



**Murten
Morat** Bauverwaltung
Service des constructions

Bericht

Veloplanung in Murten

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
2	Einleitung	3
3	Handlungsfelder	4
3.1	Langsamverkehrsplanung in der Ortsplanung	4
3.2	Langsamverkehrsplanung bei Strassenbauprojekten.....	5
3.3	Langsamverkehrsplanung als Verbindungsmöglichkeit der Ortsteile von Murten .	5
3.4	Cargo-Velos Angebot	8
4.	Zusammenfassung	8

1 Ausgangslage

Die Fraktionen der SP und der CVP-GLP-EVP haben dem Gemeinderat ein Postulat mit folgendem Wortlaut vorgelegt: "Der Generalrat Murten beantragt dem Gemeinderat die aktuelle Situation des Veloverkehrs in der Gemeinde Murten zu prüfen und darzulegen, mit welchen Massnahmen er gedenkt, diesen in Zukunft sicherer zu gestalten und zu fördern (z.B. Ausbau von Fahrradwegen, Anschaffung von Cargo-Bikes etc.)."

2 Einleitung

Der Gemeinderat hat zusammen mit der Bauverwaltung in diesem Bericht die verschiedenen Handlungsfelder des Veloverkehrs zusammengefasst und beantwortet damit das Postulat. Der Bericht soll aber auch einen Überblick über die bereits ausgeführten und noch geplanten Projekte im Bereich Velo- resp. Langsamverkehr schaffen.

Als Grundlage für die Verkehrsplanung des Gemeinderates dient der Richtplan¹. Der Richtplan für die Sektoren Murten und Büchslen wurde in drei Teilrichtpläne unterteilt, wovon der Teilrichtplan Verkehr die Aspekte der Mobilität behandelt. Neben den drei Mitwirkungen die im Rahmen der Ortsplanungsrevision (OPR) Murten durchgeführt wurden, hatte die interessierte Bevölkerung die Möglichkeit, während den beiden öffentlichen Auflagen ihre Eingaben und Verbesserungsvorschläge zur Mobilitätsplanung einzureichen. Die gemachten Vorschläge aus den Mitwirkungen wurden analysiert und teilweise berücksichtigt. Bei den öffentlichen Auflagen sind praktisch keine Eingaben zum Veloverkehr gemacht worden. Einzig die Fraktionen der glp und CVP haben sich zum Verkehrsrichtplan geäussert.

Bei den Ortsplanungen der Sektoren Courlevon, Jeuss und Lurtigen wurden im Richtplan und den dazugehörigen Berichten die Mobilität und insbesondere auch der Langsamverkehr entsprechend den Vorgaben des Kantons untersucht und, wo notwendig, Verbesserungen vorgeschlagen. Für die Ortsplanung des Sektors Salvenach sind die Planungsarbeiten noch im Gang, das Vorgehen ist aber vergleichbar. Bei den öffentlichen Auflagen für Courlevon, Jeuss und Lurtigen resp. der Mitwirkung für Salvenach wurden keine spezifischen Eingaben für den Veloverkehr von der interessierten Bevölkerung gemacht.

¹ RPBG Art. 41 und RPBR Art. 23

3 Handlungsfelder

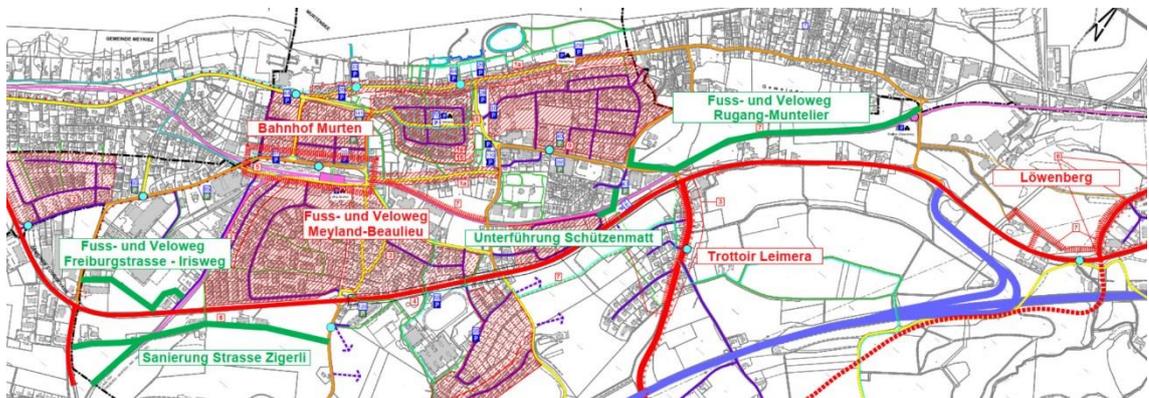
3.1 Langsamverkehrsplanung in der Ortsplanung

