



Umsetzung der Verkehrsmassnahmen aus der Ortsplanungsrevision

Bericht zu den Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Tempo-30 Zonen und Begegnungszone Altstadt)

1	Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeit.....	2
2	Ausgangslage.....	4
3	Modul 1: Tempo-30-Zonen in fünf Quartieren	7
3.1	Altavilla	7
3.2	Gerbeweg-Weiherweg-Weideweg-Louis-d'Affry-Weg	8
3.3	Long-Vernez.....	9
3.4	Merlachfeld.....	10
3.5	Wilerweg-Pra Pury-Scheuernstrasse-Grubenweg.....	12
3.6	Präsentation EUPK	13
4	Modul 2: BGK Ryf-Meyland-Raffor	14
4.1	Betriebs- und Gestaltungskonzept	14
4.2	Zusatzauftrag Berntorplatz	17
4.3	Zusatzauftrag Kreuzung Pra Pury-Bahnhofstrasse-Meyland.....	17
5	Weiteres Vorgehen.....	19
5.1	Tempo-30-Zonen.....	19
5.2	Konzept Mitwirkung	19
5.3	BGK Ryf-Meyland-Raffor.....	20
5.4	Kreuzung Pra Pury-Bahnhofstrasse-Meyland	20
6	Begegnungszone Altstadt.....	20
6.1	Ausgangslage.....	20
6.2	Kurzfristige Massnahmen im Parkregime	20
6.3	Begegnungszone	20
6.4	Mitwirkung	21
6.5	Weiteres Vorgehen.....	21

1 Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeit

Die Grundlage der Verkehrsplanung ist die Ortsplanung und im Besonderen der Gemeinderichtplan. Die Vorgaben zum Gemeinderichtplan werden im Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons beschrieben:

Art. 41 Gemeinderichtplan

¹ *Der Gemeinderichtplan legt die Ziele mindestens in den Bereichen der Bodennutzung, der Bodenressourcen, der Mobilität, der Landschaft und der Energie fest.*

² *Insbesondere legt dieser Plan das Verkehrsnetz fest, wobei er die bestehenden Verkehrsbelastungen, die von der Gemeinde vorgesehene Entwicklung der Mobilität und die entstehenden Umwelteinflüsse berücksichtigt.*

Für die Ortsplanung und damit auch für die Verkehrsplanung ist der Gemeinderat zuständig:

Art. 36 Gemeinderat und Planungskommission

¹ *Der Gemeinderat ist für die Ortsplanung verantwortlich*

² *Der Gemeinderat bestellt eine ständige Planungskommission, die ihn bei der Ausarbeitung des Ortsplans und dessen Anwendung unterstützt. Die Kommission setzt sich aus mindestens fünf Mitgliedern zusammen, wobei die Mehrheit der Mitglieder von der Gemeindeversammlung bzw. vom Generalrat bezeichnet wird.*

Der Gemeinderat ist verpflichtet, die Bevölkerung über die Planungsarbeiten zu informieren und ihre Anliegen zu analysieren:

Art. 37

¹ *Der Gemeinderat veranstaltet in Zusammenarbeit mit der Planungskommission öffentliche Informationsveranstaltungen und eröffnet die Diskussion über die Planungsziele, die Abwicklung der Studien sowie den Inhalt der Projekte und Pläne.*

Für die Ortsplanungsrevision Murten wurden vier Mitwirkungen organisiert:

1. Mitwirkung: Planungsziele

Zeitdauer: September – November 2006

Inhalt: Anlass und Programm, Analysen, Planungsziele, Mitwirkungsmöglichkeiten

Aktivitäten: Pressekonferenz, Homepage, Informationspapiere Stadtverwaltung, Mitwirkungsformular

Partizipation: 17 Eingaben

Auswertung: Analysen, Anträge Planungskommission, Entscheid Gemeinderat, Publikation Presse, Integration in Vorstudie / Revisionsprogramm

2. Mitwirkung: Richtplanung

Zeitdauer: Juni 2008 – Juni 2009

Inhalt: Stand OP-Revision, Analysen und Konzepte Verkehr / Landschaft / Energie, Konzept Siedlungsentwicklung, Richtplan Siedlung, Weiterbearbeitung, Mitwirkungsmöglichkeiten

Aktivitäten: Einladung via Presse, öffentliche Informationsveranstaltung, Homepage, Ausstellung Stadtverwaltung (teilweise begleitet), Mitwirkungsformular, Informationsveranstaltung mit Nachbargemeinden, Einzelgespräche

Partizipation: 92 Eingaben zu 203 Einzelanliegen; Schwerpunkte 62% Verkehr und 28% Siedlung

Auswertung: Analysen, Klausuren, Anträge Planungskommission, Entscheide Gemeinderat, Publikation Presse, Einzelgespräche, schriftliche Stellungnahmen, Homepage

3. Mitwirkung: Nutzungsplanung

Zeitdauer: September 2010 – April 2011

Inhalt: Stand OP-Revision, Verkehrsplanung, Nutzungsplanung Siedlung / Landschaft / Gemeindebaureglement, Weiterbearbeitung, Mitwirkungsmöglichkeiten

Aktivitäten: Einladung via Presse, öffentliche Informationsveranstaltung, Homepage, Ausstellung Stadtverwaltung (teilweise begleitet), Mitwirkungsformular, Einzelgespräche

Partizipation: 50 Eingaben zu 162 Einzelanliegen; Schwerpunkte 58% Verkehr, 27% Siedlung, 12% Gemeindebaureglement

Auswertung: Analysen, Anträge Planungskommission, Entscheide Gemeinderat, Publikation Presse, Einzelgespräche, schriftliche Stellungnahmen, Homepage

4. Mitwirkung: Ortsplanung Ortsteil Büchslen

Zeitdauer: Juni 2013 – August 2013

Inhalt: Aktueller Stand und Analyse, Vorgehen und Inhalte, Planungsziele, Mitwirkungsmöglichkeiten

Aktivitäten: Einladung mit Flyer, öffentliche Informationsveranstaltung (ca. 30 Personen), Homepage, Ausstellung Akten, Mitwirkungsformular

Partizipation: 8 Eingaben; Schwerpunkt Siedlungsentwicklung

Auswertung: Analysen, Anträge Planungskommission, Entscheide Gemeinderat, Integration in Planung

Damit betrachtet der Gemeinderat die Mitwirkungen zum Thema Verkehr in der Ortsplanung als abgeschlossen.

Da die Genehmigung noch ausstehend ist, hat der Gemeinderat entschieden, in verschiedenen Etappen die bevorstehenden Arbeiten zu planen. So kann nach der Genehmigung des Verkehrsrichtplanes mit der Budgetierung und anschliessend, bei Genehmigung des Budgets, mit den Arbeiten begonnen werden.

Auf den folgenden Seiten werden die bisherigen Arbeiten in diesem Zusammenhang beschrieben und die nächsten Schritte werden aufgezeigt.

