

Verband für die Interessen der Velofahrenden

Birkenweg 61  
CH-3013 Bern

Tel 031 318 54 10  
info@provelobern.ch | www.provelobern.ch

PC 30-19027-6

Bauabteilung Gemeinde Münsingen  
Zuhanden Gemeinderat

3110 Münsingen

an  
bauabteilung@muensingen.ch

Bern, 5.12.2016

## **Enlastungsstrasse Münsingen Nord; Mitwirkungseingabe von Pro Velo Bern**

Wir beantworten auch kurz die Fragen des Fragebogens, haben aber vor allem zu einzelnen Projektteilen Bemerkungen.

Antwort zu Frage 1 (Ziel): eher nein

Antwort zu Frage 2 (Linienführung): eher nein

Antwort zu Frage 3 (Innerortsstrasse): eher nein.

Kommentar: Es dürfte schwierig sein, den Betrieb und die Wirkung einer Innerortsstrasse zu erzielen oder zu erzwingen, wo doch die Strasse optisch starken Ausserorts-Charakter hat (keine Bebauung, gradlinige Strecke).

Die Betriebsform der Kernfahrbahn halten wir aber für richtig.

Antwort zu Frage 4 (T30): eher ja.

Kommentar: **Falls** es gelingt, den Innerorts-Charakter herzustellen, ist T30 richtig. Aber welche Massnahmen wird man treffen können, wenn T30 nicht eingehalten wird?

Antwort zu Frage 5 (Fussgänger- und Velosicherheit): nein.

**Kommentare:**

**A)**

Einfahrt aus ESN in Kreisel Bernstrasse:

Vor der Kreiseinfahrt aus der Steigung braucht es einen flachen Bereich. Der Kreisel selbst sollte dann nicht zu stark geneigt sein.

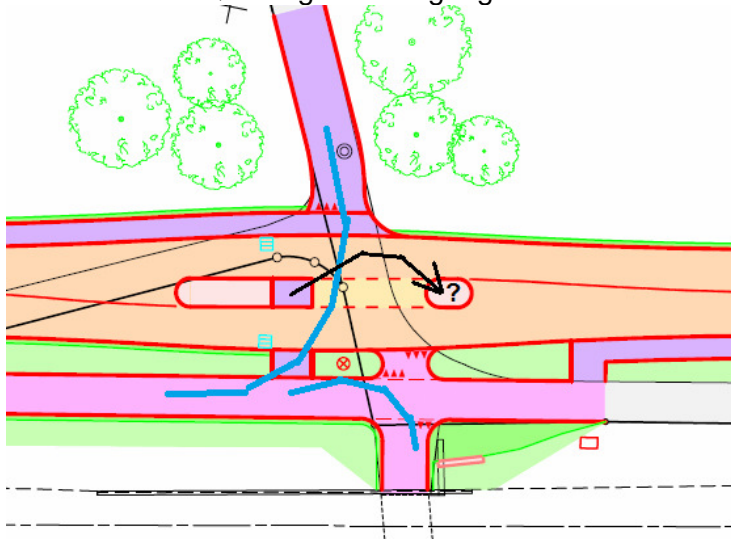
**B)**

Querung Pfarrstutz:

Die neue nötige Querung der ESN ist durch die zusätzliche Vortrittsbelastung sicher heikel. Die Insel hilft zwar querenden Radfahrern und Fussgängern. Die grünen Trenninseln sollten aber noch etwas mehr aufgelöst werden, um zusätzlichen Raum für alle denkbaren Abbiegemanöver zu

schaffen.

Ev. könnte die Querung für Fussgänger auf die andere Seite (Süden) verlegt werden.



