

Pro Velo Bern, Ortsgruppe Münsingen  
c/o Anita Stauffer  
Bürglenweg 2

Tel. fix: 031 721 03 37  
Mobile: 079 227 88 23

Abteilung Bau  
Thunstrasse 1  
3110 Münsingen

Münsingen, 29.11.19

## **Mitwirkung Ortsplanungsrevision «Münsingen 2030»**

Sehr geehrte Damen und Herren

An dieser Stelle bedanken wir uns herzlich bei allen, die bisher an diesem Prozess mitgewirkt haben, der Bevölkerung, der Verwaltung, Politik und den externen Spezialisten. Danke für die Möglichkeit an der Ortsplanungsrevision Münsingen 2030 mitwirken zu können.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Wir schätzen den partizipativen Prozess im Rahmen des Projekts Münsingen 2030 und die vielen, sehr interessanten Dokumente.

Es freut uns sehr, dass die Gemeinde sich dazu bekennt wichtige Themen zu priorisieren, namentlich den Umgang mit der Mobilität. Es ist erfreulich, dass sich der Richtplan Mobilität von einem Infrastrukturplan hin zu einer gesamtheitlichen Sicht entwickelt, die auch den Umgang mit der Mobilität beinhaltet.

Wir begrüssen:

- die Planung einer verbesserten Velo-Infrastruktur beim Bahnhof mit zusätzlichen Veloparkplätzen, den beiden velotauglichen Unterführungen und dem Mobilitätszentrum,
- die Förderung der e-Mobilität und der dazu benötigten Infrastruktur, die bewusst darauf ausgelegt ist, den Verkehr zu verlagern und nicht zu steigern,
- die Weiterentwicklung des Labes „Veloville“ mit Kampagnen für die vermehrte Benutzung des Fahrrads (siehe Anregungen dazu weiter unten).

Wir denken, dass es nach 25 Jahren Zeit ist in Münsingen die Idee «Veloville» zu aktualisieren und reaktivieren und eine Fuss- und Velo-Offensive anzustossen. Wir denken Münsingen wäre ein idealer Ort für Fussgänger und Velofahrerinnen. Die Wege sind kurz und im Dorfverkehr ist das Velo oft das schnellste und effizienteste Verkehrsmittel. Dennoch fühlen sich viele Einwohnerinnen und Einwohner im Verkehr unwohl und verzichten auf das Velo oder fühlen sich als Fussgänger unsicher. Sichere Fusswege und Velobahnen sind dabei zentral.

Die Zukunft gehört den Städten und Dörfern mit attraktiven öffentlichen Räumen – und das werden die Fussgänger- und Velostädte sein. Das Velo ist im urbanen Raum das ideale Verkehrsmittel. Es ist schnell, günstig, platzsparend, gut für die Umwelt, und hält gesund. Unsere Vision ist ein Münsingen, in dem der Langsamverkehr aktiv gefördert wird und wo das Velo ein selbstverständliches Verkehrsmittel für Kinder und Jugendliche ebenso wie für Menschen aller Altersklassen ist.

Der MIV ist in Münsingen an seine Grenzen gelangt. Daran werden auch die geplanten Infrastrukturverbesserung für den MIV wenig ändern. Weil der öffentliche Verkehr in den Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen stösst, kann er das steigende Mobilitätsbedürfnis nicht mehr nachhaltig und ortsverträglich befriedigen. Aus diesem Grund muss ein Grossteil des zu erwartenden Mehrverkehrs durch den Langsamverkehr aufgefangen werden. Dies auch im Hinblick auf die dekarbonisierung des Verkehrs, die zur Erreichung der Verträge von Paris und in der Konsequenz «Netto 0» bis 2050 notwendig ist. Eine entsprechende Priorisierung der Massnahmen und Mittel wird unabdinglich sein.