2 Ausgangslage

Der Verkehrsrichtplan der Gemeinde Murten, welcher die Basis für alle Verkehrsmassnahmen darstellt, wurde mit der gesamten Richtplanung von der damaligen Planungskommission, dem damaligen Gemeinderat und aufgrund der Rückmeldungen in den Mitwirkungen erarbeitet. (Siehe Kapitel 1)

Das Hauptthema zu diesen Eingaben betraf die Einführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren (Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen). Der Gemeinderat hat sich in seinen Zielen dazu entschieden, die Wohnquartiere zu Tempo-30-Zonen einzuplanen und die Altstadt als Begegnungszone auszuscheiden.

Der erste Verkehrsrichtplan war noch in drei Teilrichtpläne unterteilt:

- Motorisierter Individualverkehr und Öffentlicher Verkehr (MIV/ÖV)
- Veloverkehr
- Fussgängerverkehr

Da die Ortsplanungsrevisionsunterlagen erst im Sommer 2013 aus der ersten Vorprüfung zurückgesendet wurden, beantragte der Gemeinderat an der Generalratssitzung vom 12. Dezember 2012 einen Planungskredit in der Höhe von CHF 100'000.--, um die ersten Umsetzungsmassnahmen zu planen. Aufgrund der Rückmeldungen aus der ersten Vorprüfung wurde vorerst auf die Auslösung des Kredits verzichtet und das OPR-Dossier wurde weiterbearbeitet.

Der gleiche Betrag wurde anschliessend im Budget 2014 nochmals eingesetzt.

Auszug aus der Botschaft der Generalratssitzung vom 11. Dezember 2013 zum Budget 2014:

Im Verkehrsrichtplan der Ortsplanungsrevision sind verschiedene Handlungsfelder aufgeführt. Die Massnahmenblätter 1 bis 10 und der Verkehrsrichtplan selber sehen verschiedene Verbesserungs- und Entwicklungsschwerpunkte vor:

- *Verbesserung der Verkehrssituation in den Quartieren (Tempo 30)*
- *Langsamverkehr Leimera und Freiburgstrasse*
- *Verbesserungen Fuss- und Velowege*
- *Verbesserung der Schulwegsicherheit (OSRM und Berntorplatz)*
- *Umgestaltung Burgunderstrasse*
- *Umfahrung und Autobahn*

Mit dem Kredit sollen die Massnahmen präzisiert werden und anhand von Kostenschätzungen ein Planungs- und Ausführungsprogramm erarbeitet werden. Mit dessen Umsetzung nach Genehmigung der OPR begonnen werden könnte.

An der Sitzung der Energie-, Umwelt- und Planungskommission (EUPK) vom 24. März 2014 wurde das OPR-Dossier zuhanden des Gemeinderates verabschiedet. Zum Verkehrsrichtplan wurde folgende Bemerkung im Protokoll der EUPK festgehalten:

Die drei Teilrichtpläne wurden in einem Plan zusammengeführt. Es wird festgehalten, dass die Umfahrungsstrasse Salvenach eine Vorgabe des Kantons ist und die Gemeinde daher verpflichtet ist, diese im Verkehrsrichtplan darzustellen.

Es wird nochmals überprüft, wieso verschiedene Wohnquartiere nicht auch als tempo-reduzierte Zonen ausgeschieden worden sind (Neugut, Combette etc.). Falls möglich werden diese Gebiete noch ausgeschieden.

An der Sitzung der EUPK vom 3. Juli 2014 wurde über die möglichen Themen für die Verkehrsmassnahmen aus der OPR gemäss Kreditantrag vom 11. Dezember 2013 diskutiert. Dazu wurde im Protokoll folgendes festgehalten:

Nach Erläuterungen aller Themen durch Stefan Portmann werden folgende Punkte in einer ersten Phase bearbeitet:

- Verbesserung der Verkehrssituation in den Quartieren (Tempo 30)
- Langsamverkehr Leimera und Freiburgstrasse

Abschliessend wurde dem Büro Basler&Hofmann aus Murten und Bern der Auftrag erteilt, ein erstes Konzept zu den vorgesehenen Tempo-30-Zonen aus dem Verkehrsrichtplan auszuarbeiten. Dabei wurden folgende Gebiete berücksichtigt:

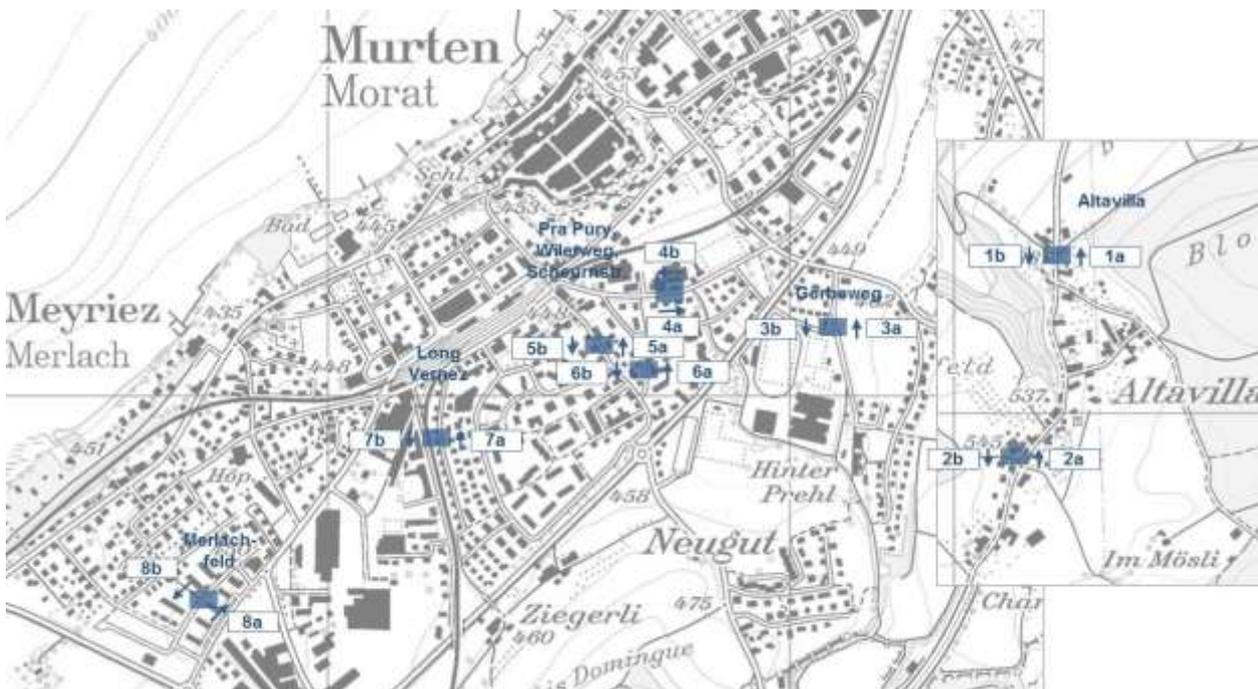
- Altavilla
- Gerbeweg-Weierweg-Weideweg-Louis-d'Affry-Weg,
- Long-Vernez
- Merlachfeld
- Wilerweg-Pra Pury-Scheuernstrasse-Grubenweg
- Ryf-Meyland-Raffor

