



**Murten
Morat**

Der Gemeinderat
Le Conseil communal

Botschaften zu den Verpflichtungs- krediten 2022

Sitzung des Generalrates vom 23. Februar 2022

Version: 17. Januar 2022

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Botschaften zu den Verpflichtungskrediten	4
2.1	IK0070 Objektkredit Sanierung Hauptdach HSSB	4
2.2	IK0071 Rahmenkredit Betriebs- und Gestaltungskonzept Ryf-Raffor-Meyland (BGK RRM).....	7
2.3	IK0072 Rahmenkredit Investitionsbeitrag ARA Seeland Süd – Kapazitätserweiterung Verbandsleitung.....	14
2.4	IK0073 Planungskredit Bahnhofareal - Bushaltestellen	15

1 Einleitung

Die nachfolgend beschriebenen Investitionen beinhalten die Projekte, welche der Gemeinderat aus der Finanzplanung 2021-2025 übernommen hat und in den kommenden Jahren zur Ausführung bringen will.

Das neue Finanzhaushaltgesetz (GFHG) sieht vor, dass die Kredite in Verpflichtungs- und Budgetkredite unterteilt werden. Ein Verpflichtungskredit ist eine Ermächtigung, eine neue Ausgabe über eine maximale Kreditdauer von 5 Jahren auszugeben. Bei den Verpflichtungskrediten wird zudem zwischen Projektierungs-, Objekt- oder Rahmenkredit unterschieden. Ein Budgetkredit gilt nur für die Dauer des Budgetjahrs.

Der Gesetzgeber sieht vor, dass für alle Verpflichtungskredite zu Handen des Generalrats eine Botschaft mit definierten Inhalten (z.B. Ziel, Nutzen, Finanzierung, Folgekosten) erstellt werden muss.

Bei Kreditanträgen mit Einnahmen (Subventionen, Gebühren etc.) werden diese brutto angezeigt und der Nettobetrag beantragt.

Im Rahmen von Budget und Jahresabschluss wird eine Übersicht und Kontrolle über sämtliche Verpflichtungskredite präsentiert.

2 Botschaften zu den Verpflichtungskrediten

2.1 IK0070 Objektkredit Sanierung Hauptdach HSSB

Ausgaben	1'850 TCHF
Einnahmen (Subventionen)	- 100 TCHF

Ausgangslage, Ziel und Nutzen

Mit dem Projektierungskredit IK0067 hat der Generalrat an den Sitzungen vom 9. Dezember 2020 und 19. Mai 2021 der Ausarbeitung eines Sanierungskonzeptes für das Hauptdach des HSSB zugestimmt. Das Architekturbüro hat zusammen mit Fachplanern, der Betriebsleitung des HSSB sowie der Liegenschaftsverwaltung das Sanierungsprojekt ausgearbeitet.

Als grosse Herausforderung stellte sich von Anfang an die Terminplanung heraus. Die Sanierungsarbeiten sollen den Betrieb des HSSB so wenig wie möglich stören und unbedingt während den Sommermonaten, wenn das Hallenbad geschlossen ist, durchgeführt werden. Damit diese wichtige Rahmenbedingung erfüllt werden kann, wurden bei den Ausschreibungen für die Unternehmungen die Terminvorgaben und deren Einhaltung als wichtiges Vergabekriterium eingebaut. Die Unternehmungen wurden bei der Ausschreibung ebenfalls bereits über die Vertragsbedingungen (Konventionalstrafen) informiert. Damit soll sichergestellt werden, dass neben der Qualität der Ausführungen auch die Termine eingehalten werden.

Bei der Ausarbeitung des Sanierungsprojekts wurde die Statik der bestehenden Holzbau-Tragkonstruktion umfassend überprüft. Der beigezogene Holzbauingenieur hat festgestellt, dass die Tragkonstruktion (die grossen Holz-Leim-Binder) bereits heute eine zu geringe Tragfestigkeit aufweisen und bei zu hohem Schneebestand auf dem Dach die Tragsicherheit nicht mehr gewährleistet ist¹. Diese Erkenntnisse wurden durch den Holzbauingenieur in einem ausführlichen Bericht, bei dem auch die visuellen Kontrollen von allen Leimverbindungen der Binder mittels Drohnenaufnahmen erwähnt sind, festgehalten. Dieser Bericht wurde durch einen Drittingenieur auf Plausibilität überprüft. Im Bericht sind ebenfalls die Ertüchtigungsmassnahmen aufgeführt, welche anschliessend durch den Zuschlagsempfänger der Holzbauarbeiten nachoferiert wurden. Diese Ertüchtigungsarbeiten müssten, auch ohne Dachsanierung, unbedingt und zeitnah ausgeführt werden.

Auszug aus der Plausibilitätserklärung (Kolb Kolb Müller, Holzbauexperten, 5.11.2021):
"Die im Gutachten «Tragwerk Hallendach, Hallenbad Murten» von der Holzling Maeder GmbH getroffene Feststellung, dass insbesondere «die Dreigelenkbogenbinder des Hallenschwimmbads weder für jetzige Situation (Ist-Zustand), noch für den geplanten neuen Dachaufbau genügend gross dimensioniert sind», konnte durch die durchgeführten stichprobenartigen Plausibilitätskontrollen bestätigt werden.

Da keine Unterlagen (Konstruktionspläne und statische Berechnung) des Herstellers vorliegen, kann die Ursache der ermittelten Abweichung nicht überprüft und interpretiert werden. Von besonderem Interesse wären dabei Informationen zu der eingesetzten Festigkeitsklasse des Brettschichtholzes. Im Zuge der Sanierungsplanung sollte die vorhandene Festigkeitsklasse der Brettschichtholzbauteile durch vertiefte Untersuchungen ermittelt werden. Dies könnte bei Vorliegen einer höheren Festigkeit eine um 15% höhere Ausnutzung der bestehenden Brettschichthölzer ermöglichen.