Orte mit hohem Veloverkehrsanteil weisen Gemeinsamkeiten aus. Sie verfügen über einen starken politischen Willen zu mehr Lebensqualität, mehr Sicherheit im Lebensumfeld und einen gesundheitsorientierten Lebensstil. Gestützt auf die Erfahrungen verschiedener Orte muss für ein erfolgreiches Veloville Münsingen über die «klassische» Infrastrukturförderung (Velorouten, Veloabstellplätze etc.) hinaus geplant werden. Neben der Verbesserung der Zusammenarbeit innerhalb der Gemeinde, zwischen den Gemeinden und mit dem Kanton, muss auch der stärkere Einbezug der Bevölkerung, der Fokus auf Dienstleistungen und Fördermassnahmen rund um das Velofahren sowie die Velo-Förderung bei Kindern und Jugendlichen im Zentrum stehen. Letztere ist von besonderer Bedeutung, da in dieser wichtigen Zielgruppe die Velonutzung seit geraumer Zeit rückläufig ist. Ein wichtiges Element ist auch die Förderung einer positiven Mobilitätskultur. Das Ziel muss ein respektvolles, entspanntes Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden sein. Auch schwächere Verkehrsteilnehmende – zu Fuss Gehende und ungeübtere Velofahrende – sollen sich auf Münsingens Strassen sicher und wohl fühlen. Das Velonetz der Gemeinde muss attraktiv und familientauglich sein und die Velofahrenden priorisieren. Velobahnen verbinden Ortsteile und erleichtern und fördern das Pendeln zur Arbeit Richtung Bern, Thun und Konolfingen.

Eine erfolgreiche Entwicklung von Veloville Münsingen bedingt ein Konzept mit klaren überprüfbaren Zielen und Massnahmen in verschiedenen Zeithorizonten. Modellcharakter könnte dabei die Velo-Offensive der Stadt Bern haben. Dabei darf die Konzepterarbeitung der Umsetzung von dringenden Sofortmassnahmen nicht im Wege stehen.

Die in den Richtplänen genannten (Pro-aktive) Massnahmen bedingen entsprechende Kapazitäten und Kompetenzen, die vorhanden sein oder geschaffen werden müssen.

Es fehlt die konkrete Zielsetzung fürs Mobilitätsmanagement.

## Mitwirkung zu den Richtplänen

### Richtplan Energie

#### Allgemeine Kommentare

Als aktuelle Herausforderung mit Bezug zum Richtplan Energie wird der Umbau hin zu einer nachhaltigen Mobilität genannt. Es fehlt dann allerdings der Bezug zur muskelbetriebenen Mobilität, also zum Fuss- und Veloverkehr. Er ist im Rahmen seiner Möglichkeiten zu fördern und zu unterstützen.

### Richtplan Verkehr

#### Allgemeine Kommentare

Wir begrüßen ausdrücklich die Massnahmen, die in den Massnahmeblättern V1, V2, V3 zum Veloverkehr genannt werden.

Im Richtplan Verkehr fehlt eine konkrete Zielsetzung fürs Mobilitätsmanagement. Da es das Ziel sein muss, keine weiteren Entlastungsstrassen zu bauen, muss das Ziel für den MIV der Status Quo sein. Einer Steigerung muss folglich mit Massnahmen entgegengewirkt werden, bis das Ziel wieder eingehalten wird (Druck und Anreiz). Es braucht eine klare systematische Haltung zu den beiden Bereichen Monitoring und Controlling. Das Monitoring und Controlling muss auch die Aspekte Nutzungsplanung und Baureglement beinhalten, da diese die Mobilität mitbeeinflussen. Das Monitoring sollte so ausgestaltet werden, dass auch Verkehrsflüsse innerhalb der Gemeinde erfasst werden können und auch Emissionswerte wie Lärm, Feinstaub und Stickoxyde beinhaltet. Das Monitoring, respektive die Resultate, sollen im Sinne von Smart City der Bevölkerung zugänglich und transparent gemacht werden. Transparenz hat beispielsweise das Potenzial verkehrssteuernd zu wirken. Viele Massnahmen im Verkehr basieren auf dem Prinzip der Koexistenz. Eine erfolgreiche Umsetzung bedingt eine positive Verkehrskultur. Dazu braucht es Informationen, Schulung, Aktionen.

Generell wird im Bericht die Koexistenz grossgeschrieben, es ist daher nicht nachvollziehbar, warum die Begegnungszone (BGZ) nirgends zum Tragen kommt. Beispielsweise um den Bahnhof (Ost, West), als auch in den Quartieren.

Die Umsetzung der Veloverbindungen/Schulwege Münsingen-Tägertschi und Münsingen - Trimstein dürfen nicht versanden. Die jetzige Lösung ist nicht akzeptabel.

