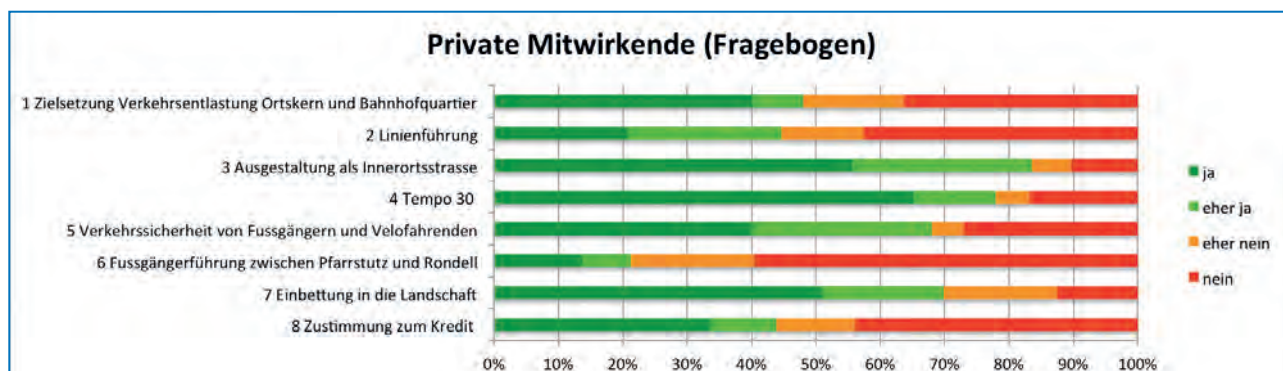


Ergebnisse der Mitwirkung zum Vorprojekt

111 Privatpersonen, 7 Ortsparteien (SVP, SP, BDP, FDP, GLP, Grüne und EVP), 9 Organisationen und 2 Grundeigentümer haben sich im Rahmen der Mitwirkung zur Entlastungsstrasse Nord (ESN) geäußert. Ausserdem wurde parallel zur Mitwirkung eine Petition mit rund 660 Unterschriften eingereicht, welche eine «Variante light» fordert, die unter anderem den Rossboden verschont und ein Lastwagenfahrverbot beinhaltet.



Hauptziel: Mehr Aufenthalts- und Lebensqualität im Ortskern



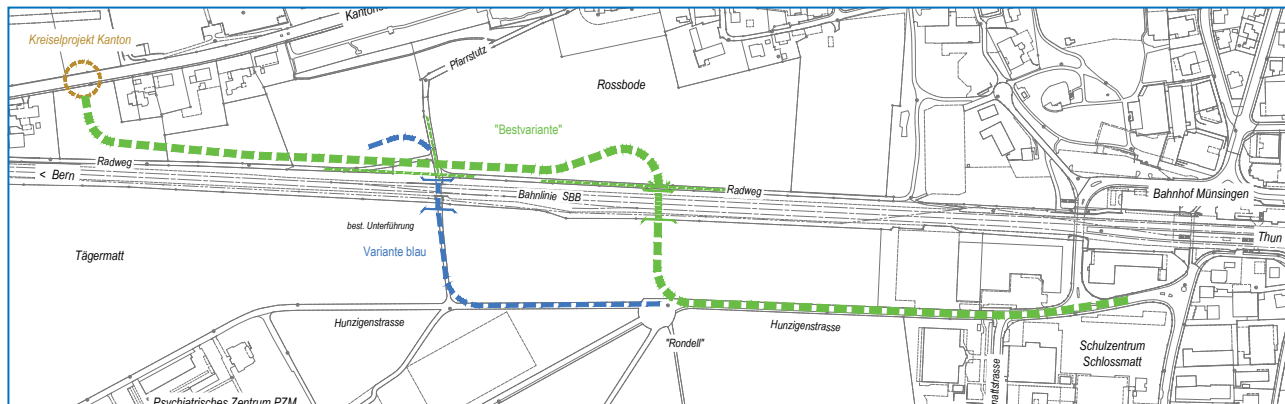
Eher wenig private Mitwirkende, unterschiedliche Meinungen

