unfallgefahr bei Bahnhofplatz und erhöhte Umweltbelastung)
- pr44, pr45: Bitte durchgängigen Velostreifen vorsehen! Es kann nicht sein, dass aufgrund von Landschaftsschutz der Velostreifen gekürzt wird! Es werden viele Schüler von Rubigen diesen Schulweg haben! Velostreifen geben Sicherheit und Klarheit.
- pr48: Für den Velo- und Fussgängerverkehr gibt es Wege, da braucht es keine zusätzlichen Rad- und Fussgängerstreifen.
- pr49: Die geplante Strasse ist für eine Entlastungsstrasse stark überdimensioniert So wird sie zur Umfahrungsstrasse mit Schwerverkehr.
- pr50: Die ESN soll eine Innerortsstrasse sein mit Tempo 30 und Rechtsvortritt. Trottoir und Velostreifen sind überflüssig. Einer Entlastungsstrasse entlang will sicher niemand spazieren gehen. Zudem hat es für die Velofahrer den Veloweg.
- pr51: Braucht es wirklich überall Radstreifen und Gehweg? Diese gibts ja schon in unmittelbarer Nähe
- pr53: Meines Erachtens ist zu prüfen, ob ein durchgehender Velostreifen UND ein durchgehendes Trottoir von der Kreuzung Pfarrstutz bis zur Bernstrasse (bergwärts) notwendig ist. Aufgrund der wahrscheinlich eher seltenen Nutzung durch Fussgänger und Velofahrer könnte eine gemeinsame Nutzung durchaus sinnvoll sein und den Landbedarf auf über 300m Länge reduzieren, ohne den Zielen entgegenzusprechen.
- pr54: Tempo 30 ist unbedingt vorzusehen, m.E. auf der ganzen Strecke. ESN ist keine Transitstrecke.
- pr58: Keine Velofahrer und Fussgänger auf der Entlastungsstrasse.
- pr61: Wenn überhaupt dann sicher nur als Innerortsstrasse, die nicht wie eine Haupt-Transitachse daherkommt (und wohl daher nicht den Ansprüchen des Agglo-Fonds entsprechen würde). Über 200'000 sFR hat man schon in das Vorprojekt ESN gesteckt; warum hat man nicht einen Teil dieses Geldes in eine 2. öko-Variante-Vorprojekt gesteckt, das der Gemeinderat mit gleichem Engagement wie die vorliegende ESN vertritt? Wiederum nur das Geld des Agglo-Fonds und das "Abholen" dessen hat alles bestimmt.
- pr62: Eine Innerortsstrasse braucht nicht die geplante Dimension zu haben. Ausserdem würden Spaziergänger, die heute den Rossboden geniessen sicher nicht einer Autostrasse entlang spazieren.
- pr63: Jedoch ist das bestehende Projekt alles andere als eine Innerortsstrasse. Das ist ein überdimensioniertes Hauptstrassenprojekt.
- pr65: Keine Entlastungsstrasse. Wenn aber gebaut würde, dann ja. Der geplante Ausbau ist hingegen viel zu grosszügig und wird angesichts des ausgewiesenen Zeitgewinnes zu massivem Schleicht-Transitverkehr führen.
- pr66: Aus meiner Sicht sollte die Strasse als Begegnungszone gestaltet werden.

- pr67: Ich bin gegen jegliche Art von Entlastungsstrasse.
- pr70: Bei dem vorliegenden Projekt könnte der Gehweg teilweise auch weggelassen werden, da ihn auf den betreffenden Abschnitten sowieso kein vernünftiger Mensch brauchen würde. Siehe auch Frage 6
- pr75: Dem Grundsatz Tempo 30, keine Transitstrecke, Entlastung wenn Bedarf wird zugestimmt. Gehweg und Velostreifen ab Rondell bis Kreuzung Pfarrstutz ist überflüssig; Fussgänger & Velofahrer können bestehende Abschnitte der Hunzigenstrasse nutzen.
- pr77: Die Überbauungswut "für sog. Gute" Steuerzahler bringt die Ortsinfrastruktur zum Zusammenbruch.
- pr79: Wenn überhaupt, dann ist eine Tempobegrenzung auf 30 km/h für mich zwingend. Denkbar wären auch weitere Einschränkungen wie eine Begrenzung auf Entlastung in Spitzenstunden für ausschliesslichen Ziel- / Quell-Verkehr ohne Transitstrecke. Ein Gehweg- und Velostreifen entlang der Strasse ab Rondell bis Kreuzung Pfarrstutz ist überflüssig, da unattraktiv. Es sind bessere Alternativen für Fussgänger & Velofahrer vorhanden.
- pr80: Mit obgenannter Variante braucht es keine neuen Radstreifen
- pr81: Tempo 30 ist ok. Aber es gibt genügend Rad- und Gehwege um nicht auf dieser Strasse unterwegs sein zu müssen. Allerdings muss die Linienführung der bisherigen Radwege direkt und gerade sein, d.h. prioritär behandelt werden.
- pr82: Was geschieht, wenn die Entlastungsstrasse doch zur Transitstrasse wird? Wie wird sichergestellt, dass sie dies nicht wird? Welche Massnahmen sind für die Sicherheit insbesondere der Kinder gedacht da dies doch auch Knotenpunkte der Kinder betrifft (Schulhaus, Kindergärten, Bahnhofzugang auf beiden Seiten)?
- pr84: Wenn überhaupt, dann Entlastungsstrasse Nord (ESN) nur als Innerortsstrasse.
- pr85: ESN soll nicht als permanente Erschliessungsstrasse (24h-Betrieb) genutzt werden, sondern nur als Entlastung, wenn die Belastung über die Ortsdurchfahrt effektiv zu hoch ist; d.h. in MSP / ASP und sonst geregelt. Eine intelligente Verkehrsleitung ist m.E. realisierbar und vermutlich in weiterer Zukunft sogar Standard. Ein Gehweg- und Velostreifen entlang der ESN ab Rondell bis Kreisell Bernstrasse ist überflüssig; Fussgänger & Velofahrer können bestehende Abschnitte der Hunzigenstrasse und den bestehenden Veloweg nutzen.
- pr86: Ist aus Sicherheitsaspekten absolut zentral, kombiniert mit einer 30er-Zone.
- pr87: Die Strasse soll der Erschliessung des Ortsteils West dienen. Die Schwierigkeiten mit Stau und Vielverkehr ergeben sich mehrheitlich durch den privaten Verkehr (Arbeitsverkehr) zu den bekannten Uhrzeiten. Die Frage wird in den Raum gestellt was passiert mit folgenden Verkehrsteilnehmern? - Besucher Parkbad, Besucher Fussballspiel, Besucher Pferdeanlage, Besucher der zukünftigen Hundeanlage, Baustellenverkehr im Ortsteil West, Umfahrungsgelegenheit, Kunden ALDI, Kunden Migros, Besucher Schlossgut, Kunden Bau und Hobby, etc.
- pr88: Wir bauen die Strasse für die nächste Generation, nicht für uns. Der Einbezug von allen Strassenteilnehmer ist wichtig!
- pr91: Ich denke hier wird es auch "flucht" von einzelnen Automobilisten geben - und oft Nachamer folgen lassen.
- pr92, pr93: Einfach ohne Gehweg und ohne Velostreifen im Bereich Tempo 30 wie vorgeschlagen vom Fussgängerübergang Pfarrstutz bis Einmündung Hunzigenstrasse.
- pr95: Gäbe es eine Verbotstafel für Schwerverkehr? Das ist wohl nicht wirklich die Idee der Entlastungsstrasse!!! Schönfärberei!
- pr99: und zwar durchgehend bis zur Hauptstrasse Tempo 30! Mit fixem Radar wie in Köniz.
- pr101: 3) Innerortsstrasse aber Fussweg nur bis Pfarrstutz (siehe Ziff.6)
- pr102: Die Frage ist, ob diese Massnahme reicht, um den Ortsteil West vor Umfahrungsverkehr zu schützen. Die Kapazität der Strasse ist so grundsätzlich zu hoch. Die einspurige Nutzung der Unterführung Pfarrstutz wäre ein wirksames Ventil, um die Strasse nicht zu attraktiv zu machen und ein natürliche Kapazitätsgrenze zu schaffen. Denn das Gebiet bleibt ein Landschaftsschutzgebiet und muss auch als Naherholungsgebiet attraktiv bleiben.
- pr103: aber ohne Schwerverkehr
- pr108: Betrifft auch Frage 6 Aus unserer Sicht sind auf den Gehweg UND den Radstreifen zu verzichten. Beide Verkehrsteilnehmer sind aus Sicherheitsgründen und zur Reduzierung des Kulturlandverlustes via Hunzigenstrasse und Pfarrstutzweg zu führen. Entlang der Bahnlinie besteht heute schon ein Rad und Fussgängerweg, welcher durchaus genügt. In Deutschland - das kenne ich von Radtouren - werden die Radfahrer wenn immer möglich von der Strasse getrennt geführt.

pr109: Die Dimension der geplanten Strasse ist eher eine Transitstrecke denn eine Innerortsstrasse

pr111: Der Aufwand für eine verlegte, nicht als Transitstrasse dienende Industriestrasse wäre Unverantwortlich. Schliesslich geht es darum, die Dorfdurchfahrt auch Richtung Wichtrach zu entlasten. Wie in Frage 1 bemerkt, soll der Verkehr gebündelt entlang der Bahnstrecke geführt werden. Velofahrern kann anderorts Platz angeboten werden. Für Fussgänger ist hier kaum Bedarf, diese finden ihren Weg ohnehin bloss unterirdisch (vergl. Bahnhof Bern).

Zusammenfassung zur Ausgestaltung als Innerortsstrasse

Die Ausgestaltung der ESN als Innerortsstrasse wird von der Mehrheit aller Eingaben positiv beurteilt.

Unter den Bemerkungen wurde u. a. vermerkt, dass sichergestellt werden sollte, dass die ESN letztlich nicht als Umfahrungsstrasse genutzt wird. Einige private Mitwirkende wünschen zudem eine Anpassung der Dimensionierung der ESN und kleiner Strassenquerschnitte. Um dies zu erreichen wird vorgeschlagen, die ESN ohne LKW's zu planen und/ oder Rad- und Gehwege teilweise wegzulassen oder zusammenzulegen. Andere private Mitwirkende wünschen eher noch einen Ausbau der Strassenquerschnitte insbesondere für Velofahrende und „warnen“ von einer Verkleinerung der Strassenquerschnitte.

Eine Reduktion der Beleuchtung auf die wesentlichen Querungsstellen zu Gunsten des Landschaftsschutzes und zur Vermeidung von Lichtverschmutzung wurde angeregt.

Stellungnahme des Gemeinderates zur Ausgestaltung als Innerortsstrasse

- Der Gemeinderat dankt für die breite Unterstützung für die gewählte Ausgestaltung der ESN als Innerortsstrasse.
- Eine mögliche Reduktion der Dimensionierung der Strasse durch Weglassen von Trottoir und Radstreifen ist nicht zielführend, insbesondere auch in Hinblick auf die Wahrnehmung der Strasse als Innerortsstrasse.
- Die ESN wird gemäss Verkehrssimulationen 2016 nicht oder nur in geringer Zahl als Umfahrungsstrasse genutzt werden. Ein Monitoring & Controlling wird dies von Beginn weg sicherstellen.

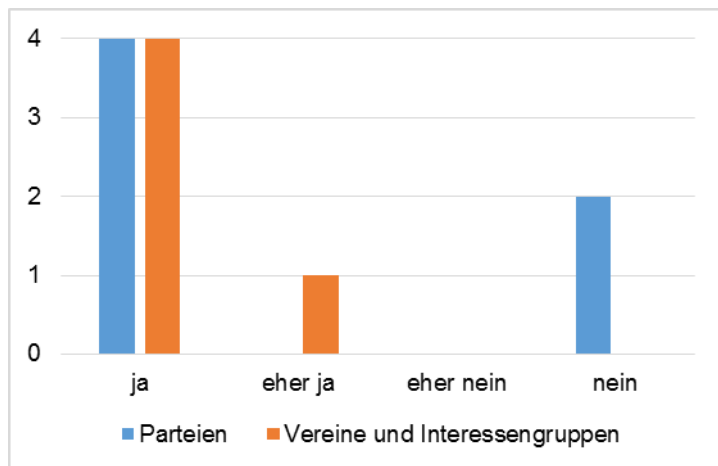
Beschluss des Gemeinderates

- Die ESN wird als Innerortsstrasse gestaltet
- Ein Monitoring & Controlling der ESN soll sicherstellen, dass diese nicht als Umfahrungsstrasse missbraucht wird bzw. frühzeitig weitere Massnahmen umgesetzt werden können.
- Die Beleuchtung der ESN wird überprüft und wenn möglich auf die wesentlichen Querungsstellen konzentriert.

3.4 A4 Tempo 30

Sind Sie damit einverstanden, dass auf der Entlastungsstrasse Nord ab dem Fussgängerübergang zum Pfarrstutz bis zum Ortseingang beim Schulzentrum Schlossmatt Tempo 30 gelten soll?

Parteien und Interessengruppen

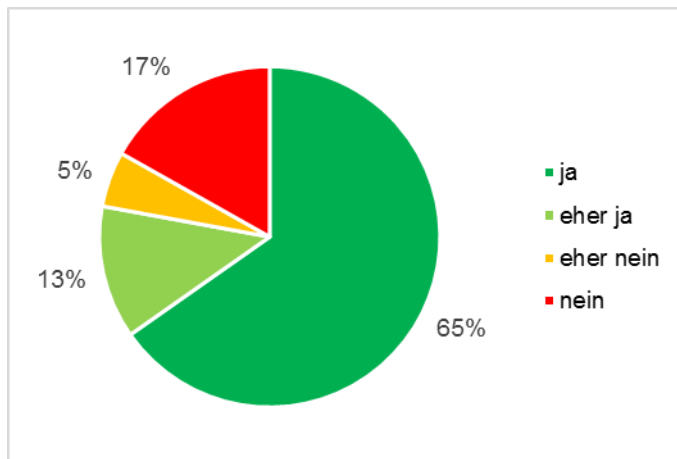


Ja	eher ja	eher nein	Nein
4	0	0	2
4	1	0	0

Bemerkungen zu Tempo 30

- po1, Die Entlastungsstrasse ist für den motorisierten Verkehr gedacht. Velofahrer und Fussgänger haben Velowege und Trottoirs. Deshalb ist Tempo 50, wie Innerorts üblich, problemlos möglich.
- po2:, Tempo 30 km/h soll auf der ganzen ESN gelten. Das Argument, dass Autos talwärts schneller fahren müssen, weil Velos unter Umständen schneller sind, ist nicht stichhaltig und wäre auf der geplanten ESN ohnehin äusserst selten der Fall. Dies, weil Velos bei entsprechender Ausgestaltung den Veloweg benutzen. Der Verkehr Richtung Nord (bergwärts) kann gerade in Spitzenstunden vor Einfahrt in den Kreisel Bernstrasse warten müssen, weil der starke Verkehr aus Rubigen nach Süden den Kreisel für diesen ziemlich blockieren kann.
- po4, Meinung der grossen Mehrheit: Ab CTA bis zum Knoten Bernstrasse verläuft die Entlastungsstrasse in unbewohnten Gebiet, ist übersichtlich und breit. Tempo 30 macht daher keinen Sinn und wurde zu wenig respektiert. Siehe unsere Ausführungen unter "Weitere Bemerkungen zuhanden des Gemeinderates" (Anhang).
- po6, „Mit der Wahl von Tempo 30 auf dem grössten Abschnitt kann der Landverbrauch auf das Notwendigste beschränkt werden.“
- ve3, „Die Ausgestaltung als Innerortsstrasse mit Tempo 30 begrünnen wir. Wir empfehlen aber die Tempo 30 Zone bereits kurz nach dem Kreisel auf der Bernstrasse einzuführen.
- ve6, Wir sind der Meinung, dass auf der ganzen Entlastungsstrasse T30 signalisiert sein soll. Der Sicherheits-Situation beim Schulhaus Schlossmatt ist höchste Aufmerksamkeit zu geben. Signalisation von Tempo 30 in diesem Bereich reicht nicht.
- ve7, Falls es gelingt, den Innerorts-Charakter herzustellen, ist T30 richtig. Aber welche Massnahmen wird man treffen können, wenn T30 nicht eingehalten wird?