¹ Der Gemeinderat wurde bei Vorliegen dieser Erkenntnisse umgehend informiert und die Bauverwaltung hat zusammen mit der Betriebsleitung des HSSB Sofortmassnahmen ergriffen. Bis auf Weiteres wird bei mehr als 20 cm Neuschnee auf dem Dach das Hallenbad für die Besucher geschlossen.

Die vorgeschlagene Ertüchtigung der bestehenden Brettschichtholzkonstruktion (3-Gelenk Bogenbinder) durch lageweise (einzeln) mittels Schraubenpressverklebung aufgeklebten Zusatzlamellen ist schlüssig und der Situation angemessen. Die vorgeschlagenen Sofortmassnahmen sind infolge der getroffenen Feststellungen zwingend notwendig"

Für das Sanierungsprojekt wurde neben der Nachisolierung auch die Ausrüstung des Daches mit einer Photovoltaikanlage und einer thermischen Solaranlage für die Warmwasserproduktion überprüft. Das HSSB konsumiert pro Jahr ca. 770'000 kWh elektrische Energie und der Warmwasserbedarf beträgt ca. 10'000 Liter pro Tag (Winter wie auch im Sommer). Das Warmwasser wird heute über die Abwasser-Wärmepumpe des Duschenabwassers sowie Wärmerückgewinnung der gewerblichen Kälte vorerwärmt und über die Fernwärme auf die erforderliche Temperatur aufbereitet.

Die PV-Anlage mit einer Fläche von 640 m² mit einer Anlagenleistung von 130 kWp wird in einem Durchschnittsjahr ca. 117'000 kWh an elektrischer Energie produzieren, welche praktisch zu 100 % vom HSSB verwendet werden kann, damit werden pro Jahr Energiekosten von ca. 18 TCHF eingespart (bei einem Preis von CHF 0.15 pro kWh). Damit können die reinen Investitionskosten für die PV-Anlage von 180 TCHF in 10 Jahren amortisiert werden.

Die thermische Solaranlage weist eine Absonderfläche von 100 m² mit einer Leistung von ca. 45 kW auf. Damit kann der externe Energiebedarf pro Jahr um ca. 55'000 kW gesenkt werden. Damit werden Kosten von ca. 7.4 TCHF eingespart. Damit können die Investitionskosten für die thermische Solaranlage von 165 TCHF in ca. 22 Jahren amortisiert werden.

Da bei beiden Anlagen die Energie zu 100 % bei Anfall durch das HSSB genutzt werden kann und nur sehr wenig Energie der PV-Anlage in das Netz eingespielen werden soll, ist die Finanzierung und Betrieb durch das HSSB resp. die Gemeinde die sinnvollste Lösung. Damit kann die produzierte Energie direkt und ohne Umweg durch den Hersteller wiederverwendet werden.

In einer ersten Kostenschätzung im Jahr 2020 gingen die Planer von ca. 1'200 TCHF aus. Die nun vorliegenden Offerten ergeben Gesamtkosten von 2'000 TCHF. Die Mehrkosten sind einerseits durch die erforderlichen Ertüchtigungsmassnahmen an der Tragkonstruktion entstanden. Andererseits hat sich die Preisentwicklung auf dem Baumaterialmarkt negativ auf die Preise ausgewirkt.

Es darf mit ca. 100 TCHF Subventionen und Fördergelder gerechnet werden.

Kosten

Für die Kostenzusammenstellung wurde die Ausschreibung bereits im 2021 durchgeführt und die Meisten Arbeiten wurden (unter Vorbehalt der Genehmigung des Kredits durch den Generalrat) bereits vergeben. Damit konnte eine Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$ erreicht werden. Die Kosten wurden inkl. MwSt. berechnet, einen Teil der Vorsteuer kann zurückgefordert werden.

Beschreibung	Kostenschätzung 2020	Kostenschätzung 2021 inkl. Ertüchtigung
Vorbereitungsarbeiten	45'000	126'500
Gebäude	1'099'400	1'620'400
Gerüste	25'000	78'000
Holzbau	257'500	547'000
Spenglerarbeiten	386'700	51'000
Blitzschutz	5'000	17'500
Bedachungsarbeiten	0	278'800
Elektroanlagen	3'000	44'000
PV-Anlage	170'000	171'000
Thermische Solaranlage	125'000	162'000
Architekt	65'500	120'000
Fachplaner	18'200	95'000
Verschiedenes	43'500	56'100
Umgebung / Baunebenkosten	12'000	25'300
Reserve	39'600	175'800
Total Baukosten	1'196'000	1'950'000

Der bereits bestehende Planungskredit von 100 TCHF ist in der Kostenschätzung enthalten. Die Kreditsumme beläuft sich abzüglich der Subventionen und dem bereits genehmigten Planungskredit auf 1'750 TCHF.

Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt nach Möglichkeit durch eigene Mittel, ansonsten durch Fremdkapital.

Folgekosten

Beschreibung	Kosten pro Jahr		
Abschreibungen	25 Jahre	4.0 %	70 TCHF
Zinsaufwand	Der Zinssatz richtet sich nach dem Kapitalmarkt (ca. 0.0 – 1.0 %)		
Betrieb und Unterhalt	Die Energiekosten werden durch die Photovoltaikanlage und der thermischen Solaranlage positiv beeinflusst.		
Personalauswirkungen	Das Projekt kann mit dem bestehenden Personal bewältigt werden.		

Antrag des Gemeinderates

Der Gemeinderat beantragt die Genehmigung des Objektkredits für die Sanierung des Hauptdachs HSSB in der Höhe von 1'750 TCHF.

2.2 IK0071 Rahmenkredit Betriebs- und Gestaltungskonzept Ryf-Raffor-Meyland (BGK RRM)

Ausgaben

1'700 TCHF

Ausgangslage, Ziel und Nutzen

Gemäss der Botschaft zum Projektierungskredit IK0059 wurde das BGK RRM optimiert, etappiert und priorisiert. Dazu wurde ein Vorprojekt mit entsprechend genauen Plänen und Ausführungsdetails ausgearbeitet und anschliessend in der Energie-, Umwelt- und Planungskommission ausführlich besprochen. Der Projektierungskredit von 100 TCHF wurde dabei nicht ausgeschöpft. Die Arbeiten konnten mit 10 TCHF ausgeführt werden.