**C)**

Option „Verzicht auf Gehweg“ bei Unterführung:

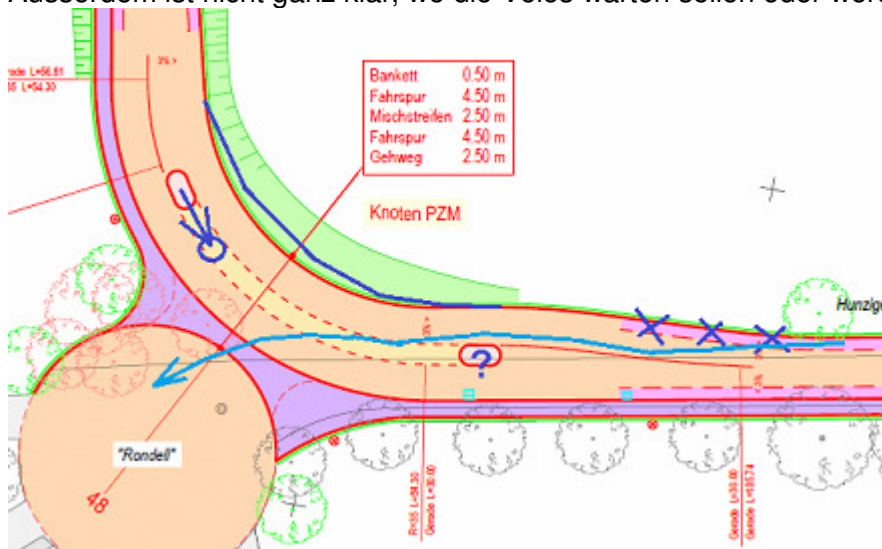
Der Gehweg sollte beibehalten werden. (Wanderweg zum Schwand). Sonst könnte es Zufussgehende auf dem Radstreifen haben.

Falls dennoch darauf verzichtet werden soll, müsste der von Norden kommende Radstreifen in der ganzen Rechtskurve inkl. Unterführung als **baulich hochgesetzter Radweg** auf dem eingezeichneten Trottoirband weitergeführt werden.

**D)**

Rondell:

Für das Geradeausfahren von Süden her Richtung PZM ist ein Linksabbiegen in einer Rechtskurve erforderlich. Das ist ziemlich heikel. Es hat zwar einen geschützten Mittel-/Mehrzweckstreifen, dennoch besteht das Risiko, dass er vom Autoverkehr befahren wird. Ausserdem ist nicht ganz klar, wo die Velos warten sollen oder werden.



- Deshalb sollte die nördliche Insel etwas Richtung Knoten verschoben werden.
- Der Radstreifen von Süden her sollte früher aufgelöst werden, damit Velos ohne Vortrittsbelastung nach links einspuren können.

- Ev. kann die südliche Insel optisch weniger „abschreckend“ gestaltet werden, jedenfalls sollte sie nicht mit einem hohen harten Rand versehen sein, so dass der Platz gut genutzt wird.
- Ev. sollte die Rechtskurve leicht nach rechts erweitert werden. Denn zuerst macht der Verkehr von Süden ein nach rechts beginnendes leichtes S, dann nach dem leichten Linksknick eine fast kreisförmige Rechtskurve (was ohnehin nicht möglich ist). Deshalb könnte der Auto-Verkehr auch dort den Wartebereich der Velos (die hier zum Linksabbiegen verzögern müssen) tangieren.
- Der Randstein der Trottoirüberfahrt vor dem Rondell muss von Velos auch in zügigem Tempo befahren werden können, ohne dass Waren vom Gepäckträger fliegen oder Handgelenke am Lenker und Kinder im Kindersitz einen Schlag bekommen.  
Deshalb ist der Randabschluss als **schwache**, schiefe Rampe auszuführen, kein rechtwinkliger Absatz und kein einzelner schräger 4cm hoher Stein.  
Es gibt viele Randsteinformen, welche nicht nur den Sehbehinderten gerecht werden, sondern auch den Velofahrenden.  
Das gleiche gilt für den rückwärtigen Rand der Trottoirüberfahrt.

Die Trottoirüberfahrt ist ohnehin ungewöhnlich und unnötig lang. Als Führungselement ist sie plausibel. Aber ist das Rondell die richtige Knotenform?

#### E)

Trottoirüberfahrt bei Zugang zu Schule und Sporthalle Schlossmatt (in Verbindung mit Punkt F):  
Warum wird innerhalb einer Tempo-30-Zone eine Trottoirüberfahrt installiert, welche die Vortrittsituation verunklärt und den heutigen und sonst üblichen Rechtsvortritt aufhebt?  
Torsituationen sollten eigentlich zu **Beginn** der Zone vorliegen, nicht mitten drin.  
Der Schutz für Linksabbiegende durch den Mittelstreifen ist gut, aber die Trottoirüberfahrt verhindert das zügige Abbiegen, wenn kein velofreundlicher Randabschluss gemacht wird.

