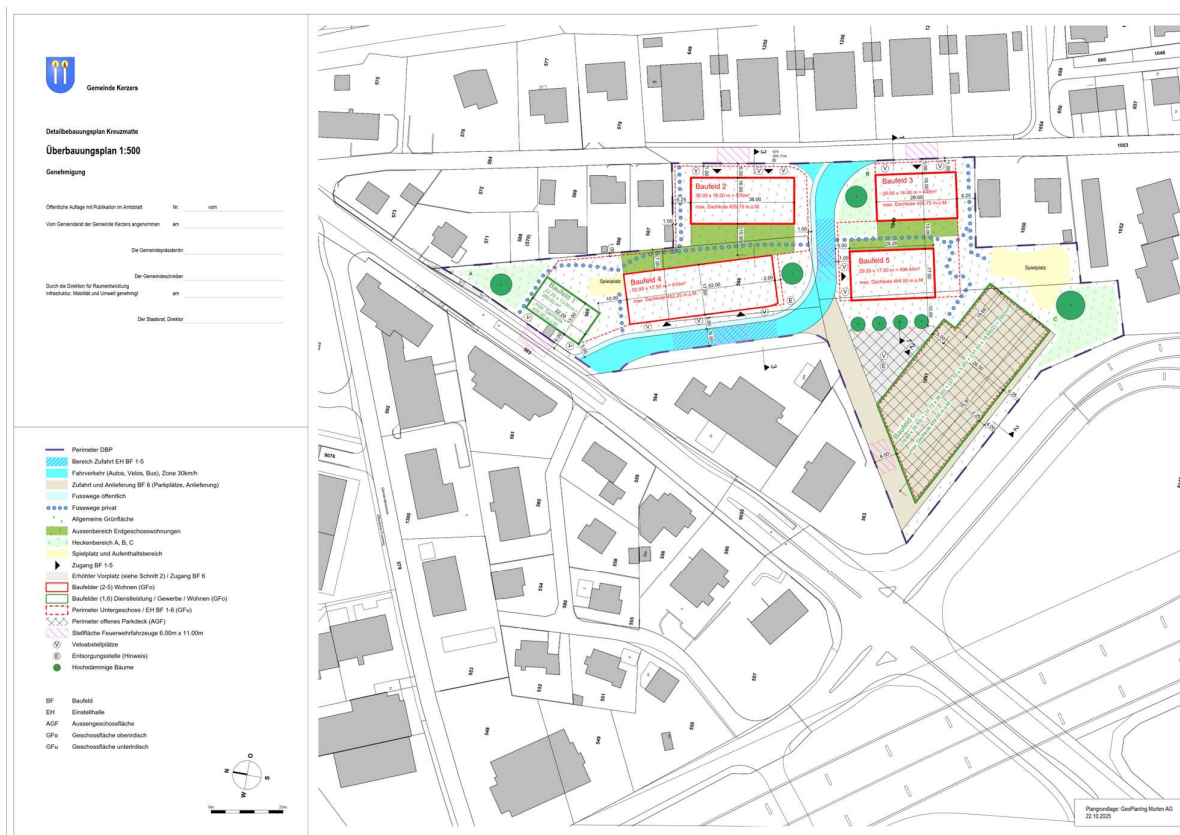


TECHNISCHER BERICHT

nerinvest ag – Murten / Februar 2026

Verkehrsgutachten Kerzers Kreuzmatte

Ergänzender Bericht zum Detailbebauungsplan





Datei	Version	Datum	Koreferat	Projekt- leitung	Projekt- bearbeitung
2508_250-rap-chn-Verkehrsgutachten-Bearbeitungsmodus.docx	1	31.07.25	F. Boesch	I. Straubhaar	S. Florey C. Hunziker
2508_250-rap-chn-Verkehrsgutachten-Bearbeitungsmodus_v1_Entwurf.docx	2	15.08.2025		I. Straubhaar	C. Hunziker
2508_250-rap-chn-Verkehrsgutachten_v3	3	27.10.2025		I. Straubhaar	C. Hunziker
2508_250-rap-chn-Verkehrsgutachten_v4	4	11.12.2025		I.°Straubhaar	C. Hunziker
2508_250-rap-chn-Verkehrsgutachten_v5	5	12.02.2026		I.°Straubhaar	C. Hunziker