Als erstes wurden in allen Quartieren Verkehrsmessungen und eine erste Ortsbegehung mit dem Planer durchgeführt. Dabei wurde entschieden, den Auftrag in zwei Module aufzuteilen:

- Modul 1: Tempo-30-Zonen in fünf Quartieren
- Modul 2: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ryf, Meyland und Raffor

Das Modul 2 wurde gesondert behandelt, da in der Ryf, der Meylandstrasse und dem Raffor vom Planer-Team auch andere Massnahmen als reine Tempo-30-Zonen angedacht wurden und der Berntorplatz in die Überlegungen miteinbezogen werden soll.

Resultate der Verkehrsmessungen in 5 Quartieren vom 2. November bis 2. Dezember 2014:



Altavilla Nord	Pra Pury	Long Vernez
Messort 1a V ₈₅ : 46 km/h DTV: 188 Fzg./Tag	Messort 4a V ₈₅ : 43 km/h DTV: 1'226 Fzg./Tag	Messort 7a V ₈₅ : 34 km/h DTV: 95 Fzg./Tag
Messort 1b V ₈₅ : 44 km/h DTV: 198 Fzg./Tag Σ DTV: 386 F./Tag	Messort 4b V ₈₅ : 42 km/h DTV: 1'106 Fzg./Tag Σ DTV: 2'332 F./Tag	Messort 7b V ₈₅ : 35 km/h DTV: 102 Fzg./Tag Σ DTV: 197 F./Tag
Altavilla Süd	Wilerweg	Merlachfeld
Messort 2a V ₈₅ : 41 km/h DTV: 183 Fzg./Tag	Messort 5a V ₈₅ : 28 km/h DTV: 111 Fzg./Tag	Messort 8a V ₈₅ : 35 km/h DTV: 151 Fzg./Tag
Messort 2b V ₈₅ : 43 km/h DTV: 197 Fzg./Tag Σ DTV: 380 F./Tag	Messort 5b V ₈₅ : 36 km/h DTV: 643 Fzg./Tag Σ DTV: 754 F./Tag	Messort 8b V ₈₅ : 36 km/h DTV: 156 Fzg./Tag Σ DTV: 307 F./Tag
Gerbeweg	Scheuernstrasse	
Messort 3a V ₈₅ : 41 km/h DTV: 246 Fzg./Tag	Messort 6a V ₈₅ : 36 km/h DTV: 508 Fzg./Tag	
Messort 3b V ₈₅ : 38 km/h DTV: 253 Fzg./Tag Σ DTV: 499 F./Tag	Messort 6b V ₈₅ : 37 km/h DTV: 321 Fzg./Tag Σ DTV: 829 F./Tag	

An der Startsituation vom 26. Januar 2015 wurden anschliessend die Problem- und Handlungsschwerpunkte je Quartier besprochen:

- Diskussion der Resultate der Verkehrsmessungen
- Schulwege
- Fussgängerstreifen
- Sicherheitsdefizite je Quartier
- Stand des Verkehrsrichtplans

Und die Baustandards definiert:

- Quartierübergreifender Standard
- Ausbaustandard je Quartier
- Sanierungsbedarf
- Parkierung

Daraus erarbeitete Basler&Hofmann pro Quartier ein Konzept zur Einführung einer Tempo-30-Zone.

3 Modul 1: Tempo-30-Zonen in fünf Quartieren

3.1 Altavilla

Argumente für eine Tempo-30-Zone	Argumente gegen eine Tempo-30-Zone
<ul style="list-style-type: none">_ Entschärfung der teilweise geringen Sichtweiten bei den Hauszufahrten und Hauszugängen_ Entschärfung der Tatsache, dass kein Trottoir existiert_ Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere auch für Kinder_ Verbesserung der Lärmsituation_ Erhöhung der Aufenthaltsqualität_ Kostengünstige Massnahme im Vergleich zu alternativen baulichen Möglichkeiten, um die Verkehrssicherheit zu verbessern	<ul style="list-style-type: none">_ kaum publikumsorientierte Nutzungen



3.2 Gerbeweg-Weiherweg-Weideweg-Louis-d'Affry-Weg

Argumente für eine Tempo-30-Zone	Argumente gegen eine Tempo-30-Zone
<ul style="list-style-type: none">– Entschärfung der teilweise geringen Sichtweiten bei den Hauszufahrten und Hauszugängen– Entschärfung der Tatsache, dass entlang des Weiherweges kein Trottoir existiert– Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für Schulkinder– Verbesserung der Lärmsituation– Erhöhung der Aufenthaltsqualität– Kostengünstige Massnahme im Vergleich zu alternativen baulichen Möglichkeiten, um die Verkehrssicherheit zu verbessern– Intensive öffentliche Nutzungen im Quartier	<ul style="list-style-type: none">– Kosten



3.3 Long-Vernez

Argumente für eine Tempo-30-Zone	Argumente gegen eine Tempo-30-Zone
<ul style="list-style-type: none">– Entschärfung der teilweise geringen Sichtweiten bei den Hauszufahrten und Hauszugängen– Entschärfung der Tatsache, dass kein Trottoir existiert– Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere auch für Kinder– Verbesserung der Lärmsituation– Verdeutlichung des siedlungsorientierten Charakters der Strasse– Erhöhung der Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none">– kaum Nutzungen, die einen flächigen Querungsbedarf auslösen– Geschwindigkeiten bereits ohne Verkehrsberuhigung moderat– Kosten