Private Mitwirkende



Ja	eher ja	eher nein	Nein
62	12	5	16

Bemerkungen zu Tempo 30

- pr1, Schon nur wegen der Querschnittsgestaltung, Radien, etc. aber auch wegen der Verkehrssicherheit. Wichtig scheint, dass das angestrebte Geschwindigkeitsniveau vor allem durch mit Bedacht gewählte bauliche / gestalterische Massnahmen, die als nicht schikanös empfunden werden, erreicht wird.
- pr3, Der Kurven-Radius ist ja auf Tempo 30 ausgelegt, sonst würde mehr Kulturland benötigt, was nicht sinnvoll wäre.
- pr5, Aus Sicherheitsgründen für Langsamverkehr und Fussgänger zwingend.
- pr6, Hat sich im Dorfteil West mit Tempo 30 bestens bewährt.
- pr12, Prinzipiell bin ich gegen die Entlastungsstrasse aber wenn sie angenommen wird, dann Tempo 30.
- pr13, Die Tempolimite wie geplant stimmt. Aber ja nicht Tempo 20 auf der Industriestrasse! Das würde unweigerlich Schleichverkehr, Variantenfahrer über den Niesenweg und weitere Quartierstrassen hervorrufen. Ich persönlich könnte mir gut eine zweite durchgehende Strasse (als Umfahrung des Dorfzentrums) mit durchgehend Tempo 30 vorstellen. Beide Achsen wären dann, mindestens teilweise, auf Tempo 30 beschränkt. Das würde gut funktionieren. Der Name Korridorstudie wäre dann angebracht.
- pr15, Es ist eine Tatsache, dass auf einer so breiten Strasse nicht mit 30 km/h gefahren wird. Zudem ist zu beachten, dass gemäss Artikel 40 Absatz 3 der Verkehrsregelverordnung die Radstreifen nur befahren werden dürfen, wenn der Fahrradverkehr (z.B. Elektrowelo 45 km/h) nicht behindert wird. Für Lastwagenfahrer würde dies heissen, dass zum Kreuzen mit entgegenkommenden Fahrzeugen nur auf den Radstreifen ausgewichen werden darf, wenn kein Radfahrer von hinten naht.
- pr16, Wenn schon überall Tempo 30! Genau in der Nähe der Wohnhäusern an der Bernstrasse im Gebiet des geplanten neuen Kreisels soll Tempo 50 gelten, absurd! Mehr Lärm, mehr CO2-Ausstoss, mehr Gefahren Velo/Auto.
- pr18, Das beim Schulzentrum Schlossmatt Tempo 30 gelten muss, bin ich einverstanden... Es stellt sich für mich aber die Frage, ob nicht nach der Turnhalle Tempo 50 vertretbar wäre, da hier wenige Kinder/Schüler unterwegs sein dürften.
- pr19, Ich schlage vor, auf der ganzen Länge Tempo 30 einzuführen, damit die Strasse die Attraktivität für allfälligen Durchgangsverkehr vermindert wird.
- pr23, pr24, pr25, pr83 Die Entlastungsstrasse ist für den motorisierten Verkehr gedacht. Velofahrer und Fussgänger haben Velowege und Trottoirs. Deshalb ist Tempo 50, wie Innerorts üblich, problemlos möglich.
- pr30, pr31, pr84, pr86, pr87, pr99 Für die ganze Strecke 30.
- pr34, Wird dies ergänzt durch Fussgängerstreifen am Übergang Hunzigenstrasse / Bahnhofplatz, Hunzigenstrasse/Sägegasse/Dorfmatweg und Sägegasse in Richtung Dorfmat?
- pr38, Da die Entlastungsstrecke halt (leider!) vor dem Schulhaus durchgeht, ist Tempo 30 zwingend!

- pr39, Bauliche und / oder gestalterische Massnahmen zumindest als vorbehalten Massnahmen in das Projekt integrieren, für den Fall, dass die alleinige Signalisation zu wenig wirksam ist und nicht ausreicht. Auf Teilstrecken ist dies zu erwarten. Das gesetzlich vorgeschriebene Gutachten für Tempo 30 und das Projekt sowie dessen Ausgestaltung müssen aufeinander abgestimmt werden.
- pr40, Unbedingt T30, damit die Strecke nicht attraktiv für den Transitverkehr wird. Beim Schulzentrum schlage ich T20 vor, allerdings nicht als Begegnungszone mit Fussgängervortritt.
- pr41, Wenn kein Radstreifen und Gehweg Tempo 50 bis Rondell?
- pr44, pr45 Am besten wäre Tempo 30 bereits ab Abzweigung von der Hauptstrasse
- pr49, Durchsetzung Tempo 30 nicht realistisch!
- pr50, Ja klar, auch auf der ESN soll Tempo 30 gelten.
- pr51, Es dürfte schwierig sein, Tempo 30 auch wirklich durchzusetzen, wenn von der Hauptstrasse her noch Tempo 50 gilt.
- pr58, Unsere Ansicht ist keine Velofahrer und Fussgänger Entlastungsstrasse. Dafür Tempo 40 oder sogar 50 bis Anfang Schulareal.
- pr60, 50 oder evt. 40 km/h gefährdet auf diesem Abschnitt nicht mehr als 30 km/h. Bereich Schulhaus ist 30 km/h gut.
- pr61, Ist abzulehnen, da unrealistisch. Bei der geplanten ESN in dieser Grösse und notabene auf freiem Feld (und nicht wie gehabt z.B. auf Sägegasse in dicht besiedelten und verkehrsberuhigenden Umgebung) müsste man wohl alle 50 m einen Blechpolizisten u.ä. aufstellen, um das durchzusetzen... Im Dorf (Stadt-) Zentrum von Münsingen können wir schon viele Jahre nicht einmal mehr Fahrverbote durchsetzen. Auch hier wiederum: öko-Beruhigungsspiel eines überrissenen Projektes.
- pr62, Je schmaler eine Strasse umso angenehmer wirkt Tempo 30 .
- pr63, nach dem Fussgängerübergang, d.h. Markierung ist möglich.
- pr65, Keine Entlastungsstrasse, aber bitte endlich Tempo 30 auf bisheriger Ortsdurchfahrt
- pr66, Aus meiner Sicht sollte insb. im Bereich der Schlossmatt Schule ein Tempolimit von 20 gelten und diesen Bereich als Begegnungszone mit Fussgänger Vortritt gestalten.
- pr67, Gilt heute etwas anderes oder will man Richtung PZM der unnötige 30er aufheben?
- pr70, Tempo 30 sollte für die ganze ESN gelten. Es macht unseres Erachtens wenig Sinn, auf dem ca. 300 m langen Stück vom Knoten Pfarrstutz bis Kreisel Bernstrasse ein anderes Temporegime zu machen.
- pr73, muss dann auch durchgesetzt werden!
- pr75, Tempo 30km/h soll auf der ganzen ESN gelten. Das Argument, dass Auto Talwärts schneller fahren müssen, weil Velo unter Umständen schneller sind ist nicht stichhaltig. Bergwärts vor Einfahrt in Kreisel Bernstrasse muss der MIV ohnehin warten weil Gegenverkehr in Spitzenstunden Richtung Süd auf der Hauptstrasse den Vortritt hat.
- pr79, pr90, pr98 Tempo 30 km/h soll auf der ganzen Streckenführung gelten. Das Argument, dass Autos talwärts schneller fahren müssen, weil Velos unter Umständen schneller sind, ist nicht stichhaltig und wäre auf der geplanten Strasse ohnehin äusserst selten der Fall. Dies, weil Velos bei entsprechender Ausgestaltung den Veloweg benutzen. Der Verkehr Richtung Nord (bergwärts) wird in Spitzenstunden vor Einfahrt in den Kreisel Bernstrasse warten müssen, weil der starke Verkehr aus Rubigen nach Süden den Kreisel für diesen ziemlich blockieren kann.
- pr80, Die Variante kommt ohne Fussgängerübergang aus.
- pr82, Ja, wenn dies mit weiteren Sicherheitsmöglichkeiten ergänzt wird (Fussgängerstreifen, Inseln etc.)
- pr85, Tempo 30 ist für MIV zumutbar und für alle Personen im ausgewiesenen Naherholungsraum von grossem Nutzen. Tempo 30 wird subjektiv ganz anders wahrgenommen als Tempo 50. Der Bedarf für Tempo 50 auf Abschnitt Nord ist in keiner Weise nachvollziehbar und würde nur in Randstunden, Nacht, etc. unnötige Lärmemissionen verursachen.
- pr91, auch hier, 30 tempo ist eine Täuschung, ich denke alle, inkl. Auto, Velo, Mopet, Fussgänger Schüler, dürfen lernen wieder Handzeichen zu geben und bewusst aktive Konzentration auf die Strasse zu nehmen. Nicht mit Iphone etc. + Kopfhörer eingestöpselt unterwegs zu sein....
- pr95, Vor allem gehörte hier ein gut sichtbarer Fussgängerübergang hin! Schlittler im Winter - Velofahrer + Fussgänger Kirche, Oberdorf, Friedhof - in die Au.
- pr102 Aber: Tempo 30 sollten aus Lärmschutzgründen für die Bernstrassenanwohner und wegen den unter 3 genannten Gründen bereits ab dem Bernstrassenkreisel gelten. Velofahrer werden bei entsprechender Ausgestaltung den Radweg benutzen.

pr109 Da die Grösse der geplanten Strasse eher einer Ausserortsstrasse gleicht wird Tempo 30 kaum oder nur mit Dauerkontrolle Beachtung finden!

pr111 Tempovorschriften werden ohnehin nur dann befolgt, wenn der „Blechpolizist“ anwesend ist. Des Eindrucks, dass dem Staat die Einnahmen aus Bussen offenbar wichtiger sind als die Einhaltung von Regeln, kann man sich kaum erwehren'

Zusammenfassung zu Tempo 30

Tempo 30 wird von der Mehrheit der Parteien und Interessengruppen klar befürwortet. Zwei Parteien wünschen Tempo-50 auf der ESN (SVP und die BDP Münsingen). Auch eine grosse Mehrheit der privaten Mitwirkenden (78 %) sind für Tempo 30. Gründe dafür sind die reduzierten Strassenquerschnitte und der dadurch geringere Kulturlandverlust, die erhöhte Verkehrssicherheit, sowie eine geringere Lärmbelastung. Einige Mitwirkende wünschen, dass Tempo 30 bereits ab Bernstrasse und für die gesamte ESN gelten soll. Andere wünschen Tempo 50 ab Bernstrasse bis CTA. Es wurde die Sorge geäussert, dass es schwierig sein wird Tempo 30 durchzusetzen. Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit sollten aber mit Bedacht gewählt werden.

Stellungnahme des Gemeinderates zu Tempo 30

- Der Gemeinderat dankt für die Unterstützung des gewählten Tempo-Regimes. Tempo 30 bereits ab Bernstrasse wird gemäss erster Stellungnahme des Kantons schwierig zu bewilligen sein. Da in diesem Abschnitt keine Gefahrenstellen bestehen und aufgrund des Gefälles gibt es wenig Argumente für die starke Einschränkung der Geschwindigkeit.
- Durch die Linienführung und die Verwindungen bei der Unterführung und der Einmündung in die Hunzigenstrasse wird das Temporegime auf natürliche Weise reduziert. Die Versätze vor dem Knoten Pfarrstutz und vor der Schulanlage Schlossmatte bremsen die Geschwindigkeiten auf der ESN zusätzlich. Mit diesen Massnahmen soll das geforderte Tempo Regime von V85% < 38 km/h erreicht werden. Ein Gutachten zur Tempo-30 Zone und anschliessend die Nachkontrolle sind fester Bestandteil des Projektes.

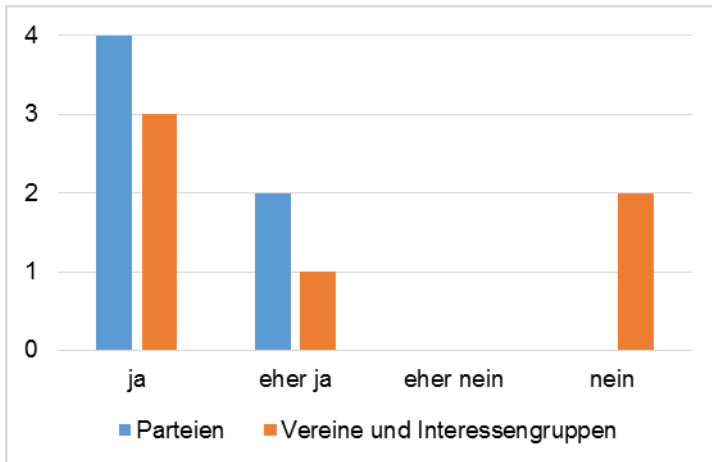
Beschluss des Gemeinderates

- Der Gemeinderat verfolgt weiterhin Tempo 30 auf der ESN ab Knoten Pfarrstutz.

3.5 A5 Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrenden

Erachten Sie die geplanten Massnahmen zur Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrenden als ausreichend?

Parteien und Interessengruppen

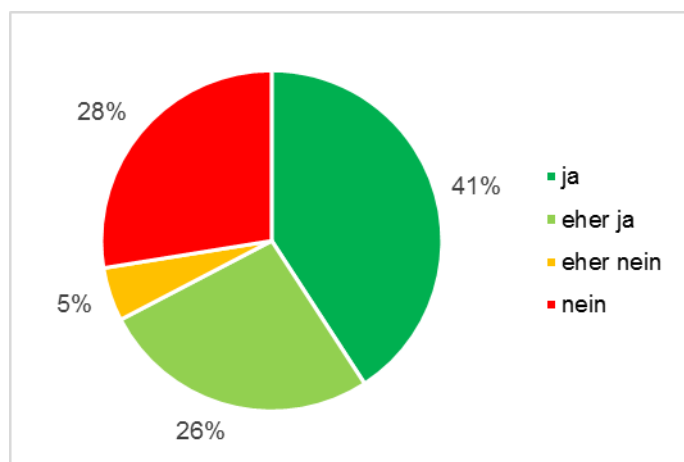


Ja	eher ja	eher nein	Nein
4	2	0	0
3	1	0	2

Bemerkungen zur Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrenden

- po1, Sehr ausreichend. Tempo 30 nicht nötig.
- po2, Die Schutzinseln bei Pfarrstutz, Rondell PZM und Schule Schlossmatt sind sinnvoll.
- ve1, Ich bin dankbar, wenn der Sicherheit von Fussgängern + Velofahrenden im Bereich Schule Schlossmatt viel Beachtung geschenkt wird.
- ve2, „Die Schulkommission fordert einen Fussgängerstreifen im Bereich zwischen CTA und Schulzentrum Schlossmatt.“
- ve3, „Um die Verkehrssicherheit der Fahrradfahrenden optimal zu garantieren, die Fahrradstreifen durchgehend auf beiden Seiten der Strasse ausgeführt werden. Im Bereich der Schulanlage Schlossmatt und eventuell beim Pfarrstutz fehlen die Fussgängerstreifen. Die geplanten Schutzinseln und Mehrzweckstreifen sind sinnvoll und tragen zur Verkehrssicherheit der Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgänger bei.“
- ve5, Dem Knotenpunkt Pfarrstutz und heutiger Unterführung zum PZM ist besondere Beachtung zu schenken. Eine einfache Vortrittsregelung zu Gunsten der Entlastungsstrasse sollte erfolgen. Kein Rechtsvortritt vom Pfarrstutz und PZM her sowie keine Verbauungen zur Temporeduktion.
- ve6, Wir finden die vorgeschlagenen Massnahmen zur Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrenden (Schutzinseln und Mehrzweckstreifen) nötig, angemessen und zweckdienlich. Im Bereich des Schulhauses Schlossmatt sind unseres Erachtens weiter gehende Massnahmen zu prüfen (siehe auch Kommentar zu Frage 4)
- ve7, Siehe schriftliche Eingabe

Private Mitwirkende



Ja	eher ja	eher nein	Nein
40	26	5	27

Bemerkungen zur Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrenden

- pr2, Die Umfahrungsstrasse soll allen dienen. Ein verknappter Velo- und Fussweg mit geduldeten Autos wäre verkehrstechnisch gefährlich. Lieber ein paar Pfosten weniger, als dauernd gefährliche Kreuzungs- und Überholmanöver zu provozieren. Die Belpbergstrasse ist diesbezüglich keine Referenzanlage.
- pr5, Nach Plan ja, in der Praxis?
- pr6, Falls nötig und möglich noch verbessern.
- pr8, Die Strasse verursacht einen erheblichen Mehrverkehr beim Schulhaus Schlossmatt. Es stimmt bis zu einem gewissen Grad, dass SchülerInnen lernen können, mit dem Verkehr umzugehen. Dies jedoch von Kindergartenkindern und SchülerInnen der 1. und 2. Klasse zu erwarten, ist nicht realistisch, ja fahrlässig.
- pr12, Ich finde die Entlastungsstrasse wird am falschen Ort erstellt. Zu viele Kinder + Kranke. So können sich die Patienten statt vor den Zug, vors Auto werfen.
- pr13, Diese Ausgestaltung ist sehr sorgfältig ausgearbeitet worden und überzeugt. Es ist sinnvoll, die Schüler in den Verkehr zu integrieren. Eine Unterführung für den MIV wie in Worb wäre an dieser Stelle baulich ein Unding und die schlechtere Lösung. Viel hängt ab von der Detailausgestaltung (Querungszonen, Schutz-Geländer entlang Trottoir und der Verkehrsschulung der Schüler. Ältere Schüler sollen als Verkehrsregelungsorgane eingesetzt werden um den Schülern das Queren der Strasse zu erleichtern.
- pr15, Wie überqueren unsere Kinder beim Schulhaus die Strasse im Stossverkehr?
- pr16, Vollkommene Trennung bringt geforderte Sicherheit. Jede neue Strasse mit "integriertem Langsamverkehr" ist ein Rückschritt zu getrennten Fahrwegen / Laufwegen!
- pr20, Es gibt keine genügende Verkehrssicherheit ohne Fussgängerstreifen im eigentlichen Sinn. Offensichtlich Verschlechterung für Velofahrer.
- pr21, Bisher war der Radweg östlich der Bahnlinie schnell, sicher und grosszügig. Ich befürchte als Velopendlerin schlimmes.
- pr23, pr24, pr25, pr83 Sehr ausreichend. Tempo 30 nicht nötig.
- pr29, Es soll durchwegs Tempo 30 gelten; Fussgänger und Velofahrende benutzen bestehende Fusswege bzw. Veloweg. Ich kann mir eine Lösung für Nebeneinander Fussgänger, Velofahrende, PW's wie am Niesenweg gut vorstellen
- pr31, sogar übertrieben: Durch diese Massnahmen wagen sich die Autofahrer in zu grosser Sicherheit und werden unaufmerksam
- pr32, Als Velofahrer begrüsse ich die Wahlmöglichkeit zwischen Benützung ESN (Radstreifen) und Fortsetzung Hunzigenallee zur bestehenden SBB-Unterführung sehr.
- pr34, Statt der gelben und roten Fussgängerflächen sind konkrete Fussgängerstreifen zu verwenden. Dies insbesondere auf Strecken welche häufig von Kindern verwendet werden: Übergang Hunzi-

genstrasse /Bahnhofplatz, Hunzigenstrasse/Sägegasse/Dorfmatweg und Sägegasse in Richtung Dorfmat, Übergang BH/Bahnhofplatz-1 .

