



Richtplan Verkehr Münsingen

2. Dezember 2009

Gemeinde Münsingen

Auftraggeber

Einwohnergemeinde Münsingen

Bauabteilung

Thunstrasse 1

3110 Münsingen

Auftragnehmer

Ueli Weber

Michael Liebi

Metron Bern AG

Postfach 7265

Neuengasse 43

CH 3001 Bern

dipl. Bauing. FH/FSU/SVI

dipl. Ing. Raumplanung FH

T 031 380 76 80

F 031 380 76 81

bern@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Martin Niederberger

Nicole Güdel / Cornelia Rüegg

Sabine Breitenstein

Bauabteilung, Abteilungsleiter

Bauabteilung, Verkehr

Bauabteilung, Planung

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	4
1.1 Stellenwert	4
1.2 Aufbau Richtplan	4
1.3 Verbindlichkeit	4
2 Grundlagen	6
2.1 Übergeordnete Planungen	6
2.2 Planungen der Gemeinde Münsingen	12
2.3 Gesetzliche Grundlagen	13
3 Heutige Verkehrssituation und Entwicklung	15
3.1 Siedlungsstruktur	15
3.2 Gesamtverkehr	15
3.3 Motorisierter Individualverkehr	16
3.4 Öffentlicher Verkehr	17
3.5 Langsamverkehr	18
3.6 Unfallanalyse	19
3.7 Fazit	21
4 Ziele und Handlungsansätze Verkehr	22
5 Konzept	24
5.1 Konzept motorisierter Individualverkehr	24
5.1.1 Ortsdurchfahrt	24
5.1.2 Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse	24
5.1.3 Option Autobahnanschluss Münsingen	26
5.1.4 Verkehrsberuhigung	29
5.1.5 Umsetzung weiterer kommunaler Planungen	29
5.2 Konzept öffentlicher Verkehr	29
5.3 Konzept Langsamverkehr	29
6 Abstimmung Siedlung und Verkehr	30
6.1 Erschliessungsgrundsätze	30
6.2 Entwicklung motorisierter Individualverkehr	31
6.2.1 Ausgangslage	31

6.2.2	<i>Bevölkerungsprognose</i>	31
6.2.3	<i>Szenarien</i>	32
6.2.4	<i>Berechnung</i>	33
6.3	<i>Nachweis Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr</i>	35
7	<i>Massnahmenblätter</i>	36
	<i>Controlling der Verkehrsentwicklung</i>	
	<i>Mobilitätsmanagement</i>	
	<i>Verkehrsberuhigung</i>	
	<i>Optimierung ÖV-Angebot</i>	
	<i>Förderung Veloverkehr</i>	
	<i>Förderung Fussverkehr</i>	
	<i>Bahnhof West</i>	
	<i>Entlastungsstrasse Nord</i>	
	<i>Verkehrerschliessung der neuen Bauzonen</i>	
	<i>Umsetzung Sanierung Ortsdurchfahrt</i>	
8	<i>Anhang</i>	
	<i>Definition Erschliessungsgüteklassen ÖV</i>	
	<i>Planbeilagen</i>	
	<i>Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr</i>	
	<i>Richtplankarte Veloverkehr</i>	
	<i>Richtplankarte Fussverkehr</i>	
	<i>Genehmigungsvermerke</i>	

Glossar

ASP	Abendspitzenstunde, i.d.R. zwischen 17:00-18:00
Basiserschliessungsstrasse	Die Basiserschliessung umfasst die wichtigsten Sammelstrassen sowie Verbindungsstrassen zwischen Ortsteilen.
Begegnungszone	Begegnungszonen werden in Wohn- und Geschäftsstrassen errichtet. Fussgänger und Fussgängerinnen dürfen die ganze Verkehrsfläche benutzen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugen vortrittsberechtigt, dürfen diese jedoch nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h, was entsprechende gestalterische Massnahmen bedingt.
Bike and Ride (B+R)	Veloabstellanlage an einem Bahnhof/Bushof für die Benutzer und Benutzerinnen des →öffentlichen Verkehrs
Detailerschliessungsstrasse	Quartiererschliessungs- und Zufahrtsstrassen
DWV	durchschnittlicher Werktagsverkehr (Montag-Freitag, ohne allgemeine Feiertage)
HLS	Hochleistungsstrassen (meist Autobahnen)
HVS	Hauptverbindungsstrassen
Koexistenz im Strassenverkehr	Der Strassenraum erfüllt die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden. Die Verkehrsteilnehmenden werden durch eine entsprechende Gestaltung zur gegenseitigen Rücksichtnahme angehalten.
Langsamverkehr (LV)	Sammelbegriff für Fussgänger- und Veloverkehr
Mobilitätsmanagement	Gezielte Koordination, Information und Kommunikation, um die Mobilität nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten.
Modal-Split	Anteil der verschiedenen Verkehrsarten (→öffentlicher Verkehr, →Langsamverkehr und →motorisierter Individualverkehr) am Gesamtverkehrsaufkommen.
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Auto- und Motorradverkehr
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Öffentlicher Bahn- und Busverkehr
Park and Ride (P+R)	Parkierungsanlage für den →MIV an einem Bahnhof für Benutzerinnen und Benutzer des →öffentlichen Verkehrs
Tempo 30-Zone	In Tempo 30-Zonen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, die Fussgänger und Fussgängerinnen sind gegenüber den Fahrzeugen nicht vortrittsberechtigt.
VS	Verbindungsstrassen
Ziel-/Quellverkehr	Verkehr mit Ziel oder Quelle im betrachteten Gebiet (z. B. in Münsingen) (kein Durchgangsverkehr)

1 Einleitung

1.1 Stellenwert

Der Richtplan Verkehr ist ein Führungs- und Koordinationsinstrument und stellt eine langfristig gültige Willenserklärung der Gemeinde und der beteiligten Partner dar. Der Richtplan Verkehr zeigt auf, unter welchen Randbedingungen und mit welchen Zielvorstellungen Verkehrsfragen angegangen und aufeinander abgestimmt werden sollen.

Je nach Vorhaben werden unterschiedlich tiefe Aussagen gemacht: für einige bereits ausgearbeitete Projekte wird die Umsetzung festgelegt, für andere Planungen wird das weitere Vorgehen aufgezeigt und in einigen Fällen können nur Zielformulierungen der Gemeinde festgelegt werden.

Der Richtplan Verkehr wurde im Rahmen der Ortsplanungsrevision erarbeitet und ersetzt das bestehende Verkehrskonzept aus dem Jahr 1994.

1.2 Aufbau Richtplan

Der Richtplan besteht aus den Massnahmenblättern, den Richtplankarten und dem Erläuterungsbericht.

- Die Massnahmenblätter (Kapitel 7) enthalten verbindliche Handlungsanweisungen. Sie beschreiben die Ausgangslage, die Zielsetzung und die zu treffenden Massnahmen. Es wird eine federführende Stelle festgelegt, Richtlinien/Abhängigkeiten aufgezeigt und der Stand der Planung festgehalten.
- Die Richtplankarten illustrieren die Massnahmen und sind verbindlich. Richtplankarten gibt es für den motorisierten Individualverkehr, den Fussverkehr sowie den Veloverkehr.
- Der Textteil (Kapitel 1 bis 6) umfasst Grundlagen, Zielvorstellungen und konzeptionelle Überlegungen.

1.3 Verbindlichkeit

Der Richtplan Verkehr ist ein kommunaler Richtplan gemäss Art. 68 des Bernischen Baugesetzes. Er ist für die Gemeindebehörden verbindlich. Die Verbindlichkeit kann auf Antrag der Gemeinde auf regionale Organe und kantonale Behörden ausgedehnt werden (Art. 68, Abs. 3, BauG). Der bestehende Richtplan Verkehr Bahnhofquartier und das Parkraumkonzept ergänzen und konkretisieren den Richtplan Verkehr in Teilgebieten.

Verbindliche Teile innerhalb des Richtplanes sind die Richtplankarten und die Massnahmenblätter. Der Textteil hat erläuternden Charakter.

In den Massnahmenblättern werden drei Verbindlichkeitsstufen unterschieden:

Vororientierung

Bedeutung

Bei den betreffenden Vorhaben besteht Einigkeit über die Zielsetzung. Der Weg zum Ziel muss noch festgelegt werden. Die ersten Schritte sind definiert. Die konkreten Folgen lassen sich jedoch noch nicht in genügendem Masse aufzeigen. Eine Koordination mit weiteren Stellen ist notwendig.

Verbindlichkeit

Eine Vororientierung verpflichtet die planende Stelle, bei wesentlichen Änderungen der Ziele oder der Umstände, die anderen Beteiligten rechtzeitig zu informieren.

Zwischenergebnis

Bedeutung

Die Planung bzw. die Koordination ist im Gange und hat bereits zu Zwischenergebnissen geführt. Über das weitere Vorgehen zur Lösung der Aufgabe besteht Übereinstimmung unter den Beteiligten.

Verbindlichkeit

Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im weiteren Vorgehen.

Festsetzung

Bedeutung

Die Stufe der Festsetzung zeigt, dass die Koordination abgeschlossen ist. Die Beteiligten sind sich über die im Massnahmenblatt aufgeführten Inhalte einig (Zielsetzung, Massnahmen, Vorgehen, Beteiligte, Termine, Träger etc.). Es liegt ein Konsens oder ein formeller Beschluss zur Realisierung des Vorhabens vor.

Verbindlichkeit

Festsetzungen binden die Beteiligten in der Sache und im Vorgehen.

2 Grundlagen

2.1 Übergeordnete Planungen

In diesem Kapitel wird eine Zusammenstellung von übergeordneten Planungen vorgenommen, in denen für den Richtplan Verkehr relevante und zum Teil verbindliche Richtlinien und Grundlagen vorhanden sind. In der Berner Verkehrspolitik, in der kantonalen und regionalen Richtplanung und in der Mobilitätsstrategie wird vor allem auf die übergeordneten Ziele und Strategien verwiesen. Die Korridorstudie Aaretal macht hingegen bereits viele wertvolle Analyse- und Konzeptaussagen für Münsingen, auf welche der Richtplan Verkehr aufbaut.

Berner Verkehrspolitik, 2000 (Grundsätze – Handlungsbedarf – Massnahmen)

Auszug aus den Zielen und Grundsätzen:

„Die Bernische Verkehrspolitik soll sich nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit ausrichten und somit sozialverträglich, wirtschaftlich effizient und langfristig umweltverträglich sein.“

Richtplan Kanton Bern, 2006

Der kantonale Richtplan verlangt insbesondere, die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen, d.h die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten vor allem an gut erschlossenen Lagen zu fördern.

Auszug aus der Strategie „Privater Verkehr“:

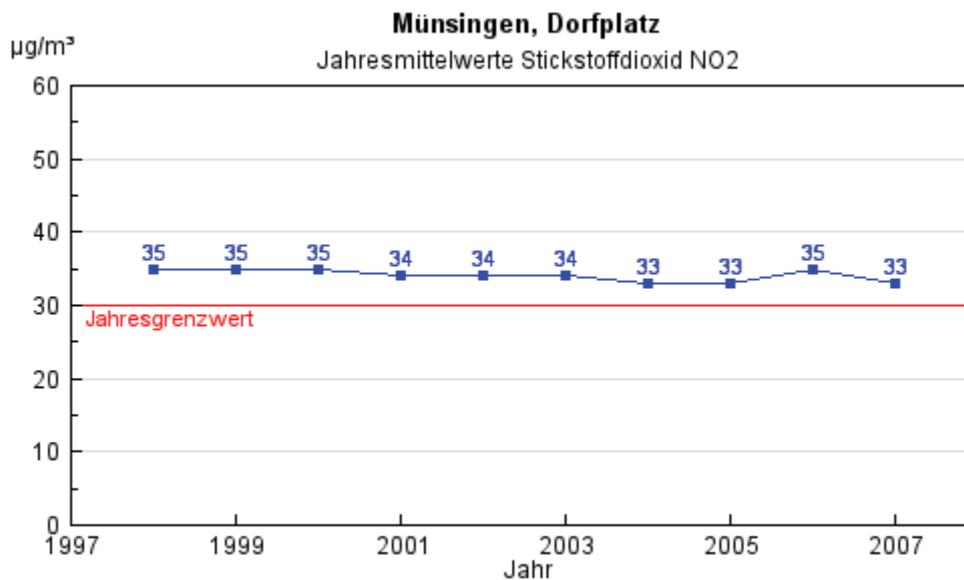
„Der Kanton folgt beim Bau und Umbau der Strassen dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung. Er reagiert auf Kapazitätsengpässe und schafft neue Kapazitäten in erster Linie mit verkehrstechnischen Massnahmen möglichst im vorhandenen Strassenraum (...). Er hält am verkehrspolitischen Grundsatz der Verstetigung fest und berücksichtigt im Planungsprozess die verschiedenen Fortbewegungsarten (Auto, Velo, ÖV im Strassenverkehr, Fussverkehr).“

Auszug aus der Strategie „Fuss- und Veloverkehr“

„Die Gemeinden fördern im Rahmen der festgelegten Zuständigkeit mit planerischen, organisatorischen, gestalterischen und baulichen Massnahmen den Fuss- und Veloverkehr. Sie errichten attraktive Veloabstellanlagen bei öffentlichen Gebäuden und Plätzen und sorgen für deren Errichtung bei Freizeit- und Einkaufsanlagen, bei Haltestellen und Bahnstationen des öffentlichen Verkehrs oder bei Wohnnutzungen. Die Geh- und Velosicherheit auf Schulwegen bedarf besonderer Beachtung.“

Massnahmenplan Luftreinhalteverordnung 2000/2015

Die Luftqualität hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten dank den eingeleiteten Massnahmen verbessert. Die Belastungen von Stickstoffdioxid (NO₂), lungengängigem Feinstaub (PM₁₀) und Ozon (O₃) sind aber nach wie vor zu hoch. Der strassengebundene Verkehr ist Hauptverursacher dieser Schadstoffe.



*Entwicklung Jahresmittelwert NO₂ in Münsingen
(Quelle: Kanton Bern, beco)*

Mobilitätsstrategie und Agglomerationsprogramm Siedlung + Verkehr, 2005/2007

Das Agglomerationsprogramm Siedlung + Verkehr weist darauf hin, dass das Verkehrsaufkommen in Zukunft weiter zunehmen wird. Die bereits heute bestehenden Kapazitätsengpässe werden sich verschärfen, bis ins Jahr 2020 ist an vielen Stellen mit Staus und Überlastungen zu rechnen. Die Region Bern will ein nachhaltiges Verkehrssystem, das Ziel ist also, trotz des Verkehrswachstums eine leistungsfähige, umweltgerechte und kostengünstige Erschliessung sicherzustellen. Durch eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr kann das Verkehrswachstum eingeschränkt werden. Durch die Attraktivierung von Fuss- und Veloverkehr, öffentlichem Verkehr sowie der kombinierten Mobilität kann der Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Durch eine Optimierung der bestehenden Infrastrukturen kann der Verkehr besser und verträglicher abgefertigt werden. Bei ausgewiesenem Bedarf kann die Infrastruktur gezielt ausgebaut werden. Das Agglomerationsprogramm S+V enthält Massnahmen der Korridorstudie Aaretal, insbesondere den 15-Minuten-Takt der S-Bahn nach Bern und die Entlastungsstrasse Nord.

