

Wichtige Fragen und Antworten zur Entlastungsstrasse Nord Münsingen

Stichwort	Frage – Antwort															
Notwendigkeit der ESN	<p>Braucht es die Entlastungsstrasse Nord?</p> <p>Die Verkehrsprobleme im Ortskern bestehen seit Jahrzehnten. Die wichtigsten Ursachen sind der Durchgangsverkehr und der Ziel-Quellverkehr aus dem Ortsteil West, der rund ein Drittel des Gesamtverkehrs ausmacht und das Bahnhofquartier und die Ortsdurchfahrt stark belastet. Diese Situation wird sich ohne ESN weiter verschlechtern: Obwohl der ÖV und der Langsamverkehr besser genutzt werden, muss auch in Zukunft beim Autoverkehr mit einer Zunahme gerechnet werden.</p>															
Wirkung der ESN im Ortszentrum	<p>Welche Wirkung hat die ESN auf den Verkehr im Ortszentrum?</p> <p>Gemäss Verkehrsmodell wird mit der ESN die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt im Jahr 2030 auf rund 14'300 Fahrten zurückgehen (gerechnet für 2030, Sanierung Ortsdurchfahrt eingerechnet). Die ESN wird den Ortskern um 6000 Fahrzeuge entlasten. Die Computersimulation der Verkehrsströme (Vissim) zeigt, dass die Ortsdurchfahrt dann wieder staufrei funktioniert und zwar im Zentrum sowie auch bei den Ortseinfahrten.</p> <table border="1" data-bbox="1352 501 2101 730"> <thead> <tr> <th>Zählstelle</th> <th>2016</th> <th>2030*</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bernstrasse, vor Kreisel Dorfzentrum</td> <td>18'300</td> <td>14'300</td> </tr> <tr> <td>Querung vor Fischerhus</td> <td>8'400</td> <td>5'600</td> </tr> <tr> <td>Bahnhofplatz vor Post</td> <td>3'000</td> <td>1'900</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Prognose mit ESN inkl. Sanierung Ortsdurchfahrt</p>	Zählstelle	2016	2030*	Bernstrasse, vor Kreisel Dorfzentrum	18'300	14'300	Querung vor Fischerhus	8'400	5'600	Bahnhofplatz vor Post	3'000	1'900			
Zählstelle	2016	2030*														
Bernstrasse, vor Kreisel Dorfzentrum	18'300	14'300														
Querung vor Fischerhus	8'400	5'600														
Bahnhofplatz vor Post	3'000	1'900														
Wirkung der ESN im Ortsteil West	<p>Welche Wirkung hat die ESN auf den Verkehr im Ortsteil West?</p> <p>Mehrverkehr entsteht auf der Hunzigenstrasse und der neu durchgehenden Industriestrasse, die den Verkehr von der Entlastungsstrasse Nord auf die Belpbergstrasse führt. Mit der durchgehenden Industriestrasse wird verhindert, dass die Verkehrsbelastung auf dem Niesenweg (wichtiger Schulweg) und dem Dorfmattheweg aufgrund der Entlastungsstrasse Nord zunimmt. Die leichte Zunahme auf dem Niesenweg 2030 erklärt sich durch die generelle Verkehrszunahme und hängt nicht mit der ESN zusammen.</p> <table border="1" data-bbox="1352 823 2101 1110"> <thead> <tr> <th>Zählstelle</th> <th>2016</th> <th>2030*</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hunzigenstrasse</td> <td>1'300</td> <td>4'200</td> </tr> <tr> <td>Industriestrasse, Bahnhofplatz West</td> <td>0</td> <td>3'800</td> </tr> <tr> <td>Sägegasse bei Schule</td> <td>3'200</td> <td>3'100</td> </tr> <tr> <td>Niesenweg</td> <td>1'400</td> <td>1'600</td> </tr> </tbody> </table>	Zählstelle	2016	2030*	Hunzigenstrasse	1'300	4'200	Industriestrasse, Bahnhofplatz West	0	3'800	Sägegasse bei Schule	3'200	3'100	Niesenweg	1'400	1'600
Zählstelle	2016	2030*														
Hunzigenstrasse	1'300	4'200														
Industriestrasse, Bahnhofplatz West	0	3'800														
Sägegasse bei Schule	3'200	3'100														
Niesenweg	1'400	1'600														