- pr35, Es wäre auch möglich östlich der Bahn auf Radstreifen und Gehweg zu verzichten und den kombinierte Velo- und Fussgänger-Verkehr (wie der Ist-Zustand) ganz getrennt von der Strasse zu führen (Siehe angehängten Vorschlag). Die Fahrbahn wäre dann schmaler und die Sicherheit erhöht.
- pr36, Die Sicherheit ist bestimmt gegeben, aber die Freude diese Route als zu Fuss gehende noch zu nutzen ist nicht mehr gegeben. Einige "Hündeler" werden wohl das Auto nehmen und irgendwo ist Grüne fahren bei diesen geplanten Massnahmen.
- pr39, Das "nein" betrifft die Querung der Verbindung Pfarrstutz - PZM mit der Entlastungsstrasse. Diese Querung ist eine sehr grosse potenzielle Gefahrenstelle. Grosse Velogeschwindigkeiten und trotz Signale Tempo 30 auf der Entlastungsstrasse auch (noch) hohe Geschwindigkeiten der Autos sind sehr konfliktrichtig. Wenn immer möglich eine derartige Querung als Versatz ausbilden (analog Querung der Veloroute mit der Kantonsstrasse zwischen Ausgang Wald und Viehweid). Zwingend Lösung mit der Fachstelle Velo des Kantons erarbeiten.
- pr40, Ob die leichte Versetzung beim Schulzentrum Schlossmatt (Richtung Süd) das Tempo in diesem sensiblen Bereich genügend drosselt, bezweifle ich. Im Bereich einer Schule ist auch T30 zu viel.
- pr42, Die Schule Schlossmatt sollte eher entlastet und nicht noch mehr belastet werden! Bereits jetzt haben wir verschiedene heikle Situationen beobachtet! Bei einer neuen Strasse mit so viel Kapazität, ist das Unfallrisiko sicher massiv erhöht.
- pr44, pr45 Es müssen um das Schulhaus herum unbedingt Zebrastreifen angebracht werden, auf denen die Schüler und Schülerinnen (Fussgänger) Vortritt haben! Bei den bestehenden Mehrzweckstreifen fahren sehr viele der Autofahrer weiter ohne anzuhalten. Es müsste aber gelten: SchülerInnen haben Vortritt.
- pr49, Fahrlässige Mehrgefährdung für kleine Kinder ab 4 Jahren.
- pr51, Braucht es wirklich neue Fusswege und Radstreifen?
- pr53, Dass die Verkehrsgeschwindigkeitsvorgaben durch die baulichen Massnahmen eingehalten werden, ist hoffentlich durch die Verkehrsplaner sichergestellt. Es wäre ein schlechtes Zeichen, wenn nach der Realisierung zusätzliche Massnahmen notwendig würden.
- pr54, Schutzinseln tragen zur Sicherheit bei.
- pr55, Für Kinder wären klare Zebrastreifen einfacher!!
- pr61, Diese geplanten Massnahmen sind ausreichend. Wie andere Punkte sind sie positiv, d.h. das Bemühen des Gemeinderates ist generell schon zu spüren, sinnvolle Massnahmen ins Projekt einfließen zu lassen. Schade nur, dass alles unter dem Makel des Abholens der Agglo-Millionen und somit alternativlos steht.....
- pr62, Menschen sollen sich in einem Dorf wie Münsingen so bewegen können, dass sie sich nicht dem Verkehr anpassen müssen sondern der Verkehr sich ihnen anpasst.
- pr63, Unübersichtliche gefährliche Kreuzung bei der best. Pfarrstutzunterführung mit dem neu geplanten Radweg. Der Rondellanschluss ist ebenfalls eine Verschlechterung der heutigen Situation.
- pr64, Als stark sehbehinderte Person mit Blindenführhund bin ich darauf angewiesen das es Fussgängerstreifen oder wie im Bahnhofs gebiet mit Aufmerksamkeitsfeldern gibt! Dies besonders bei der Unterführung die vom Pfarrstutz herführend die Entlastungsstrasse sicher Queren zu können! Beim Gehweg entweder Randsteine 3 cm oder 4 cm schräg so dass ich diese auch mit dem Blindenlangstock ertasten kann!
- pr66, Das Problem von Tempo 30 ist, dass die Fussgänger keinen Vortritt haben. Da es sich um eine Anschlussstrasse für das Quartier West handeln soll, würde ich das max. Tempo auf 20 setzen.
- pr67, Bis heute wurde für die Sicherheit Pfarrstutz / Überqueren zum Bärenstutz keine Massnahmen zur Verkehrssicherheit realisiert noch geplant obwohl es sehr gefährlich ist da die heutige Verkehrssituation vielmehr Verkehr mit sich bringt. Warum legt man für eine neue Strasse so viel Wert auf die Sicherheit, wenn sie heute auch nicht wichtig ist?
- pr69, Die geplanten Maßnahmen sind absolut genügend.
- pr75, pr85 Schutzinsel bei Pfarrstutz, Rondell PZM & Schule Schlossmatt sind sinnvoll. Langsamverkehr (LV: Fussgänger, Velo) durch Unterführung ESN ist nicht erforderlich
- pr77, Was wie "Satire" aussieht, ist Ihre Realität, Ihr Horizont: Tempo 30 + Velo... Fussgänger existieren nicht, bestenfalls als Steuerzahler Seh-+Gehbehinderte werden DISKRIMINIERT
- pr79, Die Schutzinseln bei Pfarrstutz, Rondell PZM und Schule Schlossmatt sind zwingend, wenn man in diesen sensiblen Bereichen eine Strasse ausbauen will.

- pr81, Grundsätzlich ist es nicht möglich, die Sicherheit der Schüler und des Freizeitverkehrs (Spaziergänger, PZM-Patienten, Kinderwagen, Skater, kleine Kinder auf dem Velo) zu gewährleisten, wenn der Verkehr in diese Zone geleitet wird.
- pr82, Nein! Klare Fussgängerstreifen würden mehr Klarheit für alle Beteiligten, Autofahrerinnen, insbesondere jedoch auch für Kinder und ältere Leute geben!!!
- pr84, Schwierig zu beurteilen (Schulkinder, Senioren, Behinderte).
- pr86, - Querung Pfarrstutz problematisch. - Prüfen ob Velos Richtung Ortsteil West eher über Pfarrstutz-abzweigung/ Rondell führen sollten (wie bis anhin).
- pr90, pr98 Die Schutzinseln bei Pfarrstutz, Rondell PZM und Schule Schlossmatt sind sinnvoll.
- pr91, Die Poller sind überflüssig + vor allem sehr schlecht ersichtlich. Wieso nicht total reflektierende Poller, wenn es dann schon sein muss?
- pr92, pr93 Entflechtung Velo und Fussgänger im Bereich bestehende Unterführung
- pr95, Trotz aller sogenannten Verkehrssicherheiten, das Erholungsgebiet Au- das bis dahin einzige Lärmfreie - würde zerstört sein!
- pr97, Eine neue Strasse bringt keine höhere Verkehrssicherheit an einem Ort, an dem es noch keine Strasse gab. Die Entlastungsstrasse im Bereich Pfarrstutz, aber vor allem im Bereich der Schule Schlossmatt ist für Fussgänger und Velofahrende eine grosse Belastung und vermindert die Attraktivität, zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs zu sein. Noch mehr Personen werden innerorts aufs Auto umsteigen, was zusätzlichen Verkehr bringt.
- pr99, Ein Mehrzweckstreifen ist ungenügend! Es braucht Zebrastreifen mit dem Vortrittsrecht der Fussgänger (analog Stadt Bern im Bereich Schulhäuser)
- pr101 Beim Schulhaus Schlossmatt muss ein Fussgängerstreifen über die Schutzinsel sowie auf der Südseite aufgemalt werden. Auch andere Gemeinde haben in Zone 30 noch/wieder Fussgängerstreifen
- pr102 Aber das Versäumnis des Lastwagenverbotes bleibt und birgt zusätzliche Risiken in den genannten Bereichen.
- pr109 Strasse zu überdimensioniert, wiegt die schwächeren Verkehrsteilnehmer in einer falschen Sicherheit!
- pr111 Tempovorschriften werden ohnehin nur dann befolgt, wenn der "Blechpolizist" anwesend ist. Des Eindrucks, dass dem Staat die Einnahmen aus Bussen offenbar wichtiger sind als die Einhaltung von Regeln, kann man sich kaum erwehren'

Zusammenfassung zur Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrenden

Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrenden beurteilen alle Parteien positiv. Auch eine Mehrheit der Vereine und Interessengruppen beurteilen diese positiv, nur zwei Interessengruppen beurteilen die Massnahmen negativ. Die geplanten Schutzinseln und Versätze überzeugen weitgehend. Eine Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs und des MIV wird gewünscht. Auch der Wunsch nach Fussgängerstreifen wurde mehrmals geäussert. Rund um die Schulanlage Schlossmatt besteht die Sorge um die Verkehrssicherheit der Kindergartenkinder und 1+2 Klässeler, u.a. wurde auch Tempo 20 in diesem Bereich gefordert.

Stellungnahme des Gemeinderates zur Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrenden

- Mit den Schutzinseln erhalten Fussgänger und abbiegende Velofahrende bei der Schulanlage Schlossmatt einen sicheren Warte- und Querungsbereich. Die Querungsstelle ist übersichtlich und es gelten die bekannten Regeln der Tempo 30 Zone. Der Verzicht auf Fussgängerstreifen hat viele Vorteile wie die Möglichkeit, dass Fussgänger aufgrund des tiefen Geschwindigkeitsniveaus die Strasse da überqueren können, wo sie sich am sichersten fühlen und wo die Sichtverhältnisse für sie am besten sind. In Münsingen hat sich der Verzicht auf Fussgängerstreifen seit Jahren bewährt, insbesondere auch im Umfeld der Schulzentren Rebacker und Schlossmatt. Die Schüler sind damit auch nicht gezwungen, allfällige Umwege in Kauf zu nehmen, da die Benützung eines Fussgängerstreifens Pflicht ist, wenn dieser weniger als 50 m entfernt ist. Insbesondere

die Schüler der Unterstufen werden jeweils zu Beginn des Schuljahres von der Verkehrsinstruktorin der Kantonspolizei geschult.

- Die gute Gestaltung der Schutzinseln hat eine hohe Priorität.
- In der Sägegasse wird keine Verkehrszunahme erwartet. Die Schülerinnen und Schüler können auch in Zukunft die Sägegasse problemlos queren. Der neue Platz beim Bahnhof West mit Unterquerung der durchgehenden Industriestrasse bietet zudem eine konfliktfreie Querung der ESN. Die Verkehrszunahme vor der Schulanlage Schlossmatt auf der Hunzigenstrasse ist vertretbar und entspricht ca. dem heutigen Verkehrsaufkommen des Bahnhofplatzes vor dem PP Bahnhofplatz.
- An den wichtigen Querungsstellen sollen Aufmerksamkeitsfelder für Sehbehinderte angebracht werden.
- Die Sicherheit der Fussgänger und Velofahrenden geniesst eine hohe Priorität und wird wo möglich noch verbessert, in enger Zusammenarbeit mit den Fachstellen des Kantons Bern.
- Grundsätzlich sollte die Verkehrsfläche der ESN für alle Verkehrsteilnehmenden genutzt werden können. Nur dadurch wird der Innerortscharakter der ESN erzielt, die gegenseitigen Rücksichtnahme gefördert, sowie eine Verlagerung dem MIV zu Gunsten des LV ermöglicht. Im Bereich der Unterführung der Bahn ist eine Entflechtung des MIV und des LV jedoch wieder sinnvoll.

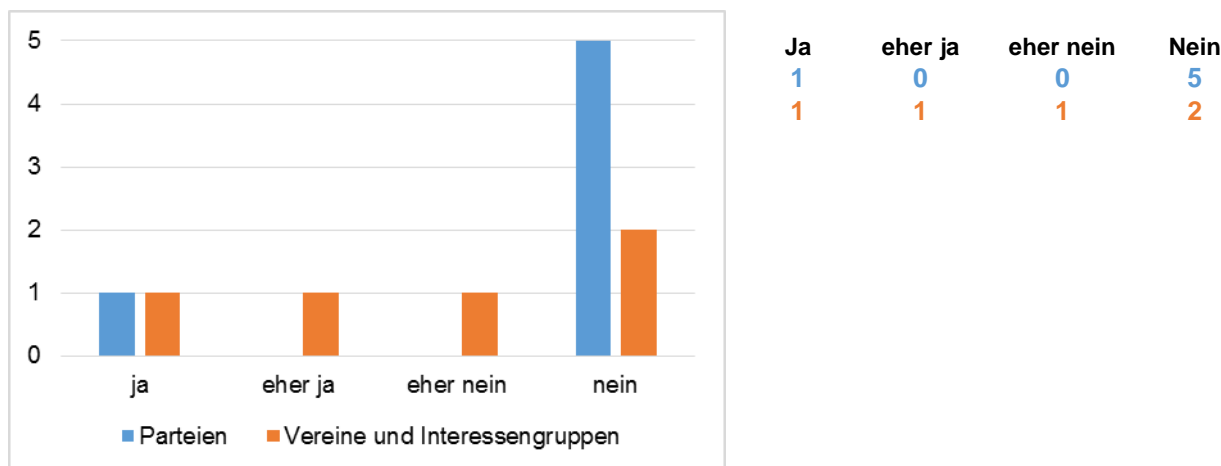
Beschluss des Gemeinderates

- Die Sicherheit der Fussgänger und Velofahrenden geniesst eine hohe Priorität. Im Rahmen des Detailprojektes soll weiterhin eng mit den Fachstellen des Kantons Bern zusammengearbeitet werden.
- An den wichtigen Querungsstellen sollen Aufmerksamkeitsfelder für Sehbehinderte angebracht werden.

3.6 A6 Fussgängerführung zwischen Pfarrstutz und Rondell PZM

Soll aus Ihrer Sicht der strassenbegleitende Gehweg im Bereich der Bahnunterführung zwischen Pfarrstutz und Rondell PZM durchgehend erstellt werden?

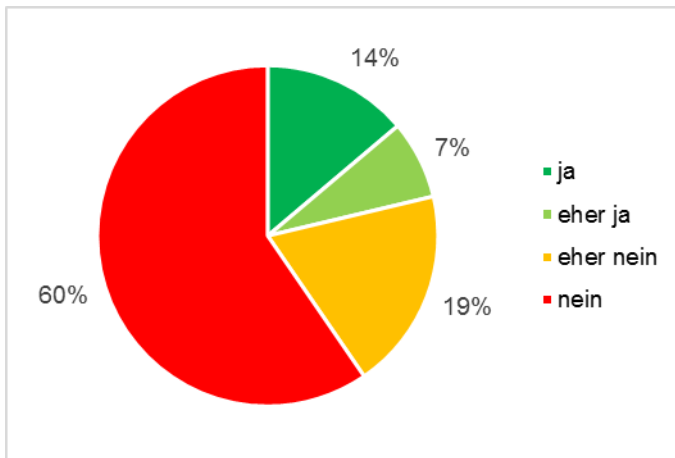
Parteien und Interessengruppen



Bemerkungen zur Fussgängerführung zwischen Pfarrstutz und Rondell PZM

- po1, Gehweg nicht nötig da den Fussgängern keine Vorteile erwachsen.
- po2, Fussgänger und Velofahrer können problemlos über die bestehende Route geleitet werden. Der Bedarf und der Nutzen für einen Gehweg und einen Velostreifen in der Unterführung ESN ist nicht plausibel. Die Distanzen zum Pfarrstutz oder zum Bahnhofquartier sind für den Ziel- /Quell-LV innerhalb Münsingen durchaus verträglich.
- po4, Gehweg (und Radstreifen) sind nicht notwendig, da attraktivere Wege zur Verfügung stehen. Die Bahnunterführung soll aber die geplante Breite erhalten, damit spätere Generationen mit wenig Aufwand andere Lösungen realisieren können. Siehe unsere Ausführungen unter "Weitere Bemerkungen zuhanden des Gemeinderates" (Anhang).
- po7, Diese Investition ist aus unserer Sicht nicht notwendig. Ebenfalls kann die Strassenbreite vom Pfarrstutz bis zur Bernstrasse reduziert werden: der Velostreifen kann bergauf gut auf dem Trottoir als Mischnutzung (Fussgänger & Velofahrer) kombiniert werden. Sowohl die Fussgänger- als auch die Velofahrer-Frequenz wird sehr tief liegen (die kombinierte Nutzung funktioniert heute entlang des Bahndammes ja auch, bei deutlich mehr Aufkommen).
- ve6, Wenn die jetzt bestehenden Geh- und Radwege benutzbar bleiben, ist nicht einzusehen, warum die neue Entlastungsstrasse überhaupt begleitet werden soll von neuen Geh- und Radwegen. Unseres Erachtens kann ganz darauf verzichtet werden und die Strasse dem entsprechend schmaler ausgestaltet werden.
- ve7, Der Gehweg sollte beibehalten werden. (Wanderweg zum Schwand). Sonst könnte es Zufussgehende auf dem Radstreifen haben. Falls dennoch darauf verzichtet werden soll, müsste der von Norden kommende Radstreifen in der ganzen Rechtskurve inkl. Unterführung als baulich hochgesetzter Radweg auf dem eingezeichneten Trottoirband weitergeführt werden.
- ve8, Grundsätzlich ist auf der ganzen Länge der Strasse eine Fahrbahnbreite von 2x 3.75 m anzustreben. Grund siehe Punkt 3