Korridorstudie Aaretal, 2006 & 2008

Die Korridorstudie Aaretal untersucht das Verkehrssystem im Raum Aaretal zwischen Muri und Kiesen und stellt eine wichtige Grundlage für den Richtplan dar. Insbesondere für den motorisierten Individualverkehr und für den öffentlichen Verkehr werden in der

Korridorstudie wichtige Aussagen für Münsingen gemacht. Die Resultate der Korridorstudie fliessen in den Richtplan Verkehr ein.

Problemanalyse

Die Region Aaretal weist heute verschiedene neuralgische Stellen auf. Das Schienennetz zwischen Thun und Bern stösst mit den bestehenden Anlagen an seine Kapazitätsgrenzen, strassenseitig bestehen Netzüberlastungen v.a. im Raum Rubigen – Münsingen. Die absehbare weitere Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird die Kapazitätsprobleme im Aaretal verschärfen. Die Korridorstudie benennt insbesondere folgende Probleme mit Bezug zu Münsingen:

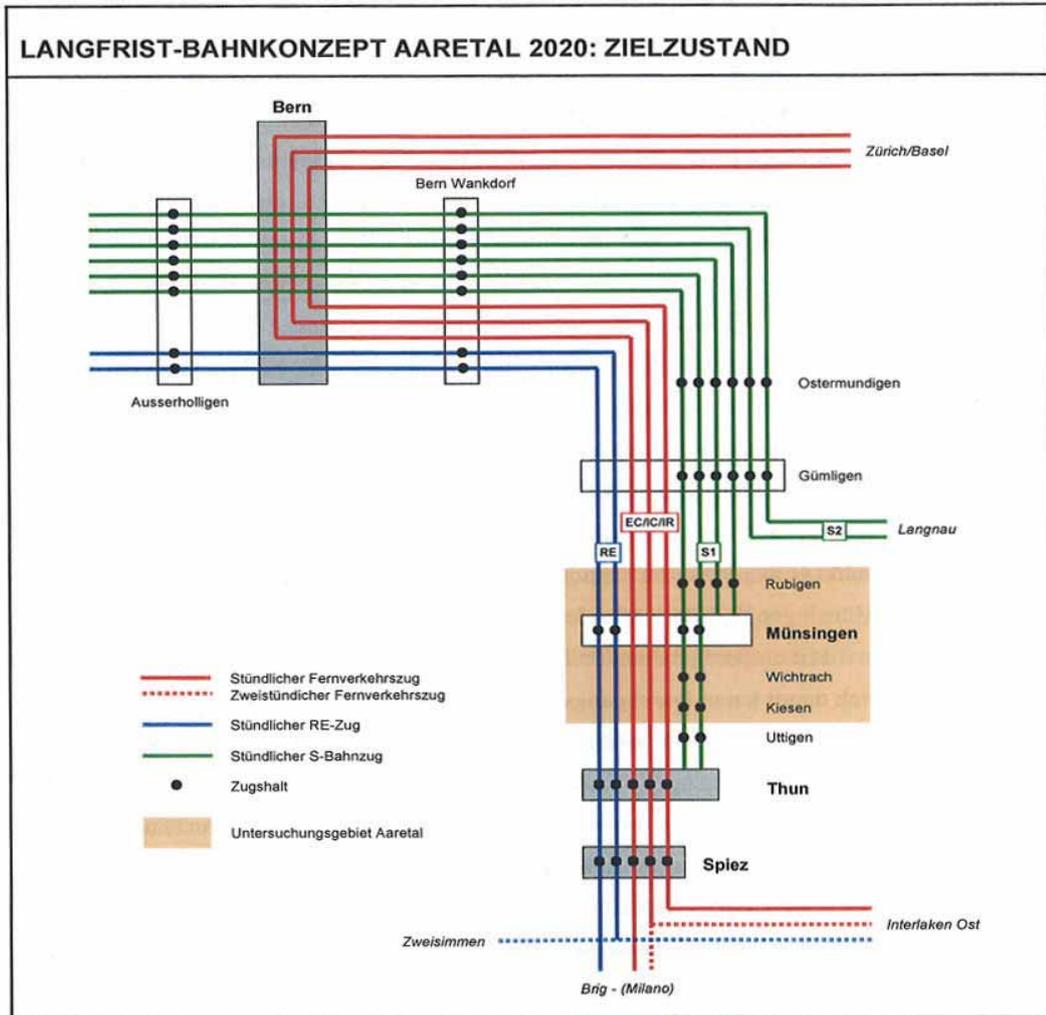
- *„Der Durchgangsverkehr im Aaretal wird zum grössten Teil auf der Autobahn und in den Fernverkehrszügen abgewickelt. (...) Der Durchgangsverkehr beeinträchtigt die Verkehrsqualitäten für den Ziel-/Quell- und den Binnenverkehr in erheblichen Masse. Aufgrund der absehbaren Überlastung der Autobahn und der beschränkten Kapazitäten im Schienenverkehr bleiben die Handlungsspielräume ohne Infrastrukturmassnahmen aber beschränkt.“*
- *„Die Strassennetzüberlastungen treten vor allem Montag bis Freitag in den Pendlerverkehrszeiten am Morgen und Abend auf (A6 und Achse Belp - Viehweid - Kreisel Rubigen - Münsingen)“*
- *„Als Folge des starken Freizeitverkehrs zwischen der Agglomeration Bern und dem Berner Oberland treten aber auch an Wochenenden Verkehrsüberlastungen auf der Autobahn auf.“*
- *„Im Ortszentrum von Münsingen führt der Einkaufs- und Freizeitverkehr auch an Samstagen zu einem Verkehrsaufkommen, das die Grenze der zulässigen Belastbarkeit erreicht.“*
- *„Beim öffentlichen Verkehr besteht in erster Linie ein Spitzenstundenproblem mit fehlenden Sitzplatzkapazitäten zwischen Münsingen und Bern.“*
- *„Das überlastete Strassennetz im Korridor Münsingen - Autobahnanschluss Rubigen führt in den Hauptverkehrszeiten zu Busbehinderungen mit negativen Auswirkungen auf die Betriebsqualität beim Strassen-ÖV.“*

Massnahmen Siedlung

Die Massnahmen im Bereich **Siedlung** richten sich nach den Zielen der kantonalen und regionalen Richtplanung und des Agglomerationsprogramms Siedlung + Verkehr und sind in der kommunalen Nutzungsplanung umzusetzen.

Massnahmen öffentlicher Verkehr

Als Massnahmen im **öffentlichen Verkehr** werden die Einführung eines halbstündlichen RE (Regio-Express) im Aaretal mit Halt in Münsingen und Wankdorf und als langfristige Option die Einführung des Viertelstundentaktes der S-Bahn zwischen Bern und Münsingen vorgeschlagen. Diese Massnahmen erfordern jedoch kapazitätssteigernde Massnahmen im Raum Wankdorf.



Korridorstudie Aaretal: Zielzustand Bahnkonzept 2020

KORRIDORSTUDIE AARETAL: KERNESSMASSNAHMEN ÖFFENTLICHER VERKEHR		
Massnahmen	Infrastruktur-massnahmen	Betriebskosten
Kurzfristige Massnahmen bis 2008		
In Hauptverkehrszeit stündlicher RE mit Halt in Münsingen, kein Halt in Wankdorf	keine	Abhängig, ob Leistung bestellt wird
Kurzfristige Massnahmen bis 2012		
Stündlicher RE Bern–Thun–Spiez–Kandersteg (–Brig) mit Halt in Wankdorf und Münsingen	offen	Abhängig, ob Leistung bestellt wird
1. Schritt Angebotsausbau Regionalnetz und Ortsbus Münsingen gemäss im Kapitel 5.2 formulierten Angebotszielen	keine	Abhängig von Detailkonzept
Mittelfristige Massnahmen bis 2015		
Halbstündlicher RE Bern–Thun–Spiez–Interlaken Ost mit Halt in Wankdorf und Münsingen	offen	Abhängig, ob Leistung bestellt wird
2. Schritt Angebotsausbau Regionalnetz und Ortsbus Münsingen gemäss im Kapitel 5.2 formulierten Angebotszielen	keine	Abhängig von Detailkonzept
Langfristige Massnahmen nach 2015		
Verdichtung S-Bahnlinie S1 zum 15-Minutentakt zwischen Bern und Münsingen	offen	Abhängig von Detailkonzept

Korridorstudie Aaretal: Kernmassnahmen öffentlicher Verkehr

Parallel dazu sollen das regionale Busnetz sowie der Ortsbus Münsingen ausgebaut werden. Der Bahnhof Münsingen soll als Umsteigeknoten Bahn-Bus gestärkt werden. Für den Ortsbus Münsingen soll ein systematischer Taktfahrplan mit kurzen Umsteigezeiten auf die Bahn umgesetzt werden. Angestrebt wird ein Viertelstundentakt in allen Ortsteilen.

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Die Verbesserungen des Verkehrssystems im Aaretal sollen laut der Korridorstudie in erster Linie mit einem Angebotsausbau beim öffentlichen Verkehr sowie mit qualitativen Verbesserungen beim bestehenden Strassennetz erreicht werden. Beim motorisierten Individualverkehr stehen somit Massnahmen im Vordergrund, die Entlastungen im Ortszentrum von Münsingen bringen, sowie die Betriebsqualität (und damit auch die Zuverlässigkeit des Strassen-ÖV steigern). Kapazitätserweiterungen sind nur langfristig und nur dann in Betracht zu ziehen, wenn mit den vorgeschlagenen Massnahmen im öffentlichen Verkehr und in der Raumplanung die angestrebten Entlastungen nicht erreicht werden können.

Die Korridorstudie untersuchte als langfristige Massnahmen zur Entlastung des Ortszentrums von Münsingen verschiedene Varianten von Entlastungsstrassen. Ein Variantenvergleich zeigt, dass eine Entlastungsstrasse Nord gegenüber einem Autobahnanschluss Süd deutliche Vorteile bringt. Die Entlastungswirkung für Münsingen ist grösser, die Infrastrukturkosten und die Umwelteingriffe sind kleiner. Wichtig ist, dass flankierende Massnahmen zur Verhinderung von Durchgangsverkehr (Umfahrung Ortszentrum via Westquartier) getroffen werden. Die Zusatzstudie „Auswirkungen einer Entlastung parallel zur Autobahn“ vom 21. Januar 2008 zeigt, dass die Entlastung Nord via Hunzigenstrasse besser abschneidet als eine Variante zwischen Rubigen und Münsingen entlang der Autobahn. Diese bringt erhebliche Nachteile, insbesondere grosse Verkehrsmaßnahmen auf dafür nicht geeigneten Strassen im Ortsteil West¹.

KORRIDORSTUDIE AARETAL: KERNESSMASSNAHMEN MIV		
Massnahmen	Infrastrukturkosten [CHF]	Betriebskosten [CHF/Jahr]
Kurzfristige Massnahmen bis 2010		
Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen gemäss vorliegendem Betriebskonzept inkl. Busbevorzugungen mit zusätzlichen Busstreifen	13.5 Mio.	---
Mittelfristige Massnahmen bis 2015		
Busbevorzugungsmassnahmen auf der Achse Belp-Viehweid-Kreisel Rubigen	5 Mio.	100'000
Managementmassnahmen Autobahn	5 Mio.	250'000
Langfristige Massnahmen nach 2015		
Entlastungsstrasse Nord inkl. flankierende Massnahmen im Ortsteil Münsingen West	13 Mio.	200'000
Leistungssteigerung Autobahnanschluss Rubigen mit einem "Underpass" Ausfahrt A6 Richtung Rubigen	3 Mio.	100'000

Korridorstudie Aaretal: Kernmassnahmen motorisierter Individualverkehr

¹ Ortsteil West: westlich der Bahnlinie gelegene Quartiere

Als **flankierende Massnahmen** sollen Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren, bewirtschaftete und siedlungsverträgliche Abstellflächen für den MIV, attraktive Infrastrukturen für den Langsamverkehr und Angebote der kombinierten Mobilität (P+R) umgesetzt werden. Ergänzend dazu sollen Mobilitätskampagnen und aktives Mobilitätsmanagement durch die Gemeinden zur Umlagerung von Fahrten auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr beitragen.

Regionaler Richtplan Planungsregion Aaretal, 1999/2008

In Übereinstimmung mit den kantonalen Zielen und Grundsätzen werden für die Region Aaretal sieben allgemeine Ziele abgeleitet:

- Das gesamte Verkehrsnetz ist auf eine massvolle Mobilität und auf die regionalen Bedürfnisse auszurichten
- Die Verkehrsmittel, welche die spezifisch geringste Umweltbelastung verursachen, sind zu fördern
- Die Immissionen des Verkehrs sind zu reduzieren
- Der Raumbedarf für Verkehrsanlagen ist möglichst gering zu halten
- Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist zu verbessern
- Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs ist zu bremsen
- In zu stark belasteten Gebieten ist der Motorfahrzeugverkehr zu reduzieren

Aus regionaler Sicht fehlt im heutigen Netz insbesondere eine Fusswegverbindung Münsingen-Tägertschi (auf der Südseite der Kantonsstrasse) und es bestehen Mängel bei der Veloverbindung durch das Ortszentrum (diese können aber durch die Sanierung der Ortsdurchfahrt behoben werden). Der Bahnhof Münsingen ist als Bike + Ride Standort gekennzeichnet. Das Gebiet um den potenziellen Autobahnanschluss Süd ist als Freihaltekorridor bezeichnet.

Kantonaler Richtplan Veloverkehr, 2004

Der kantonale Velorichtplan weist im Ortszentrum von Münsingen Radstrecken von kantonalen Bedeutung mit Massnahmenbedarf aus: Die Tägertschistrasse vom Dorfplatz bis zum Ortsausgang sowie die Bernstrasse vom Dorfplatz bis zur Kirche. Diese Defizite können durch die Sanierung der Ortsdurchfahrt behoben werden. Die übrigen Strecken von kantonalen Bedeutung weisen keinen Massnahmenbedarf auf.

Kantonaler Richtplan des Wanderrouthenetzes, 2002

Die eingetragenen Routen werden in den Richtplan Verkehr übernommen.

Berner Energieabkommen, Massnahmenkatalog zur Leistungsvereinbarung, 2006

Die Leistungsvereinbarung der Gemeinde Münsingen mit dem Kanton enthält auch Massnahmen über die Mobilität:

- Aufbau eines Mobilitätsmanagements in der Verwaltung
- Parkraumplanung / Bewirtschaftung umsetzen
- Einrichten von Niedriggeschwindigkeitszonen
- Förderung des Langsamverkehrs
- Aktives Mobilitätsmarketing betreiben

2.2 Planungen der Gemeinde Münsingen

Entwicklungskonzept Ortsplanung, 30. Mai 2006

Das Entwicklungskonzept Ortsplanung nennt als Hauptziel im Bereich Verkehr den Erhalt und Ausbau einer funktionsfähigen und siedlungsverträglichen Mobilität. Der motorisierte Individualverkehr soll weitgehend auf der heute vorhandenen Fläche und Infrastruktur abgewickelt werden. Grosse Bedeutung wird der Sicherheit und der Attraktivität der Strassenräume beigemessen. Diese Leitgedanken, die eine Mehrheit der Mitwirkenden in einem Öffentlichkeitsforum geäussert haben, wurden in den nachfolgenden Zielen und Handlungsansätzen verdichtet. Sie gelten ebenso für den Richtplan Verkehr und werden im Kapitel 4 (Ziele) aufgegriffen und detailliert beschrieben.