#### F)

Knoten Hunzigenstrasse Bahnhofunterführung:

Diese Kreuzung ist höchst verwirrend und sollte ganz neu geplant werden. Ev. als Kreisel.  
Das heutige bzw. geplante ist ein falsch verstandener Rechtsvortrittsansatz für eine zukünftig viel stärker belastete Kreuzung, auch wenn innerhalb einer T30-Zone.

Auch dass dort kein Fussgängerstreifen ist und die Fussgänger somit rechtlos sind, ist der Situation nicht angepasst und dürfte auf wenig Verständnis stossen.

Es fehlen klare Warte- und Aufstellräume für jene Fahrzeuge (aller Art), die Rechtsvortritt gewähren müssen:

- Für Geradeausfahrer von Süden Richtung Rossboden;
- Für Linksabbieger ab Bahnunterführung, mit Rückstaugefahr.  
Gerade auch Velofahrende von der Bahnunterführung her spüren das markante Gefälle/Steigung. Bereits heute, wo der Rechtsvortritt eher selten genutzt wird, ist diese Situation für vom Dorf herkommende Velofahrer sehr schwierig, da sie in der Steigung wieder anfahren müssen (z.B. mit Anhänger).

In Zukunft könnte dieser vom Rossboden her viel stärker genutzte Rechtsvortritt auch Rückstau Richtung Bahnunterführung/Bahnhofplatz verursachen, dann steht auch der Bus im Stau.  
Die Unterführung ist sehr eng. Es hat keine brauchbaren Velostreifen, die bei Autostau ein Vorbeikommen ermöglichen würden.

Der ortsinterne Verkehr wird auch in Zukunft nicht vernachlässigbar sein, d.h. im Gegensatz zu heute werden sich in dieser Kreuzung die von der Bahnunterführung her und die von Süden herkommenden Geradeausfahrer (Richtung Rossboden) in die Quere kommen, es gibt dafür keinen Stauraum.

**G)**

Projektende vor Sägestrasse:

Die Planung der Entlastungsstrasse hört am zentralen Punkt im Bereich Schulzentrum Schlossmatt, auf. Wie wird der MIV in die Industriestrasse (heute Dorfmattheweg) geführt?

Mit welchen Massnahmen wird gewährleistet, dass im Unterdorf der Verkehr auf den Erschliessungsstrassen verkehrt und nicht ins Quartier hineindiffundiert?

Empfindlich ist da insbesondere der Dorfmattheweg, welcher teils mit versetzter Parkierung bestückt ist, dort sind viele Schüler (zum Schulzentrum Schlossmatt) und Pendler (zum Bahnhof) zu Fuss und mit Velo unterwegs. Velos haben dort schon heute wegen der versetzten Parkfelder oft „frontalen“ Gegenverkehr.

Die Erschliessung der Neubaugebiete muss über die Sägestrasse erfolgen.

Welche Massnahmen sind konkret für die versprochenen sicheren Veloverbindungen vorgesehen? Siehe auch Richtplan Verkehr.

Antwort zu Frage 6 (Fussgänger Pfarrstutz-Rondell): eher ja.

Kommentar:

Option „Verzicht auf Gehweg“ bei Unterführung:

Der Gehweg sollte beibehalten werden. (Wanderweg zum Schwand). Sonst könnte es Zufussgehende auf dem Radstreifen haben.

Falls dennoch darauf verzichtet werden soll, müsste der von Norden kommende Radstreifen in der ganzen Rechtskurve inkl. Unterführung als **baulich hochgesetzter Radweg** auf dem eingezeichneten Trottoirband weitergeführt werden.

Antwort zu Frage 7 (Landschaft): eher ja.

Antwort zu Frage 8 (Kosten): keine Aussage.

Zu weiterführenden Gesprächen bieten wir gerne Hand.

Mit freundlichen Grüssen

**Pro Velo Bern**

*Thomas Schneeberger*  
Beauftragter für Velomassnahmen