Private Mitwirkende



Ja	eher ja	eher nein	Nein
13	7	18	56

Bemerkungen zur Fussgängerführung zwischen Pfarrstutz und Rondell PZM

- pr1, wirkt tendenziell Geschwindigkeitsreduzierend wenn der Fussverkehr auch im Strassenraum präsent ist. Es ist aber mit Gestaltungselementen einem überbreiten Strassenraum entgegenzuwirken, soll nicht das Gegenteil eintreten. Ausserdem: wenn schon neue Strassen gebaut werden, sollen diese allen Benutzergruppen, also auch dem Fussgängerverkehr zur Verfügung stehen.
- pr2, Wenn dieser Gehweg politisch nicht zu vermeiden ist, um genügend Zustimmung zum Projekt zu erhalten, soll man ihn bauen.
- pr3, Die Fussgänger können ohne weiteres den "blauen" Weg nehmen.
- pr13, Das ist die einzige Möglichkeit das Projekt ohne Qualitätsverlust abzuspecken. Das sollte auch geschehen. Der Landverschleiss auf dem Rossboden ist aus oben erwähnten Gründen auf ein Minimum zu beschränken. Es ist zu prüfen, ob hier nicht auch auf die Radwege in beiden Richtungen verzichtet werden kann. Radfahrer können problemlos über die Hunzigenstrasse und die Bahnunterführung Pfarrstutz auf die Umfahrungsstrasse Nord Richtung Friedhofkreisel gelangen. Wenn machbar, so ist das Teilstück Rondell bei Klinik-Bahnunterführung Pfarrstutz für Fussgänger und Velofahrer in beiden Richtungen zu sperren.
- pr18, Dies ist aus meiner Sicht nicht nötig, da die Fussgänger ja die bestehende Strasse nehmen können (analog heute ohne Gehweg)
- pr23, pr24, pr25, pr58, pr69, pr83 Gehweg nicht nötig da den Fussgängern keine Vorteile erwachsen.
- pr29, Fussgänger und Velofahrende benutzen die bestehenden Verkehrswege
- pr32, Aus meiner Sicht kann sowohl zwischen Rondell PZM und Anschluss Pfarrstutz wie auch vom Pfarrstutz bis zum Kreisel Bernstrasse auf ein Trottoir verzichtet werden, da bereits heute sämtliche möglichen Verbindung durch bestehende Fusswege genügend abgedeckt sind.
- pr35, Es wäre auch möglich östlich der Bahn auf Radstreifen und Gehweg zu verzichten und den kombinierte Velo- und Fussgänger-Verkehr (wie der Ist-Zustand) ganz getrennt von der Strasse zu führen (Siehe angehängten Vorschlag). Die Fahrbahn wäre dann schmaler und die Sicherheit erhöht.
- pr40, Wer sollte dieses Trottoir je benutzen?
- pr43, Es gibt genügend Radweg und Fussweg und vor allem können die Radfahrer auch ohne Radstreifen fahren! Es gibt andere Strassenabschnitte wo keine Radstreifen sind und die Unfallgefahr höher ist!
- pr50, Die Kosten können gesenkt werden, wenn auf diese Doppelspurigkeit verzichtet wird: Die Velofahrer und Fussgänger können wie bisher die Hunzigenstrasse und den Veloweg benutzen. So wird auch der Landverschleiss reduziert.
- pr53, Auf diesen Teil des Landbedarfs kann genauso gut verzichtet werden, wie vom Pfarrstutz bis Bernstrasse für den Velostreifen (Siehe Kommentar zu Frage 3).
- pr54, Fussgänger und Velofahrer haben heute schon gute Angebote, die nicht ausgebaut werden müssen.
- pr60, Nur eine Mindestbreite einhalten

- pr61, Könnte auch auf Bestehendes abgestellt werden.
- pr62, da wo das Projekt die Strasse durchführen will, braucht es kein Gehweg durch die Bahnunterführung. Sollte eine Lösung durch die bestehende Unterführung gefunden werden aber schon.
- pr63, auf der ganzen Länge sind keine Fussgänger. Der ganze Gehweg und die Treppe bei der neuen Unterführung sind unnötig.
- pr64, Für mich als stark sehbehinderte Person mit Blindenführhund wäre es sicher ein Vorteil so dass ich diesen weg auch sicher Benutzen kann!
- pr70, Wir vermuten, dass dies auch ab Knoten PZM bis Kreiselpunkt Kanton (Bernstrasse) gilt. Wir setzen dabei allerdings voraus, dass die bestehenden Verbindungen für den Langsamverkehr zumindest erhalten bleiben. Siehe auch Kommentar zu Frage 3.
- pr74, ev. könnte dadurch die Strasse schmaler gebaut werden, weniger Landverlust; nicht so breit, dass später Schikanen gebaut werden müssen, um die Geschwindigkeiten der Autos zu vermindern und durchzusetzen.
- pr75, pr79, pr85, pr90, pr98 Fussgänger & Velofahrer über bestehende Route leiten. Der Bedarf & Nutzen für Fussgänger & Velo in der Unterführung ESN ist nicht plausibel. Die Distanzen zu Pfarrstutz oder Bahnhofquartier sind für Ziel- / Quell-LV verträglich.
- pr77, Schon seit einiger Zeit wird man(n) / Frau als Fussgänger angepöckelt von Velourrsinnigen und Strassenüberquerungen sind Kamikazeübungen. Kinder werden NICHT beachtet!
- pr80, Mit der vorgeschlagenen Variante kann der Veloweg wie bisher von den Fussgängern benutzt werden
- pr81, Fussgänger und Radwege sollten im flachen Land auch flach geführt werden. Die Autos können unten durch. Die haben schliesslich einen Motor.
- pr91, Nicht nötig, es brauchte auch wieder mehr Sicherheit und somit auch mehr Lichtquellen + Lichtverschmutzung wird verstärkt.
- pr95, Der Fussweg Schlosszentrum - Kirchenstutz oder und der Fussweg Oberdorf, Kirche - Rubigen sind beliebt, bei Hundespaziergängern, dicht begangen!
- pr96, Könnte man nicht auf der ganzen Strecke die Velofahrer und Fussgänger separat führen? Letztere möglichst schnell auf die PZM Seite der Bahn
- pr99, Zu Fuss gehende sind auf dem Radweg gefährdet, da recht schnell gefahren wird. Entweder Radweg verbreitern oder Gehweg.
- pr108, Grundsätzlich ist auf der ganzen Länge der Strasse eine Fahrbahnbreite von 2x 3.75m anzustreben
- pr111, Kaum Bedarf für Fussgänger. Wie quert der Fussgänger die Strasse bei der bestehenden Unterführung?

Zusammenfassung zur Fussgängerführung zwischen Pfarrstutz und Rondell PZM

Die Mehrheit der Parteien möchte auf den Gehweg entlang der Entlastungsstrasse zwischen Pfarrstutz und Rondell PZM verzichten. Nur die SP Münsingen wünscht den Gehweg beizubehalten. Die Vereine und Interessengruppen sind sich uneinig. Es gibt Stimmen den Gehweg einzuplanen und jene den Gehweg wegzulassen. Auch eine Mehrheit der privaten Mitwirkenden (79%) findet den Gehweg und die Treppe nicht notwendig. Fussgänger sollen die bestehende Unterführung nutzen. Es wird kaum ein Vorteil für den Fuss- und Veloverkehr erkannt. Einige meinen sogar, dass auch die Velofahrenden nicht durch die neue Unterführung geführt werden sollten. Andere wiederum Wünschen den Gehweg, denn wenn schon eine neue Strasse gebaut wird, soll diese für alle dimensioniert werden.

Stellungnahme des Gemeinderates zur Fussgängerführung zwischen Pfarrstutz und Rondell PZM

Siehe nachfolgenden Beschluss.

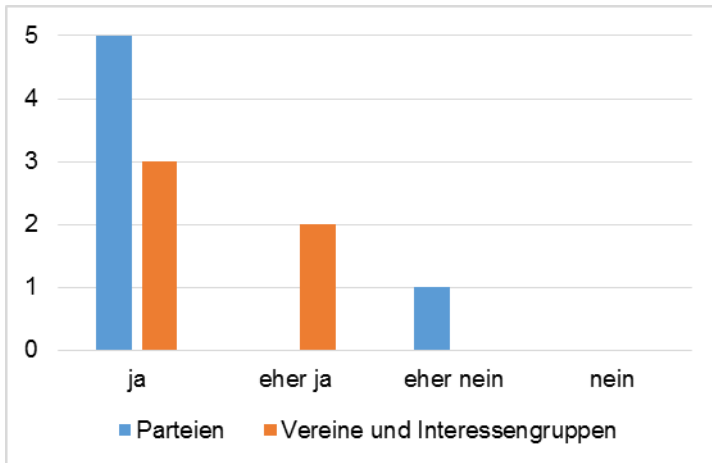
Beschluss des Gemeinderates

- Der Gemeinderat verzichtet auf das Trottoir und die Treppenanlage entlang der Bahnunterführung zwischen Pfarrstutz und Rondell PZM. Die Radstreifen auf der Fahrbahn werden beibehalten. Sie dienen auch dem Kreuzen überbreiter oder langer Fahrzeuge.

3.7 A7 Einbettung in die Landschaft

Sind Sie mit den Massnahmen zur Einbettung in die Landschaft einverstanden?

Parteien und Interessengruppen



Ja	eher ja	eher nein	Nein
5	0	1	0
3	2	0	0

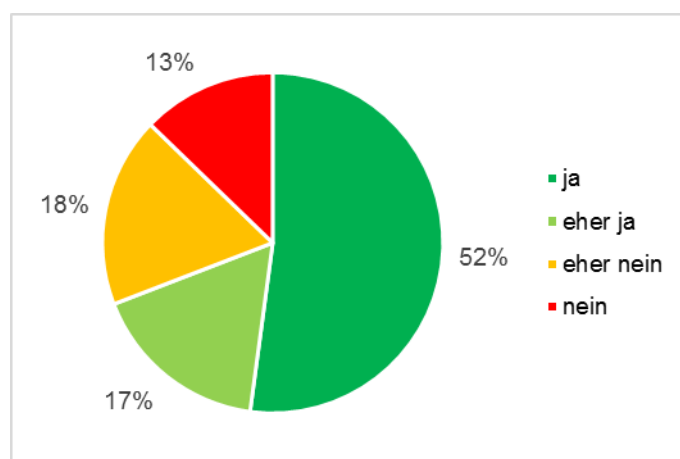
Bemerkungen zur Einbettung in die Landschaft

po1, Baum und Strauchgruppen im Rossboden in Ordnung. Entlang der Hunzigenstrasse müsste der Kulturlandschutz zu Gunsten neuer Baumreihen Vorrang haben.

po2, Zwischen Bernstrasse und Radweg/Pfarrstutz kann die Strasse auch in den Hang gelegt werden. Damit ist kein Damm in geplanter Dimension (8m) erforderlich. Eine Einfahrt weiter nördlich in die Bernstrasse ist aus Sicht der Siedlungstrennung zwar eher kritisch zu betrachten, aber trotzdem prüfenswert. Durch einen gesteuerten Betrieb in Spitzenstunden mit z.B. Fahrverbot in der Nacht und an Wochenenden würde auch die Lärmbelastung für die Anwohner extrem entschärft. Mit der Begrünung der ESN wird auch eine natürliche Abdeckung der Bahnlinie erreicht. Weil auch der Bahnverkehr (Personen und Güter) und die Tempi zunehmen, wird dadurch unter Umständen die subjektive Wahrnehmung und Beeinträchtigung verringert. Fussgänger und Velofahrer können problemlos über die bestehende Route geleitet werden. Der Bedarf und der Nutzen für einen Gehweg und einen Velostreifen in der Unterführung ESN ist nicht plausibel. Die Distanzen zum Pfarrstutz oder zum Bahnhofquartier sind für den Ziel- /Quell-LV innerhalb Münsingen durchaus verträglich.

ve8, Wünsche mir aber die fachliche Mitsprache des Natur- und Vogelschutzvereines bezüglich Gestaltung und Artenwahl, etc.

Private Mitwirkende



Ja	eher ja	eher nein	Nein
49	16	17	12

Bemerkungen zur Einbettung in die Landschaft

- ge2, Die Einbettung in die Landschaft mit Pflanzen ist aus meiner Sicht zentral für den Erfolg des Projektes. In den letzten Wochen habe ich von vielen Bürgern Kritik gehört, dass man das Landschaftsschutzgebiet (LSSG) Rossbode tangiert bzw. mit der Strasse "verschandelt". Dieses Risiko für das Projekt, diesen Widerstand, könnte man in eine Chance umwandeln, in dem man das Gebiet mit einer guten Begrünung aufwertet. Ziel müsste sein, dass die furchtbare Lärmschutzwand der SBB und die neue Entlastungsstrasse durch die Begrünung eingebettet oder besser noch verdeckt werden. So könnte man das Gebiet im Rossbode, aber auch auf der Seite PZM, nicht nur erhalten, sondern sogar aufwerten. Das würde garantiert viele Gegner zu Befürwortern des Projektes machen. Durch eine vielfältige Bepflanzung könnte die Biodiversität gesteigert und die Landschaft verschönert werden.
- pr1, Die Strasse kommt im Vorprojekt noch zu "ingenieurlastig" daher - die Böschungen sind zu geometrisch, zu steil und zu hoch. Die Landschaftsgestaltung reagiert gezwungenermassen, statt ebenbürtig mitzuplanen und kaschiert in diesem Sinne; es sind Kompromisse in der Strassenführung zu suchen wie z.B. im Winkel der Zuführungen Unterführung oder Winkel Zuführung und Reduktion Gerade vor Kreisel Bernstrasse um die Verträglichkeit und Einbindung in die Landschaft zu erhöhen. Es sind andere Lösungen als konventionelle Leitplanken zu suchen.
- pr3, Sieht schöner aus, als eine "nackte" Strasse.
- pr6, sehr gut
- pr8, Grundsätzlich bin ich gegen die geplante Entlastungsstrasse. Sollte sie dennoch kommen, so sind die geplanten Massnahmen sinnvoll.
- pr11, Wenn der Rossboden besser geschont werden kann, stellt sich die Frage kaum.
- pr13, Ausgewogene gut überlegte Bepflanzungen sind unbedingt vorzunehmen. Bei der Auswahl der Pflanzen und Bäume ist unbedingt auf die Wuchshöhe zu achten. Der Blick auf Schloss, Kirche und Pfarrhaus muss gewährleistet bleiben. Unter Umständen ist die Bepflanzung auch bewusst zu unterbrechen (Blick). Der Bepflanzungsplan sollte von Spezialisten der Grünen Branche erstellt werden und nicht von Planungsbüros und Strassenbauern. Das Bahntrasse und die beidseitigen Lärmschutzwände sind ebenfalls wieder ansprechend zu bepflanzen. Gilt auch für viele andere Stellen in Münsingen (Autobahn).
- pr15, Der Rossboden darf nicht zugeteert werden.
- pr16, Reine Suggestivfrage. Der Landschaftseingriff ist und bleibt massiv wegen den Dimensionen des Projektes. Das können auch die so positiv dargestellten und aufgelisteten Massnahmen nicht wieder gut machen!
- pr18, Finde ich gut.
- pr23, pr24, Baum und Strauchgruppen im Rossboden in Ordnung.
- pr25, Baum und Strauchgruppen im Rossboden in Ordnung. Entlang der Hunzikenstrasse müsste der Kulturlandschutz zu Gunsten neuer Baumreihen Vorrang haben.
- pr29, zur technischen Ausführung der Entlastungsstrasse Nord kann ich mich zuwenig äussern; weshalb wird auf der einen Seite Kulturland "vernichtet" und andererseits wird für viel Geld eine neue "Einbettung in die Landschaft" geplant. Sollte eine Routenführung entlang der bestehenden Strasse bevorzugt werden, stelle ich mir vor, dass mit kleinen Inseln für Ausweichmanöver mehr für die Landschaft erreicht wird
- pr30, Weil die Strasse nicht so breit wie vorgeschlagen gebaut werden soll.
- pr31, Zweite Baumreihe unnötig, da weniger breit gebaut werden soll als vorgeschlagen.
- pr32, Sehr gute und landschaftsverträgliche Lösung!
- pr35, Die Massnahmen sind zu begrüssen egal wie die Linienführung am Schluss aussieht.
- pr36, Keine Begrünung entschädigt eine Entlastungsstrasse auch wenn heute die Schallschutzwand entlang den Gleisen keine Zierde ist.
- pr38, sehr gut!
- pr39, Als erster Vorschlag i.O.. Das Gestaltungsprojekt und das technische Projekt müssen gemeinsam weiter entwickelt werden. Die Integration muss noch noch intensiviert werden.
- pr40, Aus meiner Sicht sind die Baum- und Strauchgruppen eher Kosmetik. Die zweite Baumreihe für die Hunzigenstrasse finde ich hingegen eine gute Sache.
- pr43, Unser Erwartung ist ganz klar das im Bereich Bernstrasse 47 um die ganze Parzelle eine hochwertige und qualitative Lärmschutzwand erstellt wird. (wir sind schon stark belastet mit Lärm Bahn

