

REGIONALE VERKEHRSKONFERENZ BERN-MITTELLAND (RVK 4)

# KORRIDORSTUDIE AARETAL

Zusatzstudie Entlastung Münsingen:  
Auswirkung einer Entlastungsstrasse „entlang der Autobahn“

Zusammenfassung

Bern, 21. Januar 2008

ML

1534B1\_21-01-2008\_ZUSAMMENFASSUNG.DOC

INFRAS

B+S  Ingenieur AG



INFRAS

GERECHTIGKEITSGASSE 20  
POSTFACH  
CH-8039 ZÜRICH  
t +41 1 205 95 95  
f +41 1 205 95 99  
ZUERICH@INFRAS.CH

MÜHLEMATTSTRASSE 45  
CH-3007 BERN

WWW.INFRAS.CH

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

### Ausgangslage

In der Mitwirkung zum Synthesebericht zur Korridorstudie Aaretal (Bericht vom 3. Juli 2006) beantragte die Gemeinde Münsingen, im Zusammenhang mit den langfristigen Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zusätzlich eine Entlastungsstrasse entlang der Autobahn zwischen Münsingen und Rubigen zu prüfen und der Entlastungsstrasse Nord/Variante Hunzigenstrasse, die im Gesamtkonzept der Korridorstudie Aaretal vorgeschlagen wird, gegenüberzustellen.

### Variantenspektrum und Beurteilung

Die Studie beschränkt sich gemäss Auftrag auf Linienführungen entlang der Autobahn. Die neue Strasse ist von der Funktion her als Entlastungsstrasse und nicht als Umfahrungsstrasse für das Zentrum Münsingen auszugestalten. Folgende Varianten für die Ausgestaltung einer Entlastungsstrasse entlang der Autobahn wurden untersucht:

#### › Bereich Anschluss Rubigen:

Für den Anschluss der Entlastungsstrasse ans übergeordnete Netz im Bereich des Autobahnanschlusses Rubigen wurden zwei Varianten geprüft:

- › via bestehende Unterführung Belpstrasse–Feldernstrasse und Anschluss an den bestehenden Kreiselpunkt auf der Belpstrasse von Norden her,
- › via Mühle Hunzigen und Anschluss an den bestehenden Kreiselpunkt auf der Belpstrasse von Süden her.

Beide Varianten sind aus verkehrsplanerischer- und raumplanerischer Sicht problematisch. Zum einen beeinträchtigt der Anschluss einer Entlastungsstrasse über den bestehenden Kreiselpunkt auf der Belpstrasse die Leistungsfähigkeit mit Behinderungen Richtung Autobahn. Ein Anschluss ohne Einschränkung der Leistungsfähigkeit wäre nur mit einer sehr aufwendigen Umgestaltung des Autobahnanschlusses möglich. Zudem tangiert die neue Strasse bzw. deren Anschluss an die Belpstrasse entweder die bestehenden Siedlungen im Bereich Feldernstrasse (bei Variante via Unterführung) bzw. der unter Schutz stehende Kulturplatz bei der Variante via Mühle Hunzigen.

Insgesamt schneidet die Variante mit einem Anschluss via Unterführung leicht besser ab. Sie beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit etwas weniger stark und tangiert die unter Schutz stehende Mühle Hunzigen nicht.

› Linienführung entlang der Autobahn:

Die Trassierung der Entlastungsstrasse entlang der Autobahn beansprucht für eine einfache zweispurige Strasse ein Trasse von ca. 9 bis 12 Meter Breite. Der untere Wert bezieht sich auf eine einfache zweispurige Strasse ohne Angebot für den Langsamverkehr. Der obere Wert schliesst ebenfalls beidseitige Radstreifen und Trottoirs mit ein. Wird der Strasseneigentümer zu Lärmschutzmassnahmen verpflichtet (z.B. im Bereich ZPP H), resultiert je nach Lärmschutzmassnahme eine Trassebreite von bis zu 20 Metern. Im Zusammenhang mit der Machbarkeit sind umweltseitig die Tangierung eines Naturschutzgebiets sowie allfällige ökologische Ausgleichsmassnahmen zu beachten. Zudem könnten sich Konflikte mit Nutzungen in der Planungszone (ZPP H) südlich der Mühle Hunzigen ergeben.

› Anschluss und Verkehrsführung im Ortsteil West von Münsingen:

Für den Anschluss des Quartiers wurden folgende Varianten geprüft:

› Anschluss über die Walkestrasse:

Mit dieser Variante wird das Quartier verkehrlich gewissermassen „auf den Kopf gestellt“, weil der Richtung Autobahn gelegene Quartierteil stärker, der Richtung Ortszentrum gelegene Quartierteil hingegen weniger belastet wird. Die Wohnqualität vor allem entlang der Walke- und Sägestrasse wird durch den Mehrverkehr stark beeinträchtigt (Walkestrasse: heute ca. 600 Fzg./Tag, neu ca. 5'000-6'000 Fzg./Tag), Sägestrasse: heute 4'000 Fzg./Tag, neu ca. 6'000 Fzg./Tag). Problematisch ist dieser Anschluss auch aus Sicht Verkehrssicherheit wegen teilweise fehlenden Trottoirs sowie vielen direkten Ein-/Ausfahrten zu den Liegenschaften.