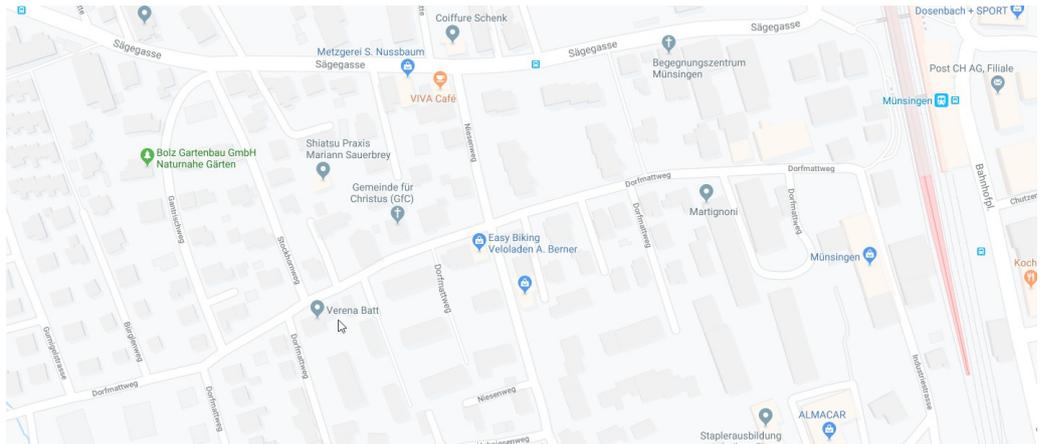
#### Konkrete Rückmeldungen zum Bericht; mit Kapitelangaben

- 3.4. und 5.3. Abs 4: Die Aussetzung des ½-Studentakts der S2 in Tägertschi muss dringend rückgängig gemacht werden. → Würde auch das Problem mit der Erreichbarkeit von Worb SBB durch den MIV aus Trimstein lösen.
- Ziffer 3.6: Im Bereich des Bahnhofs Münsingen besteht auch für Velofahrende ein Bedarf **nach weiteren** zentralen und sicheren Ortsverbindungen (neue Verbindung Industriestrasse - Belpbergstrasse sowie Ausbau zu einer befahrbaren „Haueter-Unterführung“)

- 3.8 Konflikte: Es fehlt der Hotspot Bahnhof Ost mit parkiertem MIV auf der Velospur Richtung Süden. Was für die Westseite steht, gilt auch für den Osten.
- 5.1 Mobilitätsmanagement: Es fehlt das steuernde Element → Management und welche Rollen darin die Verwaltung und die Politik spielen. Es fehlt eine konkrete Zielsetzung. Auch Emissionswerte wie Lärm, Feinstaub und Stickoxyde sollen im Rahmen des Controllings aufgezeichnet und wie alle Controllingdaten möglichst zeitnah der Bevölkerung transparent gemacht werden.
- 5.2 Konzept MIV
  - Massnahmen gegen Schleichverkehr Lindenkreisel-Schützenhaus, Beundackerweg, Niesenweg, Identifizieren (Indikatoren) → Massnahmen
  - Sicherheit Schulhausgasse → Schule, insbesondere gegen das Fahren auf dem Trottoir, wie beispielsweise das Pflanzen von Bäumen.
  - Steuerung der Verkehrsflüsse in den vorgesehenen Bahnen, bspw. ESN/BhfWest nicht als Umfahrungsstrasse
  - Bahnhofquartier entlasten von Verkehr Richtung Bern/Thun, um der Situation rund um den Bahnhof gerecht zu werden sollten sowohl im Bahnhof West/Senevita als auch Ost eine Begegnungszone installiert werden.
  - Der Dorfmattheweg darf mit der ESN und der neuen Industriestrasse nicht als MIV-Erschliessungsstrasse verkommen. Die Erschliessung des Unterdorfs muss über die Basiserschliessungsstrassen Sägegasse und Belpbergstrasse erfolgen. Es braucht dafür geeignete Massnahmen. Wir verweisen dabei auf das Mitberichtsverfahren ZPP-B-Bahnhof-Seite 19:  
<https://www.muensingen.ch/de/aktuelles/meldungen/laufende-Projekte/Bahnhof-West/Planung-Senevita/Mitwirkungsbericht-ZPP-B-Bahnhof-West.pdf>
    - Der Gemeinderat ist auch der Meinung, dass der Dorfmattheweg nicht zur Erschliessungsstrasse zum Niesenweg und Richtung Giessenpark werden darf. Der Dorfmattheweg ist eine wichtige Langsamverkehrsverbindung. Der Schleichverkehr über den Dorfmattheweg ist mit geeigneten Massnahmen zu verhindern.
    - Der Bau der durchgehenden Industriestrasse im Baubereich B3 und B4 ist erst dann möglich, wenn die bestehenden Gebäude auf der Ostseite der heutigen Strasse entfernt werden können. Dies wiederum ist erst dann der Fall, wenn in diesen Bereichen eine konkrete Planung (UeO) vorliegt und konkrete Bauvorhaben absehbar sind. Bis dahin muss auf der heutigen Strassenachse ein Kompromiss gefunden werden. Dies scheint für den Gemeinderat möglich, sollte aber nicht zum Providurium werden.