- Strasse) Es ist uns auch ein Anliegen dass das Terrain an unser Grundstück angepasst wird.(So wie Besprochen mit Herr Sigg vor Ort 15 Juni 2016)
- pr48, Ich möchte, dass die Strasse in den Hang gelegt wird ohne riesen Stützmauer. Dies ist mit einer einspurigen gesteuerten Strasse eher möglich.
- pr49, Fraglich. Überdimensionierter Damm (8 m). Grosse Kosten.
- pr50, Es ist kein solch grosser Damm nötig. Die zweite Baumreihe an der Hunzigenstrasse begrüsse ich, sie ist aber nicht notwendig und verursacht Kosten.
- pr54, Damm ist nicht nötig, da Strasse in den Hang gelegt werden kann. Eine zusätzliche Baumreihe ist begrüßenswert.
- pr56, Entlang der Hunzigenstrasse sind keine zusätzlichen Bäume zu pflanzen. Bewirtschaftung Kulturland. In den letzten 10 Jahren wurde genug gemacht in Radius von 1000 Meter. (Grabenbach, Schwarzbach, Hechtenloch).
- pr61, Natürlich ist auch da viel Positives zu vermerken. Leider aber als öko-Mäntelchen eines überdimensionierten Projektes, das es so gar nicht braucht.
- pr62, Bäume und Sträucher sind vorteilhaft ; eine Stützmauer braucht es , wenn die Strasse so breit ist wie geplant, ist sie schmaler (z.B.Einbahnverkehr) braucht es weniger Land und sie wäre einfacher zu begrünen.
- pr63, Wo soll eine Stützmauer erstellt werden? Die ganze Strasse kann noch viel besser eingebettet werden, wenn diese nicht so "ingenieurhaft" geplant würde.
- pr65, grünes Feigenblatt für unökologisches Projekt
- pr67, Die einzige gute Idee von dem schlechten Projekt. Entlastungsstrasse bis zur Unterführung
- pr69, Prüfen ob Begrünung und Lärmschutz allenfalls kombiniert werden können. Der Kulturland- Verschleiß muss so gering wie nur möglich sein
- pr70, Abgesehen davon, dass wir die ESN lieber gar nicht und erst recht nicht in der vorliegenden Linienführung hätten, sehen wir diese Massnahmen eher positiv.
- pr75, Zwischen Bernstrasse und Radweg / Pfarrstutz soll die Strasse in den Hang gelegt werden, so dass kein Damm von 8 m erforderlich ist. Eine Einfahrt weiter nördlich ist aus Sicht der Siedlungstrennung zwar eher kritisch, aber trotzdem prüfenswert. Mit Begrünung der ESN wird auch eine natürliche Abdeckung der Bahnlinie erreicht. Mit zunehmendem Zugverkehr (Personen und Güter) und höheren Tempi ist zumindest Sichtschutz zu begrüssen.
- pr77, Die Bäume können auch ohne "Entlastungsstrasse" gepflanzt werden!
- pr78, Zusätzlich soll die hässliche Lärmschutzwand entlang der Bahnlinie beidseitig mit geeigneten Hecken, Sträuchern und Bepflanzungen gachiert werden.
- pr79, Zwischen Bernstrasse und Radweg/Pfarrstutz kann die Strasse auch in den Hang gelegt werden. Damit ist kein Damm in geplanter Dimension (8m) erforderlich. Eine Einfahrt weiter nördlich in die Bernstrasse ist aus Sicht der Siedlungstrennung zwar eher kritisch zu betrachten, aber trotzdem prüfenswert. Durch einen gesteuerten Betrieb in Spitzenstunden mit z.B. Fahrverbot in der Nacht und an Wochenenden würde auch die Lärmbelastung für die Anwohner extrem entschärft.
- pr80, Mit der vorgeschlagenen Variante ist keine neue Unterführung und kein Ausbau der Hunzigenstrasse nötig
- pr83, Wichtig erscheint mir das die gesamte Länge Bahntrasse und Entlastungsstrasse (beidseitig) reichlich bepflanzt wird, dies würde zu einer optischen und wie auch zu einer ökologischen Aufwertung führen. Entlang der Hunzigenstrasse könnte man zugunsten des Kulturlandschutzes auf die Baumreihe verzichten.
- pr85, Zwischen Kreisel Bernstrasse und Radweg/Pfarrstutz kann eine schlanke Strasse weiter in den Hang gelegt werden. Damit sind kein Damm in geplanter Dimension (8m) und keine entsprechenden Lärmschutzmassnahmen erforderlich. Mit einer Begrünung der ESN wird auch eine natürliche Abdeckung der Bahnlinie erreicht. Mit zunehmendem Zugverkehr (Personen und Güter) und zukünftig höheren Tempi ist zumindest der Sichtschutz zu begrüssen.
- pr87, Wenn die Gemeinde so überzeugt ist von der guten Einbettung der Strasse in das Ortsbild, weshalb wurden die Visualisierungen so ausgewählt, dass die Strasse kaum in Erscheinung tritt bzw. ein positives Bild vermittelt? Hohes Getreidefeld / weite Distanz zur Unterführung, Streckenteil ohne nennswerte Anpassungen = fast IST-Zustand
- Pr90, pr98, Zwischen Bernstrasse und Radweg/Pfarrstutz kann die Strasse auch in den Hang gelegt werden. Damit ist kein Damm in geplanter Dimension (8m) erforderlich. Eine Einfahrt weiter nördlich in die Bernstrasse ist aus Sicht der Siedlungstrennung zwar eher kritisch zu betrachten, aber trotz-

dem prüfenswert. Durch einen gesteuerten Betrieb in Spitzenstunden mit z.B. Fahrverbot in der Nacht und an Wochenenden würde auch die Lärmbelastung für die Anwohner extrem entschärft. Mit der Begrünung der ESN wird auch eine natürliche Abdeckung der Bahnlinie erreicht. Weil auch der Bahnverkehr (Personen und Güter) und die Tempi zunehmen, wird dadurch unter Umständen die subjektive Wahrnehmung und Beeinträchtigung verringert.

pr91, Das fürchterliche ist - die Bäume wurden bereits gefällt. Bin mir bewusst, eine Lösung sollte gefunden werden - nur wie + zu welchen Bedingungen, auf welche Kosten?

pr95, Wenn schon - Bitte keine fremdländischen Bäume + Sträucher! Gebiet ist wertvoll für Vögel, Fledermäuse: "lebendige Brücke" zu den alten Baumbeständen des Klinik Areals!

pr99, Der Radweg ist zwingend zu belassen, resp. Auszubauen, jedoch auf keinen Fall in der Breite zu reduzieren.

pr102, Zwischen Bernstrasse und Radweg/Pfarrstutz kann die Strasse auch in den Hang gelegt werden. Bezüglich dem Lärmschutz und wegen dem Erholungsfunktion des Gebietes verlangen wir ein Fahrverbot in der Nacht und an Wochenenden (Zubringerdienst für PZM gestattet).

pr108, Wünsche mir aber die fachliche Mitsprache des Natur- und Vogelschutzvereines bezüglich Gestaltung und Artenwahl, etc.

pr109, Als Anwohner zum Rossboden bin ich für das Aufrechterhalten der Schutzzone und deshalb gegen jeden Eingriff für eine überdimensionierte Strasse!

pr111, Die Strasse am Hang ist ohnehin fehl am Platz; der Kreisel ist für die Anwohner unzumutbar.

Zusammenfassung zur Einbettung in die Landschaft

Die Mehrheit der Parteien erachtet die Einbettung der Strasse in die Landschaft als gelungen. Nur die Grünen Münsingen haben mit „eher Nein“ auf die Frage geantwortet. Auch die privaten Mitwirkenden beurteilen die vorgeschlagenen Massnahmen mehrheitlich (69 %) positiv. Die Begrünung der ESN und deren Einbettung in die Landschaft wird als zentraler Bestandteil des Projektes erkannt. Wo möglich soll dadurch zusätzlich eine Aufwertung der Landschaft erreicht werden. Einige Mitwirkende erachten die Böschung als zu steil. Andere meinen, auf die zweite Baumreihe entlang der Hunzigenstrasse sollte zugunsten Kulturland verzichtet werden. Auch wurde der Wunsch geäußert, die Lärmschutzwände entlang der Bahnlinie auf gesamter Länge zu bepflanzen.

Stellungnahme des Gemeinderates zur Einbettung in die Landschaft

Siehe nachfolgenden Beschluss.

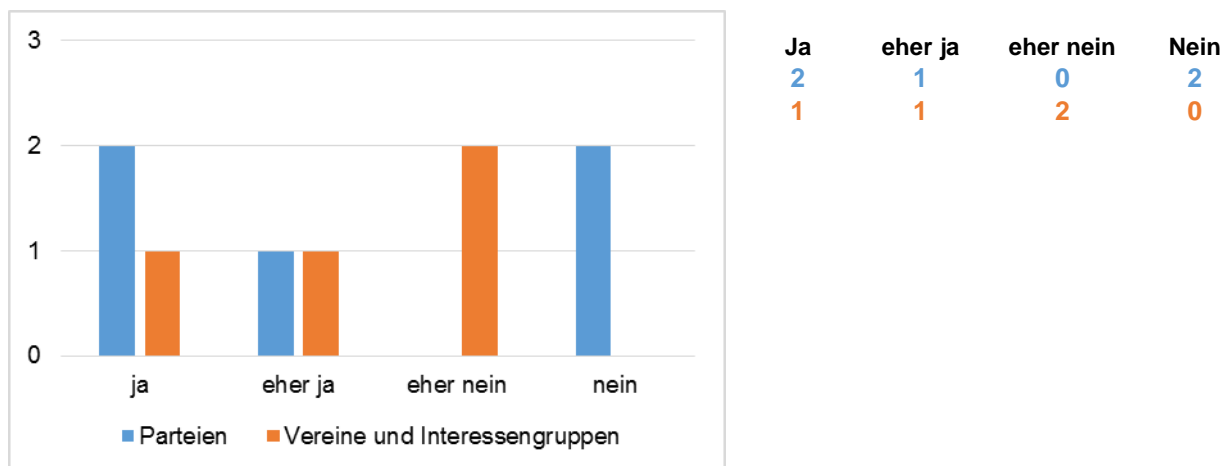
Beschluss des Gemeinderates

- Die Einbettung der ESN in die Landschaft geniesst hohe Priorität. Die Einbettung wird im Detailprojekt wo möglich noch verbessert, in enger Zusammenarbeit mit betroffenen Fachstellen und Interessensgruppen.
- Die Lärmschutzwände entlang der Bahnlinie werden wo möglich auf ganzer Länge begrünt.

3.8, A8 Kosten

Können Sie sich heute vorstellen, dem Kreditantrag für den Gemeindeanteil von CHF 6.41 Mio. zuzustimmen?

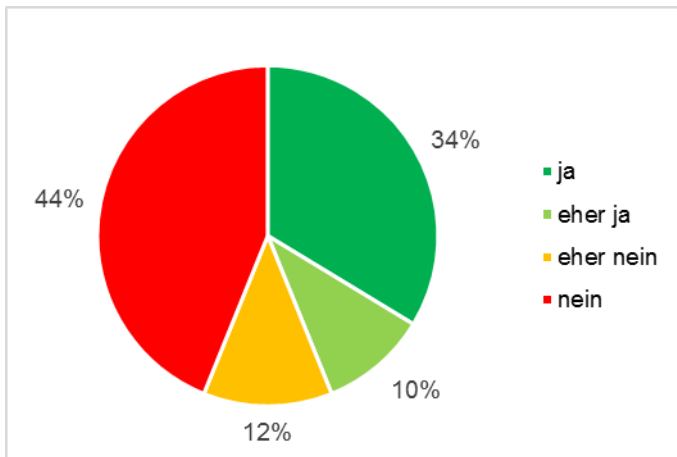
Parteien und Interessengruppen



Bemerkungen zu den Kosten

- po1, Wir erwarten, dass aus der Abstimmungsbotschaft ersichtlich ist welcher Betrag aus der Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung entnommen werden kann. Die Entlastungsstrasse Nord ist eine Folge der regen Bautätigkeit westlich der Bahnlinie. Die Spezialfinanzierung wurde genau für solche Fälle gebildet.
- po2, Für die Grünen ist eine Finanzierung durch Bund und Kanton im Rahmen der Agglomerationsprogramme äusserst unsicher und eher unwahrscheinlich. Auf kantonaler Ebene sind weit dringlichere Probleme zu lösen. Aus diesem Grund soll keine unsichere und evtl. überflüssige Planung (Strassenbauprojekt) ausgelöst werden, bevor ein definitiver Zuschlag erteilt ist.
- po4, Die Frage ist für uns verfrüht. Wie in Frage 1 erwähnt, sind wir dafür, das Projekt mit Anpassungen bis zur Urnenreife weiterzuführen.
- po7, Mit den oben genannten Redimensionierungen sollte es unseres Erachtens möglich sein, die Projektkosten noch weiter zu reduzieren, sodass die Parteibasis mehrheitlich zustimmen kann.
- ve1, Diese Frage beantworte ich als Nicht-Münsinger nicht. Ich hoffe auf Zustimmung der Gde. bürgerInnen
- ve6, Wir sind der Ansicht, dass a) das Projekt redimensioniert werden muss b) zuerst abgewartet werden muss, ob es überhaupt ins Aggloprogramm von Kanton und Bund übernommen wird und erst in Kenntnis dieser Entscheidung, kann es den hiesigen Stimmbürgerinnen und -bürgern vorgelegt werden. Ob wir dannzumal zustimmen werden hängt wesentlich davon ab, wie das Projekt dann aussieht.
- ve8, Bin noch unentschlossen. Siehe Vorschläge oben und deren allfällige Umsetzung. Bemerkung: Auch Kantongelder sind Steuergelder.

Private Mitwirkende



Ja	eher ja	eher nein	Nein
33	10	12	43

Bemerkungen zu den Kosten

- ge2, Die Lösung unseres Verkehrsproblems und eine gute Einbettung in die Landschaft so wie die landschaftliche Aufwertung des Gebietes durch eine gekonnte Gestaltung und Bepflanzung sollte uns so viel Wert sein. Mir geht es nicht darum einen Auftrag zu gewinnen, sondern ich möchte mich an einem landschaftlich tollen Gebiet rund um den Rossbode erfreuen können.
- pr1, Nein, weil ich prinzipiell gegen diese Strasse bin. Die Kosten sind aber durchaus nachvollziehbar.
- pr2, Ich würde sogar einen höheren Beitrag befürworten, ob wohl ich als Pensionierter nicht mehr täglich im Stau stehe. Das Projekt soll den vielen Pendlern, die auf ein Auto nicht verzichten können, für deren Steuern endlich eine Gegenleistung bieten.
- pr4, NB. Wir zahlen auch Steuern für Bund und Kanton.
- pr5, Die 6.41 Mio sind eher optimistisch und werden sicher nicht reichen
- pr6, Sollte eine Mitfinanzierung durch Bund und Kanton scheitern: Übung abrechnen da durch die Gemeinde allein nicht tragbar (Kosten:Nutzen)
- pr7, Kleine Anmerkung an die Gegner der Entlastungsstrasse, es gibt nicht mehr Verkehr auf der Sägegasse und via Schule Schlossmatte, wenn im Unterdorf nicht noch mehr Wohnungen gebaut werden!
- pr11, Die Vorbereitung des Projekts finde ich sehr einleuchtend und der Informationsanlass wurde sachlich und kompetent durchgeführt.
- pr12, Diese Strasse ist unnötig. Wer sich ins Auto setzt (ich auch) muss mit dem Stau leben. Der Kluge reist im Zuge. Da der Fahrplan im 1/4 Std geführt wird, wird es noch attraktiver.
- pr13, Diese Summe ist absolut vertretbar und in einem gesunden Verhältnis zum Nutzen (siehe Verkehrserhebung März 2016: simulierte Verkehrsaufkommen, resp. Entlastung des Dorfzentrums). Ich kann mir dieses Projekt nicht nur vorstellen, sondern bin persönlich bereit mich für das gelungene Projekt vor der Abstimmung zu exponieren. Pro!
- pr15, An der Infoveranstaltung wurde gesagt, dass der Ausbau der bestehenden Unterführung - gemäss Aussagen der SBB - sehr teuer oder schlecht realisierbar sei. Welche Person der SBB hat dies der Gemeinde mitgeteilt? Gegenüber der BZ (Beitrag erschienen am 19.10.2016) hat Herr Kägi folgende Aussage gemacht: Wir wollen erreichen, dass die Strasse mit dem grösstmöglichen Perimeter in das Agglomerationsprogramm aufgenommen wird. Danach könnten wir das Projekt immer noch den künftigen Bedürfnissen anpassen. Diese Aussage widerspricht sich mit dem Einleitungstext des Fragebogens. Wie muss ich vorgehen, dass der Gemeinderat eine kleinere Variante seriös überprüft und den Stimmbürgern von Münsingen vorlegt?
- pr16, Wer garantiert, dass Bund&Kanton sich tatsächlich wie vermutet beteiligen? Wie bei fast allen Bauprojekten werden die Kosten letztendlich klar höher ausfallen. Steuergelder sind Steuergelder, egal ob Bund, Kanton oder Gemeinde bezahlen! Jeder Münsinger soll CHF 4'500.00 bezahlen, damit 1'400 Personen aus dem Unterdorf 3 Minuten früher mit dem Auto bei der Arbeit sind?
- pr17, Das Geld könnte für Massnahmen zur Einschränkung des Verkehrs verwendet werden: Velo- und Fussgänger Verkehr erleichtern + fördern.