Die eher geringe Anzahl von 111 privaten Mitwirkenden wird vom Gemeinderat als Zeichen verstanden, dass die ESN (unabhängig von der Linienführung) von einem Grossteil der Bevölkerung als notwendig erachtet wird. Die von der IG autofreier Rossboden eingereichte Petition stärkt den Gemeinderat im Bestreben, das Strassenprojekt mit grösster Sorgfalt und Bedacht zu planen. Nicht unerwartet gehen die Meinungen der privaten Mitwirkenden zur ESN auseinander. Die Ortsparteien sprechen sich hingegen – mit Ausnahme der SP und der Grünen – klar für die ESN aus. Der Gemeinderat will den Entscheid «ESN ja oder nein» rasch in einer Volksabstimmung fällen lassen. Die Mitwirkungsergebnisse liefern wertvolle Hinweise, wie das Projekt zusätzlich verbessert werden kann. Der Gemeinderat dankt allen Mitwirkenden für ihr Engagement und die vielen konstruktiven Vorschläge. Der Mitwirkungsbericht und die Beschlüsse des Gemeinderates sind auf der Bauabteilung und auf der Website der Gemeinde einsehbar.

Zielsetzung der ESN

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

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



Rund ein Drittel des gesamten Verkehrs auf der Bernstrasse stammt aus dem Ortsteil West.

Linienführung

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

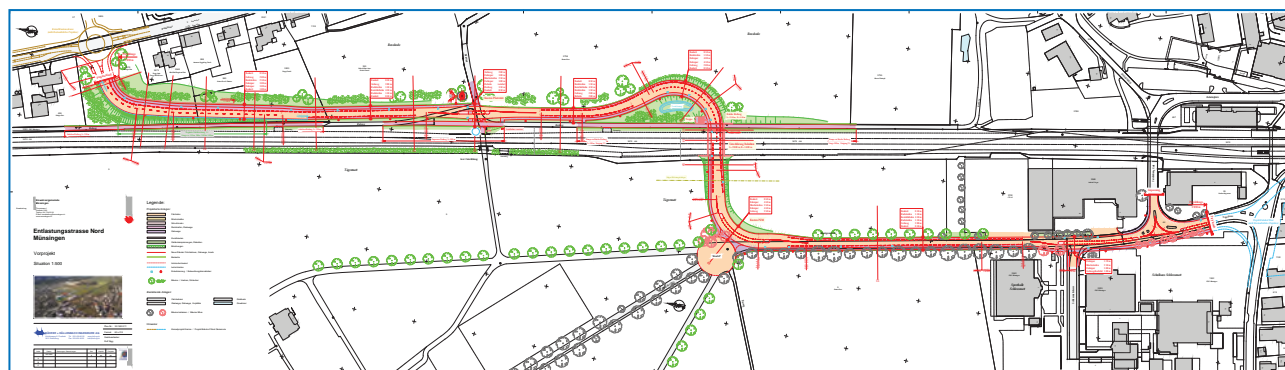
Der Gemeinderat hat ein konkretes Vorprojekt zur Mitwirkung aufgelegt, dessen Linienführung sich auf die bis anhin vorhandenen Grundlagen und technischen Begebenheiten stützt. Er ist aber aufgrund der Mitwirkungseingaben bereit, die blaue Linienführung nochmals zu prüfen und hat dazu weitere Abklärungen hinsichtlich Lärmschutz beim PZM und hinsichtlich der baulichen und finanziellen Konsequenzen in Auftrag gegeben. Sobald diese vorliegen, werden die Varianten

grün und blau (und nur diese) nochmals gegenübergestellt und bewertet.

Ausgestaltung Innerortsstrasse Gehweg Rondell – Pfarstutz

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

Der Gemeinderat will, dass die ESN den Ortskern möglichst stark entlastet. Sie soll deshalb allen Verkehrsteilnehmern, auch dem Schwerverkehr, zur Verfügung stehen. Die Strasse soll so schlank wie möglich realisiert werden, aber ohne Sicherheitsdefizite für Fussgänger oder Velofahrende. Auf den in der Variante grün vorgeschlagenen Gehweg zwischen Pfarstutz und Rondell wird aufgrund der Mitwirkung verzichtet.



Zwischen dem Pfarrstutz und der Bernstrasse wird neu ein kombinierter Geh- und Radweg geprüft. Auch punkto Beleuchtung stehen Einsparmöglichkeiten zur Diskussion. Ein Controlling und vordefinierte Begleitmassnahmen sollen die Nutzung der ESN als Transitstrecke und Schleichverkehr auf Quartierstrassen verhindern.