#### **Beschluss des Gemeinderates**

- Im Richtplan wird im Baubereich B3 eine quartierinterne öffentliche Langsamverkehrsverbindung ergänzt.
- Mit geeigneten Massnahmen ist sicherzustellen, dass der Dorfmattheweg und der Niesenweg durch die Neugestaltung der Industriestrasse nicht stärker belastet werden.



Wir erwarten, dass dieses Versprechen umgesetzt wird.

- 5.2.3 Parkierung: Es fehlen
  - Massnahmen gegen wildes Parkieren, siehe Bahnhof Ost
  - Massnahmen gegen ausweichendes Parkieren in weissen Zonen
  - Massnahmen gegen Parkierungen um Schulen (Elterntaxi, Sportanlässe)
  - Identifizieren von möglichen Massnahmen
- 5.4: Veloverleihsystem, wie/wo wird das angegangen? Cargovelo anbieten.
- 5.7 Erschliessungsgrundsätze:
  - Infrastrukturreserven sollen grundsätzlich ausreichen, ansonsten sind rechtzeitig reduzierende Massnahmen zu ergreifen.
  - Neuerschliessungen sollen den Fuss- und Veloverkehr sicher ans entsprechende Netz anschliessen (bspw. sichere Fuss- und Veloverbindungen in die Schulzentren, Sandreutenen/Badi, Bahnhof, Neuüberbauungen, in die Ortsteile etc.).
  - Fahrplangerechte Betriebsabwicklung ÖV.
- A2 Mobilitätsmanagement:
  - Es fehlt eine klare Zielformulierung → keine weitere Entlastungsstrasse
- M1: Gewährleistung Sicherheit Übergang Kreisel und Kreuzung Käsi (Schulkinder zu Fuss und auf dem Velo) → enges Monitoring und allenfalls ergänzende Massnahmen nach der Inbetriebnahme.
- M5: Verkehrsberuhigung: Massnahmen werden als Folge des Controllings zwingend evaluiert und zwingend umgesetzt. Die BGZ soll einerseits prinzipiell an allen Orten wo der Fussverkehr Priorität hat eingesetzt werden und zudem auf Wunsch der Bevölkerung zur Aufwertung in den Quartieren eingesetzt werden.
- M6: Parkplatzbewirtschaftung: Es fehlt eine Strategie, wie mit einem Ausweichen von der blauen Zone in die Quartiere mit weissen Zonen umgegangen wird.
- Ö1: Im Betrieb ist eine geräusch- und CO<sub>2</sub>-arme Umsetzung anzustreben.
- N2: Mobilitätsformen: Es fehlen die Alternativen zu Mobility wie Sharoo und E2M
- V2: Veloverkehrsnetz: Analog zu F1:
  - In Neubaugebieten wird konsequent ein velogängiger Anschluss ans Velowegnetz angestrebt.
  - Schliessen der Netzlücken gemäss Richtplan Veloverkehr
 sowie ergänzend:
  - Farbige Hilfslinien für den Veloverkehr an neuralgischen Orten (bspw. Kreiselmarkierungen)