- Motorisierten Individualverkehr vermeiden
- Motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsarten verlagern
- Verbleibender motorisierter Individualverkehr verträglich und sicher gestalten
- Motorisierten Individualverkehr solange wie möglich auf dem bestehenden Strassennetz abwickeln
- Sicherstellen des Ausbaus der Strasseninfrastruktur

Sanierung Ortsdurchfahrt, 2005

Das Projekt Sanierung Ortsdurchfahrt setzt sich aus einem Betriebs- und Gestaltungskonzept sowie einer Mobilitätskampagne zusammen. Das Betriebskonzept sieht vor, durch die Verflüssigung des Verkehrs auf einem tieferen Geschwindigkeitsniveau eine erhöhte Leistungsfähigkeit sowie eine verbesserte Sicherheit zu erreichen. Dazu werden die Lichtsignalanlagen im Ortszentrum aufgehoben, flächige Querungszonen für die Zufussgehenden eingerichtet und eine Dosierung des Verkehrs an den Ortseingängen vorgenommen. Das Gestaltungskonzept schafft durch eine Kernfahrbahn und eine seitliche Flanierzone die Bedingungen für eine Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden. Mit der Mobilitätskampagne „Mobilität ist Kultur“ wird die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert. Für die Ortsdurchfahrtsachsen nach Rubigen/Wichtrach und Tägertschi müssen im Richtplan keine zusätzlichen Massnahmen festgehalten werden.

Projektstand im Dezember 2009: Der Massnahmenbedarf an der Ortsdurchfahrt ist weitgehend unbestritten. Der Kreditantrag zum vorliegenden Projekt Sanierung Ortsdurchfahrt wurde jedoch am 23. Januar 2008 vom Grossen Rat des Kantons Bern zurückgewiesen. Zusätzlich ist ein Beschwerdeverfahren des TCS gegen Tempo 30 hängig (Stufe Bundesgericht).

Richtplan Verkehr Bahnhofquartier, 9. April 2003

Der Richtplan Verkehr Bahnhofquartier wurde 2002-2003 erarbeitet und umfasst das Bahnhofquartier mit dem Bahnhofplatz mit Bushof, Park+Ride und Bike +Ride, einem Tempo-30 Einbahnregime und langfristig der Erstellung einer neuen Personen- und Velounterführung.

Die Park+Ride-Anlage der SBB wurde im Jahr 2008 realisiert. Der Richtplan wurde 2009 dahingehend angepasst, dass auf dem Bahnhofplatz Tempo 30 gelten soll. Die Einführung einer Begegnungszone wird zu einem späteren Zeitpunkt geprüft. Das Parlament hat den Ausführungskredit im Oktober 2009 beschlossen.

Parkraumkonzept und Parkraumreglement, 2009

Das Parkraumkonzept gilt als kommunaler Richtplan und liegt als Entwurf vor. Das Parkraumkonzept ist in erster Linie ein Instrument der Verkehrslenkung und soll folgende Ziele erreichen:

- Optimale und zweckmässige Nutzung des bestehenden Parkraumangebots
- Verkehrsberuhigung und -sicherheit durch den ruhenden Verkehr
- Reduktion von Kurzstreckenverkehr
- Angemessenes Parkraumangebot
- Abgeltung des gesteigerten Gemeingebrauchs
- Förderung alternativer Mobilitätsformen

Das entsprechende Reglement und die Verordnung wurden 2009 im Entwurf erarbeitet. Die Genehmigung durch das Parlament und die anschliessende Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen erfolgt ab 2010.

2.3 Gesetzliche Grundlagen

- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG), 22. Juni 1979
- Raumplanungsverordnung (RPV), 28. Juni 2000
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG), 7. Oktober 1983
- Lärmschutzverordnung (LSV), 15. Dezember 1986
- Luftreinhalteverordnung (LRV), 16. Dezember 1985

metron

- Strassenverkehrsgesetz (SVG), 19. Dezember 1958
- Strassengesetz des Kantons Bern, vom 4. Juni 2008
- Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG), 4. Oktober 1985
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ÖVG), 16. September 1993
- Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (AGV), 10. September 1997
- Baugesetz des Kantons Bern (BauG), 9. Juni 1985
- Bauverordnung des Kantons Bern (BauV), 6. März 1985

3 Heutige Verkehrssituation und Entwicklung

3.1 Siedlungsstruktur

Münsingen bildet mit rund 11'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 5'000 Arbeitsplätzen (Stand 2007) das regionale Zentrum im Aaretal. Die Hälfte der Einwohner und zwei Drittel der Arbeitsplätze der Region befinden sich in Münsingen. Besonders in der zweiten Hälfte der Neunziger Jahre ist die Einwohnerzahl stark gestiegen. Die Prognosen gehen für die nächsten 15 Jahre von einer leicht wachsenden Bevölkerung aus. Gemäss Entwicklungskonzept Ortsplanung wird eine Bevölkerungszahl von 11'400 Personen im Jahr 2020 angestrebt.

3.2 Gesamtverkehr

Die Region Aaretal wird geprägt von einem hohen Verkehrsaufkommen im Durchgangsverkehr, der sich praktisch zu 100% über die Autobahn und die Fernverkehrszüge abwickelt. In Münsingen selbst liegt hingegen der Anteil des hausgemachten Ziel-/Quellverkehrs über dem Anteil des Durchgangsverkehrs. Der grösste Teil der Fahrten führt aus der Gemeinde Münsingen in den Raum Bern.

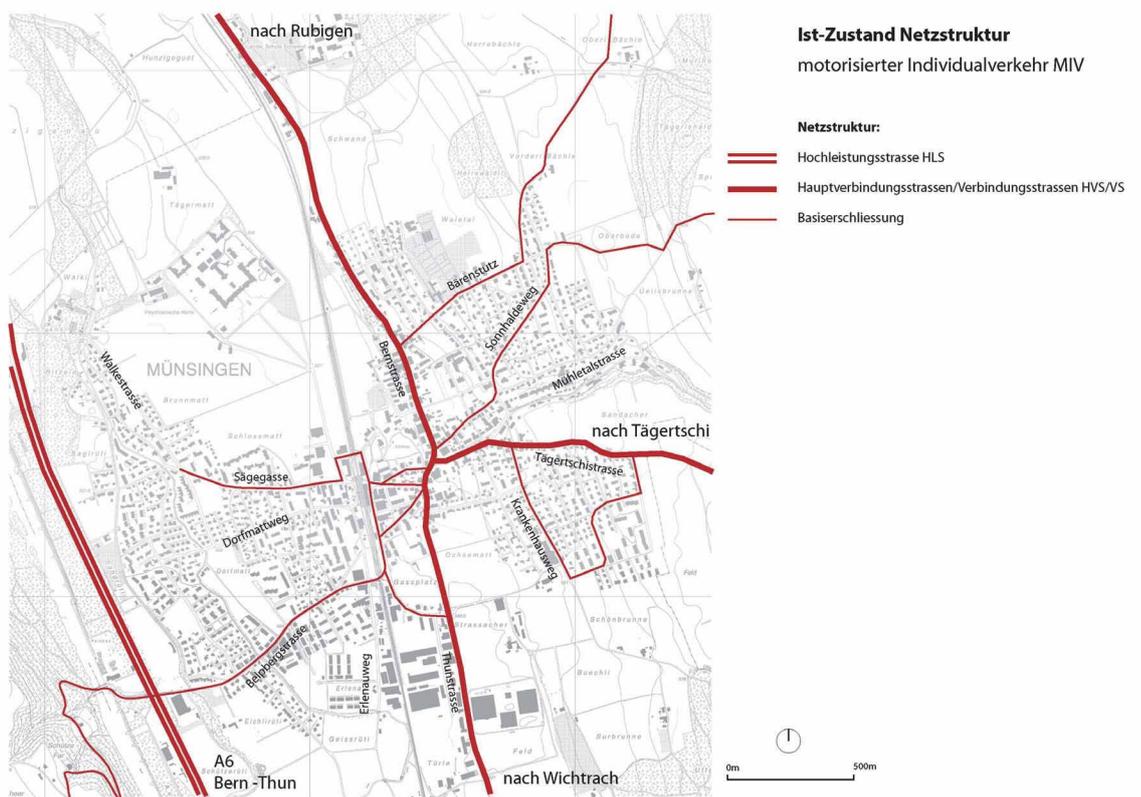
Der Pendlerverkehr hat in der Region Aaretal in den letzten Jahren stetig zugenommen, der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei den Pendlern ist dabei konstant geblieben. Münsingen verzeichnet heute rund 2'800 Wegpendler und 2'100 Zupendler. Darin zeigt sich die Orientierung als Agglomerationsgemeinde in den Raum Bern, aber auch die regionale Bedeutung als Arbeitsstandort im Aaretal. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei den Pendlern aus dem Aaretal in den Raum Bern beträgt 67%, was auf das vergleichsweise gute ÖV-Angebot und die zunehmend beschränkten Strassenkapazitäten zurückzuführen ist. Bei den Binnenpendlern innerhalb des Aaretals hat der öffentliche Verkehr mit rund 20% eine geringe Bedeutung.

Es wird davon ausgegangen, dass das Gesamtverkehrsaufkommen beim Ziel-/Quell- und Binnenverkehr im Aaretal auch in den nächsten 15 Jahren wachsen wird. Deutlich stärker wird der Transitverkehr durch das Aaretal wachsen. Aufgrund der bereits bestehenden Kapazitätsengpässe werden sich Verkehrsspitzen zeitlich ausdehnen und der Druck auf Ausweichrouten steigen.

3.3 Motorisierter Individualverkehr

Das Hauptstrassennetz in Münsingen ist geprägt von den drei Hauptachsen nach Rubigen, Wichtrach und Tägertschi, welche auf dem Dorfplatz zusammenlaufen. Die Ortsdurchfahrt ist mit ca. 20'000 Fahrzeugen pro Tag stark belastet. Bestimmend für die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes beim MIV ist der Knoten Dorfplatz, da rund 70% der Fahrten über diesen Knoten verlaufen. Die Ortsdurchfahrt weist neben der hohen Verkehrsbelastung weitere betriebliche und gestalterische Defizite aus. Heute bestehen neben den Kapazitätsengpässen für den motorisierten Individualverkehr auch Defizite für den Langsamverkehr, Fahrzeitverluste für den öffentlichen Verkehr und eine Beeinträchtigung der Attraktivität des Ortszentrums von Münsingen.

Der Ziel-/Quellverkehr aus Münsingen in Richtung Bern verläuft über die Bernstrasse in Richtung Rubigen und von dort zu einem grossen Teil auf den Autobahnanschluss Rubigen. Kapazitätsengpässe bestehen beim Kreisel Rubigen, bei der Autobahnzufahrt Rubigen und auf der Autobahn zwischen Rubigen und Bern.



Netzstruktur MIV: Ist-Zustand

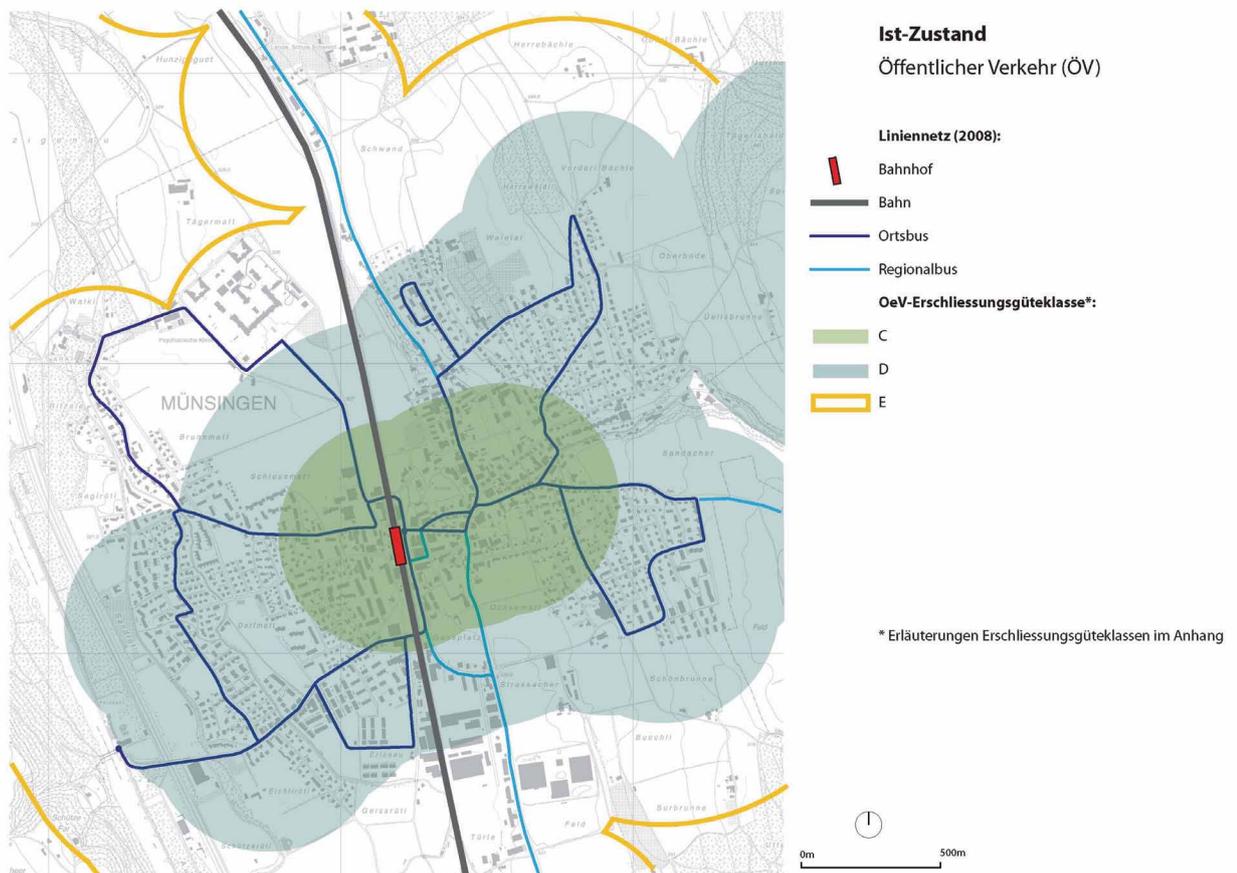
Die Basiserschliessung erfolgt für den Ortsteil West durch zwei Unterführungen beim Bahnhof und von dort über die Belpbergstrasse und die Sägegasse. Im Ortsteil West bestehen keine weiteren bedeutenden Durchgangsachsen, das Verkehrsaufkommen in Richtung Belpberg ist gering. Der Ortsteil Bärenstutz/Sonnhalde weist schwach frequentierte Verbindungen nach Trimstein und Tägertschi auf. In diesem Ortsteil wurden Ver-

kehrsberuhigungsmassnahmen realisiert. Die Mühletalstrasse, entlang welcher sich der historische Dorfkern entwickelte, hat heute vor allem Bedeutung als Langsamverkehrsverbindung in Richtung Tägertschi. Die Basiserschliessung des Ortsteils südlich der Tägertschistrasse erfolgt via Krankenhausweg–Finkenweg–Terrassenweg.

Detaillierte Analysen zum motorisierten Individualverkehr sind in der Korridorstudie Aaretal und im Projekt Sanierung Ortsdurchfahrt beschrieben.