Umfahrungsstrasse	<p>Ist die ESN eine Umfahrungsstrasse für den Transitverkehr?</p> <p>Nein. Es geht darum, das Bahnhofquartier und das Ortszentrum vom grössten Teil des Ziel- und Quellverkehrs aus dem Ortsteil West (mit rund 5'500 Einwohner das grösste Quartier in Münsingen) zu entlasten und damit insbesondere auch die Situation für die Ortsbusse zu verbessern. Die Ortsdurchfahrt bleibt für den Durchgangsverkehr die direkteste und schnellste Verbindung (kürzer, keine SBB-Unterführungen, weniger Kurven und Knoten), erst recht nach der Sanierung der Ortsdurchfahrt, die eine zusätzliche Verflüssigung des Verkehrs bewirkt.</p>															

Dauerhaftigkeit der Wirkung	Führt die neue Strasse nicht einfach zu mehr Verkehr? <p>Mehrverkehr auf Grund der ESN ist unwahrscheinlich, denn die Verkehrsachsen nach Bern oder Thun werden trotz diversen Optimierungsprojekten stark verkehrsbelastet bleiben. Ausserdem bringt die ESN auch dem Ortsbus entscheidende Vorteile: Der Fahrplan im Dorfzentrum kann eingehalten werden. Zusammen mit dem ¼-Studentakt der S1 wird der ÖV deutlich attraktiver.</p>
Einzonungen	Besteht die Absicht, im Umfeld der ESN Land einzuzonen? <p>Nein. Die Tägermatt und der Rossboden sind klar definierte Grünräume, die für eine Einzonung nicht in Frage kommen. Die Gemeinde Münsingen setzt auf die Siedlungsentwicklung nach innen und engagiert sich deshalb stark für die Quartierentwicklung Bahnhof West.</p>
Kulturland-, Landschafts- und Ortsbildschutz	Kann die ESN trotz des Kulturland- und Landschaftsschutzes und des Ortsbildschutzes des PZM realisiert werden? <p>Die ESN ist im RGSK Bern-Mittelland aufgeführt und entspricht einem übergeordneten Interesse. Deshalb können dafür Kulturland und auch Fruchtfolgeflächen beansprucht werden. Allerdings werden die Fruchtfolgeflächen entweder durch Auszonungen oder Bodenaufwertungen kompensiert werden müssen.</p> <p>Im Baureglement steht explizit, dass die ESN im kommunalen Landschaftsschutzgebiet Rossboden gebaut werden darf. Aus Sicht der kantonalen Denkmalpflege ist die Linienführung der ESN mit dem strengen Ortsbildschutz des PZM vereinbar. Eine Linienführung mit einer SBB-Unterführung im Bereich des Pfarrstutzes wäre hingegen nicht bewilligungsfähig. (vgl. Stellungnahme KDP im Dokument «Abklärungen nach der Mitwirkung»)</p>
Strassenlärm	Welche Auswirkungen hat die ESN bezüglich Strassenlärm <p>Das Lärmgutachten kommt zum Schluss, dass die ESN die Lärmschutzgrenzwerte (Planungswerte) einhält. Für die Liegenschaften an der Bernstrasse sind dennoch Lärmschutzmassnahmen vorgesehen. (Vgl. Dokument «Abklärungen nach der Mitwirkung»)</p> <p>Die Lärmbelastung entlang der Ortsdurchfahrt wird deutlich zurückgehen.</p>
Sanierung Ortsdurchfahrt	Wird der Kanton die Ortsdurchfahrt noch sanieren, wenn die Gemeinde die ESN baut? <p>Zur Lösung der Münsinger Verkehrsprobleme braucht es die Lösung im Dreier-Paket (sanierte Ortsdurchfahrt – ESN – durchgängige Industriestrasse). Die Gemeinde will die Sanierung der Ortsdurchfahrt möglichst rasch. Federführend ist der Kanton. Dieser ist daran, das Projekt zu überprüfen und holt im Herbst 2017 die dafür nötigen Kredite. Der Bau des Kreisels Dorfzentrum ist für 2020 vorgesehen. Ziel ist, im Anschluss an die ESN die Ortsdurchfahrt zu sanieren. Die ESN würde den Bauvorgang erleichtern.</p>
Industriestrasse	Wieso braucht es die durchgehende Industriestrasse? <p>Der Ortsteil West hat punkto Verkehr 3 Einzugsgebiete: die Sägegasse (+ Quartierstrassen) (2016 rund 3'200 Fahrten), die Belpbergstrasse (+ Quartierstrassen) (2016 rund 8'100 Fahrten) und PZM / CTA (2016 rund 1'300 Fahrten).</p> <p>Die durchgehende Industriestrasse ermöglicht es, den Verkehr aus dem Einzugsgebiet Belpbergstrasse auf die ESN zu leiten. Dieses Einzugsgebiet macht rund 50 % des Verkehrs aus dem Ortsteil West mit Fahrbeziehung Richtung Bern aus. Ohne die durchgehende Industriestrasse würde der Niesenweg deutlich stärker belastet. Das ist auf dieser Quartierstrasse (Schulweg) unerwünscht.</p>