Transitec Beratende Ingenieure
Thunstrasse 9 | CH-3005 Bern
T +41 (0)31 381 69 12
bern@transitec.net | www.transitec.net





Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Aufgabe.....	5
2. Grundlagen	5
3. Planungen	6
3.1 Detailbebauungsplan Kreuzmatte.....	6
4. Erschliessung	7
4.1 Motorisierter Individualverkehr	7
4.2 Öffentlicher Verkehr	10
4.3 Fuss- und Veloverkehr	11
5. Parkierung	12
5.1 Parkplatzbedarf MIV	12
5.1.1 Grundlagen	12
5.1.2 Berechnung Parkplatzbedarf Variante 1.....	14
5.1.3 Berechnung Parkplatzbedarf Variante 2.....	15
5.1.4 Bandbreite des Parkplatzbedarfes über beide Variante	16
5.2 Veloparkierung.....	18
6. Zufahrt/Anlieferung Baufeld 6	20
7. Verkehrsaufkommen.....	24
7.1 Berechnung Verkehrsaufkommen	24
7.2 Auswirkungen auf das öffentliche Strassennetz.....	25
8. Fazit	26



Abbildungsverzeichnis

Seite

Abbildung 1: Ausschnitt Detailbebauungsplan.....	6
Abbildung 2: Verkehrslage Morgenspitzenstunde 07:30 (Google Maps)	7
Abbildung 3: Verkehrslage Abendspitzenstunde 17:00 (Google Maps)	8
Abbildung 4: Verkehrslage Samstag 11:00 (Google Maps)	8
Abbildung 5: Relevante Knoten im umliegenden Strassennetz (swisstopo, eigene Darstellung) 9	
Abbildung 6: ÖV-Erschliessung Überbauung Kreuzmatte (swisstopo, eigene Darstellung) 10	
Abbildung 7: Schema mögliche Anfahrt Baufeld 6 (DBP, eigene Darstellung)	20
Abbildung 8: Schema mögliche Anlieferung (1) Baufeld 6 (DBP, eigene Darstellung)	21
Abbildung 9: Schema mögliche Anlieferung (2) Baufeld 6 (DBP, eigene Darstellung) ...	22
Abbildung 10: Verkehrsbelastungen (swisstopo, NPVM, eigene Darstellung)	25



1. Aufgabe

Auf der Kreuzmatte in Kerzers ist eine neue Überbauung geplant. Es sollen sowohl Wohnungen wie auch Gebäude für eine gewerbliche Nutzung entstehen. Der Detailbebauungsplan (DBP) wurde inkl. Reglement und Bericht dem Kanton Fribourg zur Vorprüfung vorgelegt. Dieser hat in seinem Gesamtgutachten zur Vorprüfung ein negatives Gutachten mit Bedingungen erteilt. Unter anderem sollen gewisse Aspekte zur Erschliessung und Parkierung besser/vertieft geklärt werden.

2. Grundlagen

- DBP Kreuzmatte (Nerinvest AG, 2023)
- Gesamtgutachten zur Vorprüfung DBP Kreuzmatte (Staat Freiburg, 2025)
- DBP Kreuzmatte Beurteilung der Gehölze ausserhalb des Waldareals (ÖkoBüro, 2025)
- Überbauung Kreuzmatte, Massnahmenstudie Hochwasser (Triform SA, 2023)
- Planungs- und Baureglement Kerzers (2017)
- Verkehrsmonitoring Kerzers (swissTraffic, 2025)

3. Planungen

3.1 Detailbebauungsplan Kreuzmatte

Der Perimeter des DBP Kreuzmatte liegt im südlichen Teil der Gemeinde Kerzers an der Autobahnausfahrt '30 Kerzers'. Der DBP Kreuzmatte umfasst vier Parzellen mit einer Gesamtfläche von 13'640 m², welche sich im Eigentum der Gemeinde Kerzers sowie der Nerinvest AG befinden. Das Projekt sieht Folgendes vor:

- 2 Baufelder mit gemischter Nutzung Dienstleistung / Gewerbe / Wohnen (Baufeld 1+6)
- 4 Baufelder mit Wohnnutzung (Baufeld 2-5)
- Neue Verbindungs-/Erschliessungsstrasse Murtenstrasse-Mühlebergstrasse



Abbildung 1: Ausschnitt Detailbebauungsplan

4. Erschliessung

4.1 Motorisierter Individualverkehr

Der Perimeter der zukünftigen Überbauung Kreuzmatte ist bereits heute für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gut erschlossen. Das Areal liegt direkt an der Kantonsstrasse (Murtenstrasse). Südlich angrenzend befindet sich der Autobahnanschluss an die A1. Im Norden erschliesst die Murtenstrasse den Perimeter über den Bahnübergang mit dem Zentrum von Kerzers.

Verkehrslage

Um die aktuelle Verkehrssituation im umliegenden Strassennetz der Überbauung Kreuzmatte zu ermitteln, wurde eine Analyse der Verkehrslage durchgeführt. Diese Analyse erfolgt mit der Anwendung „Verkehrslage“ von Google Maps für die Spitzenstunden, sowie den Samstag.

In den Morgenspitzenstunden (zwischen 07:00 und 09:00 Uhr) zeigen sich auf dem Abschnitt der Murtenstrasse keine erhöhten Verkehrsaufkommen. Lediglich geringe Verkehrsbehinderungen treten auf.

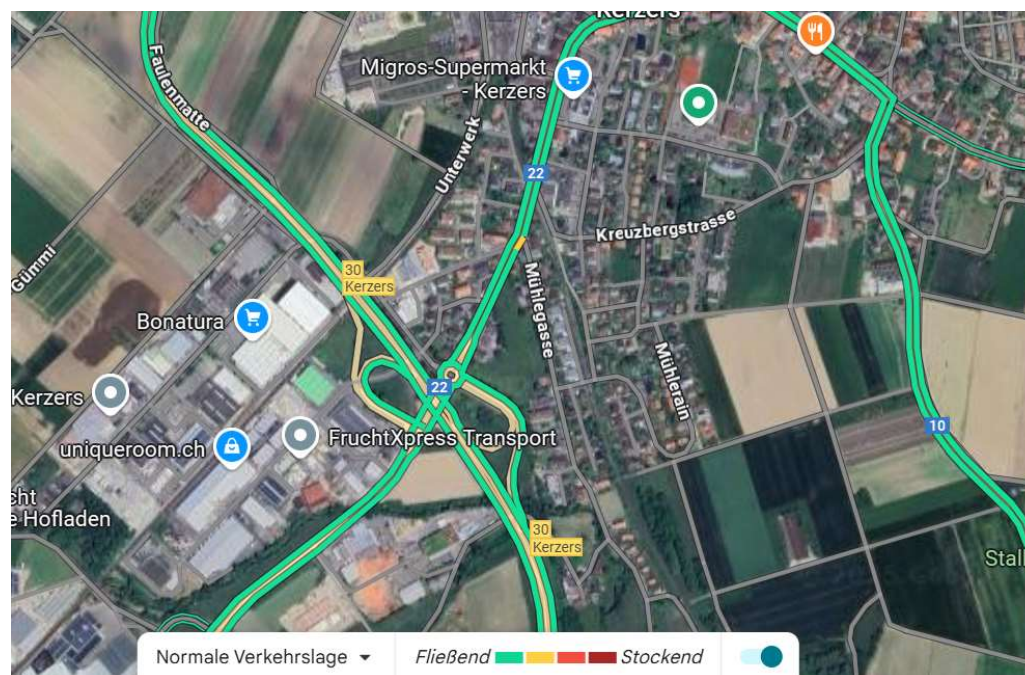


Abbildung 2: Verkehrslage Morgenspitzenstunde 07:30 (Google Maps)

Auch zur Abendspitze zeigt sich die Verkehrslage auf der Murtenstrasse sowie auf dem gesamten umliegenden Strassennetz sehr entspannt. Der Verkehr fliesst während des gesamten Feierabendverkehrs. Es treten lediglich punktuelle Verkehrsbehinderungen auf, die sich aber immer schnell wieder auflösen, sodass der Verkehr nie ins Stocken gerät. Auch die Bahnschranke hat keinen wesentlichen Einfluss auf eine etwaige Staubildung.