3.4 Öffentlicher Verkehr

Münsingen wird durch die S-Bahnlinie S1 im Halbstundentakt erschlossen. Zusätzlich halten während den Pendlerzeiten einzelne Fernverkehrszüge und Regionalexpreste. Die Feinerschliessung erfolgt durch den Ortsbus Münsingen und die Regionalbuslinien Belp-Münsingen-Konolfingen und Kaufdorf-Wichtrach-Münsingen.



ÖV-Liniennetz und Erschliessungsqualität

Das heutige Angebot im Bahnverkehr reicht knapp aus, um die Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten zu decken. In den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend hat es zwischen Münsingen und Bern regelmässig nur Stehplätze. Nimmt die Nachfrage weiter zu, kommt es mit dem heutigen Angebot zu verschärften Kapazitätsengpässen. Ein weiterer Angebotsausbau ist von übergeordneten Planungen abhängig, insbesondere von Infrastrukturausbauten am S-Bahn-Netz im Raum Bern.

Detaillierte Analysen zum übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs sind in der Korridorstudie Aaretal beschrieben.

Der Ortsbus bedient das Siedlungsgebiet von Münsingen im Halbstundentakt. Mit dem Fahrplanwechsel 2010 werden diverse Schwachstellen behoben.

Das stark belastete Strassennetz im Ortszentrum von Münsingen führt zu Behinderungen der Buslinien. Es treten Verspätungen auf und die Anschlüsse können teilweise nicht eingehalten werden. Mit der weiteren Zunahme des motorisierten Verkehrs wird sich die Problematik verschärfen.

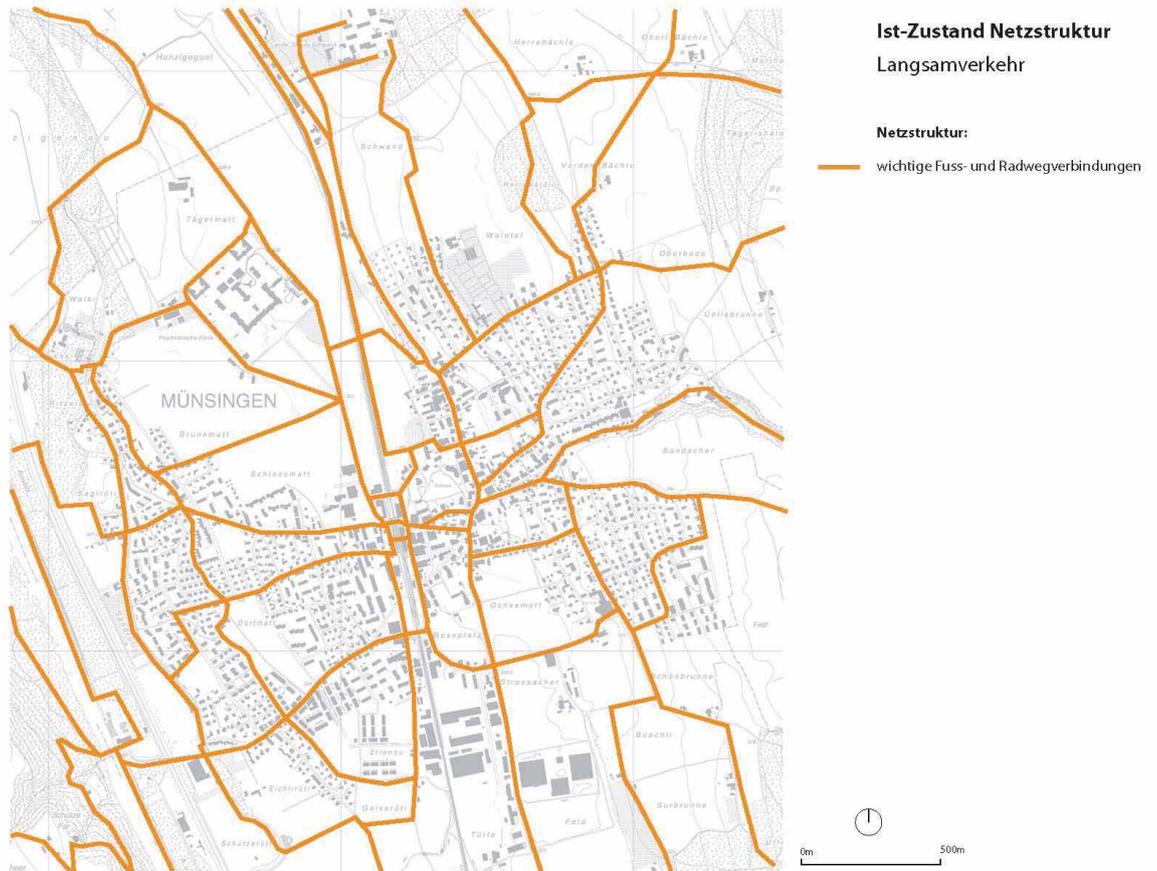
Das Angebotskonzept Ortsbus Münsingen 2010/2012 wird per Fahrplan 2010 umgesetzt.

3.5 Langsamverkehr

Münsingen verfügt über attraktive Bedingungen für den Langsamverkehr. Das Siedlungsgebiet ist kompakt, die Wege sind kurz. Die Distanz aus den Wohngebieten ins Ortszentrum und zum Bahnhof beträgt höchstens rund einen Kilometer. Der Ortsteil West liegt auf ebenem Terrain, östlich der Thun- und Bernstrasse steigt das Gelände sanft an. Insbesondere für den Radverkehr bestehen somit sehr gute Voraussetzungen.

Die Zielgebiete für den Langsamverkehr sind im Allgemeinen gut erreichbar. Defizite bestehen auf der Ortsdurchfahrt durch die hohe Belastung und die Gestaltungsdefizite. Die beiden Personenunterführungen beim Bahnhof dienen den Bedürfnissen der Zufussgehenden einerseits als Erschliessung der Perrons, andererseits als wichtige und zentrale Ortsverbindung. Aber auch für Velofahrende bestünde im Bereich Bahnhof ein Bedarf nach einer zentralen und sicheren Ortsverbindung. Diesem Anspruch werden heute weder die Auto- noch die Personenunterführungen gerecht.

Münsingen verfügt über hochwertige Wege in die Naherholungsgebiete. Hervorzuheben sind die Wege zum Psychiatriezentrum und weiter nach Rubigen, die Wege an den Hangkanten nach Schwand und südlich nach Wichtrach und die Mühletalstrasse Richtung Tägertschi. Im Siedlungsgebiet resp. am Siedlungsrand bestehen attraktive Wege entlang der inneren und äusseren Giesse. Der Dorfmattheweg und die Verbindung Schlossstrasse-Mittelweg sind prädestinierte Wege für den Langsamverkehr in den Quartieren.



Dichtes Fuss- und Radwegnetz

3.6 Unfallanalyse

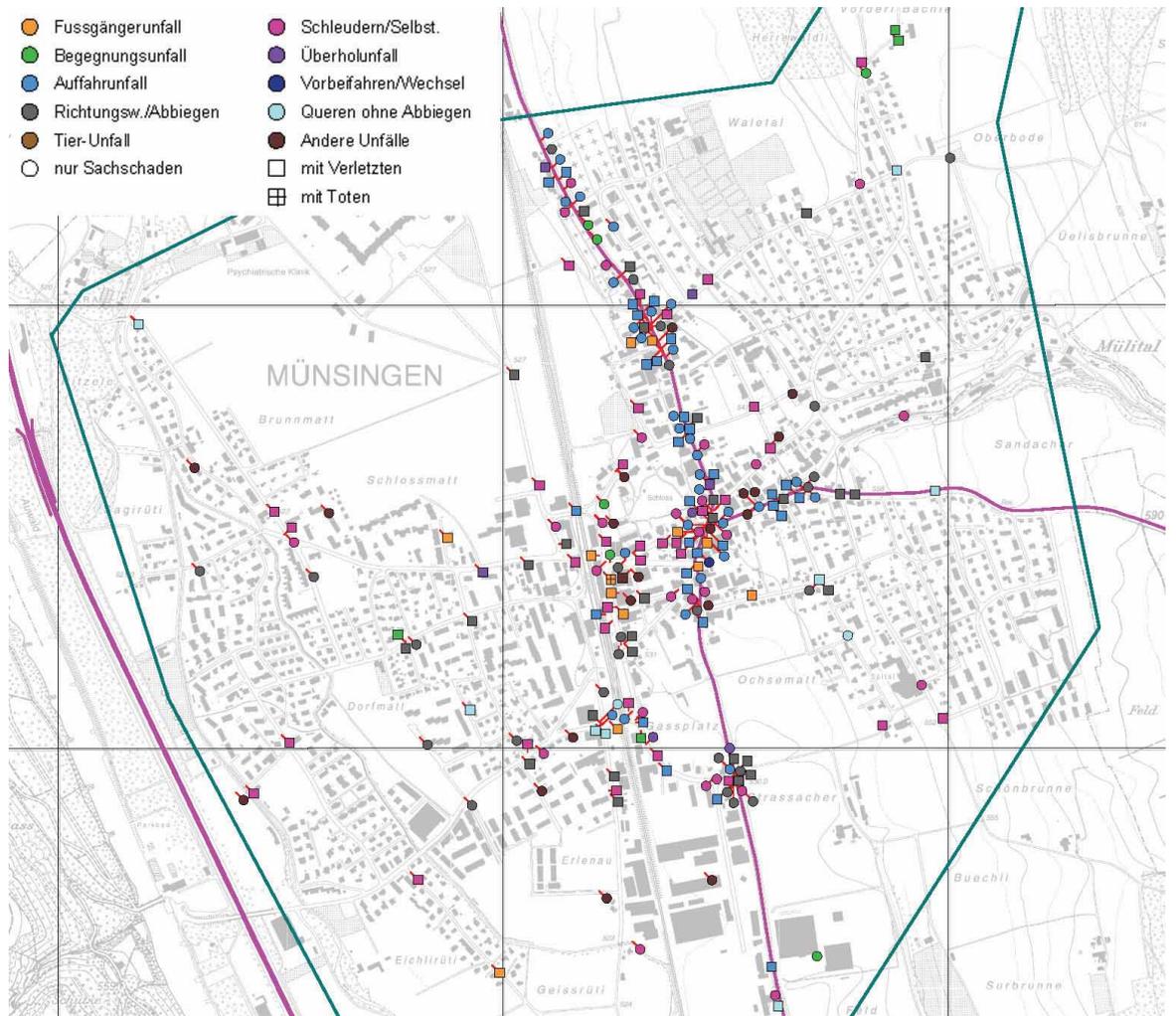
Die Unfallanalyse aus dem Zeitraum Januar 2002 bis Juli 2007 zeigt deutliche Schwerpunkte auf der Ortsdurchfahrt. Die Schwerpunkte bei der Einmündung Bärenstutz und dem Knoten Dorfplatz können durch die Sanierung der Ortsdurchfahrt entschärft werden. Der Unfallschwerpunkt beim Knoten Aeschisstrasse/Thunstrasse konnte durch den Bau des Kreisels bereits entschärft werden.

Eine weitere Häufung von Unfällen ist im Bahnhofquartier festzustellen. Hier besteht mit dem Richtplan Verkehr Bahnhofquartier bereits eine Planung, in der Massnahmen zur Verminderung von Unfällen vorgesehen sind.

Bei der Unterführung Belpbergstrasse befindet sich eine weitere, wenn auch etwas weniger schwerwiegende Häufung von Unfällen. Hier wurde im Jahr 2006 mit der Entfernung eines Fussgängerstreifens bereits eine Massnahme getroffen, die zur Verhinderung von Unfällen beitragen sollte.

In den Wohnquartieren sind keine signifikanten Häufungen von Unfällen festzustellen. Die Unfallpunkte befinden sich verstreut im Siedlungsgebiet. Durch verkehrsberuhigende Massnahmen kann die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gesteigert wer-

den. Aus dem bereits verkehrsberuhigten Ortsteil Bärenstutz/Sonnhalde können bezüglich der neusten Unfallzahlen positive Erfahrungen gezogen werden¹.



Unfallanalyse Gemeinde Münsingen, 1.1.2002 – 31.7.2007

¹ Nachkontrolle zur Einführung der Tempo-30-Zone Bärenstutz/Sonnhalde, 12. Oktober 2007

3.7 Fazit

Qualitäten

Münsingen verfügt über gute Bedingungen für den Langsamverkehr. Die Wege sind kurz und es bestehen attraktive Verbindungen in den Quartieren und in die Naherholungsgebiete. Die Wohnquartiere weisen keinen oder wenig Durchgangsverkehr auf und eignen sich als verkehrsberuhigte Kammern. Durch den Ortsbus und die S-Bahn / Fernverkehrszüge ist Münsingen direkt und schnell mit den Räumen Bern und Thun verbunden.

Konflikte

Die Ortsdurchfahrt weist eine hohe Belastung beim motorisierten Individualverkehr auf, in den Spitzenzeiten entstehen Staus. Die gestalterischen und betrieblichen Defizite haben negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr und verringern die Attraktivität des Zentrums. Die beiden Personunterführungen beim Bahnhof entsprechen nicht ihrer Bedeutung als Verknüpfungspunkte der beiden Ortsteile mit je 5'000 Einwohnern. Auf der westlichen Bahnhofseite fehlt eine Gestaltung, welche den Bahnhofszugang und dessen Verknüpfungsfunktion hervorhebt. Im übergeordneten Netz bestehen Kapazitätsengpässe auf der Autobahn, den Autobahnzubringern und im Schienenverkehr.



Ist-Zustand, Qualitäten und Konflikte

4 Ziele und Handlungsansätze Verkehr

Die Gemeinde Münsingen strebt in Abstimmung mit den übergeordneten Grundlagen sowie mit dem Entwicklungskonzept ein nachhaltiges Verkehrssystem an, das eine leistungsfähige, umweltgerechte und kostengünstige Mobilität ermöglicht. Die in den bereits erwähnten Grundlagen formulierten Ziele und Strategien werden zu fünf Hauptzielen verdichtet, die in Handlungsansätzen konkretisiert werden.