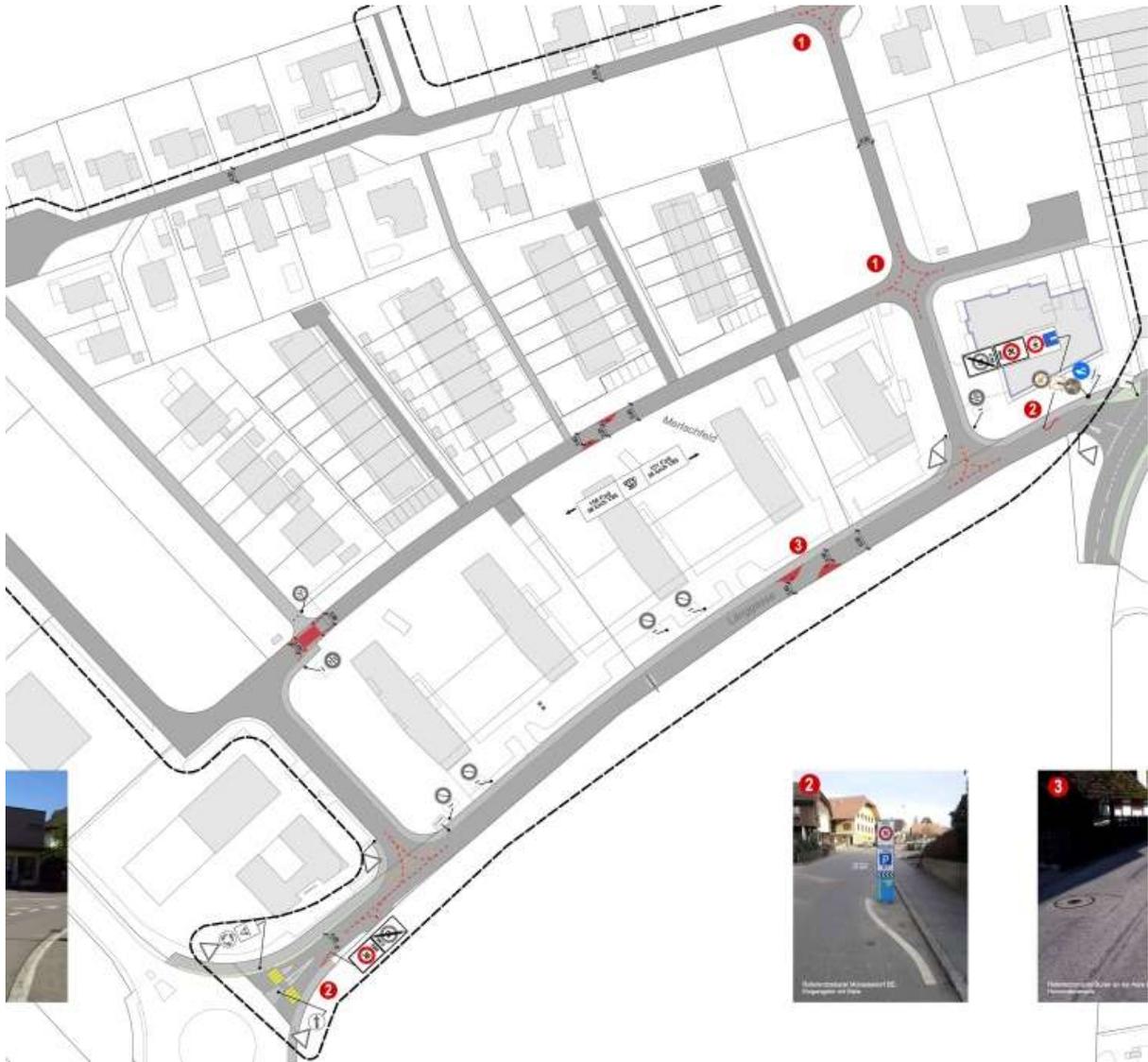


3.4 Merlachfeld

Argumente für eine Tempo-30-Zone	Argumente gegen eine Tempo-30-Zone
<ul style="list-style-type: none"> _ Entschärfung der Tatsache, dass kein Trottoir in der Strasse Merlachfeld existiert _ Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere auch für Kinder _ Verbesserung der Lärmsituation _ Erhöhung der Aufenthaltsqualität _ Kostengünstige Massnahme im Vergleich zu alternativen baulichen Möglichkeiten, um die Verkehrssicherheit zu verbessern 	<ul style="list-style-type: none"> _ kaum Nutzungen, die einen flächigen Querungsbedarf auslösen _ Geschwindigkeiten bereits ohne Verkehrsberuhigung moderat _ Kosten

Im Perimeter Merlachfeld wurde festgestellt, dass der Einmünder von der Freiburgstrasse ebenfalls gewisse Sicherheitsdefizite aufweist (Fussgängerstreifen und fehlendes, durchgehendes Trottoir auf der Südseite, Sichtweiten). Daher wurde der Perimeter auf diesen Bereich ausgeweitet. Die Vorschläge zur Verbesserung liegen bereits vor:





3.5 Wilerweg-Pra Pury-Scheuernstrasse-Grubenweg

Argumente für eine Tempo-30-Zone	Argumente gegen eine Tempo-30-Zone
<ul style="list-style-type: none">_ Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Kinder auf dem Schulweg_ Entschärfung der teilweise geringen Sichtweiten bei den Hauszufahrten und Hauszugängen_ Verbesserung der Lärmsituation_ Erhöhung der Aufenthaltsqualität_ Kostengünstige Massnahme im Vergleich zu alternativen baulichen Möglichkeiten, um die Verkehrssicherheit zu verbessern_ Wenig Veränderungsbedarf auf Wilerweg, Scheuernstrasse und Grubenweg_ Verbesserung der Situation für Fussgänger- und Veloverkehr auf der Prehlstrasse	<ul style="list-style-type: none">_ Gewerbenutzung nördlich der Pra Pury-Strasse bedingt nicht unbedingt eine Verkehrsberuhigung_ Kosten für Massnahmen



3.6 Präsentation EUPK

An der Sitzung der EUPK vom 3. Juni 2015 wurden die ersten Resultate und Konzepte durch Basler&Hofmann vorgestellt.

Nach einer allgemeinen Einführung zum Zweck von Tempo-30-Zonen wird anhand des Beispiels Wilerweg-Pra Pury-Scheuernstrasse-Grubenweg das Vorgehen der Planungsarbeiten erläutert. Zur allgemeinen Vorstellung konnten der EUPK folgende Fragen beantwortet werden:

Welchen Nutzen hat eine Tempo-30-Zone, wenn die Zielgeschwindigkeit in den fünf Quartieren bereits heute mehrheitlich eingehalten wird?

- Die Tempo-30-Zone dient der Verdeutlichung und der Schärfung des Bewusstseins;
- Kann rechtsverbindlich durchgesetzt werden;
- Ist mit relativ geringen (vorwiegend nicht-baulichen) Massnahmen umsetzbar;
- Kann auch entsprechend signalisiert werden;
- Verbessert die Koexistenz von Fussgängern und motorisiertem sowie nicht motorisiertem Verkehr;
- Bietet eine höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

In Tempo-30-Zonen entfallen Fussgängerstreifen und damit das Vortrittsrecht für Fussgänger. Wird dadurch die Gefahr für Fussgänger - namentlich für Kinder - nicht erhöht?

- Nein. Studien belegen, dass sich schwere Unfälle oft an Fussgängerstreifen ereignen. Letztere vermitteln häufig ein falsches Sicherheitsgefühl. Die Tempo-30-Zonen schärfen die Aufmerksamkeit von beiden Seiten. Die Fahrzeuglenker zeigen sich im Allgemeinen viel kulanter als bei Fussgängerstreifen. Statistiken belegen, dass die Unfallgefahr in Tempo-30-Zonen deutlich geringer ist.
- Anstelle der Fussgängerstreifen begünstigen farbliche Abhebungen und Fahrbahnverengungen mit reflektierenden Poller ein gefahrloses Überschreiten der Strasse.