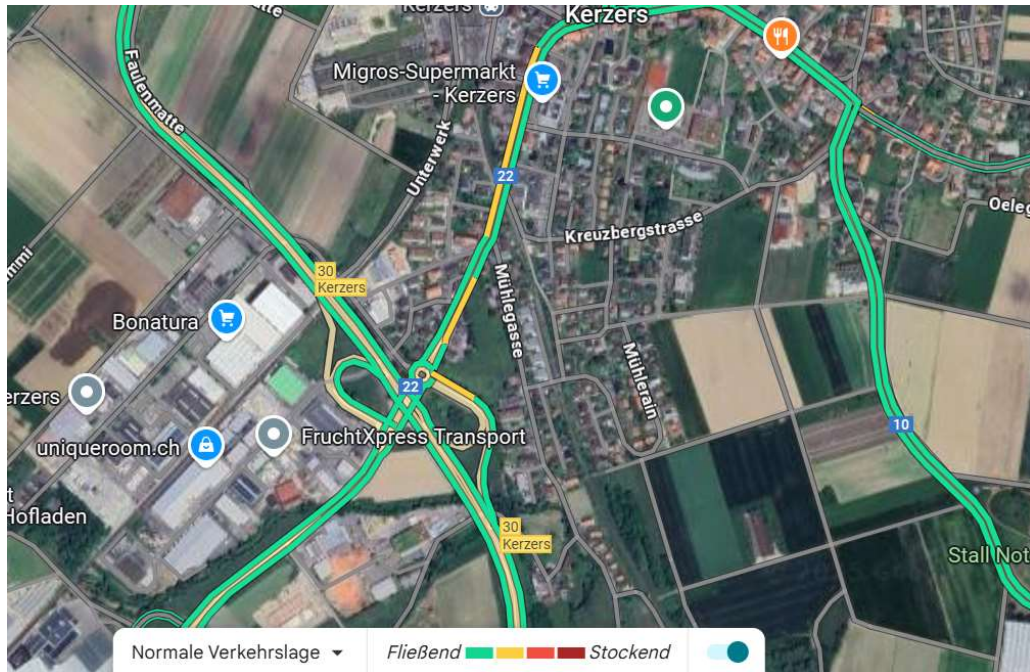


Abbildung 3: Verkehrslage Abendspitzenstunde 17:00 (Google Maps)

Am Samstagmorgen ist im gesamten Untersuchungsraum der Murtenstrasse mit mässigem Verkehr zu rechnen, und es kann zu kleineren Verzögerungen kommen.