Das nun vorliegende Projekt wurde in 3 Etappen unterteilt. Bei der Kostenberechnung wurde zwischen BGK-Kosten und Belagssanierungskosten unterschieden. Die Belagssanierungs- resp. -erneuerungskosten sind diejenigen Kosten, die auch ohne die Ausführung des BGK in den nächsten Jahren angefallen wären. Der Strassenbelag in der Ryf ist seit längerer Zeit in einem sehr schlechten Zustand und muss, um Schäden in der Foundationsschicht zu vermeiden, dringend erneuert werden.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept liegt nun für die Ausführungsplanung vor und wird in der Botschaft in den Grundzügen erläutert:

Ziele und Umsetzung pro Abschnitt:

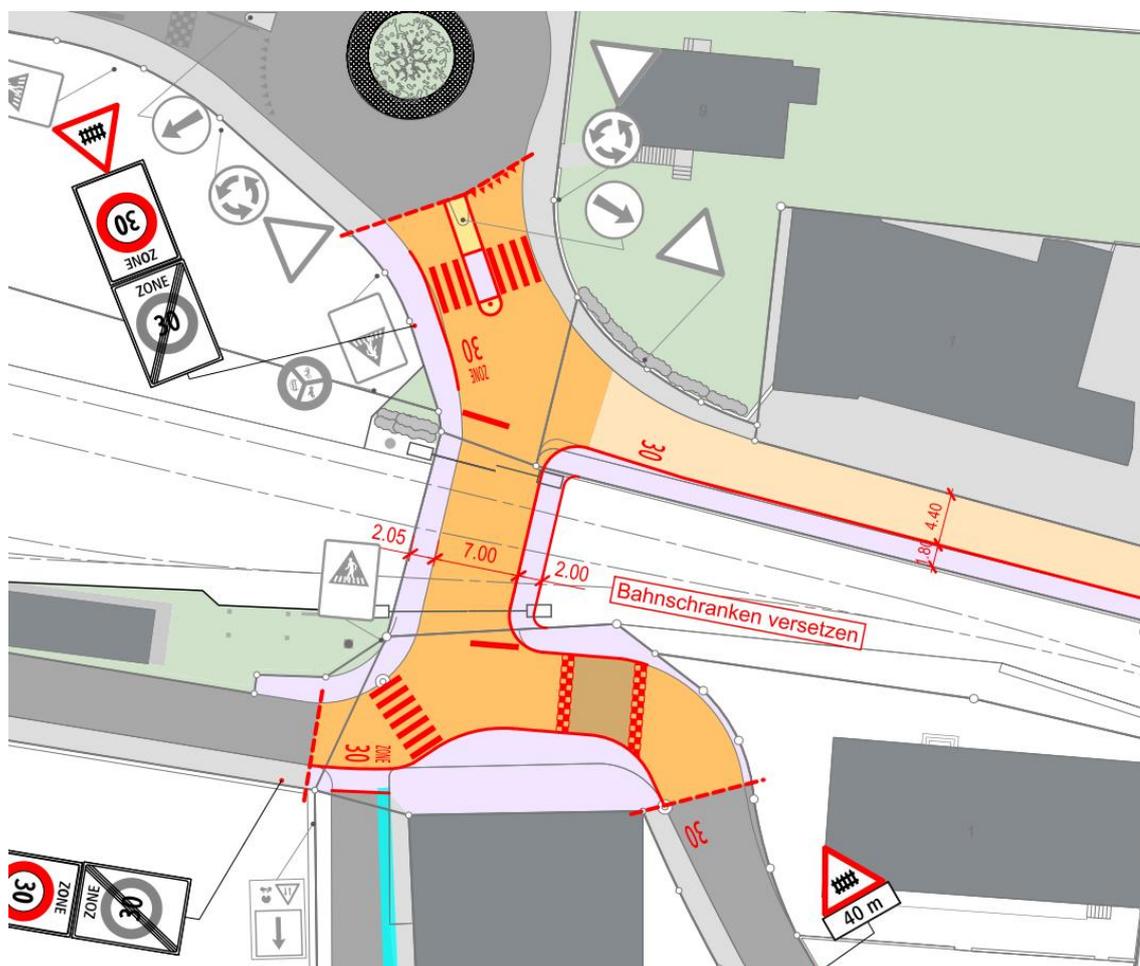
Knoten Bahnübergang/Meylandstrasse/Prehlstrasse

Ziele: Verbesserung der Fussgängerführung und -sicherheit insbesondere im mittleren Abschnitt der Meylandstrasse, sichere und verständliche Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr im Knotenbereich Meylandstrasse/Prehlstrasse sowie beim Bahnübergang Meylandstrasse/Pra Pury schaffen.