Wieso wurde das Konzept gerade für die erwähnten fünf Quartiere erarbeitet?

- Dies ergibt sich aus dem Verkehrsrichtplan und entspricht einem breiten Wunsch der Bevölkerung aus den fraglichen Quartieren.
- Es wird ein einheitliches Gesamtkonzept über das gesamte Gemeindegebiet angestrebt.
- Mit der Verlagerung der Schultransporte auf den öffentlichen Verkehr entsteht zudem ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis der Schul- und Kindergartenkinder. Diesem soll möglichst rasch Rechnung getragen werden.

Kann bereits eine erste Kostenschätzung gemacht werden?

- Nein. Die geplanten Massnahmen kommen jedoch deutlich billiger zu stehen, als bauliche Massnahmen (z.B. Horizontalversätze). Dem Generalrat wird zu gegebener Zeit bei Bedarf ein Kreditantrag mit den nötigen Informationen vorgelegt.

Anschliessend wurden verschiedene Detailpunkte betreffend das Gebiet Grubenweg-Pra Pury besprochen (Definition einer Quartier- resp. Durchfahrtsstrasse, Möglichkeit von Gewerbetransporten durch Tempo-30-Zonen mit Fahrbahnverengungen, Sicherheit von Fussgängern trotz fehlender Fussgängerstreifen, Vor- und Nachteile von Horizontalversätzen, Tempo-30-Signalisation bei Quartier-Einfahrten, Einheitlichkeit der Poller, Umsetzbarkeit der (Radar-)Kontrollen, etc.). Dabei wurde auf das vorgesehene Mitwir-

kungsverfahren für die Bevölkerung verwiesen. Hiernach würden die definitiven Planentwürfe der EUPK nochmals vorgelegt.

Einige Mitglieder der EUPK äusserten sich kritisch zum gewählten Perimeter im Pra Pury, insbesondere die Tempo-30-Einführung auf der Pra Pury-Strasse.

An der Sitzung vom 23. September 2015 der EUPK wird folgende Ergänzung des Protokolls vom 3. Juni 2015 genehmigt:

Die EUPK wurde nicht zu den Gebieten der Tempo-30-Zonen befragt und konnte sich bis jetzt nicht zu dem Thema äussern. Stefan Portmann weist auf die laufende OPR hin. Darin wird das Gebiet im Pra Pury aufgewertet (Gewerbezone zu Mischzone und Verdichtungen). Dementsprechend ist eine Verkehrsberuhigung und -lenkung durchaus sinnvoll.

4 Modul 2: BGK Ryf-Meyland-Raffor

4.1 Betriebs- und Gestaltungskonzept

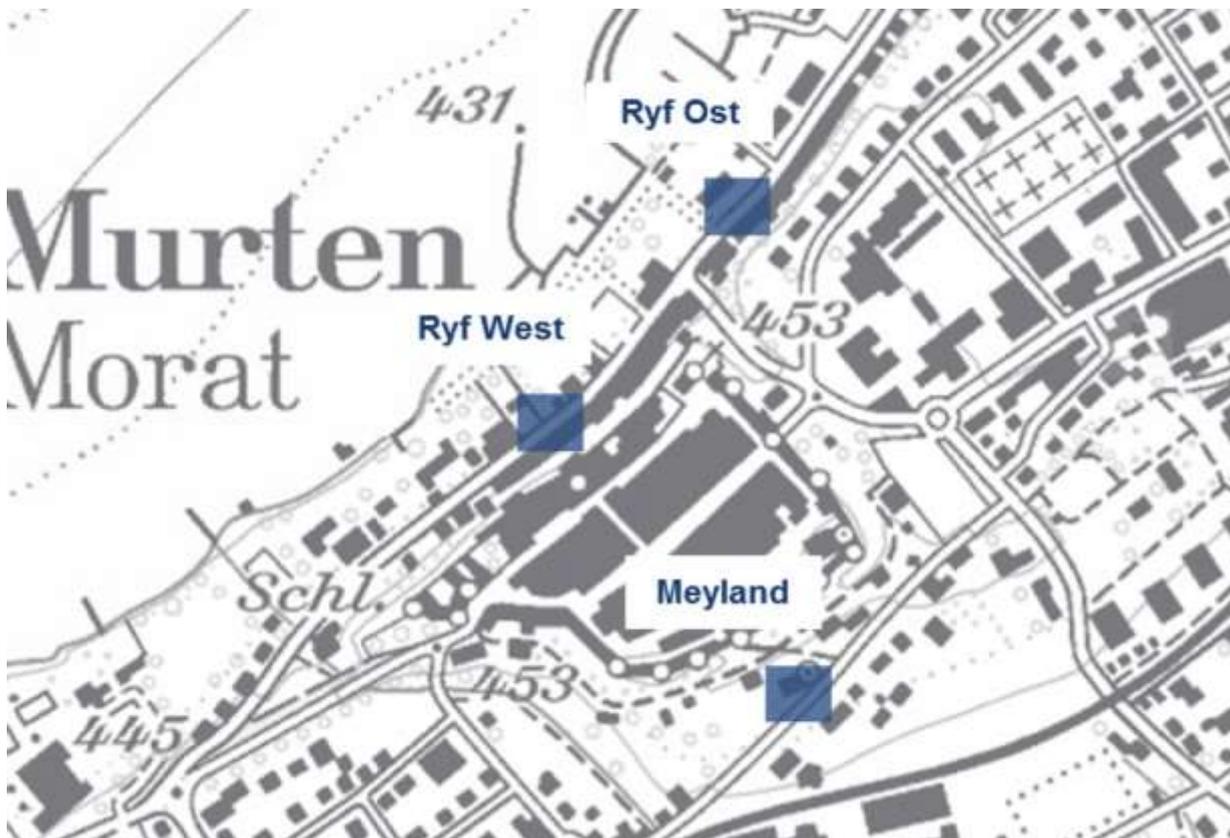
Nach der Situationsanalyse wurde am 27. März 2015 eine Startsituation für das BGK Ryf-Meyland-Raffor abgehalten. Das Planer-Team besteht aus Fachleuten der Planungsbüros:

- Basler&Hofmann (Verkehrstechnik und Strassenbau)
- Walter Hunziker Architekten AG (Städtebau)
- Moeri&Partner AG (Landschaftsarchitekten)

Nach einer Ortsbegehung mit allen Beteiligten wurden die Problem- und Handlungsschwerpunkte definiert:

- Teil Meyland-Prehlstrasse
- Teil Ryf-Raffor

Dabei wurden jeweils der Städtebau, die Landschaft und Freiraum, der Verkehr sowie Wirtschaft und Tourismus angesprochen.