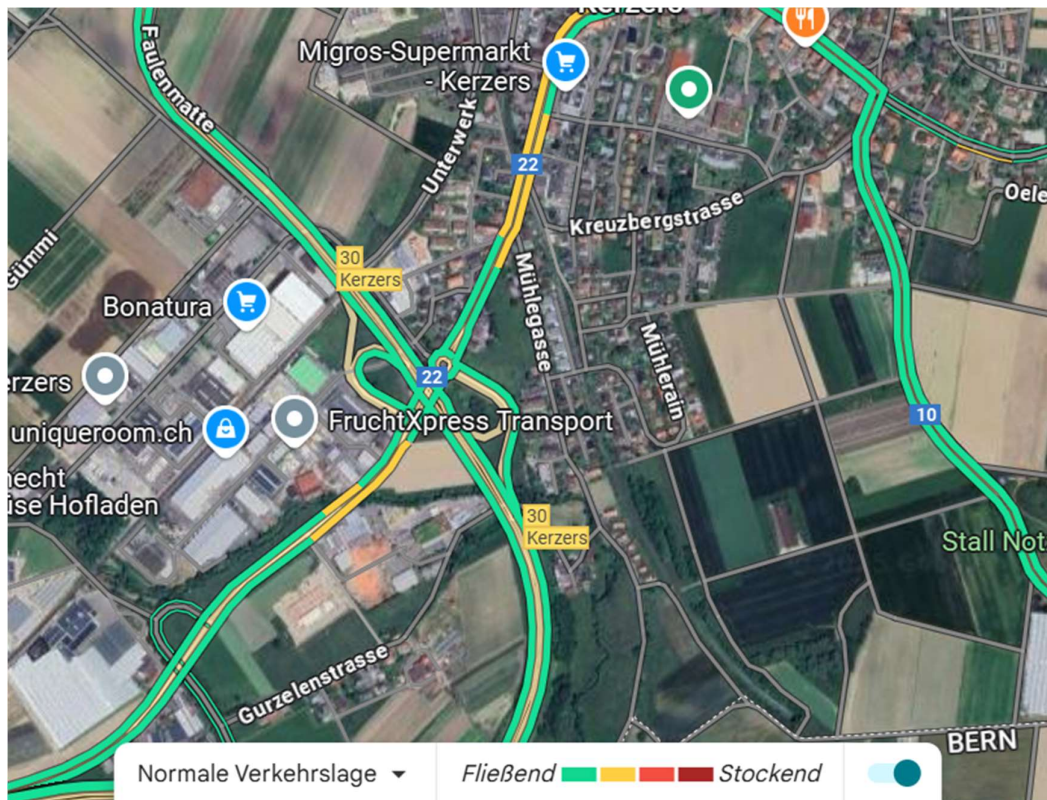


Abbildung 4: Verkehrslage Samstag 11:00 (Google Maps)

Relevante Knoten im umliegenden Strassennetz

Im Untersuchungsperimeter befinden sich zukünftig drei Knoten. Es sind dies einerseits der Kreisel Industriestrasse / Murtenstrasse / Autobahneinfahrt, Kreuzung Murtenstrasse / Neue Linienführung Mühlegasse und der Bahnübergang Murtenstrasse. Für die Erschliessung der geplanten Überbauung Kreuzmatte sind vor allem der Kreisel Industriestrasse / Murtenstrasse / Autobahneinfahrt und die Kreuzung Murtenstrasse / Neue Linienführung Mühlegasse von zentraler Bedeutung. Die Erschliessung der geplanten Überbauung soll ausschliesslich über die neue Mühlegasse erfolgen.

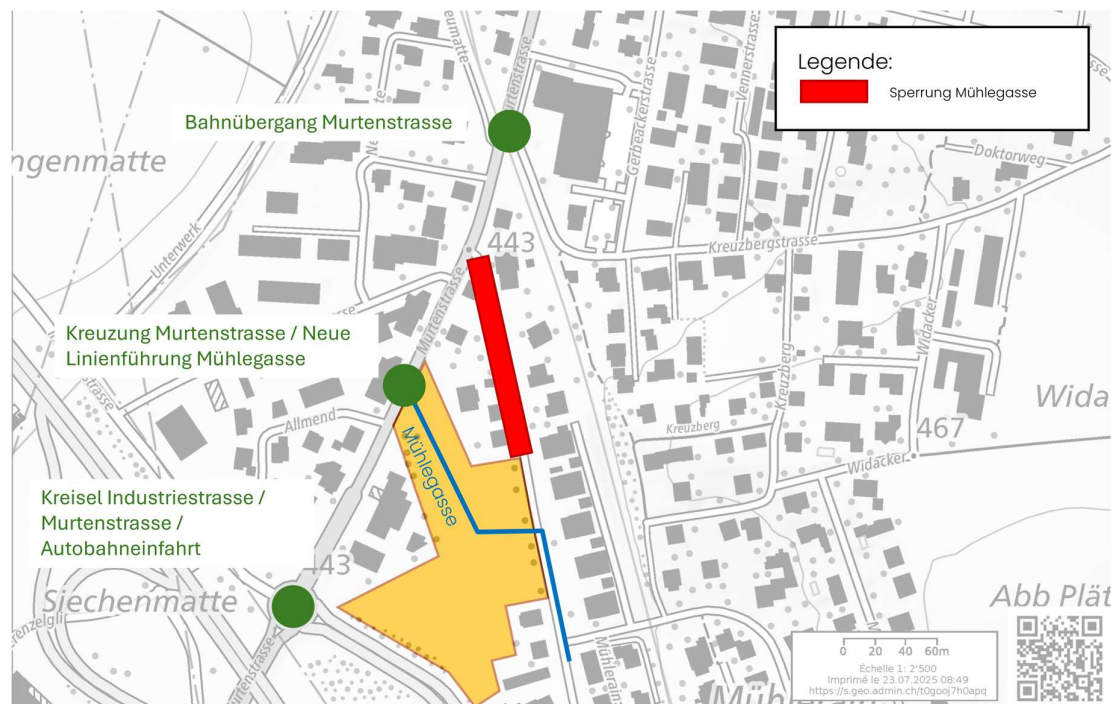


Abbildung 5: Relevante Knoten im umliegenden Strassennetz (swisstopo, eigene Darstellung)

