

Kommentartexte zu dem Fragebogen Mitwirkung Entlastungsstrasse Nord:

Frage 1:

Der Bedarf für die geplante Entlastungsstrasse Nord und deren Nutzen ist für die Grünen nicht nachvollziehbar. Auch die Schlussfolgerungen aus dem Kurzbericht betr. Verkehrszählung können so nicht geteilt werden. Die Grünen sind der Meinung, dass zuerst die Sanierung der Ortsdurchfahrt (OD) realisiert werden soll. Das Ergebnis der neuen OD zusammen mit zukünftig notwendigen kreativen und flankierenden Massnahmen (ÖV, Mobilitätsverhalten 2030, etc.) können dann ein weitaus differenzierteres Verhältnis betr. Bedarf / Aufwand / Nutzen einer allfälligen ESN zeigen. Die Projekteingabe für das Agglomerationsprogramm war aus rein terminlichen Gründen erforderlich. Der verlangte überregionale Nutzen ist damit noch nicht nachgewiesen. Entlastung soll grundsätzlich dann erfolgen, wenn effektiv Bedarf vorhanden ist. Da sind bei längerfristigem Horizont (2030) durchaus kreativere Lösungen als das vorliegende Projekt vorstellbar (intelligent gesteuerte und wesentlich schlankere Entlastungsstrasse, Verteilung der Verkehrsspitzenbelastungen durch effektiv praktizierte flexible Arbeitszeitmodelle im Grossraum Bern, Ausbau ÖV, Velo-Schnellverbindung Thun-Bern, etc.).

Frage 2:

Der Bedarf der ESN in der geplanten Dimension ist nicht nachvollziehbar (LKW, Fahrbahnbreiten, Gehwege, Velostreifen). Das Projekt entspricht nicht einer Entlastungslösung im angestrebten Sinne, sondern ist eine zusätzliche Ortserschliessung / Innerortsstrasse ohne nachweisbaren Bedarf über einen 24h-Betrachtungshorizont. Mit einer entsprechenden Gewichtung bez. Entlastung in Spitzenstunden ist unter Umständen auch eine alternative Linienführung in den Varianten blau und grün denkbar: Beruhigung in der Landschaftsschutzzone ausserhalb der Spitzenstunden und am Wochenende; kein Damm ab Bernstrasse, sondern Linienführung im Hang (evtl. Einfahrt weiter Nord); gesteuerter Einbahnverkehr in Spitzenstunden MSP/ASP etc.

Frage 3:

Zustimmung findet ein Temporegime 30 km/h, Begrenzung auf Entlastung in Spitzenstunden für ausschliesslichen Ziel- / Quell-Verkehr ohne Transitstrecke. Ein Gehweg- und Velostreifen entlang der ESN ab Rondell bis Kreuzung Pfarrstutz ist überflüssig; Fussgänger & Velofahrer können bestehende Abschnitte der Hunzigenstrasse nutzen.

Frage 4:

Tempo 30 km/h soll auf der ganzen ESN gelten. Das Argument, dass Autos talwärts schneller fahren müssen, weil Velos unter Umständen schneller sind, ist nicht stichhaltig und wäre auf der geplanten ESN ohnehin äusserst selten der Fall. Dies, weil Velos bei entsprechender Ausgestaltung den Veloweg benutzen. Der Verkehr Richtung Nord (bergwärts) kann gerade in Spitzenstunden vor Einfahrt in den Kreisel Bernstrasse warten müssen, weil der starke Verkehr aus Rubigen nach Süden den Kreisel für diesen ziemlich blockieren kann.

Frage 5:

Die Schutzinseln bei Pfarrstutz, Rondell PZM und Schule Schlossmatt sind sinnvoll.

Frage 6:

Fussgänger und Velofahrer können problemlos über die bestehende Route geleitet werden. Der Bedarf und der Nutzen für einen Gehweg und einen Velostreifen in der Unterführung ESN ist nicht plausibel.

Die Distanzen zum Pfarrstutz oder zum Bahnhofquartier sind für den Ziel- /Quell-LV innerhalb Münsingen durchaus verträglich.

Frage 7:

Zwischen Bernstrasse und Radweg/Pfarrstutz kann die Strasse auch in den Hang gelegt werden. Damit ist kein Damm in geplanter Dimension (8m) erforderlich. Eine Einfahrt weiter nördlich in die Bernstrasse ist aus Sicht der Siedlungstrennung zwar eher kritisch zu betrachten, aber trotzdem prüfenswert. Durch einen gesteuerten Betrieb in Spitzenstunden mit z.B. Fahrverbot in der Nacht und an Wochenenden würde auch die Lärmbelastung für die Anwohner extrem entschärft.

Mit der Begrünung der ESN wird auch eine natürliche Abdeckung der Bahnlinie erreicht. Weil auch der Bahnverkehr (Personen und Güter) und die Tempi zunehmen, wird dadurch unter Umständen die subjektive Wahrnehmung und Beeinträchtigung verringert.

Frage 8:

Für die Grünen ist eine Finanzierung durch Bund und Kanton im Rahmen der Agglomerationsprogramme äusserst unsicher und eher unwahrscheinlich. Auf kantonaler Ebene sind weit dringlichere Probleme zu lösen. Aus diesem Grund soll keine unsichere und evtl. überflüssige Planung (Strassenbauprojekt) ausgelöst werden, bevor ein definitiver Zuschlag erteilt ist.

Weitere Bemerkungen zuhanden des Gemeinderates:

Die Grünen haben erwartet, dass mit dem Beschluss von August 2015 zum Vorprojekt Entlastungsstrasse Nord - Investitionskredit, wie damals zugesichert, auch der effektive Bedarf und Nutzen fundiert analysiert, abgeklärt und beurteilt wird. Das Ergebnis aus der Verkehrszählung und dem Kurzbericht, 12.10.16 sind in der vorliegenden Form äussert schwer verständlich und kaum nachvollziehbar. Die Betrachtung bezogen auf den DTV zeigt das effektive Bedarf/Kosten/Nutzen-Verhältnisse betr. der Spitzenstunden ungenügend. In den Randstunden besteht aus Sicht der Grünen ohnehin kein Problem und Bedarf. Gewisse Warte- und Stauzeiten sind für den MIV durchaus zumutbar, weil diese durch das eigene Fahrverhalten verursacht werden. Der Zeitgewinn durch die ESN steht in keinem Verhältnis zum Zeitverlust auf weiter- oder zuführenden überregionalen Strassenabschnitten.

Das dem Agglomerationsprogramm ein Projekt mit erforderlichem Planungsstand vorgelegt werden muss ist verständlich, heisst aber in der vorliegenden und zwangsläufigen Situation nicht, dass damit auch implizit die Ausführung in der vorliegenden Variante erfolgen muss. Für das überregionale Verkehrsregime muss im Rahmen einer Leistungsvereinbarung die Entlastung in den problematischen Spitzenzeiten erreicht werden.

Dies kann auch durch andere Lösungen realisiert werden.