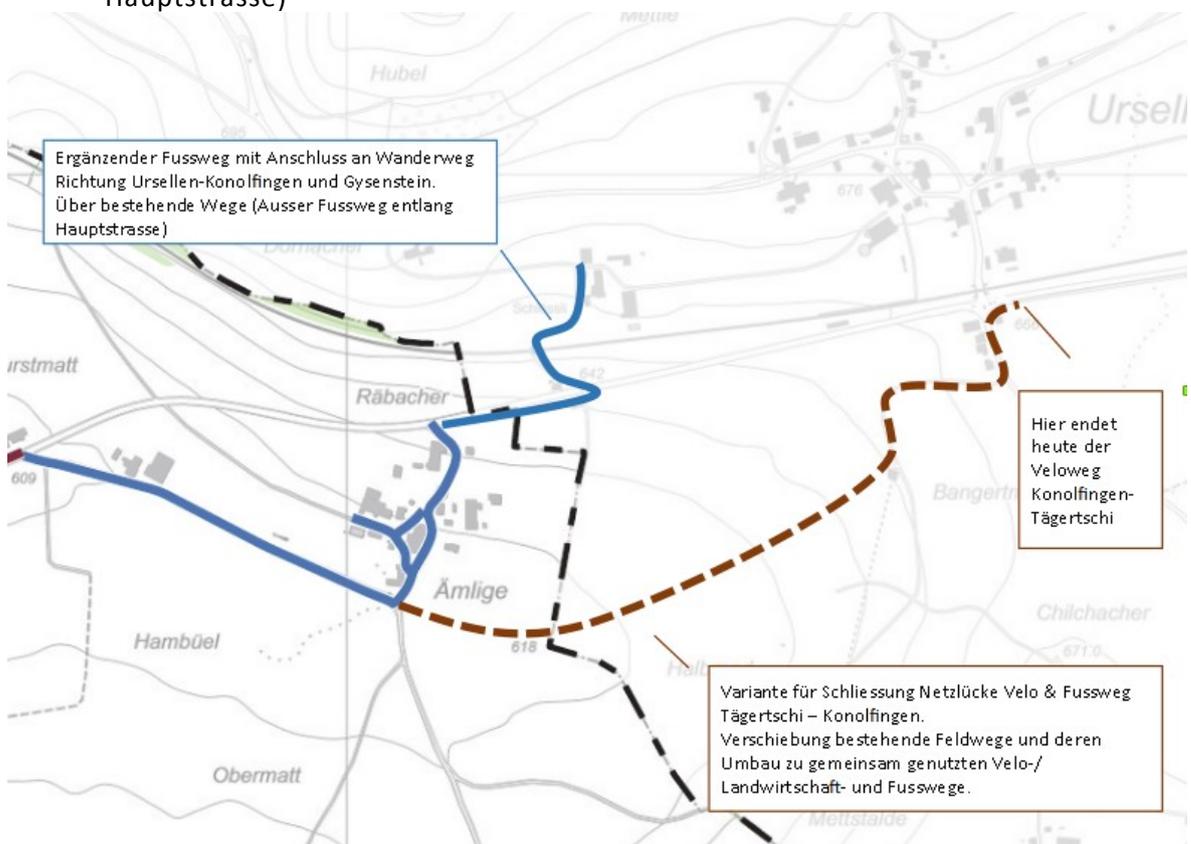
- Der Strassenunterhalt wird mit einem klarem Bekenntnis zum Veloverkehr betrieben, bspw. Schneeräumung, Salz, Schlaglöcher, Abfall, Scherben, nasse Blätter auf dem Veloweg etc.
- Velostrassen verbessern nicht nur die Zielerreichung und die Sicherheit der Velofahrenden sondern motivieren auch zum Umsteigen.
- Massnahmenblatt Ö2 S., 69: Rückkehr zum 1/2-Stundentakt der S2 in Tägertschi sicherstellen.