Ryf-Strasse	vor Hausnr. 59 (Ost)		neben Hausnr. 9 (West)	
	von Muntelier kommend	von Meyriez kommend	von Muntelier kommend	von Meyriez kommend
Signalisierte Geschwindigkeit:	50 km/h			
Effektiv gefahrene Geschwindigkeiten:				
mittlere Geschwindigkeit	35 km/h	36 km/h	33 km/h	31 km/h
V ₈₅ -Geschwindigkeit	42 km/h	44 km/h	41 km/h	40 km/h
V _{max}	61 km/h	67 km/h	64 km/h	61 km/h
Tempoüberschreitungen	1 %	3 %	1 %	1 %
Schwerverkehrsanteil ¹	1 %	2 %	2 %	3 %
Durchschn. tägl. Verkehr (DTV) ² je Richtung	1'133 Fz/Tag	1'099 Fz/Tag	970 Fz/Tag	1'078 Fz/Tag
Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	2'232 Fz/Tag		2'048 Fz/Tag	

Meyland-Strasse	gegenüber Hausnr. 20 (bei katholischer Kirche)	
	von Prehlstrasse kommend	von Bahnhof kommend
Signalisierte Geschwindigkeit:	50 km/h	
Effektiv gefahrene Geschwindigkeiten:		
mittlere Geschwindigkeit	29 km/h	30 km/h
V ₈₅ -Geschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
V _{max}	59 km/h	75 km/h
Tempoüberschreitungen	0 %	0 %
Schwerverkehrsanteil ¹	3 %	2 %
Durchschn. tägl. Verkehr (DTV) ² je Richtung	1'332 Fz/Tag	2'876 Fz/Tag
Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	4'208 Fz/Tag	

Die gefahrenen Geschwindigkeiten in der Ryf sind am östlichen Messstandort mit einer V₈₅-Geschwindigkeit von 42 bzw. 44 km/h leicht höher als am westlichen (41 bzw. 40 km/h). In der Ryf sind die gefahrenen Geschwindigkeiten damit für eine Tempo-30-Zone noch leicht zu hoch. Um eine Begegnungszone umzusetzen, müssten die Geschwindigkeiten noch deutlich reduziert werden.

Für eine Tempo-30-Zone wäre der Zielwert in der Meylandstrasse mit 36 bzw. 37 km/h bereits heute sehr knapp erreicht. Es wären also vorwiegend Massnahmen zur Verdeutlichung des Temporegimes umzusetzen. Die Verkehrsmengen sind heute mit 4'208 Fz/Tag für eine siedlungsorientierte Strasse relativ hoch.

An der Sitzung vom 10 Juni 2015 wurden die folgenden Ziele für das Betriebs- und Gestaltungskonzept definiert:

Städtebau und Freiräume

- Charakter der historischen Altstadt erhalten, stärken und weiterentwickeln
- Materialisierung und Form der Massnahmen auf die historischen Fassaden und Vorplätze abstimmen
- Aufenthaltsqualität auf den Plätzen und Strassen steigern; die Leute einladen, zu Fuss und per Velo in Murten zu flanieren, einzukaufen und zu verweilen
- Fokus auf sanfte Interventionen; Übermöblierung und Überorganisation vermeiden
- Klärung der historischen Strukturen und Verbesserung der Erlebbarkeit der historischen Räume

Wirtschaft und Tourismus

- Erreichbarkeit der öffentlichen, gewerblichen und touristischen Nutzung sicherstellen und verbessern
- Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems sicherstellen

Meyland/Prehlstrasse

- Verbesserung der Fussgängerführung und -sicherheit insbesondere im mittleren Abschnitt der Meylandstrasse
- Sichere Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr im Knoten Meyland/Prehlstrasse schaffen

Berntor (teilweise Bestandteil eines separaten Projektes)

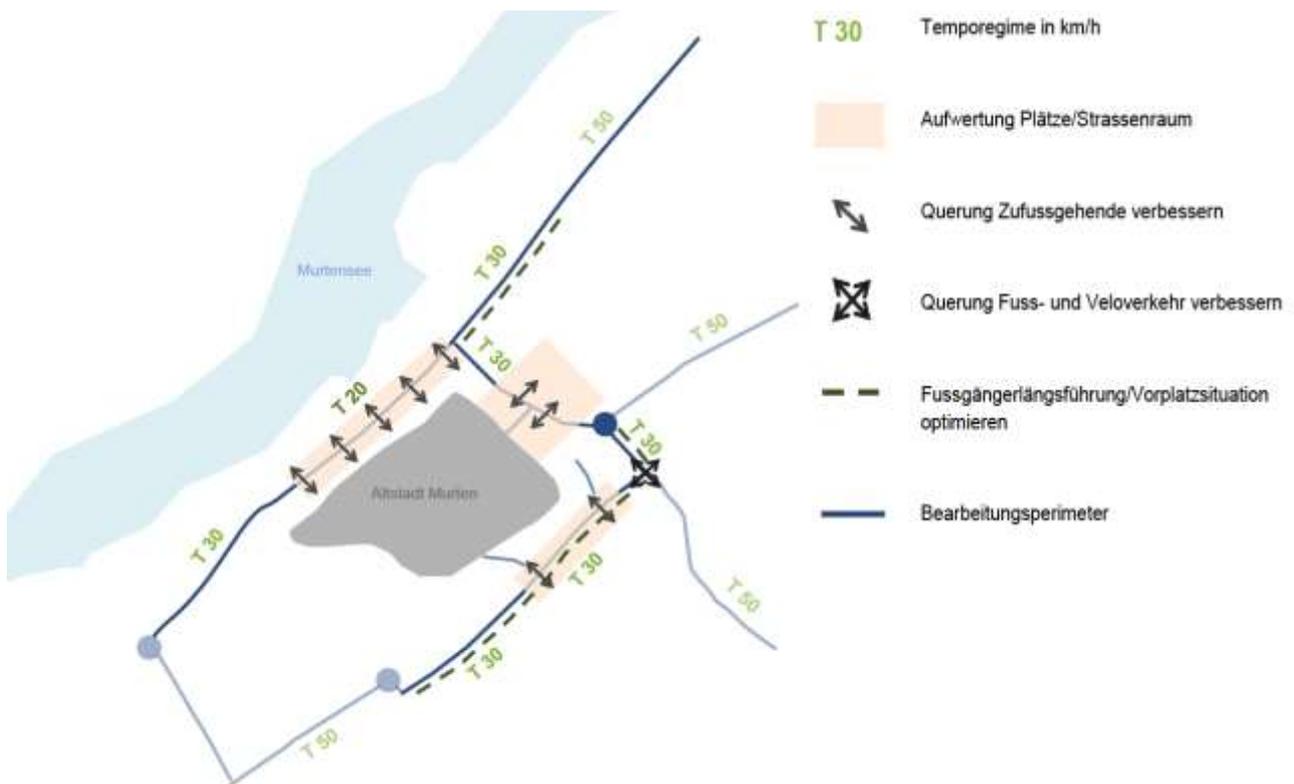
- Platzsituation und städtebauliche Schlüsselstellung stärken, attraktive Grundstruktur erhalten
- Optimierung des Schulbetriebes
- Querungsmöglichkeiten für Schulkinder verbessern