Ziel: Motorisierten Individualverkehr vermeiden

- Regionale Wohnstrategie
- Einzonungen: Zentrale Lage, gute ÖV-Erschliessung, gute Bedingungen für den Langsamverkehr
- Verzicht auf zusätzliche publikumsintensive Einrichtungen, die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen beim MIV verursachen
- Konsequente Optimierung der Wegekettens des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs

Ziel: Motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsarten verlagern

- Attraktivitätssteigerung und Ausbau der Infrastrukturen für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr
- Mobilitätskampagne und aktives Mobilitätsmanagement durch die Gemeinde

Ziel: Verbleibenden motorisierten Individualverkehr verträglich und sicher gestalten

- Umgestaltung der verkehrsorientierten Ortsdurchfahrten nach Koexistenzprinzip
- Flächendeckende Tempo 30-Zonen in allen Wohnquartieren
- Konsequente und stetige Erhöhung der Sicherheit
- Die für die Zentrumserschliessung benötigten Abstellflächen für den motorisierten Individualverkehr sollen möglichst siedlungsverträglich angeordnet und bewirtschaftet werden

Ziel: Motorisierten Individualverkehr solange wie möglich auf dem bestehenden Strassennetz abwickeln

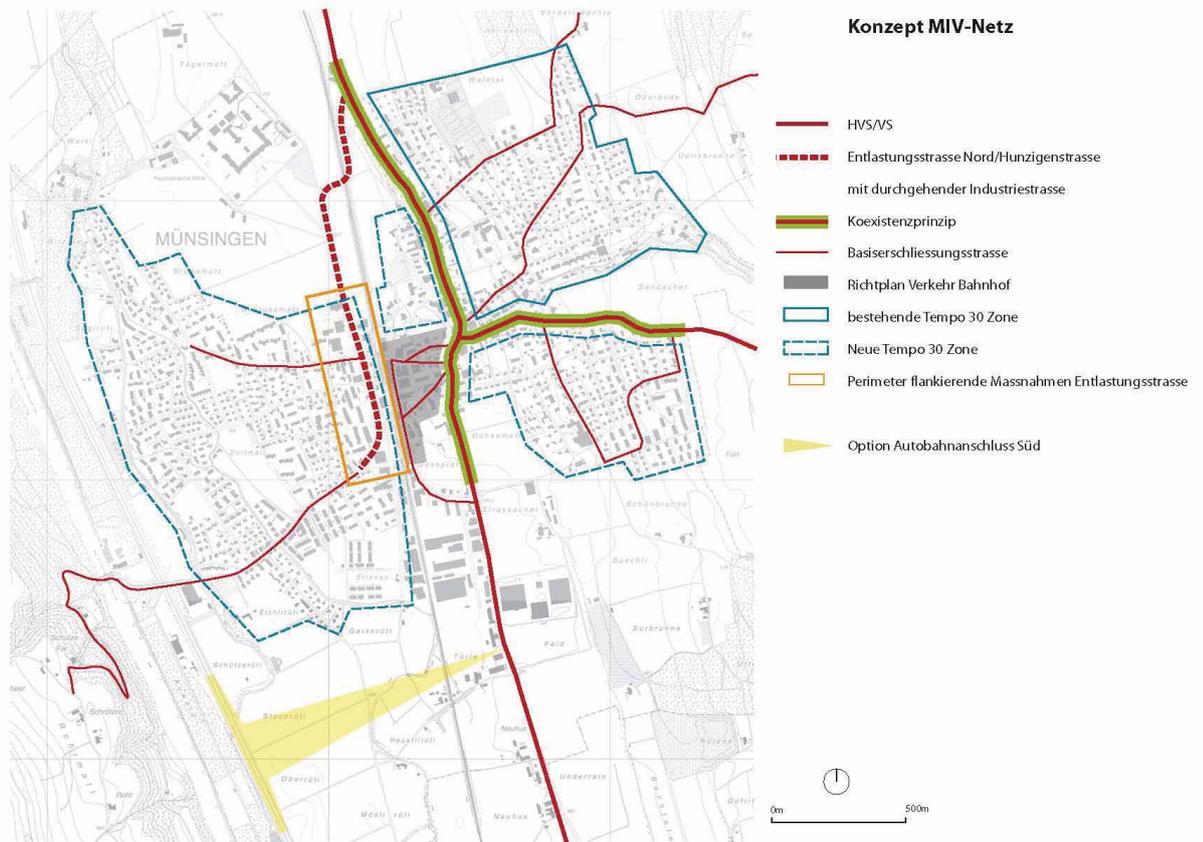
- Verkehrssystemmanagement zur Optimierung des Verkehrsablaufs auf den Hauptverbindungsstrassen (HVS)

Ziel: Sicherstellung des Ausbau der Strasseninfrastruktur

- Definieren und Festlegen des Ausbaus des Strassennetzes und Sicherstellung, dass dies siedlungsverträglich und mit hohem Nutzen erfolgt
- Langfristige ortsplanerische und wenn nötig baurechtliche Sicherstellung des Ausbaus
- Fix installiertes Controlling der Verkehrsentwicklung als Entscheidungsgrundlage

5 Konzept

5.1 Konzept motorisierter Individualverkehr



Konzept MIV-Netz

In den folgenden Kapiteln werden die Kernelemente des Konzepts motorisierter Individualverkehr kurz erläutert.

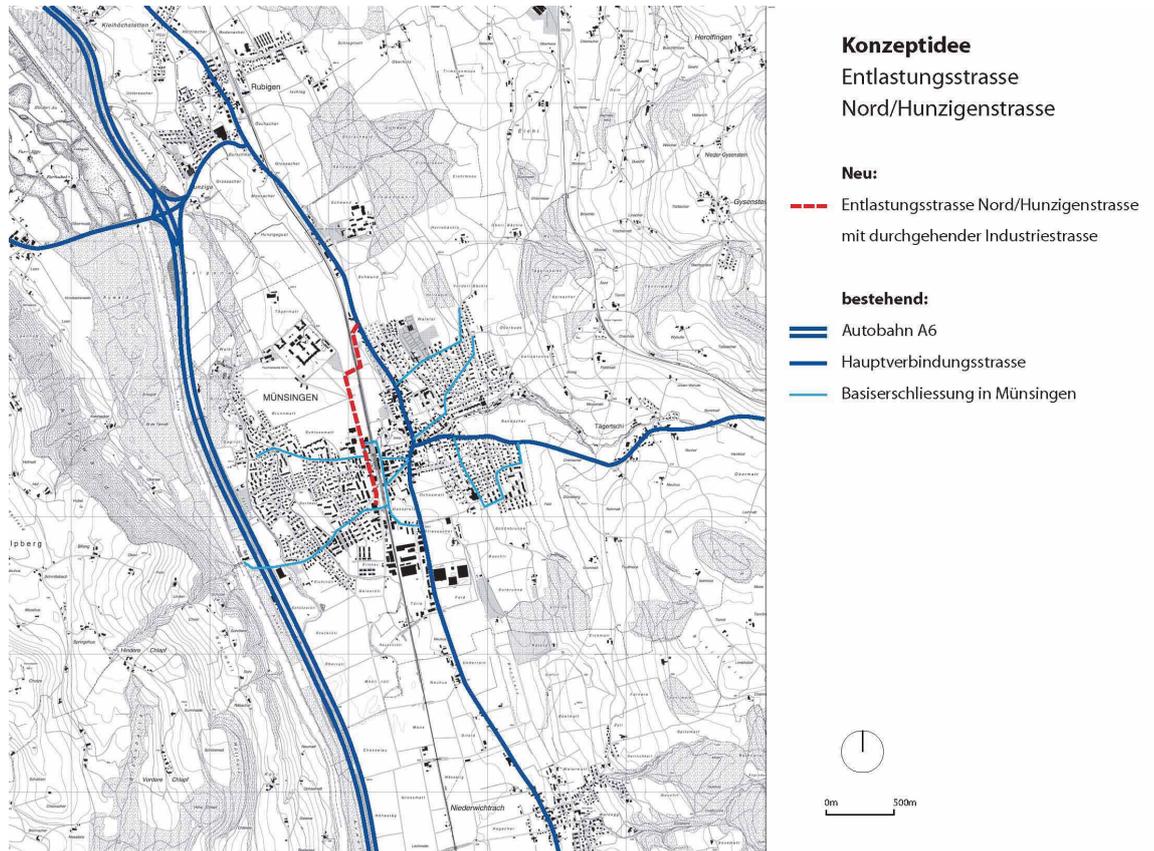
5.1.1 Ortsdurchfahrt

Die Ortsdurchfahrt wird saniert und nach dem Koexistenzprinzip umgestaltet. Damit kann die Sicherheit und die Verträglichkeit des Verkehrs erhöht und der Verkehrsablauf verstetigt werden. Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt bringt unabhängig von der Entlastungsstrasse eine erhebliche verkehrliche Verbesserung für Münsingen. Zu beachten ist, dass der Entlastungsstrasse ein längerfristiger Realisierungszeitpunkt (frühestens in 10-15 Jahren) als der Sanierung der Ortsdurchfahrt zugrunde liegt.

5.1.2 Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt - insbesondere des kritischen Knotens Dorfplatz - und des Bahnhofquartiers wird die Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse realisiert. Der Ortsteil West wird in Richtung Rubigen neu über die Entlastungsstrasse erschlossen.

Zusammen mit der durchgehenden Industriestrasse wird der Ziel-/Quellverkehr des Westquartiers aus und in Richtung Bern neu geführt. Damit die Entlastungsstrasse quaterverträglich ist und einen grösstmöglichen Nutzen erbringen kann, sind flankierende Massnahmen zu ergreifen. Dazu gehören insbesondere sichere und attraktive Langsamverkehrsverbindungen zum Bahnhof und Massnahmen im Bereich des Schulzentrums Schlossmatt. Zusammen mit der verlängerten, durchgehenden Industriestrasse wird der Bahnhofzugang West neu gestaltet.



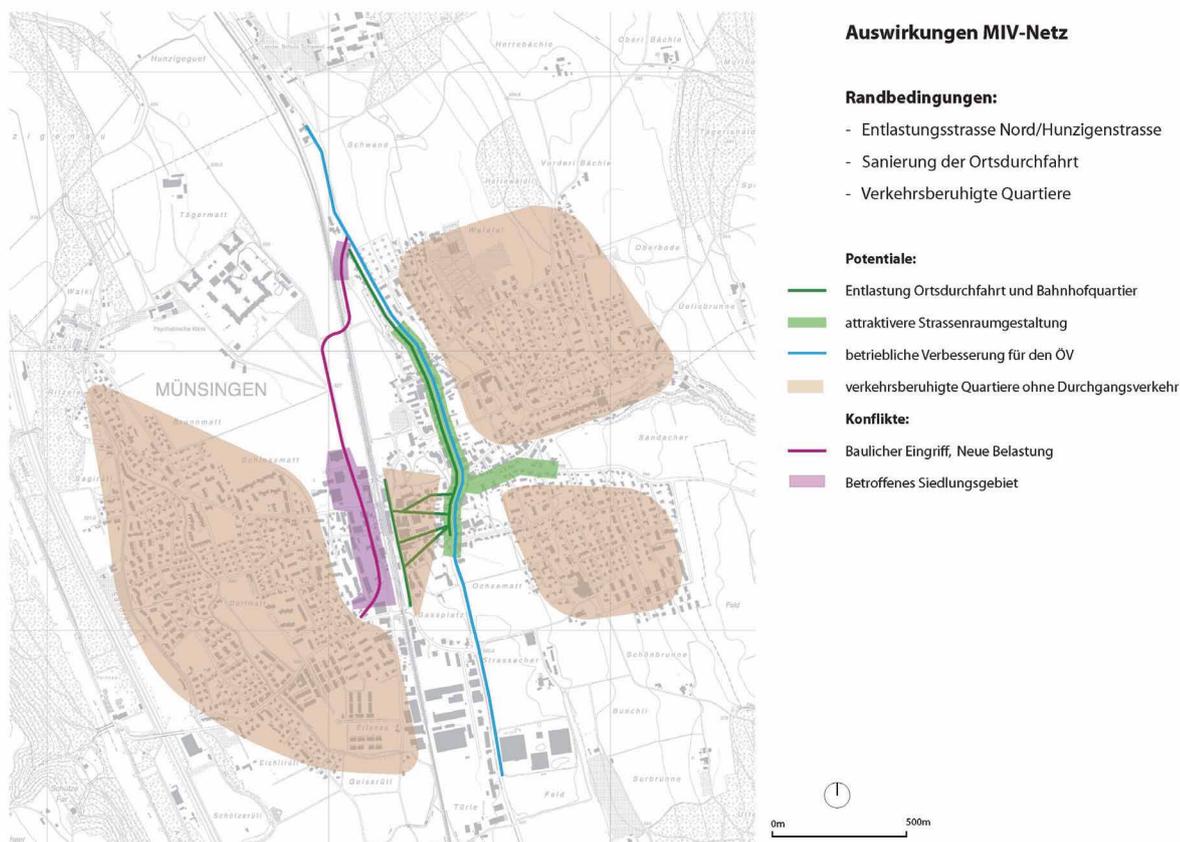
Konzeptidee Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse

Wirkungen Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse auf Verkehr und Siedlung

- Mit der neuen Erschliessung für den Ziel-/Quellverkehr des Westquartiers wird die Bernstrasse, der Dorfplatzkreisel und das östliche Bahnhofquartier deutlich entlastet.
- Die Behinderungen des Verkehrsablaufs auf der Ortsdurchfahrt werden abgebaut, die Reisezeiten verkürzen sich sowohl für den Ziel-/Quellverkehr wie für den Durchgangsverkehr.
- Durch die Linienführung und die Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Ortsdurchfahrt entsteht nur ein geringes Risiko, dass die neue Achse als Umfahrroute für den Transitverkehr aus oder in Richtung Süden genutzt wird.
- Die Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse ist bereits im Agglomerationsprogramm Siedlung + Verkehr enthalten.
- Mit der neuen Entlastungsstrasse ändern sich die Ziel-/Quellströme im Westquartier nicht. Das heisst, es gibt innerhalb des Quartiers mit Ausnahme auf der Achse

se durchgehende Industriestrasse – Hunzigenstrasse keine oder nur geringfügige Verkehrsverlagerungen und lokale Verkehrszunahmen.

- Die Entscheidkompetenz liegt beim Kanton und der Gemeinde (ohne Bund).
- Das Vorhaben ist etappierbar und gut integriert in die Sanierung der Ortsdurchfahrt.
- Gemäss Korridorstudie Aaretal bedingt die Variante Nord/Hunzigenstrasse kapazitätssteigernde Massnahmen beim Kreisel Rubigen (z. B. Bypass). Damit kann trotz zunehmender Belastung die Kapazität dieses Knotens erhöht werden.
- Das Schulhausareal Schlossmatt erfährt eine grössere Belastung (starke flankierende Verkehrssicherheitsmassnahmen auf der Hunzigenstrasse im Bereich Schlossmattstrasse – Sägegasse nötig)
- Entlang der Industriestrasse entsteht eine neue Verkehrsbelastung.
- Es muss mit hohen Investitionskosten für die Gemeinde und damit ungesicherter Finanzierbarkeit gerechnet werden.