- pr18, Ich werde dem Kreditantrag zustimmen, da aus meiner Sicht dringender Handlungsbedarf besteht. Wichtig ist aber aus meiner Sicht auch, dass das Projekt Bahnhof West realisiert werden kann.
- pr19, Kommt auf die detaillierte Lösung an, ob einem Kreditantrag zugestimmt werden kann... Da sind die Kosten nicht alleine massgebend.
- pr23, pr24, pr25, Wir erwarten, dass aus der Abstimmungsbotschaft ersichtlich ist welcher Betrag aus der Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung entnommen werden kann. Die Entlastungsstrasse Nord ist eine Folge der regen Bautätigkeit westlich der Bahnlinie. Die Spezialfinanzierung wurde genau für solche Fälle gebildet.
- pr28, Es gibt eine billigere und bessere Variante
- pr29, Ich kann keinem Kreditantrag zustimmen, ohne zu wissen, ob Bund und Kanton (und in diesem Fall aus die Steuerzahler) die weiteren Kosten übernehmen. Meiner Meinung nach hat die öffentliche Hand weitaus dringendere Aufgaben zu finanzieren als eine neue Strasse. Wenn ich an die täglichen Staumeldungen am Radio denke, kann ich mir nicht vorstellen, dass mit dem Bau der geplanten Strasse auch in der Gemeinde Münsingen Staus erheblich verhindert werden können
- pr30, Weil ein allfälliger Kreditantrag sich auf ein Projekt "Innerorts-Strasse" beziehen würde, nicht auf eine Strasse für den Transitverkehr.
- pr31, Viel zu teures Luxusprojekt. Beteiligung von Bund und Kanton ist alles andere als sicher.
- pr35, Das vorgeschlagene Projekt ist erheblich überdimensioniert und sollte storniert werden. Es gibt günstigere und relevantere Konzepte.
- pr36, Ich bin gegen eine Strasse, auch wenn sie der Gemeinde "nur" Fr. 6.41 Mio. kostet und die Gesamtkosten auch öffentliche Gelder sind.
- pr39, Die Kosten dürften voraussichtlich noch steigen. Es sei denn, im aktuellen KV sind 30% für Unvorhergesehenes / Reserve enthalten.
- pr40, Auch der Kantonsbeitrag und Teile des Bundesbeitrages sind Steuergelder. Die rund 15 Mio. Franken finde ich viel zu viel Geld für ein solch umstrittenes Strassenprojekt.
- pr41, Können die anfallenden Kosten bis Ende Bauzeit garantiert werden?
- pr48, Eine Doppelspurige Strasse ist Luxus. Eine einspurige Strasse ohne Velo- und Fussgängerstreifen wird nicht so viel kosten.
- pr49, Finanzierung durch Bund und Kanton völlig in der Luft. Bitte keine weitere Planung bevor Zusagen der Finanzierung vorliegen.
- pr50, Muss ein teures Projekt eingereicht werden, damit der Kanton sich beteiligt? Oder weshalb soll so viel Geld in ein überdimensioniertes Projekt gesteckt werden, dessen Kosten-Nutzen-Bilanz schlecht ausfällt? 15 Mio um die paar Stunden Spitzenzeiten an den 5 Werktagen zu entlasten ist überrissen!
- pr54, Das Kosten- Nutzen-Verhältnis stimmt für mich nicht. Keine weiteren Planungskosten, bevor der Entscheid von Bund und Kanton vorliegt! Auf kantonaler Ebene sind wohl dringendere Probleme zu lösen.
- pr55, Wie genau ist die Schätzung?
- pr56, Zu Lasten Mehrwertabschöpfung!!!
- pr58, Es gäbe sicher noch eine günstigere Variante wenn man das ganze Projekt ohne Radstreifen und Gehweg machen würde, da beides zwischen Münsingen und Rubigen schon vorhanden ist.
- pr61, 1. Finanzlage Gemeinde erfordert andere Prioritätensetzung (z.B. Dorfzentrum) 2. Kein 2. Varianten-Vorschlag: Gemeinde könnte mit 6.41 Mio auch aus eigener Kraft eine bescheidenere Variante finanzieren. 3. Von den 140 Mio. im Agglofonds sind schon Projekte für 1 Mio zu subventionieren! Münsingen könnte sehr leicht wegen grosser und dringlicherer Konkurrenz leer ausgehen....
- pr62, Sollte die Sanierung der Dorfstrasse das Problem lösen, würde unnötig Geld verbraucht.
- pr63, Es ist das falsche, überdimensionierte Projekt
- pr65, Übernahme Kostenanteile durch Bund und Kanton angesichts der dort aufgegleisten Sparprogramme höchst unsicher. Sollte eigentlich Sparonkel Herr Kägi wissen.
- pr69, Der Betrag sollte komplett aus der Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung genommen werden, da die Strasse die logische Folge der momentanen Bautätigkeit in Münsingen ist
- pr70, Die Aufnahme des Projektes in das Agglomerationsprogramm ist wegen dem eher geringen Nutzen des Projektes für die Region und dem Geldmangel vor allem beim Kanton Bern für uns ungewiss. Bevor die erwarteten Kostenanteile von Bund und Kanton nicht zugesichert sind, sollten keine weiteren Planungsarbeiten für die ESN gemacht werden.

- pr74, ev. weniger Luxus, um günstiger zu bauen.
- pr75, pr90, pr98 Für die Grünen ist eine Finanzierung durch Bund und Kanton im Rahmen der Agglomerationsprogramme äusserst unsicher und eher unwahrscheinlich, da auf kantonaler Ebene weit dringlichere Probleme zu lösen sind. Aus diesem Grund soll keine unsichere und evtl. überflüssige Planung (Strassenbauprojekt) ausgelöst werden, bevor ein definitiver Zuschlag erteilt ist.
- pr77, Sie haben doch in Ihrem Parlament so ideenreiche und redegewandte Schwergewichte. Gerade zu ideal als Lobbyisten im Bundeshaus. Es gibt Lösungen. Doch nur Parteiübergreifend!!
- pr78, Das Geld soll aus der Mehrwertabschöpfung finanziert werden gemäss Reglement über die Spezialfinanzierung der Mehrwertabschöpfungen Verwendung Art. 3 : Die Mittel dürfen verwendet werden: a) Primär für ungedeckte Infrastrukturkosten zu Lasten der Gemeinde, ausgelöst durch die entsprechenden Bauvorhaben, zuzüglich aller Nebenkosten
- pr79, Nein, das Projekt ist, wenn nicht ganz unnötig, so doch ganz sicher überdimensioniert. Sowohl auf Kantons- als auch auf Gemeindeebene gibt es sinnvollere Themen, für die die knappen Mittel eingesetzt werden sollten. In jedem Fall muss m.E. die Entscheidung über das Aggloprogramm vorliegen, bevor gemeindeseitig noch weitere Mittel in die Planung gesteckt werden.
- pr80, Die Kostenbeteiligung von Bund und Kanton sind noch nicht zugesichert. Auch die Beiträge von Bund und Kanton muss von der Bevölkerung beglichen werden.
- pr81, Ich werde jeden Kredit für diese Strasse ablehnen, weil sie das Verkehrsproblem Münsingen nicht löst und für eine Pflasterlipolitik ist sie zu teuer.
- pr82, Ja sofern die Sicherheitsfaktoren, insbesondere für die Kinder, gut mit einbezogen werden.
- pr83, Es wird erwartet, dass aus der Abstimmungsbotschaft ersichtlich ist welcher Betrag aus der Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung entnommen werden kann. Die Entlastungsstrasse Nord ist eine Folge der regen Bautätigkeiten westlich der Bahnlinie. Die Spezialfinanzierung wurde genau für solche Fälle gebildet.
- pr84, Bund und Kanton haben vordringlichere Probleme zu lösen und werden daher wohl kaum einer ESN-Finanzierung zustimmen.
- pr85, Eine Finanzierung durch Bund und Kanton im Rahmen der Agglomerationsprogramme schätze ich auf absehbare Zeit äusserst unsicher und eher unwahrscheinlich ein, weil auf kantonaler Ebene weit dringlichere Verkehrsprobleme zu lösen sind. Bund & Kanton sollen m.E. Problemzonen auf Autobahn (Bern Süd, Ostring, etc.) prioritär lösen. Bei Langdistanz-Fahrten ist der Zeitverlust in Münsingen absolut vernachlässigbar. Aus diesem Grund soll keine unsichere und evtl. überflüssige Planung (Strassenbauprojekt) ausgelöst werden, bevor ein definitiver Zuschlag erteilt ist.
- pr95, Antwort des Bundes + des Kantons abwarten. Solange die Strasse nicht durchgehend geplant wird, gibt es wohl eher keine Kantons- bzw. Bundesgelder.
- pr97, Neue Strassen bringen neuen Verkehr. Ich bin der Überzeugung, dass mit der Entlastungsstrasse auch neuer Verkehr auf der Hauptachse angezogen wird. Also haben wir schliesslich eine Entlastungsstrasse mit 5000-6000 Autos pro Tag, auf der Hauptachse aber wohl nur unwesentlich weniger Verkehr als heute. Die Folge davon sind Rückstaus zur Autobahn. Das Verkehrsproblem lässt sich nicht mit neuen Strassen lösen, da neue Strassen immer neuen Verkehr bringen und das Problem einfach auf den nächsten Engpass verschoben wird. 15 Millionen (und 6 Millionen für die Gemeinde) sind daher zu viel Geld für einen zu kleinen Nutzen.
- pr99, Es kommt immer teurer, wenn Strassen gebaut werden. Wer bezahlt dann?
- pr102, Eine Finanzierung durch Bund und Kanton im Rahmen der Agglomerationsprogramme äusserst unsicher und eher unwahrscheinlich. Auf kantonaler Ebene sind weit dringlichere Probleme zu lösen. Aus diesem Grund darf keine unsichere und evtl. überflüssige Planung (Strassenbauprojekt) ausgelöst werden, bevor ein definitiver Zuschlag erteilt ist.
- pr103, Heute ist ja nicht klar, was die Nordumfahrung der Gemeinde schlussendlich kostet. Das Wort "voraussichtlich" ist für mich zu vage.
- pr106, Da die Strasse nur den Charakter einer Quartierstrasse hat, glaube ich nicht dass sich der Kanton und der Bund an den Kosten beteiligen wird.
- pr108, Bin noch unentschlossen. Siehe Vorschläge oben und deren allfällige Umsetzung Bemerkung: Auch Kantonsgelder sind Steuergelder...
- pr109, Ich würde nur einem Kredit für eine Leichtere Variante der Entlastungsstrasse zustimmen. Ich bin überzeugt, eine leichtere Variante würde diesen Betrag nicht erheblich übersteigen. Dies wurde ja gar nie überprüft und ernsthaft gerechnet.

pr111, Da die enormen Kosten für eine neue Unterführung wegfallen, könnte ich einem korrigierten Kredit zustimmen. Auch, sofern die Industriestrasse als Tangente ausfiele.

Zusammenfassung zu den Kosten

Eine knappe Mehrheit der Parteien können den Kosten zustimmen, nicht aber die Grünen und die SP Münsingen. Die Mitwirkenden der SVP wünschen, dass der Betrag aus der Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung bezahlt wird. Auch bei den Interessengruppen und Vereinen ist die Haltung zu den Kosten zweigeteilt. Bei den privaten Mitwirkenden würden heute rund 44% den Kosten zustimmen. 56% der privaten Mitwirkenden stehen den Kosten noch kritisch gegenüber oder lehnen diese ab. Einige private Mitwirkende stehen der Bestvariante kritisch gegenüber und würden eher eine redimensionierte Variante der ESN vorziehen. Die Beteiligung an den Kosten durch Bund und Kanton im Rahmen der Agglomerationsprogramme wird durch einige private Mitwirkende in Frage gestellt. Einige Mitwirkende fordern, dass erst nach Klarheit über die Beteiligung durch Bund und Kanton die nächsten Projektschritte erfolgen sollen. Auch das Kosten / Nutzenverhältnis wird angezweifelt, wobei einige Mitwirkende das Projekt als zu teuer empfinden. Auch besteht die Befürchtung, dass das Projekt letztlich teurer wird als vermutet.

Stellungnahme des Gemeinderates zu den Kosten

- Aufgrund des Detaillierungsgrades des Vorprojektes gelang eine gute Kostenschätzung +/- 20%. Die Risiken sind, wo erkennbar, eingerechnet.
- Das Vorprojekt wird aufgrund der Mitwirkungseingaben überprüft und wo möglich und gewünscht angepasst. Diese Anpassungen können die Kosten ev. noch etwas reduzieren.
- Die ESN wurde dem Kanton als A-Massnahme übergeben, mit einem guten Kosten/ Nutzen Verhältnis. Der Regierungsrat hat die ESN in seiner Eingabe an den Bund aufgenommen. Es ist daher davon auszugehen, dass sich Bund und Kanton an den Kosten beteiligen wird.
- Die Volksabstimmung zum Kredit erfolgt unter dem Vorbehalt, dass Bund und Kanton ihren Beitrag an den Kosten leistet. Beteiligen sich Bund und Kanton nicht wie erwartet an den Kosten, müsste das Volk erneut zum weiteren Vorgehen Stellung nehmen. Liegt aber bereits ein lokaler Finanzierungsbeschluss vor, erleichtert dies die Entscheide von Bund und Kanton weil sie wissen, dass das Projekt lokal mitgetragen wird.
- Ein Betrag durch die Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfung ist bereits im Finanzplan der Gemeinde vorgesehen. Die bisherigen Planungskosten wurden bereits zu 100% aus der SF MWA bezahlt.

Beschluss des Gemeinderates

- Im Antrag an das Parlament und zu Handen der Urnenabstimmung soll aufgezeigt werden, wie viel der Kosten aus der SF MWA getragen werden.

3.9 A9 Bemerkungen zum Vorprojekt Entlastungsstrasse Nord

Parteien und Interessengruppen

- po2, Die Grünen haben erwartet, dass mit dem Beschluss von August 2015 zum Vorprojekt Entlastungsstrasse Nord - Investitionskredit, wie damals zugesichert, auch der effektive Bedarf und Nutzen fundiert analysiert, abgeklärt und beurteilt wird. Das Ergebnis aus der Verkehrszählung und dem Kurzbericht, 12.10.16 sind in der vorliegenden Form äusserst schwer verständlich und kaum nachvollziehbar. Die Betrachtung bezogen auf den DTV zeigt das effektive Bedarf/Kosten/Nutzen-Verhältnisse betr. der Spitzenstunden ungenügend. In den Randstunden besteht aus Sicht der Grünen ohnehin kein Problem und Bedarf. Gewisse Warte- und Stauzeiten sind für den MIV durchaus zumutbar, weil diese durch das eigene Fahrverhalten verursacht werden. Der Zeitgewinn durch die ESN steht in keinem Verhältnis zum Zeitverlust auf weiter- oder zuführenden überregionalen Strassenabschnitten. Das dem Agglomerationsprogramm ein Projekt mit erforderlichem Planungsstand vorgelegt werden muss ist verständlich, heisst aber in der vorliegenden und zwangsläufigen Situation nicht, dass damit auch implizit die Ausführung in der vorliegenden Variante erfolgen muss. Für das überregionale Verkehrsregime muss im Rahmen einer Leistungsvereinbarung die Entlastung in den problematischen Spitzenzeiten erreicht werden. Dies kann auch durch andere Lösungen realisiert werden.
- po7, Sind Massnahmen geplant, um die neue Unterführung auch bei hohem Grundwasserstand und Regenfällen passierbar zu halten? Sind diese Investitionen gerechtfertigt? Besten Dank für die gute Kommunikation und den Einbezug der Bevölkerung (Infoveranstaltung, Mitwirkung). Das zeugt von einer offenen Haltung der Gemeindeverwaltung / Bauabteilung.
- ve1, Danke fürs professionelle Aufgleisen des ganzen Projektes. Ich erachte die Vorgehensweise als vorbildlich!
- ve6, In der jetzigen Form hat das vorgeschlagene Strassenprojekt gravierende Nachteile: - Die Strasse ist zu gross ausgelegt, um nicht "Transitgelüste" zu wecken- Das Zusammentreffen einer (grossen) Strasse mit dem Schulhausbereich Schlossmatt ist nicht zufriedenstellend gelöst (Sicherheit der Kinder!). - Die Streckenführung ist aus unserer Sicht nicht überzeugend.

Private Mitwirkende

- ge2, Ich möchte mich beim Gemeinderat und den Münsinger Behörden für ihre Initiative bedanken. Es ist höchste Zeit, wird das Münsinger Verkehrsproblem nun aktiv angegangen. Die vorgesehene Entlastungsstrasse ist dazu eine von drei Massnahmen. Dieses Vorgehen erachte ich als richtig und unterstütze dieses. Die Bedenken von Teilen der Bevölkerung bezüglich Eingriff in das LSSG Rossbode teile ich. Deshalb ist aus meiner Sicht eine intensive und vielfältige Begründung der Strasse, aber auch der sehr wüsten SBB Lärmschutzwand, zwingend. Die in den Plänen aufgezeigten Massnahmen sind aus meiner Sicht das Minimum. Eine gekonnte Bepflanzung und Einbettung in die Landschaft kostet zwar etwas, im Vergleich zu den übrigen Projektkosten ist das aber ein kleiner Betrag, der sich garantiert lohnt, da man so die Gegner auch ins Boot holen könnte. Ich bin davon überzeugt, dass man die Chance nutzen sollte, die Strasse zu bauen und gleichzeitig das Gebiet Rossbode aber auch PZM-Rondell landschaftlich aufzuwerten.
- pr1, Diese neue Strasse ist nicht zeitgemäss, nicht nachhaltig und nun auch noch am falschen, letzten möglichen Ort geplant. Die nun auf dem Tisch liegende nachfrageorientierte Lösung steht im Widerspruch zu einer nachhaltigen Verkehrsstrategie; sie behebt nur scheinbar die Probleme des hausgemachten Verkehrs und lässt neue entstehen. In erster Priorität wäre der Verkehr zu vermeiden und auf andere Verkehrsträger (ÖV, LV (Fahrradautobahn nach Bern!) zu verlagern. Mit der ursprünglich geplanten Ortsdurchfahrt wurden durch die Dosierung und somit einer Angebotsverknappung und einer verträglichen Abwicklung im Zentrum die Ziele besser und nachhaltiger erreicht. Die Weichen, die uns hierher geführt haben sind bereits früh falsch gestellt worden. Bereits vor den in den letzten Jahren angelegten grossflächigen Überbauungen im Westteil hätten die Fragen der Erschliessung übergeordnet beantwortet und eben auch gelöst werden müssen. Ich hätte mir mehr Biss und Hartnäckigkeit auf allen Stufen der Entscheidungsträger für bessere Lösungen gewünscht; Die unschöne Geschichte zwingt nun viele dem Projekt zähneknirschend zuzustimmen, da keine andere absehbare Lösung in Sicht ist. Zum Schluss ein sentimentaler Gedanke: Als Vater kann ich meinen Kindern, denen ich versuche nachhaltige Prinzipien vorzuleben, in ein paar Jahren bei einem Spaziergang zum PZM nicht erzählen, dass ich damals für diese Lösung an der Urne wohl oder übel ja gestimmt hatte; sie würden mich nicht verstehen...