Ryf West

- Im Bereich der geschlossenen historischen Bebauung einen Strassenraum schaffen, der zum Flanieren und Besuchen der Geschäfte und Gastronomie einlädt
- Flächige Querungsmöglichkeiten für Fussgänger schaffen
- Verbesserung der Fussgängersicherheit längsseitig der schmalen Ryf-Strasse

Ryf Ost

- Klärung der städtebaulichen Situation auf der Strassensüdseite
- Verkehrsberuhigung der Strasse im historisch geprägten, siedlungsorientierten Abschnitt



Daraus resultierte ein erstes Betriebs- und Gestaltungskonzept, unterteilt in drei Sektoren:

- Meyland
- Ryf-Raffor Nordost
- Ryf-Raffor Südwest

4.2 Zusatzauftrag Berntorplatz

Aufgrund der komplexen Situation auf dem Berntorplatz wurde hier zum bestehenden Planungsteam ein Beleuchtungsexperte beigezogen, welcher die öffentliche Beleuchtung untersucht und Verbesserungsvorschläge unterbreiten soll.

Für dieses Projekt wurden bis jetzt eine Situationsanalyse erstellt und erste Ziele angesprochen.

4.3 Zusatzauftrag Kreuzung Pra Pury-Bahnhofstrasse-Meyland

Bei den Ortsbegehungen wurde die verschachtelte Situation am Knoten Bahnübergang Meylandstrasse-Pra Pury als untersuchungsbedürftig eingestuft. Dabei wurde in einem ersten Schritt eine Verkehrsknotenstromanalyse mittels Videoaufnahmen ausgeführt.

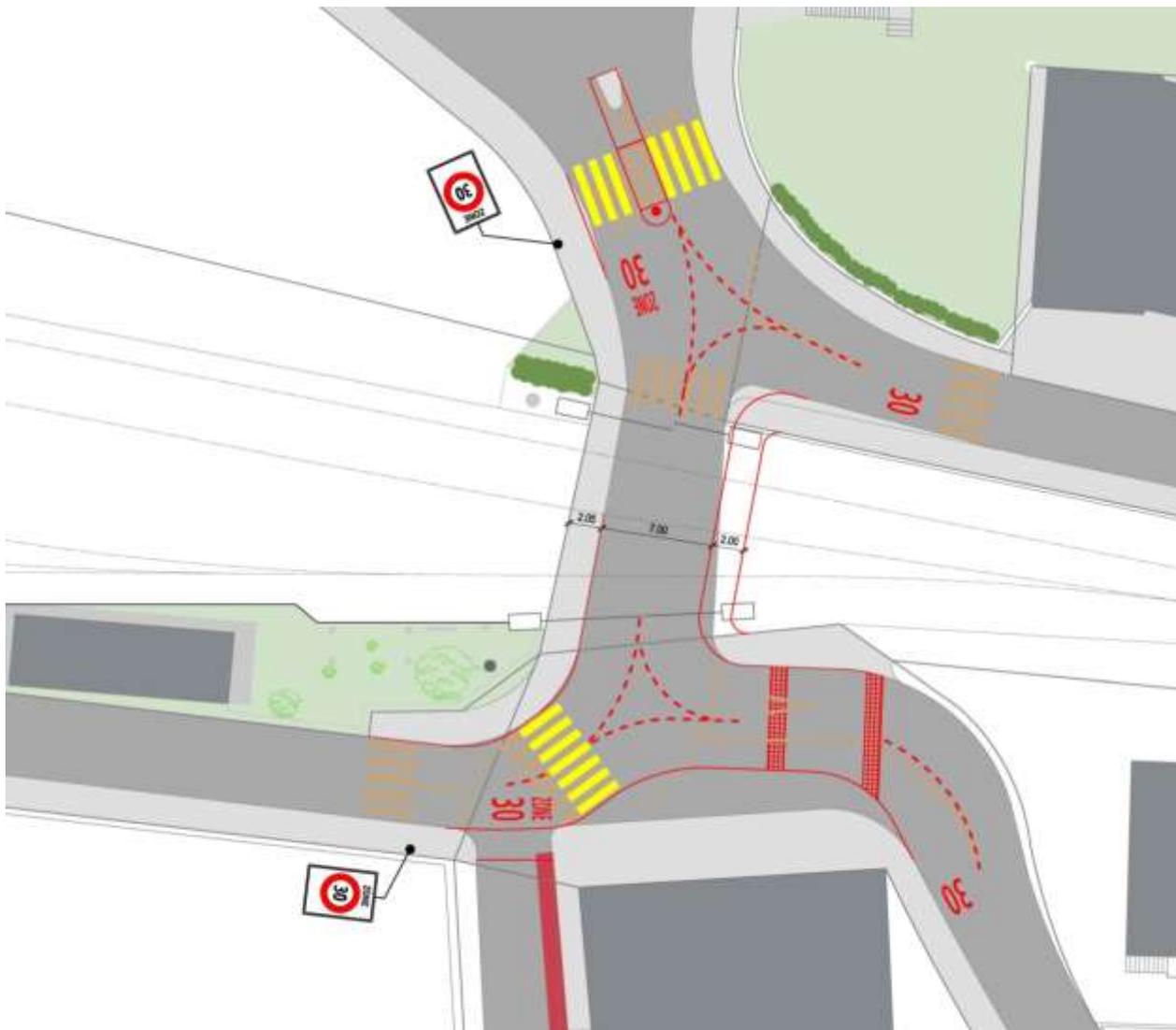
Hierzu wurden verschiedene Videokameras so positioniert, dass alle Verkehrsteilnehmer, welche von folgenden Strassen auf die Kreuzung zufahren, aufgenommen werden konnten:

- Alte Freiburgstrasse
- Wilerweg
- Pra Pury
- Meylandstrasse
- Kreisel Bahnhofstrasse

Nach eingehender Analyse stellte sich heraus, dass die Situation zwar verschiedene kleinere Sicherheitsdefizite aufweist. Aufgrund des relativ tiefen Geschwindigkeitsniveaus im Knoten ist aber das Risiko eines Verkehrsunfalles eher klein und der Handlungsbedarf ist nur gering. Aufgrund der Nähe zum Bahnbetrieb sind die Kosten aber nicht unwesentlich.