Da die durchgehende Industriestrasse vor der ESN realisiert werden soll, ist auf dem Niesenweg kein Mehrverkehr zu erwarten. Im Gegenteil: Ein Teil des heutigen Verkehrs ist Querungsverkehr z.B. vom PZM in Richtung Wichtrach oder umgekehrt. Diese Fahrzeuge werden künftig die Industriestrasse und nicht mehr den Niesenweg befahren.

Lastwagenfahrverbot auf der ESN

Ein generelles LKW-Fahrverbot kommt für den Gemeinderat nicht infrage (siehe detaillierte Stellungnahme zur Petition).

Tempo 30, Sicherheit Langsamverkehr

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



Schulwegsicherheit Schlossmatt

Der Gemeinderat hat die Schulwege der Schlossmatt-Schüler/innen anhand der Wohnadressen überprüfen lassen. Daraus folgt, dass rund neun von zehn Schüler/innen die Sägegasse direkt vor oder unterhalb des Schulhauses queren. Für sie bleibt alles beim Alten, denn mit der ESN benützen gleich viele Autofahrer die Sägegasse wie heute. Nur rund 25 Schulkinder queren die Strasse bei der Unterführung Nord (CTA) und werden mit dem durch die ESN verursachten Mehrverkehr konfrontiert sein. Hinzu kommen die Kinder aus dem Schulzentrum Rebacker, wel-

che die Sporthalle oder das Lernschwimmbecken im Schulzentrum Schlossmatt besuchen und die ESN ebenfalls bei der CTA queren werden. Diese Schüler/innen sind aber grossmehrheitlich nicht zu den Hauptverkehrszeiten unterwegs und werden in der Regel durch Lehrpersonen begleitet. Zudem wird ihnen der neue Mittelstreifen bei der CTA das Queren erleichtern. Die Verkehrsbelastung wird in diesem Abschnitt künftig vergleichbar sein mit dem Bahnhofplatz, wo das Queren seit Jahren gut und sicher funktioniert.

Einbettung in die Landschaft

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

Kosten

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

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



Petition «Keine überdimensionierte Luxusstrasse durch den Rossboden»

Stellungnahme des Gemeinderates

Die Petition der IG autofreier Rossboden fordert die Ausarbeitung einer «Variante light», die den Rossboden verschont, ein Lastwagenfahrverbot beinhaltet und deren Kapazität beschränkt wird. Zudem verlangen die Petitionäre, dass keine Strassenplanung ausgeführt wird, solange der Bund nicht entschieden hat, die ESN mitzufinanzieren.



Der Gemeinderat ist bereit, die Linienführung blau nochmals zu prüfen. Eine «Variante light» ist für ihn hingegen keine Alternative:

1. Um den Ausbau der Unterführung Pfarrstutz zu vermeiden, wird unter anderem auch eine einspurige Verkehrsführung in der SBB-Unterführung beim Pfarrstutz oder ein Einbahnbetrieb der ESN (morgens Richtung Bern, abends Richtung Ortsteil West) vorgeschlagen. Dies sind keine praktikablen Lösungen. Alleine das PZM erzeugt rund 1000 Fahrten pro Tag, die gegen den «Hauptstrom» fahren. Sie müssten bei einer einspurigen Lösung den Umweg über das Zentrum nehmen. Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass eine solche Lösung nicht sinnvoll ist und ein positives Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen/Ertrag nie erfüllen könnte.

2. Eine Erhebung der Anlieferung der Gewerbebetriebe im Einzugsgebiet der ESN (PZM, CTA usw.), hat ergeben, dass rund 120 Lastwagen pro Tag die ESN benützen würden. Ein Lastwagenfahrverbot auf der ESN ist damit keine zukunftstaugliche Lösung. Es wäre unsinnig, diese Lastwagen zusätzlich auf den Umweg über das Dorf zu schicken. Die ESN bezweckt ja gerade weniger Verkehr, mehr Aufenthaltsqualität und mehr Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr im Dorfzentrum und im Bahnhofquartier.

3. Eine «Variante light» hat zudem Nachteile für den Langsamverkehr und bezüglich Verkehrssicherheit insgesamt. Eine Strasse, auf der tagtäglich 6000 Fahrzeuge zirkulieren, ist so zu bauen, dass die Sicherheitsstandards jederzeit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sind. Etwas anderes würde von den oberinstanzlichen Behörden auch gar nicht bewilligt.

Der Gemeinderat wird deshalb die Mehrheit der von der IG autofreier Rossboden gestellten Forderungen nicht mehr weiterverfolgen.