

Abstimmung
24. September 2017

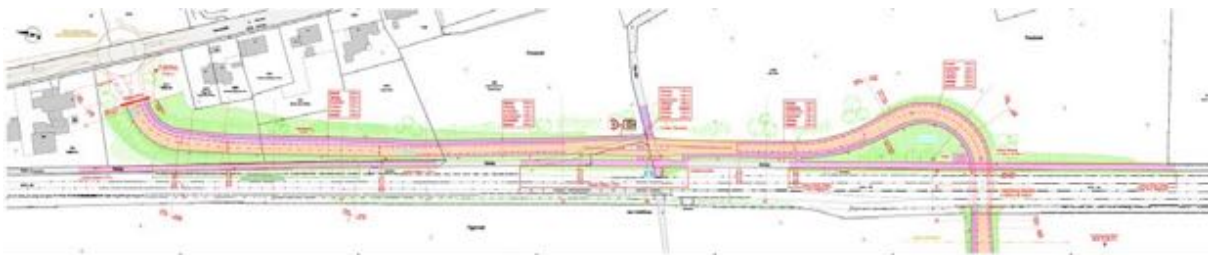
verkehrmuensingen.ch

Entlastungsstrasse
NORD
Ja



Münsingen, Entlastungsstrasse Nord

Die sieben Gründe für ein JA am 24. September 2017



14. August 2017
Überparteiliches Pro Komitee Entlastungsstrasse Nord

1 Facts

Münsingen ist in den letzten 25 Jahren stark gewachsen – das Strassennetz ist unverändert geblieben

→

JA zur Entlastungsstrasse als Ergänzung der Erschliessung des westlichen Dorfteils!

Verkehrsbelastung heute	Ortsdurchfahrt rund 18'000 Autos pro Tag Kreisel Dorfplatz rund 20'000 Autos pro Tag
Wir selbst sind das Problem!	<p>2/3 des Verkehrs machen wir Münsinger und Münsingerinnen selber! Anfang und Ende sowie Anfang oder Ende der Fahrt in Münsingen.</p> <p>→ Nur ein Drittel des täglichen Verkehrs ist Transitverkehr.</p> <p>→ Wir fahren im Dorf herum!</p> <p>→ Wir sind das Problem, nicht die Andern!</p>
Entlastungsstrasse Nord	<p>Die Entlastungsstrasse Nord ist die Erschliessungsstrasse für den westlichen Dorfteil - direkt ab der Kantonsstrasse in die westlichen Quartiere.</p> <p>Täglich werden rund 6000 Autos über die Entlastungsstrasse direkt in den Dorfteil westlich der Bahnlinie fahren. Und damit das Zentrum umfahren und entsprechend entlasten.</p>
EinwohnerInnen und Arbeitsplätze	<ul style="list-style-type: none"> - Heute rund 12'500 EinwohnerInnen (mit Trimstein und Tägertschi) - Heute rund 5'500 Arbeitsplätze - Seit 1980 rund 2800 zusätzliche EinwohnerInnen (ohne Tägertschi und Trimstein, die weitere 900 zusätzliche EinwohnerInnen gebracht haben)

2 Weshalb nicht eine andere, bessere Lösung?

Die Entlastungsstrasse Nord ist die wirksamste Lösung und weist ein sehr gutes Kosten – Nutzenverhältnis auf. Es gibt keine andere Lösung. Wenn wir jetzt nicht JA sagen, dann geht es wieder 20 – 30 Jahre.

Die Entlastungsstrasse Nord ist kein goldenes Ei, sie ist aber technisch machbar und finanzierbar.

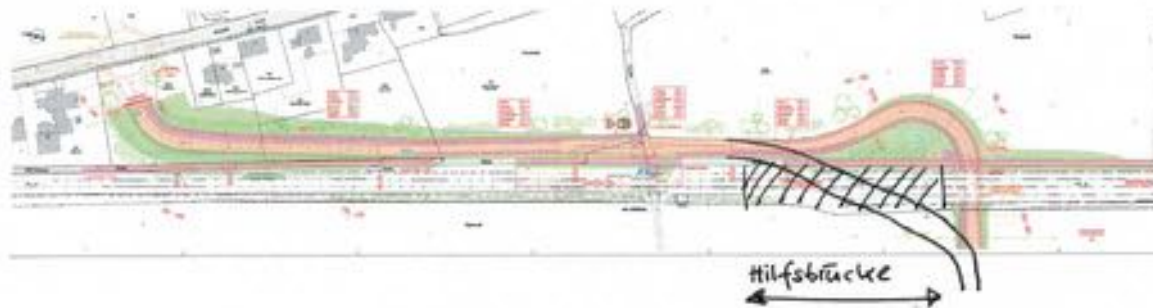
→

JA zur Entlastungsstrasse, sonst haben wir weitere 30 Jahre Stau im Dorf!