Mit der Verlängerung der Gurnigelstrasse bis zur Belpbergstrasse könnte man durch die direkte Anbindung der Hauptsammelachse Belpbergstrasse eine gewisse Kanalisierung des Verkehrs erreichen und damit Quartierstrassen (Sägestrasse, Niesenweg und Brückreuti-/Dorfmattheweg) entlasten, allerdings mit deutlichen Mehrbelastungen der Gurnigelstrasse (heute 2'000 Fzg./Tag, neu ca. 4'000 Fzg./Tag).

› Anschluss über die Hunzigenstrasse:

Eine Führung der Entlastungsstrasse südlich des Psychiatriezentrums Münsingen (PZM) ist aufgrund der Konflikte mit dem Erweiterungsbau der PZM (bei Linienführung am Rand PZM) bzw. zu starken Landschaftseingriffen (bei Linienführungen Quartierstrand) sehr problematisch. Entsprechend hoch werden die Risiken im Bewilligungsverfahren eingeschätzt.

› Anschluss über Belpbergstrasse:

Eine Führung der Entlastungsstrasse entlang der Autobahn bis zur südlichen Hauptsammelstrasse Belpbergstrasse bedingt einen grossen Eingriff in den Landschafts- und Erholungsraum (Sportanlagen). Zudem ist diese Variante aufgrund der längsten Neubaustrecke teurer verglichen mit den übrigen Varianten. Auch bei dieser Variante wird das Quartier verkehrlich „auf den Kopf gestellt“.

Zusammenfassend kann man festhalten, dass alle geprüften Varianten für den Quartieran-schluss sowohl aus raumplanerischer- als auch aus verkehrsplanerischer Sicht sehr prob-lematisch sind. Die Hauptgründe sind starke Eingriffe in die Quartierstruktur bzw. die Landschaft sowie zusätzliche Verkehrsbelastungen von nicht geeigneten Quartierstrassen, die schwierig lösbare Sicherheits- und Lärmprobleme nach sich ziehen. Entsprechend zeichnen sich für alle Varianten hohe Risiken im Bewilligungsverfahren ab.

**Konzeptvorschlag Entlastungsstrasse „entlang der Autobahn“**

Für eine Entlastungsstrasse entlang der Autobahn stellt sich somit folgendes Konzept her-aus, das insgesamt am wenigsten Nachteile aufweist (vgl. Annex):

- › Anschluss Rubigen mit Linienführung via Unterführung und Anschluss über den be-stehenden Kreisel an die Belpstrasse,
- › Linienführung entlang Autobahn mit einem Trasse von – je nach Ausgestaltung – 9 bis 20 Meter Breite,
- › Anschluss Ortsteil West über die Walkestrasse inkl. Verlängerung Gurnigelstrasse.

Die Investitionskosten werden auf 19-20 Mio. CHF geschätzt (Kostengenauigkeit +/-30%). Nicht berücksichtigt in diesen Kosten sind Lärmschutzmassnahmen für den Abschnitt ent-lang der Autobahn (z.B. für den Bereich der ZPP H südlich der Mühle Hunzigen) sowie all-fällige Anpassungen an Werkleitungen, evtl. notwendige ökologische Ausgleichsmassnah-men (aus Auflagen UVB) sowie allfällige Erschliessungsbeiträge Dritter.

### **Vergleich mit der Entlastungsstrasse Nord/Hunzigenstrasse**

Die Untersuchungen zeigen, dass eine Entlastungsstrasse für das Ortszentrum Münsingen „entlang der Autobahn“ erhebliche Nachteile gegenüber der Variante „Nord-Hunzigenstrasse“ aufweist. Die wichtigsten sind:

- › Starke Eingriffe in den Ortsteil West mit Verkehrsbelastungen auf dafür nicht geeigneten Strassen:
  - › Walkestrasse: heute ca. 600 Fzg./Tag, Mehrbelastung +5'000 Fzg./Tag (+800%),
  - › Sägegasse: heute 4'000 Fzg./Tag, Mehrbelastung +2'000 Fzg./Tag (+50%),
  - › Gurnigelstrasse: heute 2'000 Fzg./Tag, Mehrbelastung +2'000 Fzg./Tag (+100%).
- › Anschluss in Rubigen verkehrstechnisch problematisch mit Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses.
- › Grössere Gefahr, dass Entlastungsstrasse als Umfahrroute dient (direktere Achse zwischen Münsingen Süd und Autobahnanschluss Rubigen).
- › Stärkere Eingriffe in den Landschaftsraum.
- › 3-5 Mio. CHF höhere Investitionskosten, je nach Ausgestaltung der Entlastungsstrasse entlang der Autobahn.
- › Höhere Projektrisiken bzw. geringere Realisierungschancen.

## ANNEX

## ENTLASTUNGSSTRASSE ORTSTEIL WEST:

## VARIANTEN „ENTLANG DER AUTOBAHN“ UND „NORD/HUNZIGENSTRASSE“