#### Teilrichtplankarte Veloverkehr

- Ergänzen der Netzlücke: Verbindung Belpbergstrasse – Lorymatte
- Ergänzen der Netzlücke: Schlossgut – Neue Bahnhofstrasse
- Hinzufügen und hervorheben von Velostrassen auf denen der Veloverkehr priorisiert wird

#### Teilrichtplankarte Fussverkehr

- Ergänzender Fussweg mit Anschluss an Wanderweg Richtung Ursellen-Konolfingen und Gysenstein. Über bestehende Wege (Ausser Fussweg entlang Hauptstrasse)



## Mitwirkung baurechtliche Grundordnung

### Baureglement: Zusammenfassung der Kommentare

Im Baureglement sollen folgende Massnahmen hinzugefügt oder präzisiert werden:

- Anschluss ans kommunale Fuss- und Velonetz
- Veloparkplätze sollen auch Parkplätze für Cargobikes und Velos mit Anhängern beinhalten, damit problemlos Kinder oder Waren geladen werden können.

### Baureglement 2020

Stellungnahme zu spezifischen Bestimmungen / Änderungen:

Art / Abs	Thematik	Stellungnahme / Begründung
Kap. 4.2 26 / 2	Parkierung: <sup>2</sup> Bei Neubauten innerhalb der Perimeter 1 und 2 gemäss Anhang C wird die Anzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge bei Wohnnutzung gegenüber dem kantonalen Recht reduziert...	Reduktion wird befürwortet.
26 / 5	...angemessen mit Ladeeinrichtungen auszurüsten.	Bei mehreren kleinen Bauvorhaben in zusammenhängendem Perimeter sind gemeinsame Ladeeinrichtungen vorzusehen.
27 / 7 & 8	...Lademöglichkeiten für Elektrofahräder	Wird befürwortet. Bei mehreren kleinen Bauvorhaben in zusammenhängendem Perimeter sind gemeinsame Ladeeinrichtungen vorzusehen.

## Zonen mit Planungspflicht

### Konkrete Bemerkungen:

**ZPP B**  
«Bahnhof West»

- Bahnhof West eignet sich als verkehrsarme Wohnsiedlung mit entsprechenden sozialen / kulturellen Dienstleistungen.

**ZPP J**  
«Hinterdorf»

- Zentral gelegen und sehr gut erschlossen (inkl. Schule), eignet sich diese daher als autofreie oder allenfalls verkehrsarme Siedlung für Familien.

**ZPP AC**  
„Underrüti“

- Anschluss ans kommunale Fuss- und Velowegnetz sicherstellen.

**ZPP AL**  
„Schulhausgasse“

- Wir lehnen die Umzonung in dieser Form ab.
- ZPP AL und Parzelle 33 sind Reserveland der Gemeinde.
- Es soll langfristig die ganze Zone inklusive der beiden Parkplätze (Parzelle 33) entwickelt werden.
- Im unteren Teil der Schulhausgasse Bäume zwischen den Parkfelder pflanzen um den MIV vom Trottoir fernzuhalten.

**ZÖN Nr. 6**

- Die Umzonung ZÖN Beundacker in W3 wird abgelehnt. Es ist im Widerspruch zu den übergeordneten Themen bspw. in Kapitel 3.2 EB Freiräume und Treffpunkte. Der Spielplatz neben dem Kindergarten ist ein wichtiger (der Einzige) öffentlicher Quartiertreffpunkt. Es gibt im Gebiet Bärenstutz/Sonnhalde keine alternativen öffentlichen Freiflächen. Der Kindergarten ist eine wichtige Belebung des Quartiers, gerade auch im Kontext der inneren Verdichtung.
- Der Spielplatz wird von Kindern als Ort zum Lernen und für sicheres Velofahren benutzt.
- Eine Umzonung ist erst ins Auge zu fassen, wenn langfristig kein Bedarf mehr an der ZÖN vorhanden ist und eine konkrete, alternative Nutzungsplanung vorliegt, die den Erhalt des wichtigen Quartiertreffpunkts langfristig sicherstellt.
- Der Unterhalt des Spielplatzes ist im Sinne der SEIn zu optimieren.
- Die ZÖN steht einer intensiveren Nutzung der Parzelle nicht im Weg.

**ZPP AJ**  
**„Thalmatt“**

- Anschluss ans kommunale Fuss- und Velowegnetz sicherstellen.

**Kontakt:**

Mirjam Stähli,  
Pro Velo Bern Ortsgruppe Münsingen Vorstand  
Tel. 031 372 1222 [muensingen@provelobern.ch](mailto:muensingen@provelobern.ch)

Mit freundlichen Grüßen

Mirjam Stähli