In Murten sind verschiedene Projekte im Teilrichtplan Verkehr aufgeführt, die den Veloverkehr resp. die Veloverbindungen verbessern. Einige davon wurden bereits ausgeführt:

- Sanierung Strasse Zigerli (Verbindung Courgevoux – OSRM)
- Unterführung Schützenmatt (Verbindung Bernstrasse – Schützenmatt)
- Fuss- und Veloweg Rugang-Muntelier (Verbindung Murten – Löwenberg)
- Fuss- und Veloweg Freiburgstrasse-Irisweg (Verbindung Murten – Freiburgstrasse)

Weitere Projekte sind noch in Planung und werden in den nächsten Jahren, unter Voraussetzung der Finanzierungszusage, weitergeführt:

- Fuss- und Veloweg Meyland-Beaulieu
Letztes Verbindungsstück entlang der Bahnlinie Beaulieu, Pra Collomb, Résidence Beaulieu-Meyland-Bahnhof
- Trottoir Leimera
Kombiniertes Trottoir und Velostreifen vom Kreisel Ochsen bis Tavelweg in Zusammenarbeit mit dem Kanton (Bushaltestelle und Fussgängerquerung Richtung Adera).
- Löwenberg
Fertigstellung der Fuss- und Veloerschliessung zwischen Centre Löwenberg (SBB), Grande-Ferme und Einkaufszentrum Coop Löwenberg.
- Bahnhof Murten
Machbarkeitsstudie zusammen mit dem Kantonalen Amt für Mobilität und den Mobilitätsanbietern am Bahnhof Murten zum Thema "Interfaces intermodales de la gare de Murten/Morat". Erste Konzepte sind erarbeitet und werden nun analysiert.