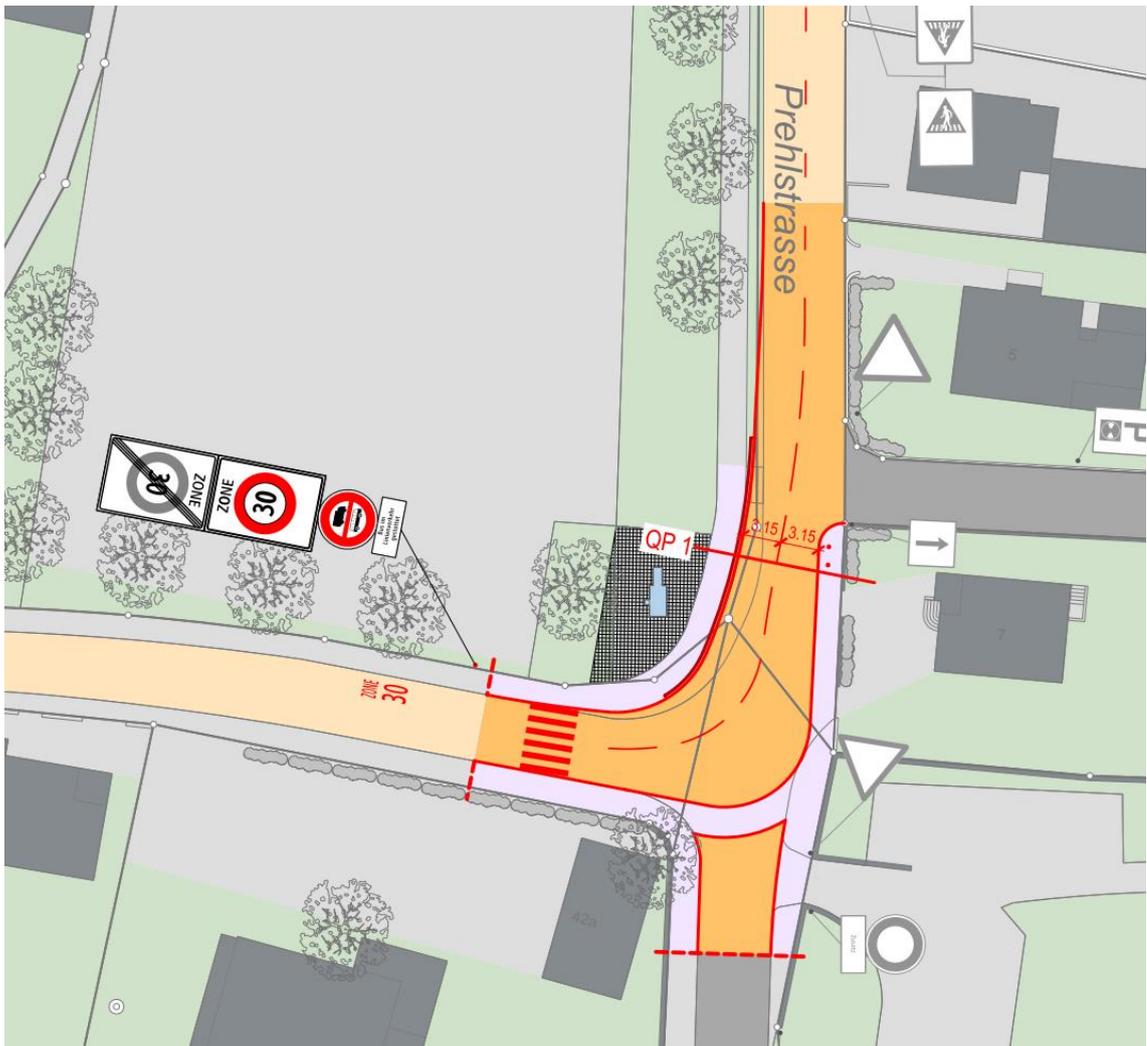
Umsetzung: Auf dem Strassenzug Knoten Bahnübergang - Meyland wird eine Tempo-30-Zone umgesetzt. Unter Berücksichtigung der engen Platzverhältnisse ist eine Geschwindigkeitsreduktion die geeignetste Lösung zur Verbesserung der Sicherheit. Im östlichen Abschnitt wird die heutige Strassensituation weitgehend belassen. Eine durchgehende Verlegung des Trottoirs auf die Südseite und die Verschmälerung des Querschnittes auf das notwendige Minimum wurde geprüft. Diese Variante wird jedoch mittelfristig nicht weiterverfolgt. In der westlichen Meylandstrasse kommt ein 5.10-m-Querschnitt zum Einsatz. Dieser Querschnitt ermöglicht den Begegnungsfall PW/PW (mit allen Sicherheitszuschlägen auf der Fahrbahn) sowie den Begegnungsfall PW/LW (mit einem Sicherheitszuschlag auf dem Gehweg). Der seltene Begegnungsfall LW/Bus ist nur unter Mitbenutzung des Trottoirs möglich. Der 5.10-m-Querschnitt ermöglicht eine normgemässe Trottoirbreite von mindestens 1.80 m. Ganz am Westende der Meylandstrasse wird ein 4.40 m Querschnitt gewählt, da ansonsten eine minimale Trottoirbreite von 1.80 m nicht aufrechterhalten werden kann. Die Begegnungsfälle PW/LW und LW/Bus sind dort nur unter Mitbenutzung des Trottoirs möglich. In der Prehlstrasse Nord wird nichts verändert. Die wichtige Querungsstelle für den Fussverkehr bei der römisch-katholischen Kirche wird mittels eines Vertikalversatzes, sowie zusätzlich durch seitliche Einengungen gesichert. Im Knoten Meyland/Prehlstrasse wird eine neue Fussgängerverbindung zum Paganaweg angeboten. Die Querung der Prehlstrasse erfolgt für Zufussgehende vortrittsberechtigt über eine Trottoirüberfahrt. Die bestehenden Vortrittsverhältnisse werden nicht angepasst, eine grobe Einschätzung zeigt eine ausreichende Leistungsfähigkeit (vgl. dazu die Knotenströme in Abb. 12). Eine Lösung mit Rechtsvortritt und erhöhten Knoten sowie durchgehendem Trottoir auf der Südseite der Meyland sowie der Ostseite der Prehlstrasse wurde geprüft. Aufgrund des grossen Umfangs der Anpassungen wurde entschieden, diese Variante nicht weiterzuverfolgen.

Der Knoten beim Bahnübergang Meyland/Pra Pury wird ebenfalls in eine Tempo-30-Zone integriert und schliesst somit an die vorgesehene Tempo-30-Zone auf der Meylandstrasse sowie im Quartier Wilerweg/Pra Pury (Bestandteil eines separaten Projektes) an. Ein neues Trottoir auf der Ostseite des Bahnübergangs sichert die Fusswege in Richtung Bahnhof, Meylandstrasse sowie die verschiedenen Schulwege. Die Befahrbarkeit für schwere Motorfahrzeuge mit Anhänger ist gegeben – teilweise unter Mitbenützung der Gegenfahrbahn. Es entsteht ein grosszügiger Aufenthaltsbereich beim „Schlangenbänkli“ vor dem Werkhof (Pra Pury Hausnummer 2).