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> – Gemeinderat, Begleitkommission und Parlament sind zu einer Lösung gelangt und schlagen diese vor. – In den letzten 30 Jahren haben Gemeinde, Region, Regionalkonferenz und der Kanton zusammen unzählige Vorschläge, Lösungsansätze und Varianten geprüft und systematisch beurteilt. – Keine dieser Vorschläge bringt mit den selben Kosten eine gleich gute Wirkung. Dies haben die Prüfungen von Bund und Kanton ergeben. Die Entlastungsstrasse zeichnet sich durch ein sehr gutes Kosten – Nutzenverhältnis aus → Triple A!!! – Alle anderen Vorschläge sind viel teurer, mit einer geringeren Wirkung und weit mehr negativen Auswirkungen für Münsingen. | |
| <ul style="list-style-type: none"> – Autobahnanschluss Süd | <p>Der Bund sagt klar nein zu einem neuen Anschluss im Süden von Münsingen.</p> <p>Wichtigste Gründe sind die bereits sehr hohe und noch weiter zunehmende Belastung der Autobahn sowie die tiefere Sicherheit (Anschlüsse sind Unfallpunkte).</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> – Parallelstrasse zur Autobahn ab Rubigen | <ul style="list-style-type: none"> – Negative Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Anschlussbereich Rubigen. – Umfahrung durch den unteren Dorfteil, d.h. der westliche Dorfteils wird durch den Durchgangsverkehr Richtung „oberer“ Dorfteil / Konolfingen und Wichtrach geflutet. |
| <ul style="list-style-type: none"> – Ausfahrt Raststätte öffnen | <ul style="list-style-type: none"> – Umfahrung durch den unteren Dorfteil, d.h. fluten des westlichen Dorfteils durch Durchgangsverkehr Richtung „oberer“ Dorfteil / Konolfingen und Wichtrach . |

<ul style="list-style-type: none"> - Tunnel 	<ul style="list-style-type: none"> - Wo liegen die Tunnelportale? - Wenn sie ausserhalb der Ortschaft liegen, bringt ein Tunnel sehr wenig, denn die MünsigerInnen müssen dann wieder trotzdem über das Dorfzentrum in ihre Quartiere fahren? - Wenn sie innerhalb von Münsingen liegen, grosse Eingriffe in die gewachsene Siedlung. - Immense Kosten (Bau und Betrieb) / Baukosten mindestens ca. 90 Mio. Franken.
--	--

Weshalb nicht ein schiefes Queren der Bahn?



Die starke Belastung der Bahnlinie (260 Züge pro Tag) erlaubt keinen langen Betriebsunterbruch. Die neue Unterführung muss deshalb neben der Bahnlinie erstellt und in wenigen Stunden in einer Nacht unter die Bahngleise eingeschoben werden können.

Die Unterführung muss deshalb möglichst kurz sein. Dies ist bei einer rechtwinkligen Querung der Bahngleise der Fall.

Während der Bauzeit muss unter den Gleisen eine Hilfsbrücke der SBB eingezogen werden. Die SBB verfügt lediglich über Hilfsbrücken, welche zu den SBB Gleisen rechtwinklig unterquerende Unterführungen ermöglichen. Diese Frage wurde mit der SBB geklärt. Die SBB würde eine „schiefe“ Unterführung nicht bewilligen.

→ Deshalb ist ein senkrecht Queren die kostengünstigste und überhaupt realisierbare Lösung.

3 Entlastungsstrasse Nord als Konsequenz der Ortsplanung

Wir haben stets und letztmals 2010 JA gesagt zur Ortsplanung und zu den Überbaumungsmöglichkeiten.

Wir haben die ZuzügerInnen als gute Steuerzahlende herzlich begrüsst.

Wer A sagt muss nun auch B sagen.

→

JA zur Entlastungsstrasse als Konsequenz unserer Ortsplanung!

- JA zur Ortsplanung 2010 bedeutet in letzter Konsequenz JA zur Entlastungsstrasse.

Die Ortsplanung und damit die Überbaumungsmöglichkeiten haben wir beschlossen (u.a. Schlossmatte, Giessenpark, Erlenau, Lorymatte, Sandacher, usw.). Jetzt sind die Überbaumungen realisiert, die Menschen nach Münsingen gezügelt. Und produzieren Verkehr.

Deshalb müssen wir nun auch JA sagen zur Erschliessung dieser Quartiere und einer vernünftigen Verkehrslösung auf dem Hauptverkehrsträger Kantonsstrasse.

- Verkehrswege bündeln, zusammenlegen

Bahn und Strasse liegen im Rossboden nebeneinander, sind gebündelt.

- Rossboden

- Der Rossboden gehört zu den kommunalen Schutzgebieten, der Bau einer Strasse ist jedoch zulässig. Dies ist im Gemeindebaureglement ausdrücklich so vorgesehen.
- Der Rossboden wird heute und auch in Zukunft nicht als Erholungsgebiet genutzt. Durch den Rossboden führen die Wege zu den Naherholungsgebieten von Münsingen.
- Weder der Schlittelweg (Pfarrstutz) noch der Schlittelhoger werden durch die Strasse beeinträchtigt.
- Die Strasse wird im Rossboden gut in die Landschaft integriert.