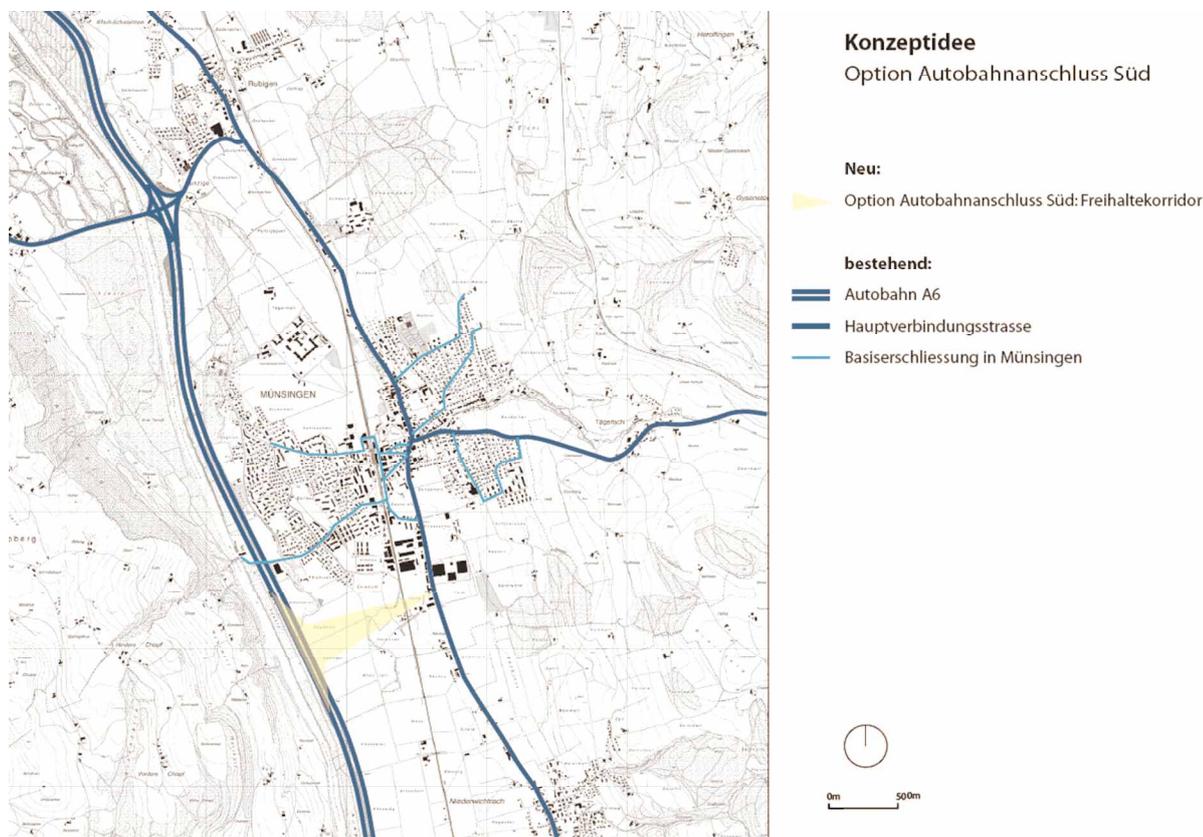
Auswirkungen Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse

5.1.3 Option Autobahnanschluss Münsingen

Nebst der Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse wird in der Korridorstudie Aaretal auch ein Anschluss an die Autobahn A6 in Münsingen Süd als verkehrsplanerisch mögliche Variante ausgeschieden. In der Korridorstudie und in der Stellungnahme des Ge-

meinderates Münsingen dazu wird die Entlastungstrasse Nord/Hunzigenstrasse der Variante Autobahnanschluss Münsingen Süd jedoch vorgezogen. Trotzdem ist gemäss Regionaler Richtplanung (Ergänzung Register 7, Januar 2008) dafür zu sorgen, dass der für den Anschluss notwendige Korridor als Option offen gehalten wird. Mit dem Freihaltekorridor soll der Handlungsspielraum langfristig erhalten bleiben, und zwar unabhängig von einer im heutigen Zeitpunkt befürwortenden oder ablehnenden Haltung gegenüber dieser Option. Nachfolgend sind eine mögliche Konzeptidee und die Auswirkungen eines allfälligen Autobahnanschlusses Süd beschrieben.

Ein neuer Autobahnanschluss Süd würde die Thunstrasse südlich von Münsingen mit der Autobahn verbinden. Das Westquartier könnte über den Erlenuweg/Allmendweg angeschlossen werden. Detailliertere Aussagen über Lage und Art des Anschlusses können zum jetzigen Zeitpunkt nicht gemacht werden. Auf Stufe Richtplan Verkehr Münsingen wird lediglich der Freihaltekorridor ausgeschieden.



Option Autobahnanschluss Süd

Wirkungen Autobahnanschluss auf Verkehr und Siedlung

- Es entsteht eine direktere und kürzere Anbindung von Münsingen an die Autobahn.
- Mit einer neuen, direkten und schnellen Erschliessung im Süden wird der Durchgangsverkehr aus dem Süden nahezu vollständig verlagert.
- Die Industriezone im Bereich Thunstrasse kann direkt an die Autobahn angeschlossen werden.

- Insgesamt wird die Ortsdurchfahrt nördlich des Kreisels Dorfplatz so entlastet, dass der Verkehrsablauf auf der Ortsdurchfahrt – Bernstrasse verbessert und die Reisezeit verkürzt werden kann.
- Bei einer Anbindung des Quartierstrassennetzes an die Südumfahrung wird auch ein gewisser Teil des Ziel-/Quellverkehrs aus dem Westquartier so geführt. Dies stellt eine zusätzliche Entlastung des Kreisels Dorfplatz dar.
- Das Bahnhofquartier wird entlastet.
- Mit der neuen direkteren und kürzeren Route zur Autobahn besteht die Gefahr von Verlagerungen von regionalen Routen. So könnte z.B. die Achse Kiesental - Münsingen (Konolfingen / Tägertschi / Münsingen Süd) attraktiv werden und zu Verkehrszunahmen auf der Tägertschistrasse, dem Dorfplatzkreisel und der Thunstrasse führen. Der Entlastungseffekt auf dem Dorfplatzkreisel könnte so schneller wieder aufgebraucht werden. Auch der Verkehrsdruck auf die Ortsdurchfahrt Tägertschi könnte steigen.
- Im Falle einer direkten Quartiererschliessung des Westquartiers über die Südumfahrung an die Autobahn werden heute verkehrsarme Erschliessungsstrassen wie Erlenuweg und Allmendweg neu stärker belastet.
- Die durchgehende Industriestrasse ist nötig.
- Die südlich des Autobahnanschlusses gelegenen Siedlungsgebiete in Wichtrach werden besser erreichbar.
- Die Zufahrten zu einem neuen Autobahnanschluss Münsingen führen weiterhin über den Dorfplatzkreisel, die Tägertschi- und die Thunstrasse und belasten zentrale Abschnitte der Ortsdurchfahrt.
- Die bessere Erreichbarkeit führt zu massivem und raumplanerisch unerwünschtem Siedlungsentwicklungsdruck (z.B. Fachmärkte oder andere verkehrsintensive Nutzungen im Süden von Münsingen oder Wichtrach Nord).
- Der Querverkehr Gürbetal-Aaretal nimmt zu und erhöht somit die Belastung der Ortsdurchfahrten von Gerzensee, Mühledorf, Kirchdorf und Wichtrach.
- Es entsteht ein Eingriff in rechtskräftige Grundwasser- und Quellwasserschutzzonen (bauliche Massnahmen sind nötig). Zudem besteht ein möglicher Interessenskonflikt mit einem potentiellen Grundwasserfassungsgebiet von regionaler Bedeutung.
- Ein Autobahnanschluss im Bereich des Freihaltekorridors würde einen Eingriff ins Naturschutzgebiet Aarelandschaft Thun-Bern bedeuten.
- Regionale und kommunale Landschaftsschutzgebiete sind tangiert.
- Ein wichtiges Naherholungsgebiet wird beeinträchtigt.
- Die Lärmbelastung der südlichen Ortsteile nimmt zu.
- Das Vorhaben ist nicht etappierbar.

- Es besteht eine vollständige Abhängigkeit vom Bund. Ein neuer Autobahnanschluss benötigt ein generelles Projekt.
- Es ist ein ausgesprochen langes Verfahren nötig mit langer dauernder Planungsunsicherheit.

5.1.4 Verkehrsberuhigung

Die Wohnquartiere werden verkehrsberuhigt. Dies erhöht die Sicherheit, steigert die Wohnumfeldqualität und trägt zur Förderung des Langsamverkehrs bei. Die Verkehrsberuhigung wird als ein zentrales Element des Konzepts MIV angesehen.

5.1.5 Umsetzung weiterer kommunaler Planungen

Der Richtplan Verkehr Bahnhofquartier wird umgesetzt.

Das Parkraumkonzept wird fertig gestellt und die Erarbeitung eines Parkraumreglementes und einer -verordnung wird vorangetrieben. Die Massnahmen aus dem Konzept werden schrittweise umgesetzt.

5.2 Konzept öffentlicher Verkehr

S-Bahn und Fernverkehrszüge: Die Analysen der Ist-Situation und die Angebotsziele sind in der Korridorstudie Aaretal beschrieben. Sie gelten für den Richtplan und werden nicht weiter beschrieben.

Ortsbus: Die Analyse der Ist-Situation, die Angebotsziele und das neue Konzept werden im Angebotskonzept Ortsbus Münsingen 2010/2012 beschrieben. Dieses gilt für den Richtplan und wird nicht weiter beschrieben.

5.3 Konzept Langsamverkehr

Grundsatz: Attraktive und sichere Wege

- Erhalt und Ausbau der bestehenden Wege im Siedlungsgebiet.
- Erhalt und Ausbau der bestehenden Wege in die Naherholungsgebiete.
- Schliessen von Netzlücken im Fuss- und Radwegnetz.
- Verbinden der beiden Ortshälften West und Ost durch attraktive Unterführungen der Bahn.
- Umsetzen der Massnahmen im Rahmen der Sanierung Ortsdurchfahrt und gemäss Richtplan Verkehr Bahnhofquartier.
- Fördern der kombinierten Mobilität unter Einbezug aller Verkehrsträger. Konsequente Optimierung der Wegeketten.

6 Abstimmung Siedlung und Verkehr

6.1 Erschliessungsgrundsätze

- Die Erschliessung soll möglichst direkt auf das übergeordnete Netz führen.
- Die Erschliessung soll wenn möglich über vorhandene Infrastrukturen erfolgen.
- Die Auswirkungen auf die Nachbargrundstücke resp. -quartiere sollen möglichst gering sein.
- Der aus der neuen Bauzone resultierende Mehrverkehr soll sicher bewerkstelligt werden und keine neuen Sicherheitsdefizite bringen resp. bestehende verstärken.
- Die aus der neuen Bauzone resultierende Mobilität soll nicht zu Verschärfungen von Belastungen im bestehenden Siedlungsgebiet führen.
- Die aus der neuen Bauzone resultierende Mobilität muss grundsätzlich über die bestehende Strasseninfrastruktur abgefertigt werden können.

6.2 Entwicklung motorisierter Individualverkehr

6.2.1 Ausgangslage

Der Knoten Dorfplatz (Bernstrasse-Tägertschstrasse) ist für die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in Münsingen bestimmend, da rund 70% aller Fahrten über diesen Knoten verkehren. Er dient damit als massgebender Indikator, ob das zusätzliche Verkehrsaufkommen der Neueinzonungen und das generelle Verkehrswachstum des MIV auch in Zukunft über diesen Knoten abgewickelt werden kann. Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2023 (15 Jahre Lauffrist der revidierten Ortsplanung ab 2008) gewählt. Massgebend zur Beurteilung der Verkehrsqualität ist die Abendspitzenstunde.

Im Projekt Sanierung Ortsdurchfahrt wurde festgestellt, dass die maximale Belastung des Knoten Dorfplatz in der Abendspitzenstunde (ASP) rund 2'450 Fahrten beträgt. Dieser Wert wird bereits in den nächsten Jahren durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen der sich im Bau befindlichen bzw. genehmigten Bauvorhaben und die Zunahme des Transitverkehrs erreicht werden. Für die Berechnung der künftigen Verkehrsentwicklung wird von einem Referenzzustand (2008) von 2400 Fahrten ausgegangen.

6.2.2 Bevölkerungsprognose

Die definitive Zonenkapazität wird erst mit dem Abschluss der Ortsplanungsrevision feststehen. Das Entwicklungskonzept geht von einem Bevölkerungszuwachs auf insgesamt 11'400 Einwohner im Jahr 2020 aus.

- Für den Nachweis der Leistungsfähigkeit wird von 500 neuen Einwohnern ausgegangen. Dies ist der Zielwert, der die abgeschlossene Ortsplanungsrevision gemäss Entwicklungskonzept ausweisen sollte.
- Für den Nachweis der Leistungsfähigkeit wird von 100 neuen Arbeitsplätzen ausgegangen. Die Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen ist schwierig vorherzusagen. Der vorliegende Wert ist eine Annahme.

6.2.3 Szenarien

Annahme: Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur sowohl beim öffentlichen Verkehr wie beim motorisierten Individualverkehr prägt die Mobilitätsnachfrage. Die Verkehrsnachfrage wird deshalb in 3 Szenarien mit unterschiedlicher Verkehrsinfrastruktur berechnet.

Szenario Trend:

Die Realisierung der Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse oder weiteren Strassenausbauprojekten ist zum heutigen Zeitpunkt nicht gesichert. Auch wenn der Bau der Entlastungsstrasse beschlossen werden sollte, ist mit einer Eröffnung frühestens in 8-10 Jahren zu rechnen. Bis zu diesem Zeitpunkt muss der Verkehr ohnehin über das bestehende Strassennetz abgefertigt werden. Im Szenario Trend wird deshalb die Verkehrsentwicklung ohne einen Ausbau der Strasseninfrastruktur berechnet. Miteinberechnet ist die Umgestaltung des Knoten Dorfplatz, welche eine leichte Kapazitätssteigerung ermöglicht. Beim öffentlichen Verkehr wird ebenfalls mit keinem deutlichen Ausbau gerechnet, somit wird für die Berechnung der heutige Modal-Split verwendet.

Szenario Ausbau des motorisierten Individualverkehrs (MIV):

Die Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse wird in die Berechnung miteinbezogen, ebenso kapazitätssteigernde Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt (Umgestaltung Knoten Dorfplatz). Nicht berücksichtigt werden Massnahmen zum Management des Verkehrsablaufs (Busbevorzugung). Durch den Bau der Entlastungsstrasse wird der Knoten Dorfplatz vom Ziel-/Quellverkehr aus dem Ortsteil West entlastet, andererseits kann die Entlastungswirkung durch die verbesserten Reisezeiten des Durchgangsverkehrs zum Teil wieder aufgehoben werden.

Szenario Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV):

Das Szenario rechnet mit der Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten. Bausteine des Szenarios sind der Ausbau des öffentlichen Verkehrs gemäss den Vorgaben aus der Korridorstudie Aaretal, eine Sanierung der Ortsdurchfahrt und die Förderung des Langsamverkehrs. Der Ortsbus verkehrt im Viertelstundentakt und es gibt halbstündliche RE-Halte in Münsingen. Verkehrsberuhigte Quartiere, Massnahmen zur kombinierten Mobilität und ein aktives Mobilitätsmanagement werden konsequent umgesetzt. Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsablaufes werden nach Bedarf ergriffen, ansonsten findet bei der Strasseninfrastruktur kein Ausbau statt. Die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs resp. der umweltfreundlichen Verkehrsarten wird damit verbessert. Es wird damit gerechnet, dass sich der Modal-Split um 5% zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten erhöht.

6.2.4 Berechnung

In der nachfolgenden Grafik wird das zukünftige Verkehrsaufkommen auf dem Knoten Dorfplatz zur Abendspitzenstunde (ASP) berechnet. Prognosehorizont ist das Jahr 2023 (15 Jahre Laufzeit der Ortsplanung). Die Grundlagen beziehen sich auf das Verkehrsmodell der Region Bern, das Projekt Sanierung Ortsdurchfahrt und Angaben aus der aktuellen Ortsplanungsrevision.