Bei der Fussgängerquerung über die Pra Pury sind die Sichtweiten aus dem südlichen Annäherungsbereich nach Osten knapp. Um gefährliche Situationen zu verhindern, müssen die Geschwindigkeiten (z. B. mit einem Vertikalversatz) niedrig gehalten werden. Der Vertikalversatz über die Pra Pury sichert zudem die Querungsstelle mit den vorteilhaftesten Sichtweiten gegen Osten. Der Fussgängerstreifen zum „Schlangenbänkli“ (Pra Pury Hausnummer 2) wird aufgrund der hohen Bedeutung des Fussgängerstreifens für den Schulwegverkehr der Orientierungsschule der Region Murten (OSRM) aufrechterhalten.



Knoten Bahnübergang/Meylandstrasse (Der Planauszug ist aus dem Vorprojekt und kann bei der Weiterbearbeitung des Projekts noch angepasst werden).

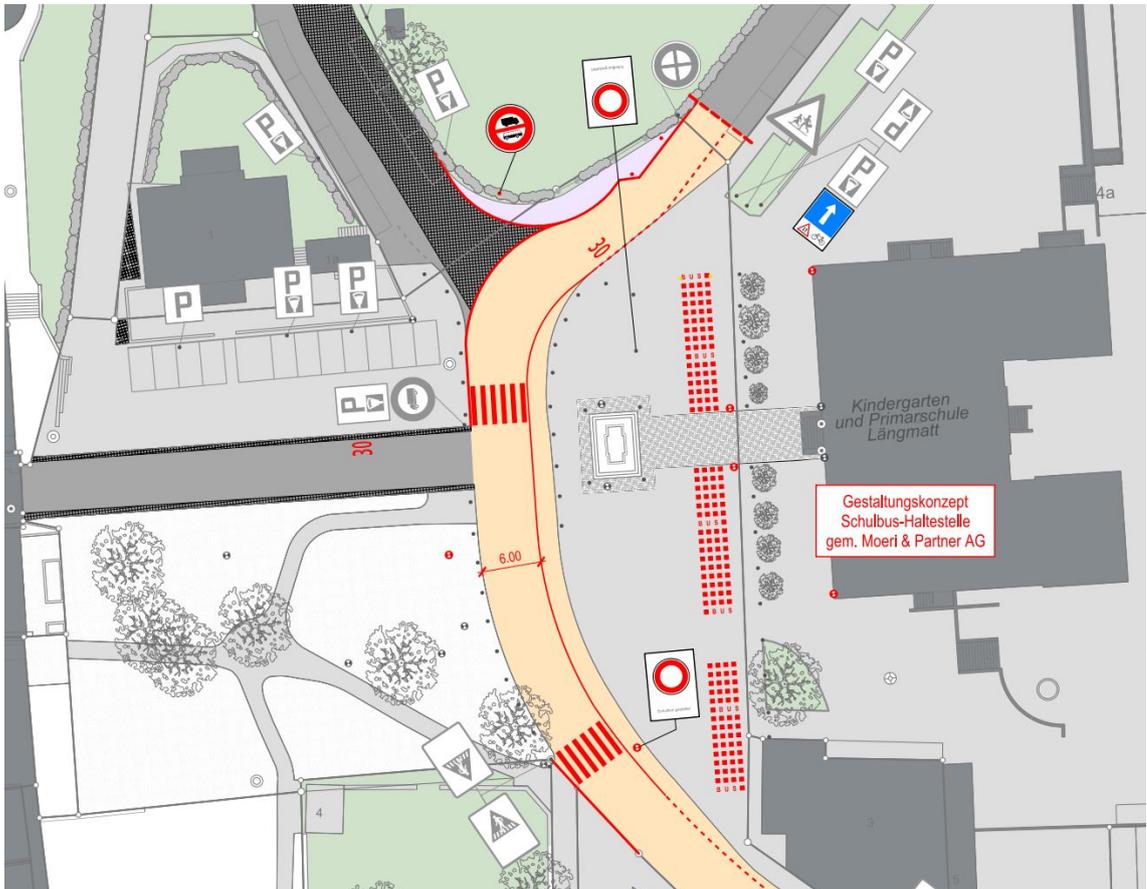


Knoten Meylandstrasse/Prehlstrasse (Der Planauszug ist aus dem Vorprojekt und kann bei der Weiterbearbeitung des Projekts noch angepasst werden).

Berntor

Ziele: Attraktive Grundstruktur erhalten, Platzsituation und städtebauliche Schlüsselstellung stärken. Optimierung des Schulbusbetriebes. Querungsmöglichkeiten für Schulkinder verbessern.

Umsetzung: Auf dem Berntorplatz soll eine Tempo-30-Zone umgesetzt werden, welche an die bestehenden Tempo-30-Zonen in der Altstadt sowie in der Längmatt anschliesst. Die Schulbusführung wird geklärt sowie die Querungen der Bernstrasse und die Beleuchtung optimiert. Auf dem Berntorplatz bestehen keine akuten gestalterischen Defizite. Jedoch bestehen unbefriedigende und gefährliche Situationen im Bereich aller Strassenquerungen, besonders für Schulkinder. Hinzu kommen unübersichtliche Zufahrts- und Einsteigesituationen für die Schulbusse. Das Prinzip der äussersten Zurückhaltung beim Einsatz neuer gestalterischer Mittel hat weiterhin Gültigkeit, kann aber erst zur Anwendung kommen, wenn die verkehrstechnischen Probleme gelöst sind.



Berntorplatz (Der Planauszug ist aus dem Vorprojekt und kann bei der Weiterbearbeitung des Projekts noch angepasst werden).