3.2 Langsamverkehrsplanung bei Strassenbauprojekten

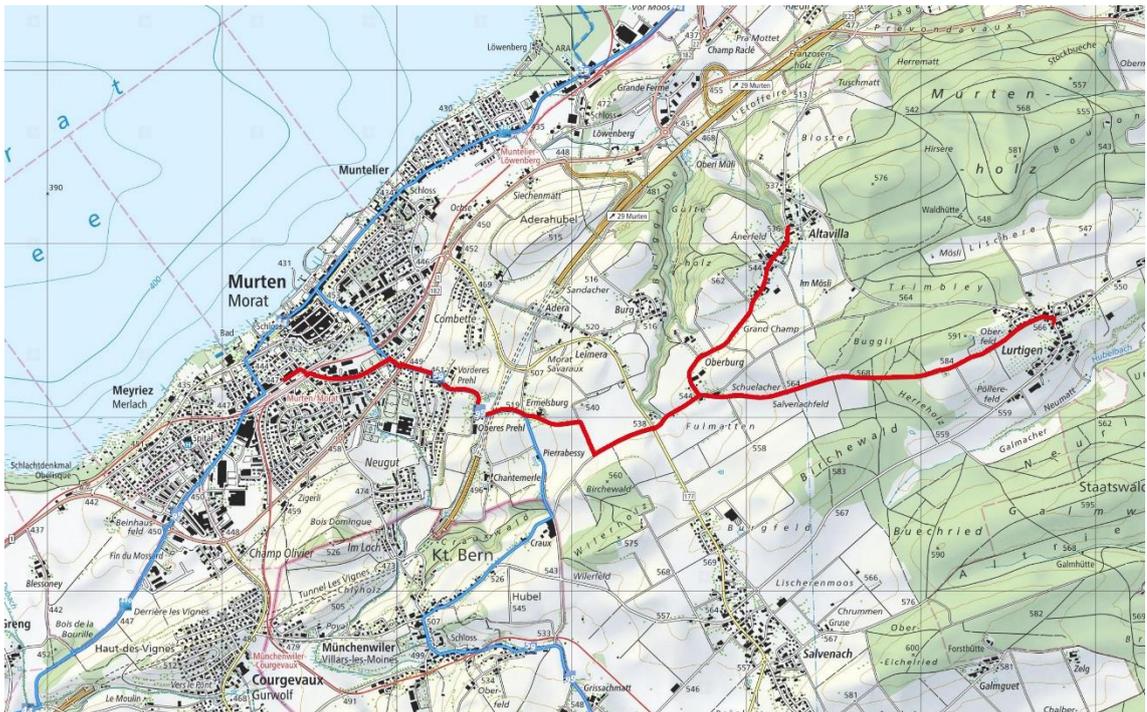
Bei Strassenbauprojekten, Neubau oder Gesamtsanierung wird bei der Projektbearbeitung dem Langsamverkehr besondere Beachtung geschenkt. Bei der Erarbeitung von Normalprofilen wird versucht, den bestehenden Strassenquerschnitt optimal auszunutzen. Bei der Überprüfung der Machbarkeit werden verschiedene Möglichkeiten für die Veloverkehrsplanung berücksichtigt:

- Velostreifen (Beispiel: Prehlstrasse, Abschnitt Bahnübergang – Meyland)
- Kernfahrbahn (Beispiel: Hauptstrasse Muntelier)
- Trottoir mit kombiniertem Verkehr (Trottoir Leimera)

In verkehrsberuhigten Zonen (Tempo-30 oder Begegnungszonen) und Strassen mit einem relativ niedrigen Verkehrsaufkommen² werden keine separaten Velostreifen oder -wege geplant.

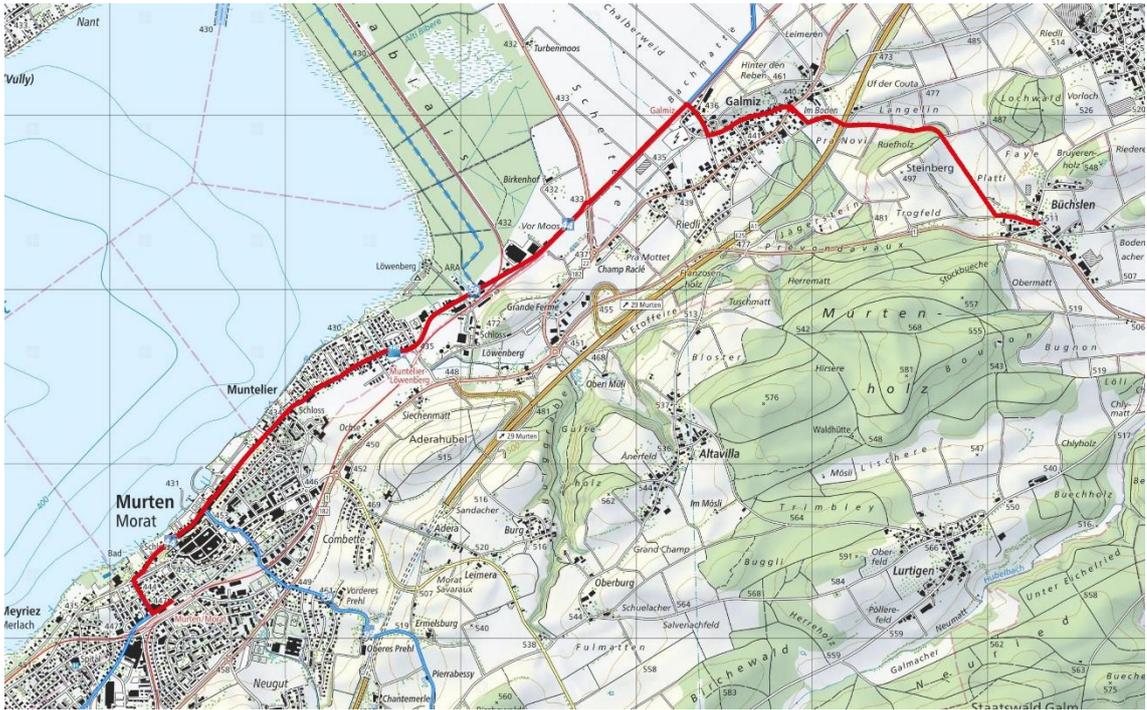
3.3 Langsamverkehrsplanung als Verbindungsmöglichkeit der Ortsteile von Murten