- pr2, Münsingen erlebt seit einigen Jahren eine massive Bautätigkeit. Wer die Umfahrungsstrasse nicht-will, soll dafür sorgen, dass Münsingen als gebaut anzusehen ist und nicht weiter expandiert, weder bezüglich Wohnungen noch Arbeitsplätzen. So wäre die angestrebte erhebliche Entwicklung südlich des Bahnhofs einzustellen und stattdessen dort ein Park anzulegen. Das starke und kaum gebremste Wachstum der Gemeinde muss bei der weiteren Behandlung des Projekts der Stimmbürgerschaft, die ja dann den Schlusssentscheid hat, klarer als bisher vermittelt werden. Die Kantonsstrasse ist noch wie vor 50 Jahren.
- pr5, Danke für die gute Information am Info Abend und auf der Website der Gemeinde
- pr6, Gutes Projekt, zügig voranschreiten!
- pr8, Die Entlastungsstrasse darf auf keinen Fall eröffnet werden, bevor das "Zentrum Bahnhof West" mit der durchgehenden Industriestrasse realisiert ist.
- pr12, Die gebaute Strasse entlang der Autobahn könnte stundenweise geöffnet werden. Oder eine Autobahnausfahrt oder durch die Walkestrasse. Eine solche Strasse darf nicht am Schulhaus vorbei! Keine Strasse oder unterirdisch.
- pr13, Bitte beachten Sie auch meine Dokumentation über den Verkehr in Münsingen. Wenn auch einiges durch den Lauf der Zeit überholt ist, so ist diese Dokumentation als gesamtes immer noch aufschlussreich. Die Dokumentation ist im Besitze des Gemeinderates, sowohl digital wie gedruckt (Herren Gemeindepräsident Beat Moser und Gemeinderat Andreas Kägi).
- pr16, Nur eine stark abgespeckte Variante ist zielführend: Mit dem vorliegenden Projekt stehen die Kosten (mit eingerechnet sind die Negativen externen Effekte wie Lärm, Landverschleiss, Unfallgefahr, CO2 Emmissionen etc.) in einem krassen Missverhältnis zu den angestrebten Nutzen (einige Minuten weniger Fahrzeit in/durch Münsingen).
- pr17, Velo-, Fussgänger und Busverkehr fördern!
- pr18, Herzlichen Dank für die Organisation des Informationsanlasses sowie dafür, dass hier nun etwas gegen diesen stehenden Verkehr gemacht wird.
- pr19, Es wird keine Aussage / Frage zur Priorisierung der andern anstehenden Strassenprojekten gemacht, obwohl da ein Zusammenhang besteht. Darum: 1. Umsetzung der Ortsdurchfahrt. 2. Bau der neuen Industriestrasse mit flankierenden Massnahmen am Niesenweg 3. Bau der Entlastungsstrasse
- pr21, Der Stau am Morgen bleibt, verlagert sich einfach zum neuen Kreisel zw. Münsingen + Rubigen. Der Verkehr ist hausgemacht, die Pendler sollen auf ÖV umsteigen. Mehr Strasse = mehr Verkehr!
- pr26, Ich bin generell gegen den Bau von zusätzlichen Strassen, deshalb kann ich dieses Vorhaben in keinsten Weise gutheissen. Wie wäre es, wenn das viele Geld in den Ausbau des ÖV fliessen würde und so Anreize weg vom Individualverkehr - zum ÖV schaffen würde. - Ausbau Bahnlinie, - Massive Reduktion der Tarife (Abos/GA) durch Subventionen
- pr29, Die Förderung des öV ist weiterhin anzustreben, Fussgänger und Langsamverkehr sind zu bevorzugen, die Sanierung der bestehenden Ortsdurchfahrt soll prioritär Zug um Zug mit dem Neubau Coop weiterverfolgt und vorangetrieben werden
- pr32, Mit einem Verzicht auf das Trottoir in der SBB-Unterführung könnte der Radius 35 m bereits im Bereich der Unterführung beginnen und damit die Landbeanspruchung im Rossbode etwas reduziert werden.
- pr35, Ich lege eine Konzept-Skizze bei, für eine Linienführung ohne Schwerverkehr. Der Vorschlag inkorporiert die bestehende Unterführung und eine weitere Unterführung von ähnlicher Grösse, eine kurze Distanz (zirka 20 m) weiter südlich (zwischen der Nord und der Süd-Weiche). Die Strassen durch die zwei Unterführungen sind Einbahnstrassen, die in eine Gegenverkehr-Strasse nördlich der bestehenden Unterführung münden. Diese anschliessende Strasse führt zur Bernstrasse. Alle Strassen sind ohne Velostreifen und Gehwege. Ein separater kombinierter durchgehender Velo- und Fussgänger-Weg läuft parallel zur Strasse östlich der Bahn und schliesst nördlich und südlich an die bestehenden Wege und an den Pfarrstutz an. Die Verbindung des Velo- und Fussgängerwegs an die Hunzigenstrasse erfolgt durch die neue südliche Unterführung. Diese Linienführung beansprucht nur wenige Meter vom Rossboden. Die Anschlüsse an die Hunzigenstrasse brauchen keinen grossen Kreisel oder sonstige bauliche Eingriffe. Angestellte der Klinik haben einen direkten Weg zum Klinik-Parkplatz. Die Trennung des Verkehrsflusses über zwei Einbahnstrassen resultiert in nur einem moderaten Anstieg des Verkehrs und auch des Strassenlärms in der Nähe der Klinik (Verkehr durch die nördliche Unterführung): zirka 2000 statt der jetzigen 1300 Bewegungen. Dazu gibt es keine Lastwagen und es besteht Tempo 30. Wir können auch einen Anstieg des Anteils Elektro-Autos erwarten. Der Lärm wird ohnehin viel geringer als vom unbegrenzten Verkehr beim Spital Münsingen.

- pr39, 1. Vor 10 Jahren wurde eine Mobilitätskampagne als drittes Standbein vorgeschlagen (Ortsdurchfahrt, Spange Nord, Mobilitätskampagne). Ziel war u.a. die Leute zu motivieren, auf den öV umzusteigen. Leider wurde die Chance Mobilitätskampagne nicht ergriffen, was mit ein Grund für die heutige Situation ist. Wenn wir nichts unternehmen, dann haben wir 10 bis 20 Jahre nach dem Bau der Entlastungsstrasse erneut dieselben Verkehrsverhältnisse wie heute, auf der Ortsdurchfahrt und auf der Entlastungsstrasse. Zwingend nötig ist deshalb das verbindliche Festlegen der einzuhaltenden Belastbarkeiten, die nicht überschritten werden dürfen. D.h. die max. zulässigen Verkehrsbelastungen müssen sich zukünftig an der Belastbarkeit orientieren. Dazu gehören ein verbindliches Monitoring & Controlling sowie Mobilitätskonzepte / Mobilitätsmanagements. Verbindlich festzulegen sind auch die vorbehaltenen Massnahmen ("push an pull") und die Entscheidungsprozesse für das Steuern. Mobilitätskonzepte / Mobilitätsmanagement für neue Nutzungen / Überbauungen sind ab sofort zwingend vorzuschreiben. Es sei an dieser Stelle auf die diversen Unterlagen verwiesen werden, welche der Gemeinde als bekannt sein dürften (Energienstadt). 2. Mit der Verbindung Bahnhof West und der Entlastungsstrasse entsteht eine Möglichkeit für die Durchfahrt durch Münsingen. In der Planung wird davon ausgegangen, dass diese zu wenig attraktiv sein wird. Ob dies später in der Realität zutreffen wird, muss gegenwärtig dahingestellt bleiben. Eine zweite Durchfahrtsmöglichkeit muss jedoch verhindert werden. Deshalb ist auch bezüglich dieser Verbindung ein Monitoring & Controlling aufzubauen und durchzuführen. Verbindlich festzuhalten und sicherzustellen sind auch die vorbehaltenen Massnahmen und deren Umsetzung. 3. Der fahrplange-rechten Betriebsabwicklung des Ortsbusses und dem Gewährleisten attraktiver und gesicherter Umsteigebeziehungen ist grössere Priorität beizumessen als dies heute der Fall ist 4. Die drei oben aufgeführten Punkte resp. die Vorkehrungen (M&C) und die (vorbehaltenen) Massnahmen sind erstens als weiteres Standbein in die Lösungsstrategie für den Verkehr in Münsingen aufzunehmen sowie zweitens verbindlich in das Projekt zu integrieren und sicherzustellen, z.T. auch planrechtlich.
- pr40, Die so genannte Entlastungsstrasse ist m. E. zu einem recht grossen Teil bloss Symptombekämpfung. Das Hauptproblem ist aus meiner Sicht das "unvernünftige" Pendlerverhalten: 3300 Wegpendler und 3000 Zupendler (Quelle: <http://www.muensingen.ch/portrait/datenzahlenfakten/>). Eine neue Strasse erschwert das Umdenken resp. das Umhandeln in Richtung "Wohnen und Arbeiten am gleichen Ort".
- pr43, Es ist für uns logisch das die Gemeinde und der Kanton zusammen Arbeitet (Lärmschutz)
- pr44, Wenn man sicherstellen könnte, dass der Tangento in Konolfingen den Anschluss gewähren kann, würden weniger Autos durch Münsingen fahren. Möglicherweise gibt es Haltestellen (z.B. im Vogelquartier), die der Tangento nicht unbedingt bedienen muss. Oder ein Stück im Dorf könnte als separate Busspur gestaltet werden.
- pr45, Wir beobachten: auch der Tangento bleibt im Stau am Dorfeingang stecken. Damit sind oftmals die Anschlüsse in Münsingen und Konolfingen gefährdet, was wiederum dazu führt, dass doch das eigene Auto die "sicherere" Lösung ist. Vorschlag: kritische Überprüfung der Tangento-Haltestellen (machen alle wirklich Sinn?), Schaffung einer Busspur (evtl. einspurig geregelt wie Langstrasse in der Stadt Zürich)
- pr46, Es ist zwingend, bevor eine Abstimmung vors Volk kommt, dass die Industriestrasse ins Projekt einbezogen wird. Und zwar mit allen Eigentümern eine faire Verhandlung und Lösung ausgearbeitet wird. Nur so könnte die Entlastungsstrasse eine breite Bevölkerungsschicht überzeugen. Das ist nicht nur meine persönliche Meinung.
- pr47, Der Antrag von Herr Kägi die Entlastungsstrasse entlang der Autobahn Rubigen - Münsingen zu prüfen, wäre meines Erachtens immer noch die beste Variante gewesen.
- pr50, Für mich ist es sehr störend, dass die Schulanlage Schlossmatt ausgebaut werden soll, um mehr Schülerinnen und Schüler aufzunehmen, gleichzeitig sollen aber über die luxuriös ausgebaute ESN 40-Töner die Anlage umfahren. Da sind Konflikte mit katastrophalen Folgen für Kinder vorprogrammiert!
- pr55, Wichtig wäre zu wissen, wie der Verkehr nachher weitergeleitet werden soll!? Ausgestaltung Industriestrasse??
- pr58, Die beste und günstigste Variante nur für den Personenwagen wäre sicher die Einfahrt und Ausfahrt Autobahn Windrose. Mit Druck auf den Bund und Kanton könnte man Millionen von Franken sparen, aber das ist ja nur die Ansicht von zwei Einwohnern.
- pr60, Nach 30-40 Jahren nichts machen resp. spätes nur diskutieren, ist endlich ein konkretes Handeln nötig. Die Gemeindepolitiker haben zu lange diesbezüglich geschlafen.
- pr61, ESN - gut gemeintes Projekt mit vielen positiven Aspekten, aber leider dem Abgabetermin und den Bedingungen des Agglo-Fonds total ausgeliefert. Dies ("Millionen abholen") oder nichts (keine Ag-

- glo-Gelder) = wirtschaftliche Interessen mit öko-Mäntelchen werden als alternativlos dargestellt! Alle Gelder sind Steuergelder (auch Agglo), nicht dazu da, überriessene Projekte in einem "Schutzgebiet" zu realisieren! Erhellend: Kriegen wir nichts vom Agglo-Fonds dann ist das Projekt ESN total vom Tisch! Ohne Variante 2 bei Abstimmungen wird man so automatisch ins NEIN-Lager abgedrängt.
- pr62, Es ist ganz klar, dass es eine Lösung für den Verkehr braucht, aber sie in Hinblick auf immer noch steigenden Verkehr zu suchen und ihm dadurch die Möglichkeit zu geben zu wachsen, ist für mich der falsche Ansatz.
- pr65, Wir brauchen keine neue Strasse, sondern eine gezielte Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, auch auf der Strasse Rubigen - Münsingen. Wenn die Auto-Berufspendler dann feststellen, dass sich das Im-Staustehen nicht mehr lohnt, werden sie auf den ÖV umsteigen. Als ergänzende Massnahme ein Ausbau des Ortsbusses, um den hausgemachten Verkehr endlich zu reduzieren.
- pr66, Ich finde den Vorschlag zu einer Entlastung des Ortskerns grundsätzlich gut, dass der Ortsteil West eine direkte Dorf ein- und -ausfahrt erhalten soll. Aus meiner Sicht besteht aber die Gefahr, dass die Entlastungsstrasse als "Umfahrungsstrasse" für Münsingen genutzt werden könnte, dh. dass der Ortsteil West, dann über die Belpbergstrasse via Äschi-Kriesel wieder verlassen wird. Aus diesem Grund würde ich es begrüessen, wenn bauliche Massnahmen diesen Anreiz im Keim ersticken. Folgende Punkte kann ich mir vorstellen: - sämtliche Strassen im Ortsteil West verfügen über dieselbe max. Geschwindigkeit, dh. analog der vorgesehenen Begegnungszone in der Industriestrasse wird der gesamte Ortsteil West auf 20 km/h limitiert. Fixe Radaranlagen stellen die Geschwindigkeit ein - Eingrenzung der Nutzungszeit der Entlastungsstrasse, dh. die Entlastungsstrasse kann nur während den Stosszeiten genutzt werden (z.Bsp. 6.30 - 8.30 Uhr und 16.00 - 19.00 Uhr). während der übrigen Zeiten wird die Strasse durch Poller gesperrt und der Verkehr wird über den Ortskern geführt. Ein ähnliches Modell besteht auch in Köniz, wo während den Stosszeiten eine Umfahrung den Ortskern entlastet. Evtl. kann von diesen Erfahrungen profitiert werden. - Einführung von Einbahn-Regelungen im Ortsteil West, dh. dass die Hauptachsen (Sägegasse, Belpbergstrasse, Industriestrasse, Niesenweg, Brückreutistrasse etc.) teilweise nur in eine Richtung befahren werden dürften, mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung. Ich kann leider nur für den Niesenweg sprechen, aber hier herrschen gerade in den Stosszeiten z.T. chaotische Verhältnisse, die durch Einbahn-Regelungen (Ausnahme Fahrräder) deutliche reduziert und beruhigt werden könnten.
- pr67, Ich würde es sehr schade finden, wenn dieses schöne Gebiet von Münsingen für eine schon bald stehende Blechkolone eingetauscht wird. Sind wir doch mutig und lassen die Kolone auf der Hautstrasse durch Münsingen rollen. Warum öffnen wir nicht während den Hauptverkehrszeiten alle Zubringer in eine Richtung, dies würde vielleicht den gleichen Effekt bringen wie diese Strasse.
- pr68, Wir wollen keine Entlastungsstrasse! Die Autofahrer sollen warten oder Fahrgemeinschaften bilden - (damit nicht nur 1 Person im Auto ist!) oder am besten auf den ÖV umsteigen.
- pr70, Wir hätten es lieber gesehen, wenn die Ortsdurchfahrt Münsingen vorrangig saniert worden wäre und man abgewartet hätte, was an zusätzlichen Massnahmen organisatorischer und baulicher Natur dann noch nötig sein würde. Das Forcieren der ESN hat für und den Hauch einer Zwängerei.
- pr74, Wenn die Industriestrasse als Fortsetzung der Entlastungsstrasse Nord angedacht ist, sollte vorher bei Coop Bau + Hobby und TopTip die Kreuzung durch einen Kreisels ersetzt werden. = könnte schon jetzt von Vorteil sein.
- pr75, pr90, pr98 Die Grünen haben erwartet, dass mit dem Beschluss von August 2015 zum Vorprojekt Entlastungsstrasse Nord - Investitionskredit, wie damals zugesichert, auch der effektive Bedarf und Nutzen fundiert analysiert, abgeklärt und beurteilt wird. Das Ergebnis aus der schwer verständlich und kaum nachvollziehbar. Die Betrachtung bezogen auf den DTV zeigt das effektive Bedarf/Kosten/Nutzen-Verhältnisse betr. der Spitzenstunden ungenügend. In den Randstunden besteht aus Sicht der Grünen ohnehin kein Problem und Bedarf. Gewisse Warte- und Stauzeiten sind für den MIV durchaus zumutbar, weil diese durch das eigene Fahrverhalten verursacht werden. Der Zeitgewinn durch die ESN steht in keinem Verhältnis zum Zeitverlust auf weiter- oder zuführenden überregionalen Strassenabschnitten. Das dem Agglomerationsprogramm ein Projekt mit erforderlichem Planungsstand vorgelegt nicht, dass damit auch implizit die Ausführung in der vorliegenden Variante erfolgen muss. Für das überregionale Verkehrsregime muss im Rahmen einer Leistungsvereinbarung die Entlastung in den problematischen Spitzenzeiten erreicht werden. Dies kann auch durch andere Lösungen realisiert werden.
- pr77, Fazit: Das Kleingewerbe die Vielfalt der Geschäfte ist schon jetzt erschreckend zurückgegangen.
- pr78, Werte Gemeindebehörde, Planer, Kommissionsmitglieder, Mitverantwortliche der vorliegenden Planungsarbeiten, wir bedanken uns für Euren Einsatz, die gute Arbeit und die sehr gute und transparente Informationspolitik. Besonderen Dank möchten wir an GR Andreas Kägi richten, welcher für dieses Projekt für Münsingen ein "sechser im Lotto" ist. Lasst uns trotzdem noch das Anliegen, wel-