Ryf West – Raffor

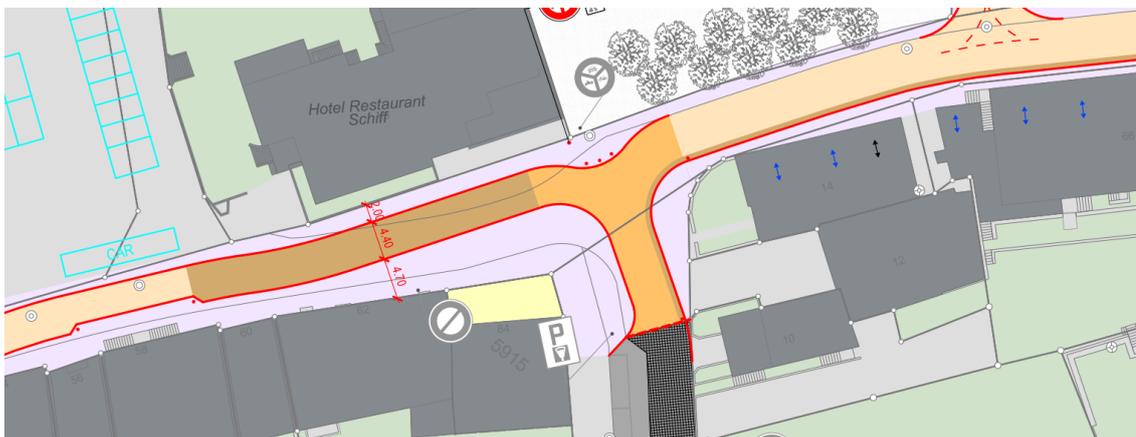
Im Bereich der geschlossenen historischen Bebauung einen Strassenraum schaffen, der zum Flanieren und Besuchen der Geschäfte und Gastronomie einlädt. Flächige Querungsmöglichkeiten für Zufussgehende schaffen. Verbesserung der Fussgängersicherheit längsseitig der schmalen Ryf.

Umsetzung: Im Abschnitt Ryf West – Raffor ist eine Tempo-30-Zone vorgesehen. Die Hauptquerungsbereiche werden mit einer angepassten Strassenraumgestaltung verdeutlicht. Eine Begegnungszone im zentralen Abschnitt der Ryf wurde geprüft aber zugunsten einer einheitlichen Geschwindigkeitsregelung verworfen. Im zentralen Bereich der Ryf wird ein 4.40-m-

Querschnitt gewählt. Der Begegnungsfall PW/PW funktioniert damit bei 20 km/h normgemäss. Beim Begegnungsfall PW/LW bzw. PW/Bus oder LW/Bus muss mindestens ein Fahrzeug auf den Gehwegbereich ausweichen. Es wird angestrebt, den Carverkehr sowie die Anlieferung durch LW nur noch in Richtung Meyriez zuzulassen. Damit kann die Wahrscheinlichkeit eines Begegnungsfalls LW/Bus reduziert werden. Die Gehwegbereiche werden so aufgeteilt, dass auf der Strassennordseite immer mindestens eine Trottoirbreite von 1.00 m erreicht wird. Der Strassensüdseite werden entsprechend etwas grosszügigere Trottoirbreiten zugewiesen. Im westlichsten Teil der Ryf wird eine Strassenbreite von 4.80 m gewählt, wodurch der Begegnungsfall PW/LW mit 20 km/h ohne Ausweichen auf den Gehwegbereich ermöglicht wird. Es kann dadurch durchgehend ein einseitiges Trottoir von mindestens 2.00 m Breite angeboten werden. Im Knoten Ryf/Raffor kommt ein Rechtsvortritt zum Einsatz. Die Knotengeometrie wird so gewählt, dass der Platzbedarf minimiert, die gefahrenen Geschwindigkeiten gesenkt und die Sichtweiten erhöht werden.

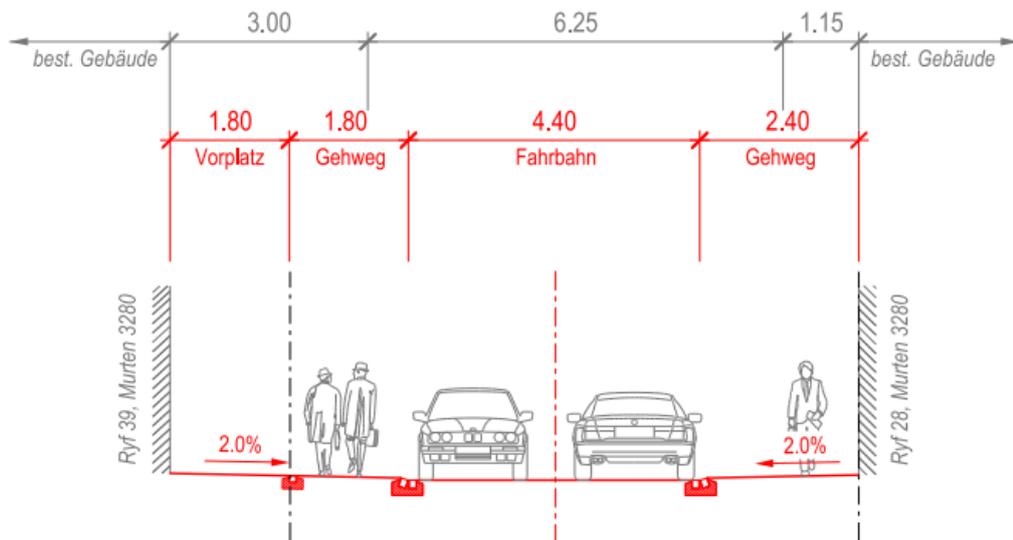


Ryf – Abschnitt Museum (Der Planauszug ist aus dem Vorprojekt und kann bei der Weiterbearbeitung des Projekts noch angepasst werden).



Ryf – Abschnitt Raffor (Der Planauszug ist aus dem Vorprojekt und kann bei der Weiterbearbeitung des Projekts noch angepasst werden).

Querprofil 3, 1:100



Querprofil Ryf West (Der Planauszug ist aus dem Vorprojekt und kann bei der Weiterbearbeitung des Projekts noch angepasst werden).