Verkehrssicherheit Industriestrasse	<p>Wie steht es mit der Sicherheit entlang der Industriestrasse?</p> <p>Der Gemeinderat strebt an, zeitgleich mit der ESN die neue Industriestrasse entlang der Bahn zu bauen und so zu gestalten, dass die rund 3'800 Fahrzeuge gut bewältigt werden können. Falls die Verlegung der Industriestrasse an die Gleise erst nach Inbetriebnahme der ESN erfolgen kann, muss die bestehende Industriestrasse zwischen der Belpbergstrasse und dem Dorfmatweg angepasst und verbreitert werden, zum Schutz der Fussgänger und Velofahrenden. Eine entsprechende Projektstudie wurde vom Gemeinderat bereits in Auftrag gegeben.</p>
Alternativen	<p>Wieso wird nicht eine echte Alternative zur ESN (z.B. Anschluss Münsingen A6, Tunnel, Strassen entlang A6, etc.) realisiert?</p> <p>Im Rahmen der Korridorstudie Aaretal wurden viele, verschiedene Lösungsansätze geprüft. Die ESN ist am Wirkungsvollsten, weist eindeutig das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, beansprucht vergleichsweise wenig Kulturland und belastet auch die Wohnquartiere, Natur, und Landschaft relativ wenig (vgl. Dokument Korridorstudie Aaretal). Ein Tunnel durch das Gebiet Bahnhof West wäre ausserordentlich teuer (ca. CHF 50 Mio.) und würde ein sehr schlechtes Kosten-Nutzenverhältnis aufweisen, da dennoch oberirdische Erschliessungsstrassen notwendig wären.</p>
Alternative Linienführung Pfarrstutz	<p>Wieso wird statt der vorgeschlagenen Linienführung (Variante grün) nicht eine Linienführung mit der SBB-Unterführung beim Pfarrstutz realisiert (Variante blau)?</p> <p>Zu einer alternativen Linienführung mit einer SBB-Unterführung im Bereich Pfarrstutz wurden umfangreiche Abklärungen vorgenommen (vgl. Dokumente Stellungnahme KDP in «Abklärungen nach der Mitwirkung» und Variantenvergleich). Die Linienführung «Pfarrstutz» steht im Konflikt zum Ortsbildschutz des PZMs und würde vermutlich nicht bewilligt werden. Sie hat aber auch sonst mehr Nachteile als die vorgeschlagene Linienführung (Mehrkosten 1.5 Mio., Langsamverkehr, Integration in die Landschaft, u.a.) und beansprucht nur unwesentlich weniger Kulturland (ca.75 m²).</p>
Tempo 30	<p>Wieso soll auf fast der ganzen ESN Tempo 30 gelten?</p> <p>Auf der ESN ist im Abschnitt zwischen dem Kreisel Bernstrasse und dem Knoten Pfarrstutz Tempo 50 vorgesehen, da Tempo 30 in der Abfahrt nicht einmal von den Radfahrern eingehalten würde. Auf der ganzen restlichen Strecke gilt Tempo 30, denn die ESN soll den Charakter einer Innerortsstrasse haben. Tempo 30 verbessert die Verkehrssicherheit für Fussgänger insb. Schüler und Velofahrende, weisst einen geringeren Flächenverbrauch auf, reduziert den Lärm und macht die ESN für den Durchgangsverkehr unattraktiv.</p>
Gehwege und Radstreifen	<p>Wieso braucht es Gehwege und Radstreifen?</p> <p>Die ESN soll «zukunftsstauglich» sein und dem Langsamverkehr eine hohe Sicherheit bieten (vgl. Dokument Langsamverkehr in «Abklärungen nach der Mitwirkung»). Gehwege und Radstreifen tragen dazu bei, den MIV-Anteil am Gesamtverkehr zu verkleinern und jenen des Langsamverkehrs zu stärken.</p>
Dimensionierung	<p>Wieso wird die ESN nicht schmaler gebaut?</p> <p>Die ESN hat auf weiten Strecken eine Kernfahrbahn mit Radstreifen. Sie wurde so schlank wie möglich dimensioniert. Sie wurde – unter Berücksichtigung der gültigen Normen und der Sicherheit des Langsamverkehrs so schlank wie möglich dimensioniert.</p>