Neugestaltung Mühlegasse

Der motorisierte Verkehr wird neu ausschliesslich über die neue Sammelstrasse geführt, um die Mühlegasse zu entlasten. Der nördliche Teil der heutigen Mühlegasse (zwischen Murtenstrasse und Anschluss an die neue Linienführung) wird für den Durchgangsverkehr gesperrt.

Auf der neuen Sammel-/Erschliessungsstrasse sind maximal zwei Rampen zu den Einstellhallen für die Baufelder 1–5 vorgesehen. Die Zufahrt zu Baufeld 6 liegt am Rand des Quartiers, um die Wohnnutzungen vor Lärmemissionen zu schützen.

Die neue Linienführung der Mühlegasse basiert auf dem technischen Projekt von GeoPlanIng Murten AG und ist auf die Umgestaltung der Murtenstrasse abgestimmt. Der Neuanschluss wird in einem separaten Mobilitätsinfrastrukturplan geregelt.

4.2 Öffentlicher Verkehr

Die Buslinie 122 verkehrt auf der Murtenstrasse im Stundentakt. Von der Bushaltestelle „Kerzers Mühlegasse“ fährt einmal pro Stunde ein Bus in drei Minuten zum Bahnhof Kerzers oder in 32 Minuten Richtung Bahnhof Düringen.

Vom Bahnhof Kerzers bestehen halbstündliche Verbindungen nach Bern und Neuenburg. Zudem bestehen S-Bahn-Verbindungen nach Lyss, Murten, Avenches und Payerne. Der Bahnhof ist vom Areal in Fussdistanz (ca. 6 Min) oder mit dem Velo (ca. 2 Min) erreichbar.