Ryf Ost

Ziel: Klärung der städtebaulichen Situation auf der Strassensüdseite. Verkehrsberuhigung der Strasse im historisch geprägten, siedlungsorientierten Abschnitt.

Umsetzung: Im Bereich Ryf Ost setzt sich die Tempo-30-Zone fort. Diese endet mit dem Abschluss der beidseitigen Bebauung am Westende des Panschau-Parkplatzes. Mit einer Reduktion des Querschnittes auf 4.40 m Fahrbahn und 1.10 m Ausweichstreifen kann der Begegnungsfall PW/PW auf der Fahrbahn (mit Sicherheitszuschlägen auf den Seitenflächen) und der Begegnungsfall PW/LW unter Mitbenutzung des Streifens gewährleistet werden. Auch der seltene Begegnungsfall LW/LW ist unter Mitbenutzung des Streifens noch knapp möglich. Die Bushaltestellen sind neu im Abschnitt der Ryf Ost vorgesehen. Die genaue Lage ist in Zusammenhang mit den angrenzenden Bauten und Nutzungen in der nächsten Ausführungsplanung zu verifizieren.

Kosten

Die Kostenschätzung gemäss Ingenieur wurde mit einer Genauigkeit von $\pm 15\%$ erstellt. Die Kostenaufstellung weist entsprechenden Sicherheiten aus, damit die Kostenungenauigkeit abgedeckt werden kann.

Bezeichnung	Belag	BGK	Total
Ryf West	260'000	440'000	700'000
Ryf Ost	75'000	140'000	215'000
Berntorplatz	65'000	65'000	130'000
Meyland, Prehlstrasse	185'000	235'000	420'000
Honorare	75'000	120'000	195'000
Rundung			40'000
Total Kosten	660'000	1'000'000	1'700'000

Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt nach Möglichkeit durch eigene Mittel, ansonsten durch Fremdkapital.

Folgekosten

Beschreibung	Kosten pro Jahr		
Abschreibungen	40 Jahre	2.50 %	42.5 TCHF
Zinsaufwand	Der Zinssatz richtet sich nach dem Kapitalmarkt (ca. 0.0 – 1.0 %)		
Betrieb und Unterhalt	Die Betriebs- und Unterhaltsarbeiten sind nach der Bauausführung gleichbleibend.		
Personalauswirkungen	Das Projekt hat auf den Personalbestand keine Auswirkungen.		

Antrag des Gemeinderates

Der Gemeinderat beantragt die Genehmigung eines Rahmenkredits in der Höhe von 1'700 TCHF für das Projekt "Betriebs- und Gestaltungskonzept Ryf-Raffor-Meyland".

2.3 IK0072 Rahmenkredit Investitionsbeitrag ARA Seeland Süd – Kapazitätserweiterung Verbandsleitung

Ausgaben

800 TCHF

Ausgangslage, Ziel und Nutzen

Der Gemeindeverband ARA Seeland Süd plant die Anschlussleitung der ARA Kerzers an die ARA Seeland Süd. Zwischen Galmiz und Muntelier wird die Verbandsleitung entlang der Bahnlinie Kerzers-Murten als Freispiegelleitung (keine Pumpleitung) geführt. Damit können verschiedene, bereits bestehende, Leitungen aus Galmiz, Büchslen, Murten und Muntelier direkt an die neue Leitung angeschlossen werden.

Damit und durch die geplanten Vergrößerungen der Rohre können bestehende Defizite, welche schon seit langem bestehen, behoben werden. Die Vorteile aus den Synergien können von den Gemeinden Murten und Muntelier ausgeschöpft werden. Zudem wird die neue Transportleitung so geplant, dass die zukünftige Arbeitszone von kantonaler Bedeutung im Löwenberg (AZ) ebenfalls angeschlossen werden kann. Die bei der Erschliessung der AZ notwendigen Retentionsmassnahmen können bei der vorgeschlagenen Variante zu einem späteren Zeitpunkt ausgeführt werden. Dies ist wichtig, da die genauen Ausmasse der AZ noch nicht bekannt sind und noch wesentlich ändern können.

Die Gemeinde Murten kann mit dem vorgeschlagenen Projekt verschiedene Defizite auf dem Gemeindefeld (Grande-Ferme und Löwenberg) beheben. Zudem kann die ARA Region Murten die dringend notwendige "Drosselung" im Osten vornehmen, welche für die Entschärfung der Entlastung aus dem Westen sehr wichtig ist (heute kann das eingeleitete Abwasser aus dem Osten nicht entlastet werden, das heisst es muss immer das Abwasser aus dem Westen in den See entlastet werden, wenn zu viel Abwasser kommt [Starkregen]).

Im Finanzplan ist für die Entwässerung des Gebiets Löwenberg bereits ein Betrag von 200 TCHF fürs 2021 vorgesehen, für die weiteren Jahre sind noch 800 TCHF geplant. Dies entspricht den Kosten gemäss der nun vorliegenden Machbarkeitsstudie, welche für die Gemeinde Murten anfallen werden. Die Gesamtleitung wird durch die ARA Seeland Süd gebaut und anschliessend betrieben. Da die Kosten der Kapazitätserweiterung durch die Gemeinden Murten und Muntelier verursacht werden, werden diese Investitionskosten auch direkt von diesen Gemeinden finanziert und nicht über die ARA Seeland Süd.

Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt nach Möglichkeit durch eigene Mittel, ansonsten durch Fremdkapital.

Folgekosten

Beschreibung	Kosten pro Jahr		
Abschreibungen	80 Jahre	1.25 %	10 TCHF
Zinsaufwand	Der Zinssatz richtet sich nach dem Kapitalmarkt (ca. 0.0 – 1.0 %)		
Betrieb und Unterhalt	Budget ARA Seeland Süd		
Personalauswirkungen	Das Projekt wird durch ARA Seeland Süd umgesetzt und betrieben		

Antrag des Gemeinderates

Der Gemeinderat beantragt die Genehmigung des Objektkredits in der Höhe von 800 TCHF für den Investitionsbeitrag an die ARA Seeland Süd für die Kapazitätserweiterung der Verbandsleitung.