ches uns aus dem Herzen spricht, darlegen: Es gibt nur einen sinnvollen Punkt, die Bahn zu unterqueren, nämlich bei der bestehenden Pfarrstutzunterführung. Der unberührte Rossboden mit dem Blick auf Kirche und ihrem alten ursprünglichen Umfeld gewichtet weit mehr als das Argument, der Mehrverkehr wäre zu Nahe an der Klinik. Technisch ist heute alles möglich, Weiche hin oder her. Lärmschutz und nationales PZM-Monument muss ernstgenommen und gut bedacht abgewogen werden gegenüber der Ortsbildpflege, Landschaftsschutz und Kulturlandschutz. Setzt euch alle nochmals mit den zuständigen Behörden, Denkmalpflegern alle gemeinsam an einen Tisch, und studiert nochmals die Linienführung. Auch politisch ist es klug auf die Opposition gegen die Rossboden-Strassenführung einzugehen. Diese Opponenten haben ja auch erklärt, dass sie nicht gegen eine Entlastungsstrasse sind... Das ganze Projekt ist überdimensioniert und könnte allenfalls noch abgespeckt werden damit Mittel für die aufwändigere Unterführung frei werden. Wichtig ist nun einfach, dass etwas passiert und alle am gleichen Strick ziehen. Wir sind nicht weit davon entfernt aber es müssen Annäherungen an die Opposition gefunden werden sonst haben wir diesen Moment verpasst. Wir danken Euch für Euer Engagement!

- pr79, Ich finde es sehr stossend, dass jetzt mit dem sog. Dreierpaket argumentiert wird und der Eindruck vermittelt wird, die Sanierung der Ortsdurchfahrt sei zwingend mit der Entlastungsstrasse verbunden. Will man auch weiterhin mit dem Label Energie- und Velostadt punkten, sind phantasievollere Lösungen als einfach nur zusätzliche Strassen gefordert. Es ist dem eigenen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung geschuldet, dass es zu gewissen Zeiten zu Stausituationen kommt. Diese sind m.E. zumutbar und erfordern nicht zwingend zusätzliche Strassen. Letzteres würde nur das bisherige Verhalten "belohnen" und weiteren Verkehr generieren.
- pr80, Die vorgeschlagene Variante sollte auch geprüft werden. Münsingen hat bereits einen Autobahnanschluss. Mit wenig Aufwand könnte das Unterdorf auch von dort entlastet werden.
- pr81, Ich bitte den Gemeinderat, eine mutige Lösung zu prüfen. Schönbühl war vor 20 Jahren in der gleichen Situation. Vier Hauptstrassen und eine RBS-Bahn quer über den Knotenpunkt. Die Lösung hat schliesslich der Tunnel gebracht. So stelle ich mir dies in Münsingen vor. Ein Tunnel für die Hauptrichtung Nord-Süd, d.h. vom Bereich Kirche/Käserei bis ca. Lory-Heim. Der Verkehr Richtung Kollfingen und Münsingen West auf der bestehenden Hauptstrasse. Es ist wichtig, dass die Geschäftskunden weiterhin im Zentrum einkaufen können. Niemand will die Situation wie in Worb. In der Vertikale bauen ist doch heute angesagt (siehe Ueberbauung Bahnhof West).
- pr83, Es wäre sicher von Vorteil eine grosszügige Begrünung ins Auge zu fassen um einer optischen sowie einer ökologischen Lösung Rechnung zu tragen.
- pr85, Die zukünftigen Mobilitätsprobleme sind m.E. durch koordinierte Massnahmen in verschiedenen Gesellschaft- & Wirtschaftsbereichen zu lösen. Wenn flexible Arbeitsbedingungen für Zeit und Ort in Zukunft effektiv praktiziert werden, reduziert sich der Verkehr in Spitzenzeiten automatisch (z.B. in Ferienzeiten praktisch keine Stau). In den aktuellen Verkehrsprognosen sind solche modernen und zukünftigen Szenarien m.E. nicht oder zu wenig berücksichtigt. Ein Strassenbau im alt herkömmlichen Sinne ist eher kontraproduktiv, weil er nichts zum geregelten Verkehrsfluss beiträgt und eher den Zufluss auf den nächsten Verstopfungsknoten fördert. Meiner Ansicht soll zuerst die Ortsdurchfahrt realisiert werden; evtl. während der Bauzeit z.B. sogar mit 1-spurigem gesteuertem Bypass über den Pfarrstutz. Die ESN ist für die Sanierung OD nicht erforderlich. Es ist denkbar, das Mobilität in Zukunft als wirksam geregeltes System zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmer betrachtet und behandelt wird. Darum sind weitere Strassen in "alter Manier" überholt.
- pr86, Mehrverkehr Sägegasse ist zu unterbinden auf Grund Sicherheit Schüler sowie Lärm Anwohner Sägegasse, der bereits heute sehr belastend ist: - Poller/ Dosiersystem (z.B. bereits bei der Einfahrt Rubigen sowie Beginn Sägegasse) mit Durchfahrt nur für Anwohner, ÖV, Zubringer - Ausgestaltung Einfahrt Industriestrasse dergestalt, dass die Bewohner Westteil Süd diese nutzen und nicht über Sägegasse - Gurnigelstrasse kommen. - Sicherheit SchülerInnen optimieren - Bis Industriestrasse bereit steht, sind flankierende Massnahmen zu treffen, dass dieses Szenario (Mehrverkehr Sägegasse) nicht eintrifft. - Umsetzung nur bei Umsetzung Industriestrasse - Lastwagen nur Zubringer (PZM, CTA, Kleingewerbe). - Entlastungsstrasse soll nicht zur Umfahrungsstrasse werden. Strassenraum so gestalten (Tempo 30, Poller, Kernfahrbahn, Hindernisse), dass der logische, direkte, flüssige Weg immer noch durchs Ortszentrum führt.
- pr87, Bitte nehmen Sie zur Kenntnis, dass mich die Situation mit den enormen Verkehrsaufkommen (Allgemein Kanton Bern/Schweiz) beängstigen. Eine Lösung für diese Problematik muss auf allen Stufen gefunden werden. Jedoch bin ich nicht sicher, ob das Vorgehen mit verschiedenen Symptombekämpfungen richtig ist. Deshalb wird die Chance der Mitwirkung durch mich genutzt um kritische Fragen zu stellen und anzuregen. Die Berichte und Meinungen zu der Entlastungsstrasse sind mir im Allgemeinen zu positiv (Unterlagen der Mitwirkung sowie Beiträge im Münsinger Info.)

- pr88, Pro Propaganda ist gefragt, wir wollen ein Dorfzentrum das den Namen Dorfzentrum auch verdient! und vom Dorfzentrum haben alle Münsinger etwas, das ist Qualität. Der Weg geht über die ESN, sollte aber nicht nur im Fokus sein. Ein visualisiertes Dorfzentrum könnte dabei helfen, nützt es!
- pr91, Tempo 30 + Vortritt von Tiefgaragen, Schulen, führen zu Verwirrung + gefährlichen Situationen. Was spricht dagegen, ein Gehweg aufzulösen + dem "Dorf" Bus diese frei gewordene Seite für schneller Vorwärtskommen/Vortritt einzurichten? Stadt Thun mit dem blauen Mittelwellen Bereich in der Strasse + einer Vortritts-linie für ÖV finde ich eine gute Lösung. Ich denke es kann nicht sein dass immer mehr Land für Auto etc. zugeteert wird. wir leben von der Natur und nicht die Natur von uns. Verkehrstechnisch denke ich sollten andere Möglichkeiten / Lösungen gefunden werden. Die Frage stellt sich: ist es an der Tagesordnung dass "alle" ein Auto haben können d.h. auf Leasing etc, ev. sollte dort auch eine Umdenkung stattfinden. Vielleicht wäre eine Form von Sammel- "Taxi" / Kleinbusse, die die Menschen noch näher im Quartier + in den Stosszeiten abholt + zurück bringt, eine Variante zum Überprüfen. ev. könnten so die Individuen auf eigene Auto's verzichten.
- pr92, Mit der Realisation der Entlastungsstrasse Nord, Bitte ich Sie Verkehrsinseln zu erstellen auf der Höhe des Fischerhauses, auf der Sägegasse Höhe Schulhaus und der Belpbergstrasse Höhe Coop Tip Top, was das Überqueren der Strasse für Kinder und ältere Fussgänger wesentlich erleichtern würde.
- pr93, Bitte den Niesenweg zur Zubringerstrasse machen. Der Verkehr darf nicht wieder über den Niesenweg gelenkt werden da sich nur ein Auto und ein Velo knapp kreuzen können ohne das abgesenkte Trottoir zu befahren. Der Niesenweg ist ein stark frequentierter Schulweg und die Schulkinder Zahl wird auch steigen.
- pr97, Münsingen nennt sich Veloville. Es scheint daher an der Zeit, eine Verlagerung des Innerorts-Verkehrs anzustreben. Der MIV im Dorf muss reduziert werden und nicht neue Strassen gebaut werden, um noch mehr Verkehr zu generieren. Der Langsamverkehr in Münsingen muss attraktiviert werden: Mehr Velowege, bessere Velo- und Fussgängerverbindungen, Heimlieferdienst der Einkäufe, Zufahrt in Coop und Migros direkt mit dem Veloanhänger muss attraktiver sein, als die Zufahrt mit dem Auto (Tiefgaragenzufahrt). Es gäbe viele Massnahmen, die zusammen mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt angepackt werden können. Bringen wir die Münsinger aufs Velo und zu Fuss ins Dorf, dann lösen sich die Verkehrsprobleme teilweise von selber. Packen wir's an, es ist machbar. Die Verkehrsforscher prognostizieren, dass die Zeit des MIV und die Priorisierung in der Planung für die Autos vorbei ist. Da kann die Gemeinde Münsingen Vorreiterin sein, statt hinternachzuhinken und neue Strassen zu bauen.
- pr99, Das Projekt ist für ca. 3 Stunden "Stau" pro Tag unnötig. Sie sind nicht im Stau, sie sind der Stau.
- pr101, Mit Variante violett könnten die Einsprecher „Rossboden" n.m.A. umgestimmt werden. Und die Strasse hätte einen genügenden Abstand zur PZM.
- pr102, Die IG autofreier Rossboden fordert in ihrer Petition drei Vorgaben einzuhalten. Die Planung soll unter diesen Prämissen nochmals fundiert und mit Kostenabschätzung durchgeführt werden. Zwei Möglichkeiten der Prüfung drängen sich konkret auf: 1. Die bestehende Bahnunterführung für eine einspurige Durchfahrt in Kombination mit einer Lichtsignalanlage zu nutzen. (evt. könnte für den Langsamverkehr eine eigene Unterführung an geeigneter Stelle geprüft werden) 2. Eine redimensionierte Variante (ohne Fahrzeuge grösser 3.5t) möglichst nahe der Pfarrstutzunterführung auf der Rossbodenseite zu prüfen (Weichenanlage ist hier nach ca. 17 Metern bezüglich der Unterführung zu Ende)
- pr103, Die Nordumfahrung bitte ohne Lastwagen planen und erst ausführen, wenn die Weiterführung der Bahn entlang Richtung Süden möglich ist.
- pr105, Niesenweg für Durchgansverkehr sperren, Umfahrungsstrasse macht nur Sinn, wenn Anschluss Industriestrasse Sägegasse bis Belpbergstrasse gleichzeitig realisiert wird.
- pr109, Da mein Haus am Rossboden steht habe ich vom Balkon eine gute Übersicht auf den Verkehr zu CTA und PZM. Die Lastwagen die pro Tag zu diesen Betrieben unterwegs sind kann man an beiden Händen abzählen. Deshalb ist eine Lastwagentaugliche Strasse völlig unnötig. Eine Variante "Light" reicht da völlig.
- pr111, Wir befinden uns in einer schweren Wirtschaftskrise. Investitionen müssen gut überlegt werden. Dichter verkehrt kommt nur morgens und abends auf, also zu relativ kurzen Zeitabschnitten Um Verkehrsspitzen auszuweichen, könnte dem „Motorisierten" (meistens einer pro Fahrzeug) eine gewisse zeitliche Anpassungen zugemutet werden. Die gleitenden Arbeitszeiten ermöglichten dies-

Zusammenfassung zu den weiteren Bemerkungen

Die offene Kommunikation und Information der Gemeinde wurde positiv beurteilt.

Einige Mitwirkende sind generell gegen den Bau einer neuen Strasse und wünschen stattdessen eine Förderung des öffentlichen Verkehrs, sowie des Fuss- und Veloverkehrs.

Der Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet Rossbode wird bedauert, eine Linienführung welche den Rossboden nicht tangiert bzw. weniger beansprucht wurde gewünscht. In diesem Zusammenhang wurde auch das LKW Verbot erneut eingebracht.

Erkannt wurden die Abhängigkeiten der 3 Projekte durchgehende Industriestrasse, Sanierung der Ortsdurchfahrt und Entlastungsstrasse Nord. Dabei ist die Realisierung der durchgehenden Industriestrasse vor dem Bau der Entlastungsstrasse von grosser Bedeutung.

Insbesondere folgende Punkte sollen bei der weiteren Planung beachtet werden:

- Möglichst kleiner Eingriff ins Landschaftsschutzgebiet Rossboden
- Verhinderung der ESN als eine „Umfahrungsstrasse“
- Förderung des öffentlichen Verkehrs, sowie des Fuss- und Veloverkehrs
- optimales Kosten/ Nutzen Verhältnis
- Hohe Priorität auf Verkehrssicherheit (insbesondere des Schülerverkehrs)

Stellungnahme des Gemeinderates

- Aufgrund der Rückmeldungen aus der Mitwirkung hat die Gemeinde weitere Stellungnahmen von diversen Fachstellen eingefordert, das Ingenieurbüro mit der Überprüfung und Entschlackung des Projektes beauftragt und zusätzliche Untersuchungen veranlasst. Diese Abklärungen sollten im Verlaufe des Monats März abgeschlossen sein.
- Mindestens rund 120 Lastwagenfahrten werden durch das PZM, die CTA, die weiteren Firmen und die Privathaushalte (Heizöl, Umzüge, etc.) im Einzugsbereich der ESN täglich ausgelöst. Hauptziel der ESN ist die Entlastung des Dorfzentrums und des Bahnhofquartiers. Eine Variante mit einem Lastwagenfahrverbot würde dieses Ziel verfehlen, ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, den geltenden Normen widersprechen und wäre deshalb möglicherweise auch nicht bewilligungsfähig.
- Die Entlastungsstrasse Nord ist für die Verbesserung der Situation für die Orts- und Regionalbuslinien Münsingen von zentraler Bedeutung. Durch die dank der ESN bewirkten Entlastung im Dorfzentrum fährt der Verkehr innerhalb von Münsingen wieder staufrei. Davon profitieren insbesondere die Ortsbuslinien sowie der Tangento und die Fahrpläne und Anschlüsse können wieder gewährleistet werden.
- Parallel zur Lösung im Dreierpaket werden auch der ÖV, der Fuss- und der Veloverkehr gefördert. Beispielsweise mit dem ¼-Takt der S-Bahn ab ca. 2025, neuen Velostationen rund um den Bahnhof Münsingen und der Aufwertung der Ortsdurchfahrt durch die ESN (Entlastung) sowie durch die Gestaltung mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt.

Beschluss des Gemeinderates

- Die Machbarkeit der Variante „blau“, Querung im Bereich des Pfarrstutzes, wird nochmals eingehend geprüft und es werden weitere vertiefte Abklärungen hinsichtlich Landschafts- und Lärmschutz und zur Querung der SBB-Unterführung beim Pfarrstutz vorgenommen.
- Der Gehweg und Velostreifen zwischen Pfarrstutz und Bernstrasse bergwärts wird zu Gunsten des Kulturlandes wenn möglich zusammengelegt.
- Auf die Signalisation eines Lastwagenfahrverbotes auf der ESN wird verzichtet.

Anhang 1- Fragebogen

Anhang 2- Mitwirkungseingaben

Die Mitwirkungseingaben werden infolge des grossen Umfangs nicht öffentlich publiziert. Sie sind in den Akten öffentlich bei der Bauabteilung Münsingen einsehbar.