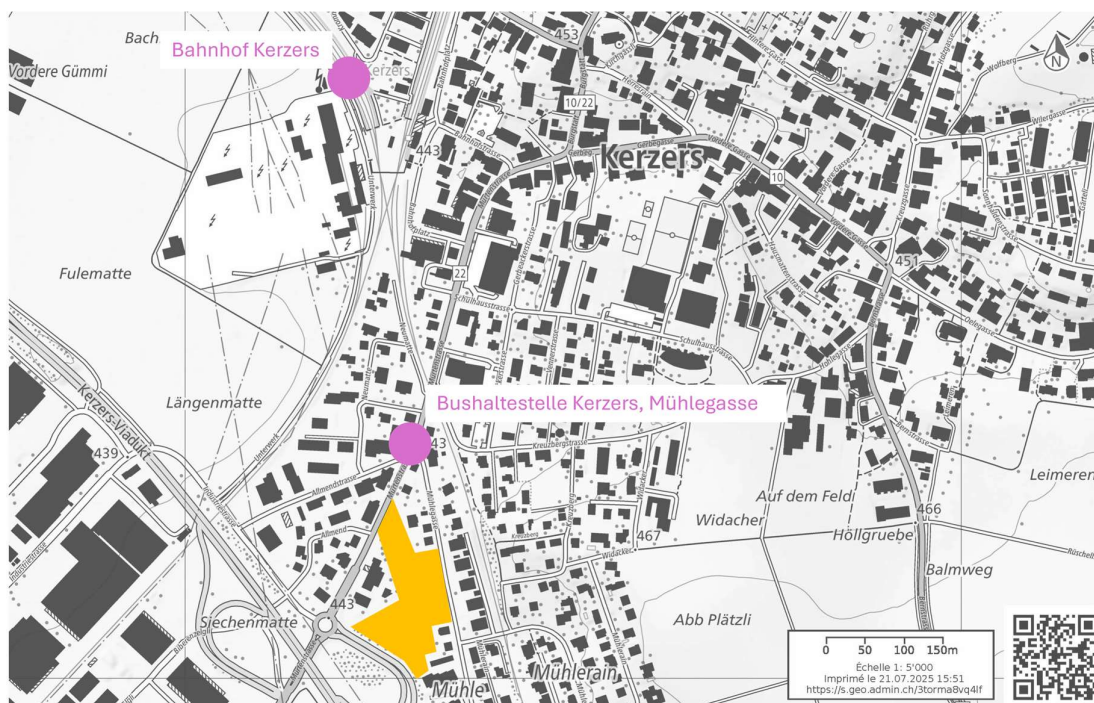


Abbildung 6: ÖV-Erschliessung Überbauung Kreuzmatte (swisstopo, eigene Darstellung)



4.3 Fuss- und Veloverkehr

Entlang der neuen Mühlegasse entsteht ein öffentliches Trottoir, das eine neue Fusswegverbindung zur Murtenstrasse und zur Bushaltestelle schafft. Ergänzt wird dieses durch ein Netz halböffentlicher, Fusswege für die Quartierbewohner:innen. Die Gebäudezugänge erfolgen über die Mühlegasse bzw. Murtenstrasse (Baufeld 1), was eine klare Adressierung und gute Orientierung ermöglichen. Die Aussenräume bleiben auf der strassenabgewandten Seite privat oder halbprivat.

Im Areal besteht kein Bedarf, zusätzliche interne Veloverbindungen zu schaffen, da die Veloabstellplätze direkt und unkompliziert von der Erschliessungsstrasse her zugänglich sind. Für das Baufeld 6 sind separate Veloabstellplätze vorzusehen. Die Anzahl richtet sich nach der vorgesehenen Nutzung und variiert je nach Bedarf – insbesondere im Hinblick auf kurzzeitiges und langfristiges Parkieren. Die bestehenden Abstellanlagen im Baufeld 5 befinden sich in einer Distanz, die für die Kurzzeitparkierung der Nutzerinnen und Nutzer von Baufeld 6 als zu gross einzustufen ist. Daher ist eine eigenständige Veloerschliessung im unmittelbaren Umfeld des Eingangs von Baufeld 6 erforderlich.

5. Parkierung

5.1 Parkplatzbedarf MIV

5.1.1 Grundlagen

Die Planungs- und Bauverordnung der Gemeinde Kerzers verweist für die Berechnung der Anzahl Parkplätze auf die einschlägigen Normen der VSS. Die entsprechende VSS-Norm 40 281 legt die Anzahl der Parkplätze in Abhängigkeit von der Nutzfläche auf einem bestimmten Areal fest. Die Planungs- und Bauverordnung sowie die VSS-Norm 40 281 sehen die folgenden Richtwerte für Wohnnutzung vor:

Tabelle 1: Richtwerte für das Parkplatzangebot bei Wohnungen VSS 40 281

Für Bewohner:innen	Zusätzlich für Besucher:innen
1 Parkplatz pro 100 m ² Bruttogeschossfläche oder 1 Parkplatz pro Wohnung	10 % der Bewohner:innen-Parkplätze

Bei den übrigen Nutzungen wird zwischen dem Parkplatzbedarf des Personals und demjenigen der Kunden unterschieden. In der folgenden Tabelle sind nur die Nutzungen aufgeführt, die für den Perimeter Kreuzmatte relevant sind:

Tabelle 2: Richtwerte für das spezifische Parkplatzangebot VSS 40 281

Art der Nutzung	Bezugseinheit	Parkfeld-Angebot	
		Personal	Besucher:innen
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe	Pro 100 m ² GF	2	1
Industrie und Gewerbe	Pro 100 m ² GF	1	0.2
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte	Pro 100 m ² VF	2	8

Die konkrete Aufteilung der Nutzungen auf den Baufeldern 1 und 6 ist noch nicht abschliessend festgelegt. Für die Berechnung der Parkplätze wurden daher **zwei Varianten** ausgearbeitet:

Die erste Variante berücksichtigt eine minimale Ausnutzung der Geschossfläche für Dienstleistungs-, Verkaufs- und Gewerbenutzungen (20% der Gesamtgeschossfläche). Auf Baufeld 1 ist in dieser Variante ausschliesslich Wohnen vorgesehen; auf Baufeld 6 sind 2420m² für Dienstleistungs-, Verkaufs- und Gewerbenutzungen eingeplant.