2.4 IK0073 Planungskredit Bahnhofareal - Bushaltestellen

Ausgaben

50 TCHF

Ausgangslage, Ziel und Nutzen

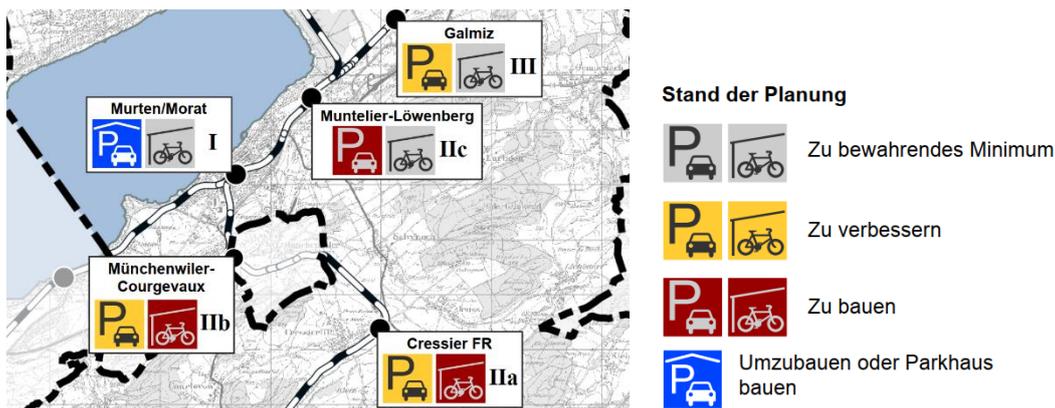
Auszug der Webseite www.fr.ch (Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion/News/21.Dezember 2018):

"Verwirklichung von Anlagen der kombinierten Mobilität bei Bahn- und Bushöfen: Das öffentliche Verkehrsangebot ist in den letzten Jahren mit der etappenweisen Einführung der RER Fribourg | Freiburg und dem schrittweisen Ausbau des regionalen Busangebots stark ausgebaut worden. Die Einrichtung von Schnittstellen, die es Pendlern ermöglicht, ihr Auto oder Velo bei einem Bahnhof abzustellen, um auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen, ist auch ein Mittel, um die modale Verlagerung und die kombinierte Mobilität zu fördern.

Alle 66 heute bestehenden und bis 2035 geplanten Bahnhöfe auf Freiburger Boden sowie die Bushaltestellen Farvagny-le-Grand, Le Mouret village, Plaffeien Dorf und Tafers Dorf, die in Regionen liegen, die nicht durch die Bahn erschlossen sind, wurden in einer Studie analysiert, um das Nachfragepotenzial und die optimale Dimensionierung von Anlagen der kombinierten Mobilität zu bestimmen. Gegenwärtig verfügen 40 Freiburger Bahnhöfe über eine solche Anlage mit insgesamt rund 1000 Parkfeldern für Autos; dazu kommen gut 900 Abstellfelder für Velos bei 25 Haltestellen.

Für jede Anlage wurde die nötige Anzahl Parkfelder für Autos berechnet, wobei als Ziel eine Kapazität von 4 % der potenziellen Kunden berücksichtigt worden ist (gegenwärtig liegt dieser Wert bei 1,5 %). Laut dieser Schätzung sind 918 zusätzliche Plätze im Freien und 539 in einem Parkhaus nötig. Bei einem Ziel von 1 Abstellfeld je 10 Wegreisende braucht es zudem 1534 zusätzliche Abstellplätze für Velos. Zusammen mit den TPF wurden Pilotprojekte lanciert."

Die Gemeinde hat in einem ersten Schritt, zusammen mit dem Amt für Mobilität (MobA) und den verschiedenen Transportunternehmungen die am Standort Murten eine Dienstleistung erbringen (SBB, TPF, Postauto, Wieland Transporte), eine Machbarkeitsstudie für die Optimierung der kombinierten Mobilität ausarbeiten lassen. Als Basis dafür wurde der Sachplan "Anlagen der kombinierten Mobilität" des Kantons Freiburg konsultiert:



Die Machbarkeitsstudie sieht ein Etappenweises vorgehen vor, welches in einem ersten Schritt den Ausbau der Bushaltestellen (Anpassungen gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen [BehiG]) vorsieht. In einem späteren Zeitpunkt soll die Parkierung (P+R) optimiert werden. Die Gemeinde muss in diesem Projekt die Bushaltestellen planen und erstellen, da sich diese auf einer Gemeindestrasse befinden.

Die Machbarkeitsstudie sieht vor, die Bushaltestellen entlang der Bahnhofstrasse anzuordnen und mit entsprechenden Haltekanten zu versehen. Der Vorplatz, welcher heute teilweise durch

die Bushaltestellen blockiert wird, soll aufgewertet werden. Dabei sollen auch die Parkplätze, welche unmittelbar im Konfliktbereich zu den Bushaltestellen stehen, aufgehoben werden. Die Parkplätze werden im hinteren Teil des Parkplatzes, nach Möglichkeit, kompensiert.



Der vorliegende Projektentwurf stösst bei allen Projektbeteiligten auf grundsätzlich positive Rückmeldungen und soll nun zu einem Ausführungsprojekt mit einem Kostenvoranschlag $\pm 15\%$ ausgearbeitet werden.

Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt nach Möglichkeit durch eigene Mittel, ansonsten durch Fremdkapital.

Folgekosten

Beschreibung		Kosten pro Jahr	
Abschreibungen	40 Jahre	2.5 %	1 TCHF
Zinsaufwand	Der Zinssatz richtet sich nach dem Kapitalmarkt (ca. 0.0 – 1.0 %)		
Betrieb und Unterhalt	Keiner, da Planungskredit		
Personalauswirkungen	Das Projekt hat auf den Personalbestand keine Auswirkungen.		

Antrag des Gemeinderates

Der Gemeinderat beantragt die Genehmigung des Planungskredits in der Höhe von 50 TCHF für das Projekt "Bushaltestellen Bahnhofareal".