- Geringen negative Auswirkungen

- Die unter hohem Denkmalschutz stehende Klinik wird nicht beeinträchtigt.
- Geringerer Kulturlandverlust als bei andern Varianten.
- Querung der SBB -Gleise ausserhalb des Weichenbereichs.
- Gute und vor allem bessere Lösungen für die Velofahrenden als bei den andern Varianten möglich.

4 Öffentlicher Verkehr (Ortsbus, Tangento, Postautos)

Stau nützt niemandem, am wenigsten den Fahrgästen im Bus. Mit der Entlastungsstrasse können die Busse wieder nach Fahrplan fahren und die Anschlüsse am Bahnhof gewährleisten

→

JA zur Entlastungsstrasse, damit die Busse nicht im Stau stecken bleiben!

- Tangento, Ortsbus und Postautos bleiben oft im Stau stecken, teilweise bereits am Nachmittag. Von Rubigen und Wichtrach her, auf der alten Bahnhofstrasse, vom westlichen Dorfteil her, auf der Tägertschistrasse. Am Bahnhof ist die S-Bahn bereits abgefahren, die Anschlüsse können nicht mehr gewährleistet werden. Ein attraktiver öffentlicher Verkehr, den die Leute zum Benützen motiviert, sieht anders aus.
- Weniger Autos im Zentrum, auf der alten Bahnhofstrasse und auf der Ortsdurchfahrt bedeutet eine hohe Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs. Der Busfahrplan kann wieder eingehalten und die Anschlüsse an die S-Bahn und die BLS-Regionalzüge gewährleistet werden.

5 Handwerker, Gewerbebetriebe und Lieferanten

Gratis gibt es nichts, auch nicht das Stecken im Stau. Wenn Handwerker, Gewerbebetriebe und Lieferanten im Stau stehen, bezahlen wir als Kunden letztlich die Stautunden.

→

JA zur Entlastungsstrasse, damit Handwerker, Gewerbebetriebe und Lieferanten uns möglichst kostengünstig bedienen können!

- Auf Gewerbebetriebe, Lieferanten und Handwerker, Reparaturdienste usw. die zu uns nach Hause kommen, sind wir Münsinger und MünsingerInnen angewiesen. Der Elektriker, der Spengler, der Dachdecker, der Gerätereparaturdienst, der Gärtner usw. und all die Lieferdienste, sie alle sind ihrerseits auf das Auto angewiesen. Wenn sie im Stau stecken, verursacht dies Kosten, welche letztlich auf die Kunden überwältigt werden müssen. Verschlechtert wird die Kundenfreundlichkeit.
- Weniger Autos im Zentrum, auf der alten Bahnhofstrasse und auf der Ortsdurchfahrt bedeutet ein gutes und kostengünstiges Zirkulieren auch für die Dienste und damit eine bessere und effizientere Bedienung von uns Kunden.

6 Feuerwehr, Sanität und Polizei

Raschheit, keine unnötigen Zeitverluste, nicht im Stau stecken, dies sind die Voraussetzungen für erfolgreiche Einsätze

→

JA zur Entlastungsstrasse, damit die Feuerwehr, die Sanität und die Polizei im Notfall, wenn wir sie dringend brauchen, rasch bei uns sind!

- Die Feuerwehr, die Sanität und die Polizei sind im Notfall auf freie Fahrt angewiesen. Im Stau stecken verlängert die Fahrzeit zum Einsatzort, vielleicht sogar zu stark. Denn oft sind es nur wenige Minuten, die über Erfolg oder Nichterfolg entscheiden.
- Aber auch unsere Feuerwehrleute, welche bei Alarm ins Feuerwehrdepot eilen müssen, sind auf rasche Verkehrswege angewiesen.
- Weniger Autos und damit kein Stau im Zentrum, auf der alten Bahnhofstrasse und auf der Ortsdurchfahrt erlaubt der Feuerwehr, der Sanität und der Polizei ein rasches Durchkommen und schnelles Erreichen des Einsatzortes.

7 Konsequenzen bei einer Ablehnung

Bei flüssigem und verstetigten Verkehr auf den Kantonsstrassen haben diese die höchste Kapazität. Ohne Entlastungsstrasse werden das Dosieren der Zufahrten auf die Kantonsstrassen und der Bau von Busspuren auf bestimmten Abschnitten von Gemeindestrassen nötig.

→

JA zur Entlastungsstrasse, damit keine Überregelung nötig wird!

- Ohne Entlastungsstrasse müssen die Kantonsstrassen die ganze Verkehrslast übernehmen und deshalb eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit aufweisen. Um dies zu erreichen muss der Verkehr verstetigt fließen und darf sich nicht im eigenen Stau verklausen. Deshalb wird das Dosieren der Zu- und Einfahrten auf die Kantonsstrassen aus den Quartieren nötig. Auf gewissen Abschnitten von Gemeindestrassen, wie z.B. u.a. auf der Alten Bahnhofstrasse, sind zum Gewährleisten des fahrplangerechten Busverkehrs Busspuren nötig. Zum Teil müssen Parkplätze aufgehoben werden.
- Diese Massnahmen werden teils die anliegenden Läden und Geschäfte sowie das Ortsbild stark beeinträchtigen.