Grundlagen	Ist-Zustand	Trend	Ausbau MIV	Ausbau ÖV
¹ Modal Split	wie heute	wie heute	wie heute	Plus 5%
² Anteil ASP am DWV	11%	11%	11%	11%
Anteil Fahrten via Dorfplatz am Gesamtverkehr	68%	68%	68%	68%
³ Fahrten Dorfplatz, Referenzzustand 2008, ASP	2400			
⁴ Kapazität Dorfplatz gemäss Sanierung OD	2450			
⁵ Fahrten Transitverkehr via Dorfplatz	977			
Neue Einwohner		500	500	500
Neue Arbeitsplätze		100	100	100

Berechnung Szenarien	Ist-Zustand	Trend	Ausbau MIV	Ausbau ÖV
⁶ Verkehrsaufkommen bestehende Siedlung	2400	2400	2400	2233
⁷ Mehrverkehr Neueinzonungen und Reserven E		75	75	70
⁷ Mehrverkehr Neueinzonungen und Reserven A		15	15	14
Total Mehrverkehr Neueinzonungen und Reserven		91	91	84
⁸ Fahrten via Dorfplatz		wie heute	-550	wie heute
⁹ Allgemeines Verkehrswachstum		75	75	70
¹⁰ Wachstum Transitverkehr		147	220	0 (Dosierung)
Total		2712	2235	2387
Zunahme Verkehrsaufkommen Dorfplatz in % gegenüber heute		13%	-7%	-1%
Überschreitung der Kapazität Knoten Dorfplatz, gerundet		+250	-200	-50

Berechnung Knoten Dorfplatz, Abendspitzenstunde, 2023

- ¹ Modal-Split: Anteil öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr am Gesamtverkehr, gemäss Verkehrsmodell Region Bern.
- ² Anteil der Abendspitzenstunde (ASP) am durchschnittlichen Werkstagsverkehr (DWV).
- ³ Anzahl der Fahrten, die zur Abendspitzenstunde den Dorfplatz passieren.
- ⁴ Kapazität Knoten Dorfplatz, wenn die Umgestaltung gemäss Sanierung Ortsdurchfahrt vorgenommen wird.
- ⁵ Durchgangsverkehr auf dem Dorfplatz, gemäss Verkehrsmodell Region Bern.

- ⁶ Basiswert Verkehrsaufkommen aus der bestehenden Siedlungsstruktur. Der Wert entspricht beim Trend und beim Ausbau des MIV dem Referenzzustand 2008, beim Ausbau des ÖV wird er durch den erhöhten Modal-Split zugunsten des ÖV reduziert.
- ⁷ Berechnung Metron AG, Stand Ortsplanung August 2008
- ⁸ Im Szenario Ausbau des MIV wird der Dorfplatz durch die Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse um täglich 5'000 Fahrten entlastet, in der Abendspitzenstunde (11%) um 550.
- ⁹ Das allgemeine Verkehrswachstum wird mit 0.2% pro Jahr berechnet.
- ¹⁰ Das Wachstum des Transitverkehrs wird beim Szenario Trend mit 1% und beim Szenario MIV mit 1.5% pro Jahr berechnet. Beim Szenario des ÖV verhindert die Dosierung der Ortsdurchfahrt eine Zunahme über die Kapazitätsgrenze des Dorfplatzes.

Fazit:

Eine nachfrageorientierte Entwicklung ohne Massnahmen (Szenario Trend) ist nicht verarbeitbar. Die Belastung des Knotens Dorfplatz würde sich in der Abendspitzenstunde auf rund 2700 Fahrten erhöhen und die Kapazität somit um 250 Fahrten übersteigen.

Durch den Bau der Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse (Szenario MIV) kann das prognostizierte Verkehrswachstum abgefertigt werden. Auf dem Knoten Dorfplatz kann eine leichte, auf der Alten und Neuen Bahnhofstrasse eine deutliche Entlastung erreicht werden.

Durch die Sanierung Ortsdurchfahrt und eine gezielte Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten (Szenario ÖV) kann das prognostizierte Verkehrswachstum abgefertigt werden. Die Belastung auf der Ortsdurchfahrt bleibt in etwa gleich, die Verhältnisse für den öffentlichen Verkehr werden durch die Dosierung verbessert.

Durch einen Autobahnanschluss Süd könnte eine weitere Entlastung der Ortsdurchfahrt erreicht werden. Der Anschluss Süd wurde nicht in die Berechnung miteinbezogen, da er eine langfristige Option darstellt.

Anmerkung:

Mit einer Sanierung der Ortsdurchfahrt kann der Verkehr in den Spitzenzeiten dosiert werden, d.h. es wird nur soviel Verkehr in das Dorfzentrum geleitet, wie verarbeitet resp. siedlungsverträglich abgewickelt werden kann. Erfahrungen mit diesem Ansatz zeigen, dass:

- Nur eine leichte Zusatzbelastung in der Spitzenstunde erfolgt
- Die Verkehrszunahme vor allem im DWV stattfindet

metron

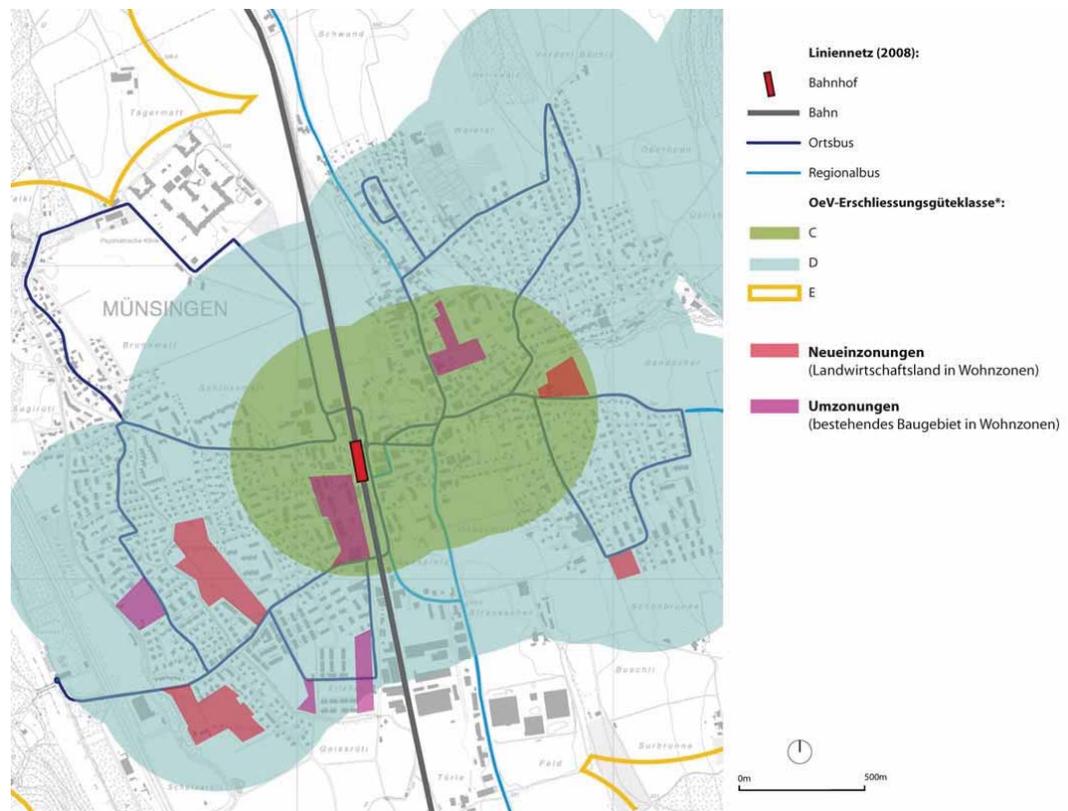
- Somit eine Verhaltensänderung der MIV-Benützer erfolgt (zeitlich und räumlich)
- Die Verkehrsteilnehmenden auf andere Verkehrsmittel umsteigen

Bereits ausgeführte Beispiele von Ortsdurchfahrten in Köniz (Schwarzenburgstrasse) und in Wabern (Seftigenstrasse) bestätigen diese Auswirkungen.

6.3 Nachweis Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

Gemäss kantonalem Richtplan, Massnahmenblatt A_01, müssen mindestens 80% der einzuzonierenden Gebiete folgende ÖV-Erschliessung aufweisen:

- Minimalanforderung ist die Erschliessungsgüteklasse F
- Einzonungen grösser als 1ha: Erschliessungsgüteklasse D
- Einzonungen zwischen 0.5ha und 1ha: Erschliessungsgüteklasse E



Neueinzonungen und ÖV-Erschliessungsgüteklassen

Fazit:

Die geplanten Einzonungen erfüllen die Anforderungen der kantonalen Richtplanung.

7 Massnahmenblätter

1.	Controlling der Verkehrsentwicklung
2.	Mobilitätsmanagement
3.	Verkehrsberuhigung
4.	Optimierung ÖV-Angebot
5.	Förderung Veloverkehr
6.	Förderung Fussverkehr
7.	Bahnhof West
8.	Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse inkl. flankierende Massnahmen
9.	Verkehrerschliessung der neuen Bauzonen
10.	Umsetzung Sanierung Ortsdurchfahrt

Massnahmenblatt Controlling der Verkehrsentwicklung	1
---------------------------------------------------------------	---

Ausgangslage	Die Kenntnis der aktuellen Verkehrsentwicklung ist eine zentrale Grundlage für die Erstellung von Planungen und zukünftigen Massnahmen und Vorhaben. Das Controlling bildet die Grundlage für Entscheide betreffend den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.
---------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Zielsetzung	Die Entwicklung des Verkehrsgeschehens wird fortlaufend erfasst. Damit wird die Umsetzung und die Zielerreichung der beschlossenen Massnahmen überprüft. Das Controlling dient als Entscheidungsgrundlage, um weitere verkehrliche Massnahmen und Vorhaben beurteilen zu können.
--------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Mit einem Monitoring-Konzept ist die Entwicklung der Verkehrsströme (MIV, ÖV und LV) zu erheben. • Es wird eine regelmässige Berichterstattung über die Entwicklung beim Verkehr geführt. • Im Rahmen des Controllings wird alle zwei Jahre die Umsetzung der Richtplanmassnahmen überprüft.
-------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Federführung	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Münsingen, Bauabteilung
Beteiligte Stellen	<ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">• Kanton Bern, Oberingenieurkreis II <li style="width: 50%;">• Bernmobil (Tangento) <li style="width: 50%;">• BLS (S-Bahn, RE) <li style="width: 50%;">• Postauto Region Bern (Ortsbus) <li style="width: 50%;">• SBB (Fernverkehr)

Hinweise zur Umsetzung	<i>Verbindliche Richtlinien</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Unabhängig realisierbar
	<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Unabhängig realisierbar
	<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Festsetzung
	<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeiten eines Monitoring- und Controlling-Konzeptes

Massnahmenblatt **Mobilitätsmanagement****2****Ausgangslage**

Durch ein aktives Mobilitätsmanagement können das Verkehrsverhalten beeinflusst und die umweltfreundlichen Verkehrsarten gefördert werden. Die Gemeinde Münsingen hat sich in der Leistungsvereinbarung zum Berner Energieabkommen zur Umsetzung eines aktiven Mobilitätsmanagement verpflichtet.

Zielsetzung

Mit einem institutionalisierten, aktiven Mobilitätsmanagement durch die Gemeinde und regelmässigen Mobilitätskampagnen wird die Verkehrsnachfrage so beeinflusst, dass möglichst wenig MIV entsteht. Damit soll eine Dämpfung der Steigerung der Verkehrsnachfrage und das Verbessern des Modal-Splits zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs erreicht werden.

Massnahmen

- Die Gemeinde betreibt ein aktives und wirksames Mobilitätsmanagement, um die Verkehrsnachfrage zu dämpfen und eine Änderung des Modal-Split zugunsten des ÖV und des LV zu erreichen.
- Die Gemeinde erarbeitet ein Konzept, in dem Umfang und Themen des Mobilitätsmanagements festgelegt sind und die Finanzierung sichergestellt ist.
- Das Mobilitätsmanagement in der Gemeindeverwaltung gemäss Berner Energieabkommen wird umgesetzt.

Federführung

- Gemeinde Münsingen, Bauabteilung

Beteiligte Stellen

- Ansässige Unternehmen
- Regionale Verkehrskonferenz RVK 4
- Region Aaretal, Kanton
- BLS (S-Bahn, RE)
- Bernmobil (Tangento)
- Postauto Region Bern (Ortsbus)

Hinweise zur Umsetzung*Verbindliche Richtlinien*

- Berner Energieabkommen, Massnahmenkatalog zur Leistungsvereinbarung, 2006
- Mobilitätsdialog mit Münsinger Unternehmen (in Bearbeitung)

Abhängigkeiten

- Massnahmenblatt Nr.1, 4, 5, 6

Stand der Planung

- Festsetzung

Nächste Schritte

- Erarbeiten eines Mobilitätsmanagement-Konzeptes

Massnahmenblatt **Verkehrsberuhigung****3****Ausgangslage**

Strassenräume dienen der Mobilität und sind gleichzeitig wichtige öffentliche Aussenräume. Ein Niedriggeschwindigkeitsansatz erhöht die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und steigert die Attraktivität des Wohnumfeldes. Durch die Verkehrsberuhigung kann auch verhindert werden, dass unerwünschter Durchgangs- und Umfahrvverkehr in die Quartiere gelangt.

Zielsetzung

Zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und der Erhöhung der Quartierverträglichkeit der Strassenräume gilt in allen Wohnquartieren Tempo 30. Darin enthalten sind auch die Basiserschliessungsstrassen (wie z. B. Sägegasse, Belpbergstrasse, Finkenweg).

Begegnungszonen (Tempo 20) in den Wohnquartieren können zusätzlich realisiert werden, wenn bereits eine Tempo 30-Zone existiert oder in der Umgebung gleichzeitig realisiert wird und die Initiative aus der Anwohnerschaft kommt (Anliegen ist breit abgestützt).

Massnahmen

- Die Gemeinde strebt die Realisierung von Tempo 30-Zonen in allen Wohnquartieren an.
- Die Gemeinde erarbeitet für die jeweiligen Ortsteile Konzepte, in welchen die Massnahmen und die Kosten dargelegt werden.
- In Übereinstimmung mit den oben genannten Bedingungen kann die Gemeinde auf Initiative der Anwohnerschaft Begegnungszonen realisieren.