Um die Verkehrsströme besser zu lenken, schlägt der Verkehrsplaner vor, auf der Ost-Seite des Bahnüberganges ein Trottoir zu erstellen, damit die Fussgänger, welche Richtung Meylandstrasse gehen, besser queren können. Der ganze Knoten soll in eine Tempo-30 Zone umgewandelt werden (die Meylandstrasse und die Pra Pury-Strasse sollen gemäss Projekt auch in Tempo-30-Zonen umgewandelt werden).

Der Fussgängerstreifen auf der Seite Bahnhof erhält eine Fussgängerschutzinsel.



5 Weiteres Vorgehen

5.1 Tempo-30-Zonen

Für die Tempo-30-Zonen sind in einem nächsten Schritt gebietsweise Mitwirkungen vorgesehen. Dabei sollen nach einem Informationsanlass pro Gebiet die Anwohner und Betroffenen die Möglichkeit erhalten, ihre Meinung zu den geplanten Massnahmen einzubringen.

5.2 Konzept Mitwirkung

Informationsanlass

Vor Beginn der Mitwirkung soll ein Informationsanlass Aufschluss über die geplanten Massnahmen geben, dieser findet gebietsweise statt und die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden per Inserat im Murtenbieter und mittels Anzeige auf der Gemeindefwebseite eingeladen.

Die Mitglieder des Gemeinderates und der Energie-, Umwelt- und Planungskommission sind für jeden Informationsanlass eingeladen.

Gebiet	Veranstaltungsort
Altavilla	Altes Schulhaus Altavilla
Gerbeweg-Weiherweg-Weideweg-Louis-d'Affry-Weg	Aula OSRM
Long-Vernez	Rathaus
Merlachfeld inkl. Freiburgstrasse	Rathaus
Wilerweg-Pra Pury-Scheuernstrasse-Grubenweg	Pra Pury Halle 9
Ryf-Meyland-Raffor	Primarschulhaus

Mitwirkung

Auf einem Formular sollen die Einschätzungen der Anwohner/-innen und Betroffenen abgegeben werden. Dabei wird auf die Einfachheit und Auswertbarkeit der Fragen geachtet. Zusätzlich wird ein Feld mit Bemerkungen möglich sein, um spezifische Kommentare abzugeben.

Mögliche Fragen	mögliche Antworten
Begrüssen Sie grundsätzlich die Einführung einer Tempo-30-Zone im Gebiet xy?	ja / nein
Hat es nach Ihrer Meinung zu viele oder zu wenige bauliche Massnahmen und Hindernisse?	zu viele / genau richtig / zu wenig
Bemerkungen	Freier Text

Auswertung und weiteres Vorgehen

Anschliessend an die Mitwirkung werden die Eingaben analysiert und ausgewertet. Pro Gebiet wird ein Mitwirkungsbericht verfasst, und die Berichte und Pläne werden nach Rückfrage in der EUPK und dem Gemeinderat nach Bedarf angepasst. Anschliessend werden die Dossiers in die Vorprüfung zu den kantonalen Ämtern verschickt.

Die budgetwirksamen Massnahmen werden schliesslich in den Finanzplan und die entsprechenden Budgets einfließen.

5.3 BGK Ryf-Meyland-Raffor

Sobald das Unter-BGK des Berntorplatzes vorliegt, soll hier ebenfalls eine Mitwirkung veranstaltet werden. Diese soll im ähnlichen Rahmen wie die Mitwirkung der Tempo-30-Zonen abgehalten werden.

5.4 Kreuzung Pra Pury-Bahnhofstrasse-Meyland

Die Anpassungen können in das Mitwirkungskonzept für die beiden Perimeter Ryf-Meyland-Raffor und auch Pra Pury einfließen.

6 Begegnungszone Altstadt

6.1 Ausgangslage

Um die Verkehrssituation in der Altstadt ganzheitlich und mit breiter Abstützung zu betrachten, hat der Gemeinderat die Arbeitsgruppe Verkehr, Parkierung, Begegnungszone (AG VPB) mit sieben Mitgliedern aus dem Generalrat zusammengestellt. Die AG VPB funktionierte wie eine Kommission mit beratender Funktion für den Gemeinderat und hat während zwei Jahren (2012 und 2013) insgesamt 10 Sitzungen durchgeführt.

6.2 Kurzfristige Massnahmen im Parkregime

Am 15. Juli 2013 genehmigte der Staatsrat die vom Generalrat beschlossenen Änderungen im Parkgebührenreglement. Diese beinhalten im Speziellen eine Unterscheidung bei den Vignetten in „Pendler“ und „Anwohner“. Aufgrund der Erhebungsstudie wurde diese Änderung zur kurzfristigen Entlastung der zentrumsnahen Parkplätze durch die Arbeitsgruppe Verkehr Parkierung Begegnungszone (VPB) dem Gemeinderat vorgeschlagen. Im Ausführungsbeschluss des Gemeinderates zum Parkgebührenreglement hat der Gemeinderat zeitgleich eine Erhöhung des Tarifes und eine Verkürzung der Parkdauer in der Altstadt und näheren Umgebung beschlossen. Zudem kann der Gemeinderat die Parkplätze in den Wohnzonen, im Falle einer unerwünschten Umlagerung der „Pendler“ in die Wohnzonen, in blaue Zonen umwandeln.

6.3 Begegnungszone

Die AG VPB hat schliesslich in Zusammenarbeit mit Fachplanern aus dem Bereich Verkehr und Gestaltung einen Vorschlag für die Begegnungszone (Gestaltung und Verkehrsführung) in der Altstadt ausgearbeitet und die Einführung von T30-Zonen Ryf und Meylandstrasse zuhanden des Gemeinderates vorgeschlagen.

6.4 Mitwirkung

Der Mitwirkungsfragebogen zum Verkehrsregime in der Altstadt wurde am 10. September 2013 an der Informationsveranstaltung zur Begegnungszone in der Altstadt präsentiert und konnte bis zum 30. September 2013 ausgefüllt werden. Der Fragebogen wurde von 205 Personen ausgefüllt. An der Umfrage nahmen etwas mehr Frauen als Männer teil (54% zu 46%). Die Mehrheit (77%) der Teilnehmer ist zwischen 31 und 70 Jahre alt. Für die Mehrheit der Befragten soll die Zufahrt in die Altstadt weiterhin von Ost und West möglich sein. Das Zirkulieren in der Altstadt findet eine knappe Mehrheit. Eine temporäre, saisonale Sperrung einzelner Gassen, auch nur am Wochenende erscheint Denkbar.

Aus den Vorschlägen zur Gestaltung der Begegnungszone:

- Die Reduktion der PP soll erst nach dem Erstellen eines Parkhauses OST geschehen.
- In der Altstadt sollten immer eine gewisse Anzahl Kurzzeitparkplätze vorhanden sein.
- Das Nachzahlen in der Altstadt soll nicht möglich sein und schärfer kontrolliert werden.

6.5 Weiteres Vorgehen

Die Begegnungszone Altstadt kann umgesetzt werden, sobald das Parkhaus OST erstellt worden ist.