Um die Wahrnehmung des bereits bestehenden Velowegnetzes in Murten und den damit verbundenen einzelnen Ortsteilen zu verbessern, könnte analog dem System von SchweizMobil ein lokales Velowegnetz signalisiert und dabei alle Ortsteile ausgeschildert werden. Dazu werden weitere Abklärungen getroffen.

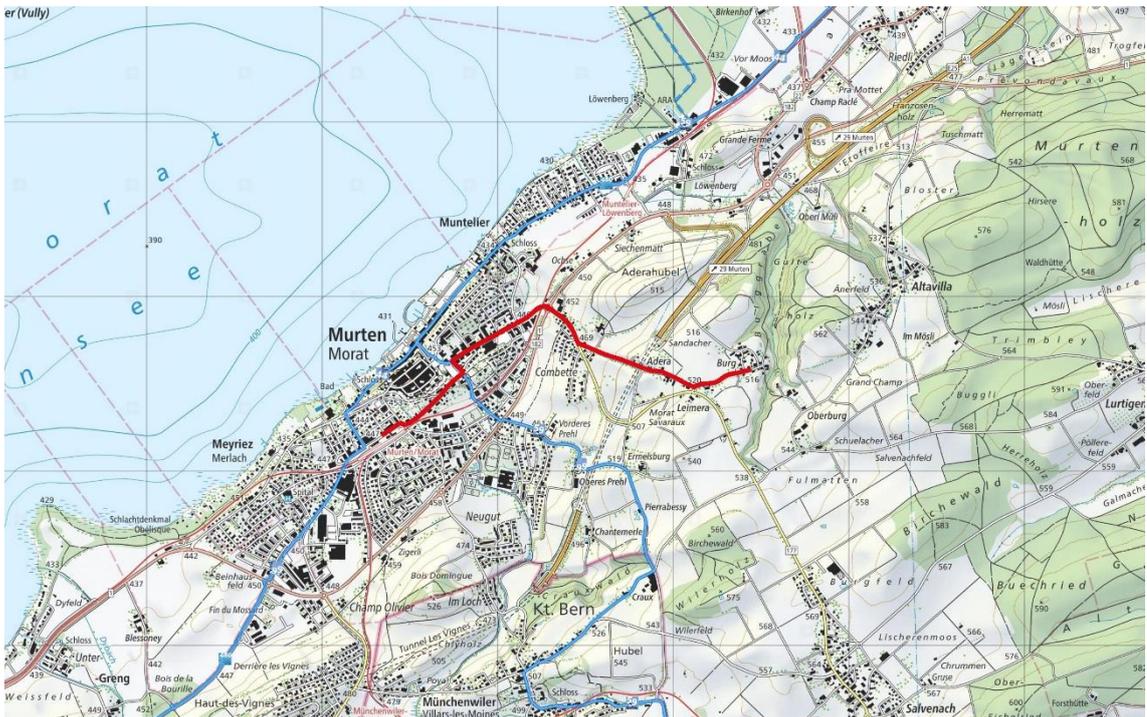


Mögliche Verbindung Murten – Altavilla resp. Murten – Lurtigen

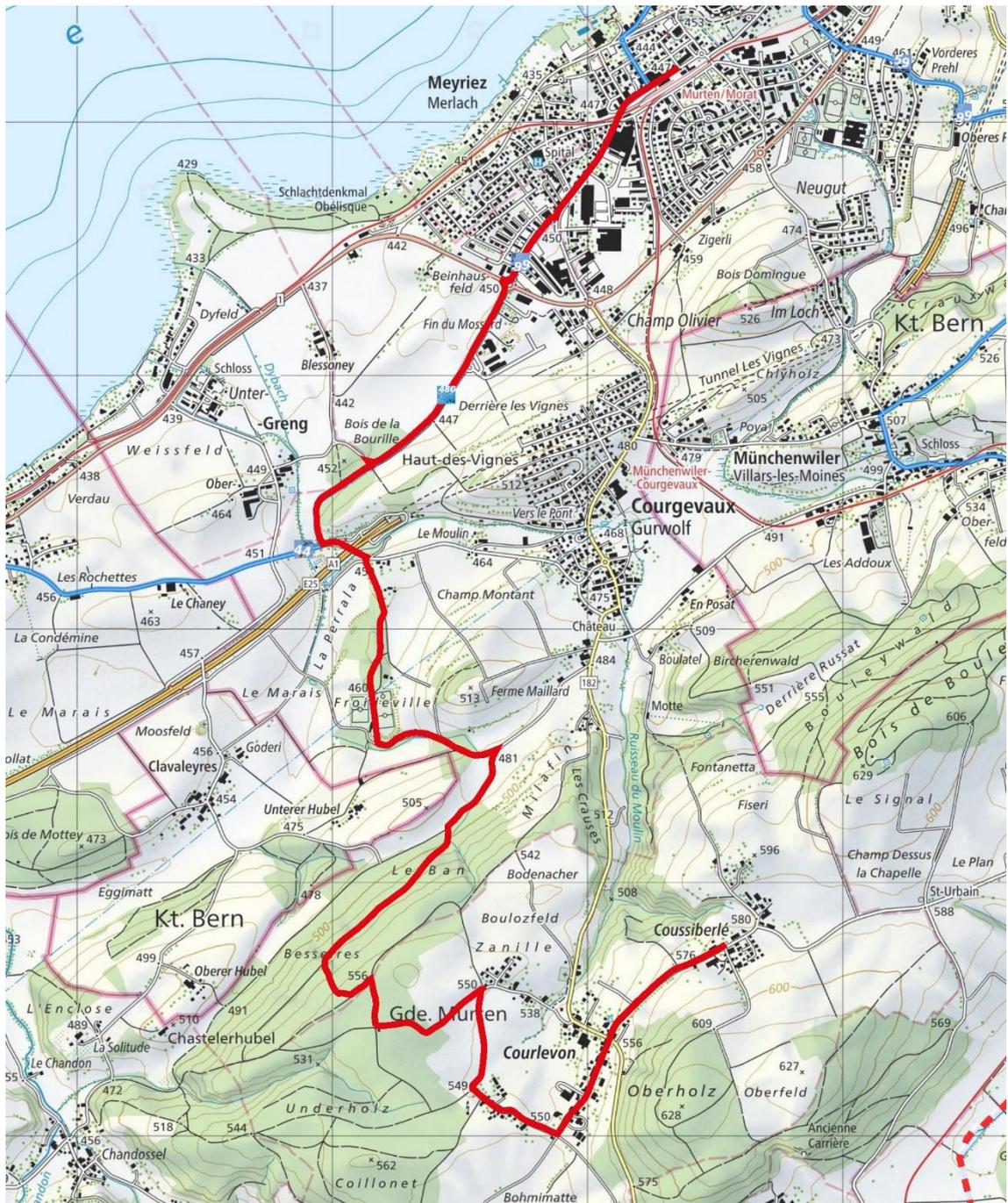
² DTV < 1'000 Fahrzeuge = Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (Verkehr in 24 h in beide Richtungen)