Federführung

- Gemeinde Münsingen, Bauabteilung

Beteiligte Stellen

- Kanton Bern, Oberingenieurkreis II

Hinweise zur Umsetzung*Verbindliche Richtlinien*

- Entwicklungskonzept Ortsplanung
- Genehmigung durch den Kanton erforderlich

Abhängigkeiten

-

Stand der Planung

- Zwischenergebnis

Nächste Schritte

- Erarbeiten der Tempo-30-Konzepte für die entsprechenden Ortsteile

Massnahmenblatt Optimierung ÖV-Angebot	4
-----------------------------------------------	----------

Ausgangslage	Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Münsingen ist mit der S-Bahn, dem Regional- und dem Ortsbus gut ausgebaut, weist aber noch Optimierungspotential auf. Die Korridorstudie Aaretal macht konkrete Aussagen über das anzustrebende Angebot. Der Ortsbus ist das Rückgrat des lokalen ÖV und weist hinsichtlich Linienführung, Fahrplangestaltung und Anschluss an die S-Bahn Optimierungspotential auf. Zum Ortsbus wurde 2008 ein neues Konzept per Fahrplan 2010 erstellt.
---------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Zielsetzung	Die Gemeinde Münsingen verfügt über ein Angebot, das durch seine Attraktivität eine Verlagerung zugunsten des ÖV erreicht. Auf übergeordneter Ebene setzt sich Münsingen für eine Taktverdichtung der S-Bahn und Schnellzugsverbindungen ein. Der Ortsbus erschliesst die Gemeinde flächendeckend in der Erschliessungsgüteklasse D und hat eine direkte Linienführung mit schlanken Anschlüssen an die S-Bahn. Die Basisausrüstung der Haltestellen ist einheitlich. Bei stark frequentierten Haltestellen wird eine Sitzmöglichkeit und eine Überdachung geprüft. Das ÖV-Angebot in Münsingen ist behindertengerecht.
--------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Gemeinde Münsingen setzt sich – zusammen mit der regionalen Verkehrskonferenz RVK und weiteren betroffenen Gemeinden – für den schrittweisen Ausbau des Bahnangebotes ein (RE, Taktverdichtung S-Bahn). • Die Gemeinde Münsingen sorgt für den Erhalt und den bedürfnisgerechten Ausbau des Regional- und Ortsbusangebots. Optimierungspotentiale werden konsequent genutzt. • Die Gemeinde baut schrittweise die Haltestellenqualität aus.
-------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Federführung	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Münsingen, Bauabteilung
Beteiligte Stellen	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton, Amt für öffentlichen Verkehr • Regionale Verkehrskonferenz RVK 4 • BLS (S-Bahn, RE) • SBB (Fernverkehr) • Bernmobil (Tangento) • Postauto Region Bern (Ortsbus)

Hinweise zur Umsetzung	<i>Verbindliche Richtlinien</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Korridorstudie Aaretal • Angebotskonzepte des Kantons Bern • Angebotskonzept Ortsbus Münsingen 2010/2012
	<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmenblatt Nr. 2, 10
	<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Festsetzung (Ziele) • Vororientierung (Angebot)
	<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegen von Qualitäten und Standards der Haltestellen

Massnahmenblatt **Förderung Veloverkehr****5****Ausgangslage**

Münsingen weist attraktive Strukturen für den Langsamverkehr auf, mit einem kompakten Siedlungsgebiet, kurzen Wegen und topografisch meist guten Bedingungen. Diese Ausgangslage soll genutzt werden, um die umweltfreundlichen Verkehrsarten zu fördern. Das Radwegnetz ist heute insgesamt gut ausgebaut, weist aber punktuelle Lücken auf. Das Angebot an Veloabstellplätzen ist zum Teil noch mangelhaft. Münsingen unterstützt Aktionen wie das Label „Veloville“, durch welches in der Vergangenheit wirkungsvolle Velo-Förderungsmaßnahmen umgesetzt wurden.

Zielsetzung

Münsingen verfügt über ein lückenloses Netz aus direkten und sicheren Radverbindungen, das für Arbeits-, Einkaufs- und Freizeit- und Schülerverkehr gleichermassen attraktiv ist. Lücken im Radwegnetz, die zu Umwegfahrten und zur Verminderung der Verkehrssicherheit führen, werden geschlossen. Münsingen verfügt über genügend und attraktiv ausgebaute Abstellanlagen. Es werden Anreize geschaffen, um das Umsteigen und den kombinierten Verkehr zu fördern. Münsingen wird auch in Zukunft dem Label Veloville gerecht und setzt sich überdurchschnittlich für die Veloförderung ein.

Massnahmen

- Bei Neuerstellungen und Sanierungen von Strassen und Wegen werden den Anliegen der Velofahrenden in hohem Masse Rechnung getragen. Es wird geprüft, ob Massnahmen möglich sind, welche über die Standard-Normen hinausgehen.
- Die Netzlücken werden gemäss Richtplankarte geschlossen. Die Gemeinde legt die Prioritäten der zu schliessenden Netzlücken fest.
- Die Abstellanlagen werden gemäss dem Parkraumkonzept gefördert.
- Es finden weiterhin Aktionen mit nachhaltiger Wirkung im Sinne von Veloville statt.

Federführung

- Gemeinde Münsingen, Bauabteilung

Beteiligte Stellen

- Kanton Bern, Oberingenieurkreis II
- SBB (Bike&Ride Anlagen Bahnhof)
- Ladengeschäfte, lokales Gewerbe

Hinweise zur Umsetzung*Verbindliche Richtlinien*

- Kantonaler Velorichtplan
- Regionaler Velorichtplan

Abhängigkeiten

- Richtplan Verkehr Bahnhof
- Parkraumkonzept Münsingen
- Projekt Aarwasser
- Massnahmenblätter Nr. 2, 6, 7, 10

Stand der Planung

- Zwischenergebnis

Nächste Schritte

- Festlegen der Prioritäten bei den zu schliessenden Netzlücken. Laufende Umsetzung.

Massnahmenblatt Förderung Fussverkehr	6
----------------------------------------------	---

Ausgangslage

Münsingen weist attraktive Strukturen für den Langsamverkehr auf, mit einem kompakten Siedlungsgebiet, kurzen Wegen und topografisch meist guten Bedingungen. Diese Ausgangslage soll genutzt werden, um die umweltfreundlichen Verkehrsarten zu fördern.

Zielsetzung

Ziel ist ein lückenloses Netz aus direkten, sicheren und möglichst komfortablen Fusswegen. Netzlücken, die zu Umwegen führen, sollen geschlossen werden. Das Fusswegnetz erfüllt die Bedürfnisse des Arbeits-, Einkaufs- und Freizeit- und Schülerverkehrs sowie der Behinderten. Die Fusswege entlang der Hauptverkehrsachsen sind attraktiv und sicher.

Massnahmen

- Bei der Neuerstellung und Sanierung von Strassen und Wegen werden den Anliegen der Zufussgehenden, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden wie Kinder, ältere Leute, Behinderte in hohem Masse Rechnung getragen.
- Die Netzlücken werden gemäss Richtplankarte geschlossen. Die Gemeinde legt die Prioritäten der zu schliessenden Netzlücken fest.

Federführung

- Gemeinde Münsingen, Bauabteilung

Beteiligte Stellen

- Kanton Bern, Oberingenieurkreis II

Hinweise zur Umsetzung*Verbindliche Richtlinien*

- Kantonaler Richtplan des Wanderroutennetzes
- Regionaler Richtplan

Abhängigkeiten

- Parkraumkonzept Münsingen
- Projekt Aarewasser
- Massnahmenblätter Nr. 2, 5, 7, 10

Stand der Planung

- Zwischenergebnis

Nächste Schritte

- Netzlücken schliessen: Laufende Umsetzung

Massnahmenblatt **Entlastungsstrasse Nord inkl. flankierende Massnahmen****8****Ausgangslage**

Die Ortsdurchfahrt Münsingen stösst an ihre Kapazitätsgrenzen. Das Verkehrsaufkommen besteht zu einem grossen Teil aus Ziel-/Quellverkehr. Durch die Sanierung der Ortsdurchfahrt und eine Änderung des Modal-Split kann der Verkehr in den nächsten Jahren abgefertigt werden. Durch einen direkten Anschluss des Ortsteils West an das übergeordnete Strassennetz nördlich von Münsingen kann jedoch längerfristig eine Entlastung des Ortszentrums erreicht werden. Die Korridorstudie Aaretal weist in einer Variantenuntersuchung die Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse als Bestvariante aus.

Zielsetzung

Durch die Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse mit durchgehender Industriestrasse bis zur Belpbergstrasse besteht ein direkter Anschluss des Ortsteils West in Richtung Bern. Die Ortsdurchfahrt ist vom Ziel-/Quellverkehr aus dem Ortsteil West entlastet. Flankierende Massnahmen sorgen für eine siedlungsverträgliche Umsetzung und halten die Belastung für das Quartier so gering als möglich.

Massnahmen

- Die Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse wird realisiert.
- Es sind gleichzeitig flankierende Massnahmen vorzusehen, um eine Umfahrroute des Ortszentrums zu verhindern und eine quartierverträgliche Umsetzung zu gewährleisten. Insbesondere sind die folgenden Inhalte zu behandeln:
 - Gewährleistung der Sicherheit im Bereich Schule
 - Umgestaltung Knoten Sägegasse und Belpbergstrasse/Industriestrasse
 - Bahnhofzugang West
 - Durchgehende Industriestrasse

Federführung

- Gemeinde Münsingen, Bauabteilung

Beteiligte Stellen

- Kanton Bern, Oberingenieurkreis II
- Regionale Verkehrskonferenz RVK 4
- SBB (Bahnunterführung)

Hinweise zur Umsetzung*Verbindliche Richtlinien**Abhängigkeiten*

- Korridorstudie Aaretal
- Mitwirkung Korridorstudie Aaretal
- Massnahmenblätter Nr. 3, 5, 6, 7

Stand der Planung

- Vororientierung

Nächste Schritte

- Antrag für Planungskredit im Gemeinderat

Massnahmenblatt Verkehrserschliessung der neuen Bauzonen	9
-----------------------------------------------------------------	---

Ausgangslage

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gehört zu den Hauptzielen, um die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs einzudämmen und eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie den Langsamverkehr zu erreichen.

Zielsetzung

Einzonungen erfolgen an zentralen Lagen, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind und gute Bedingungen für den Langsamverkehr aufweisen. Die Erschliessung der Neueinzonungen auf das übergeordnete Netz erfolgt möglichst direkt und in ausreichender Verkehrsqualität. Die Auswirkungen auf die Umgebung und die Umwelt sind möglichst gering.

Massnahmen

Die Erschliessung der neuen Baugebiete wird wie folgt geregelt:
(Aufgeführt sind alle Ein- und Umzonungen erster Priorität)

- Bahnhof West: Die Erschliessung erfolgt von der Industriestrasse her. Die Industriestrasse wird im Bahnhofsbereich gemäss der Planung Bahnhof West und unter Einbezug der Option Entlastungsstrasse Nord umgestaltet (durchgehende Verbindung).
- Dorfmat: Die Erschliessung erfolgt von der Belpbergstrasse und einer Verlängerung der Gurnigelstrasse, ohne durchgehende Verbindung.
- Uderrüti: Die Erschliessung erfolgt vom Brückreutiweg.
- Eichlirüti Ost: Die Erschliessung erfolgt von der Belpbergstrasse über die Zufahrt zur Liegenschaft Nr. 81.
- Erlenau: Erschliessung über bestehende Anlagen.
- Höchiacher West: Die Erschliessung erfolgt vom Finkenweg.
- Die Erschliessung der Bauzonenreserve Gassplatz erfolgt von der Thunstrasse her. Damit wird der siedlungsorientierte Charakter der Thunstrasse verstärkt.
- Sandacher: Die Erschliessung erfolgt von der Tägertschistrasse

Federführung

- Gemeinde Münsingen, Bauabteilung

Beteiligte Stellen

- Kanton Bern, Oberingenieurkreis II

Hinweise zur Umsetzung	<i>Verbindliche Richtlinien</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Richtplan Kanton Bern
	<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse • Sanierung Ortsdurchfahrt • Massnahmenblätter Nr. 5, 6, 7, 8
	<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischenergebnis
	<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Laufende Umsetzung nach Bedarf

Massnahmenblatt Umsetzung Sanierung Ortsdurchfahrt	10
------------------------------------------------------------------	-----------

Ausgangslage	<p>Auf der Ortsdurchfahrt bestehen betriebliche und gestalterische Defizite. Mit entsprechenden Massnahmen können diese entschärft werden. Der Verkehr soll flüssiger, die Verhältnisse für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr verbessert und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Die Sanierung bringt zudem eine leichte Erhöhung der Kapazität am Kreisel Dorfplatz. Es besteht ein enger Zusammenhang mit der Überbauung Zentrum Münsingen.</p> <p>Die Sanierung der Ortsdurchfahrt ist ein zentraler Bestandteil zur Verbesserung des Verkehrssystems in Münsingen und soll ausgeführt werden.</p>
---------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Zielsetzung	<p>Die Ortsdurchfahrt ist das attraktive Zentrum von Münsingen. Die Lebensqualität entlang der Strasse ist verbessert, die Trennwirkung reduziert. Die Ortsdurchfahrt ist ein funktionsfähiger Strassenraum, der die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden erfüllen kann. Es wird eine optimale Leistungsfähigkeit gewährleistet, um Staus zu vermeiden. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist verbessert.</p>
--------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt wird umgesetzt.
-------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------

Federführung	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton Bern, Oberingenieurkreis II
Beteiligte Stellen	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Münsingen, Bauabteilung • Kanton, Amt für öffentlichen Verkehr • Bernmobil (Tangento) • Postauto Region Bern (Ortsbus)

Hinweise zur Umsetzung	<i>Verbindliche Richtlinien</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung Ortsdurchfahrt • Kantonales Strassenbauprogramm
	<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Korridorstudie Aaretal • Massnahmenblätter Nr. 4, 5, 6
	<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischenergebnis
	<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verhandlungen zwischen Gemeinde und Kanton. Kreditbeschluss Grosser Rat.

metron

8 Anhang

- Definition Erschliessungsgüteklassen gemäss kantonaler Richtplanung

Die Güte der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

Ermittlung der Haltestellenkategorie

Kursintervall	Bahn / Fernverkehr ¹	S-Bahn / Regionalzüge	Tram ² / Bus / Seilbahn
bis 10 Min.	I	I	II
11 - 20 Min.	I	II	III
21 - 30 Min.	II	III	IV
31 - 60 Min.	III	IV	V
min. 10 Kurspaare pro Tag	-	V	VI

Verkehren Verkehrsmittel verschiedener Gruppen, ist die Haltestellenkategorie für jede Verkehrsgruppe besonders zu ermitteln. Massgebend für die Ermittlung der Güteklasse ist die bessere Haltestellenkategorie.

Als Kursintervall gilt der durchschnittliche Abstand aller Abfahrten in der Hauptrichtung einer Verkehrsmittelgruppe von 06.00 Uhr bis 20.00 Uhr (Montag - Freitag). Ist die Erschliessung einer Zone oder eines Vorhabens ausserhalb dieser Zeiten relevant, so sind die Kursintervalle der dafür massgebenden Hauptnutzungszeit zu berücksichtigen.

Ermittlung der Güteklasse der öV-Erschliessung

Haltestellenkategorie	- 400m	400 - 750m	750 - 1000m	1000 - 1250m
I	A	B	C	D
II	B	C	D	-
III	C	D	-	-
IV	D	E	-	-
V	E	-	-	-
VI	F	-	-	-

Ein Bahn-Knoten erhöht die Güteklasse um eine Qualitätsstufe. Damit wird das Einzugsgebiet um einen Distanzring erweitert bis maximal 1250m. In einem Bahnknoten treffen sich Bahnlinien aus mindestens vier Richtungen, die im gleichen Takt verkehren.

Die Erreichbarkeit der Haltestelle ergibt sich aus der Luftliniendistanz eines Gebietes zur Haltestelle. Die Luftliniendistanz nach der Tabelle schliesst einen mittleren Umwegfaktor mit ein. Bei grösseren Umwegen oder grossen Steigungen sind die Luftliniendistanzen entsprechend zu verkleinern³.

¹ Mindestens stündliche Schnellzugsabfahrten gemäss Definition im kantonalen Kostenverteilungsschlüssel.

² Gemäss Definition im kantonalen Kostenverteilungsschlüssel (Art. 5 Abs. 4 Kostenbeitragsverordnung).

³ Digitale Daten dazu können beim AöV bezogen werden.

Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom: 18.08.2008 – 19.09.2008

Vorprüfung vom: 20.02.2009 / 18.03.2009

Beschlossen durch den Gemeinderat am: 02.12.2009

Namens der Einwohnergemeinde Münsingen

Der Präsident

Der Gemeindegeschreiber


.....
Erich Feller


.....
Peter Bühler

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Münsingen, den 11.2.2010 Der Gemeindegeschreiber: 

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am: 25. MAI 2010