LKW-Fahrverbot	<p>Wieso wird die ESN nicht schmaler gebaut und für LKW's gesperrt?</p> <p>Die ESN hat auf weiten Strecken eine Kernfahrbahn mit Radstreifen. Die Kernfahrbahn reicht für das Kreuzen zweier LKW's aber nicht aus, die LKW's müssen zum Kreuzen auf den Radstreifen ausweichen. Die Befahrbarkeit für LKW's wirkt sich nur in der Kurve zur SBB-Unterführung auf die Strassenbreite aus. Sie führt hier zu einer Mehrbreite von rund 1 Meter. Abklärungen haben gezeigt, dass der Ortsteil West rund 120 LKW-Fahrten pro Tag auslöst. Wichtige Ziele sind das PZM und die CTA. Es wäre unsinnig, diese Lastwagen weiterhin durch das Ortszentrum, das Bahnhofquartier und an der Schule vorbei zu führen statt über die ESN (vgl. Dokument LKW-Fahrverbot in «Abklärungen nach der Mitwirkung»).</p>
Schulwegsicherheit	<p>Wie wird die Schulwegsicherheit beim Schulhaus Schlossmatt sichergestellt?</p> <p>Die meisten Schulkinder (9 von 10) der Schule Schlossmatt kommen aus dem Ortsteil West und queren die Strasse beim Schulzugang Sägegasse. Hier wird die Verkehrsbelastung (2030 mit der ESN) weiterhin bei rund 3100 Fahrzeugen pro Tag liegen. Für die Hunzigenstrasse vor dem Schulhaus wird eine etwas höhere Belastung von 4200 Fahrzeugen prognostiziert. Tempo 30, ein geschwindigkeitsmindernder Versatz in der Strasse und eine Mittelzone werden hier den Schülern zu Fuss und mit dem Velo das Queren und Abbiegen erleichtern (vgl. Dokument Schulwegsicherheit in «Abklärungen nach der Mitwirkung»).</p>
Integration in die Landschaft	<p>Wie wird die ESN in die Landschaft integriert?</p> <p>Die Böschung zwischen Bernstrasse und Bahnlinie wird begrünt. Im Rossbode sorgen Baumgruppen und Hecken für eine gute Eingliederung ins Landschaftsbild. Die Strasse und auch die bestehende Lärmschutzwand der SBB, welche begrünt wird, treten dahinter fast nicht mehr in Erscheinung. Der dazu nötige Streifen wird von der Gemeinde erworben, die Landwirte werden entsprechend entschädigt. Die Randbereiche der Strasse werden so oder so zur Entwässerung «über die Schulter» genutzt, der Randbereich ist dadurch als Kulturland wertlos. Entlang der Hunzigenstrasse wird die Allee ergänzt ebenso wird mit zusätzlichen Baumreihen entlang der Wege zum PZM der frühere Zustand der Gesamtanlage wieder hergestellt, was von der Denkmalpflege ausdrücklich begrüsst wird. (Vgl. Gestaltungsplan und Dokument Denkmalpflege in «Abklärungen nach der Mitwirkung»).</p>
Kulturlandverbrauch	<p>Wie viel Kulturland geht wegen der ESN verloren?</p> <p>Die ESN führt zu einem Kulturlandverlust von rund 12'000 m² (= 1.2 ha), dies entspricht etwas mehr als 1 Fussballfeld. Die Variante «Pfarrstutz» würde fast ebenso viel Kulturland beanspruchen (75 m² weniger). Effektiv versiegelt werden 8'735 m² = 0.87 ha. Zum Vergleich: die Umfahrung Aarwangen im Oberaargau beansprucht 3.7 ha trotz Tunnel)</p>
Kosten-Nutzen-Verhältnis	<p>Wie viel kostet die ESN, wie sieht das Kosten-Nutzen-Verhältnis aus?</p> <p>Die ESN kostet Total CHF 15.2 Mio., davon gehen CHF 6.5 Mio. zu Lasten der Gemeinde. Der Kanton attestiert der ESN in der Beurteilung des Agglomerationsprogramms Bern-Mittelland ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis (vgl. Dokument «Beurteilung der ESN im Agglomerationsprogramm Bern-Mittelland 2016»)</p> <p>Zum Vergleich: Die ESN kostet pro Laufmeter rund CHF 14'700 (Gesamtlänge 1030 Meter). Bei der Umfahrung Aarwangen kostet der Laufmeter CHF 50'000.</p>