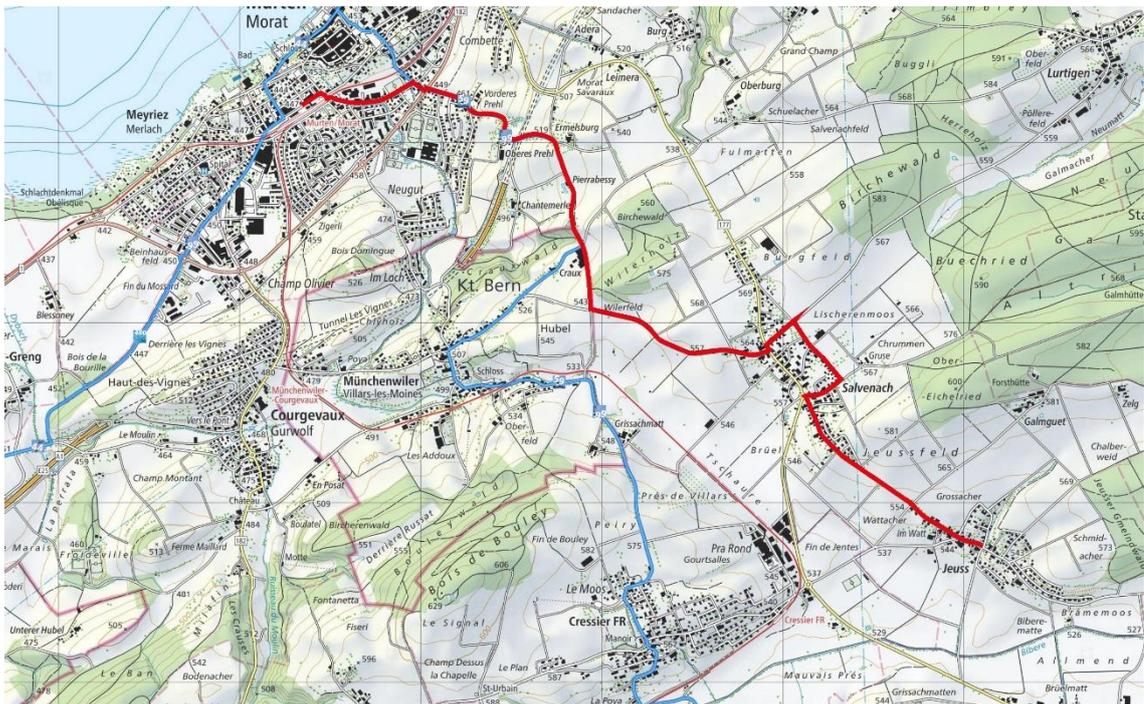
Mögliche Verbindung Murten – Büchslen



Mögliche Verbindung Murten – Burg



Mögliche Verbindung Murten Courlevon – Coussiberlé



Mögliche Verbindung Murten Salvenach - Jeuss

3.4 Cargo-Velos Angebot

Die Gemeinde ist mit dem Anbieter carvelo2go bereits in Kontakt und an der Ausarbeitung eines Konzepts für die Vermietung und Bereitstellung von ein bis zwei Cargo-Velos in Murten.

4. Zusammenfassung

Der Gemeinderat hat die aktuelle Situation im Veloverkehr mit den Ortsplanungsrevisionen eingehend analysiert und ist bereits an der Umsetzung von verschiedenen Massnahmen zur Verbesserung. Einige Projekte haben aber indirekte Abhängigkeiten³, welche nur teilweise von der Gemeinde beeinflusst werden können. Die Zeitplanung bei diesen Projekten ist entsprechend schwierig.

Mit dem lokalen Velonetz könnte die Gemeinde einen Beitrag zur Langsamverkehrserschliessung der verschiedenen Ortsteile leisten. Das Cargo-Velo Angebot würde ein weiteres Handlungsfeld eröffnen, um die Velonutzung weiter zu fördern.

³ Zum Beispiel der Fuss- und Veloweg Meyland-Beaulieu welcher erst bei der Überbauung "Prehl-Meyland" resp. "Fleur de Morat" ausgeführt wird