Die zweite Variante geht von einer maximalen Nutzung der Geschossflächen für Dienstleistungs-, Verkaufs- und Gewerbebezüge aus. In diesem Fall werden sämtliche Geschossflächen auf den Baufeldern 1 und 6 diesen Nutzungen zugewiesen.

Für die Dienstleistungs-, Verkaufs- und Gewerbenutzungen wurde eine Mischung aus Gewerbebetrieben und kundenintensiven Dienstleistungsnutzungen sowie die maximal zulässige



Verkaufsfläche von 1'500 m² (für kundenintensive Nutzungen) angenommen. Mit diesen beiden Varianten kann die Bandbreite des möglichen Parkplatzbedarfs aufgezeigt werden.

Mit der Erreichbarkeit des Bahnhofes Kerzers in Fussdistanz und einem erwarteten Anteil des Fuss- und Veloverkehrs zwischen 25 % und 50 % kann das Areal dem Standorttyp C¹ zugeordnet werden. Dadurch ist eine Reduktion der Anzahl Pflichtparkplätze um 50 % bis 80 % zulässig.

¹ Die Zuteilung zu Standorttyp B oder C gemäss der VSS-Norm 40 281 ist abhängig vom Langsamverkehrsanteil. Aufgrund der Siedlungstypologie von Kerzers ist davon auszugehen, dass der Langsamverkehrsanteil nicht über 50% liegt. Daher ist der Standorttyp C hier ausschlaggebend.

5.1.2 Berechnung Parkplatzbedarf Variante 1

Aus den obengenannten Grundlagen ergibt sich für die Variante 1 folgender Parkplatzbedarf:

Tabelle 3: Berechnung Parkplatzbedarf Wohnen Variante 1

Baufeld	Fläche [m ²]	Bewohnende	Besuchende	Total
1	900 m ²	9	1	10
2	1900 m ²	19	2	21
3	1450 m ²	15	2	17
4	2200 m ²	22	3	25
5	1750 m ²	18	2	20
6	1480 m ²	15	2	17
Total	9680 m²	98 Parkplätze	12 Parkplätze	110 Parkplätze

Tabelle 4: Berechnung Parkplatzbedarf übrige Nutzungen Variante 1

Nutzung	Fläche Baufeld 1	Fläche Baufeld 6	Parkplatzbedarf (Besucher & Beschäftigte)
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe	0 m ²	1160 m ²	36 Parkplätze
Industrie und Gewerbe	0 m ²	1260 m ²	14 Parkplätze
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte	0 m ²	0 m ²	0 Parkplätze
Zwischentotal			50 Parkplätze
Berücksichtigung Standorttyp	<i>Standorttyp C (Reduktion 50-80%)</i>		25-40 Parkplätze

Der ermittelte Richtwert von 50 Parkplätze für Nicht Wohnnutzung auf dem Perimeter Kreuzmatte ist unter Berücksichtigung des Standorttyps abzumindern. **Der Parkplatzbedarf beläuft sich für die Wohnungen auf 110 Parkplätze und für die übrige Nutzung auf 25-40 Parkplätze. Insgesamt werden für Variante 1 also zwischen 135 und 150 Parkplätze benötigt.**



Mehrfachnutzung

Aufgrund der unterschiedlichen vorgesehenen Nutzungen ist eine Mehrfachnutzung der Parkplätze möglich. Verschiedene Nutzergruppen beanspruchen die Parkplätze zu unterschiedlichen Tageszeiten, wodurch eine zeitliche Entflechtung entsteht. Diese antizyklischen Nutzungen sollen gezielt als Synergien genutzt werden. Dabei wird jeweils jene Nutzung mit dem höheren Parkplatzbedarf beibehalten, während der Bedarf der anderen Nutzung darin aufgeht und im Total entfällt. Die Einschätzung des Potenzials für die Mehrfachnutzung basiert auf Erfahrungswerten. Für den vorliegenden Fall des Detailbebauungsplans Kreuzmatte ist zu prüfen, inwiefern eine Mehrfachnutzung sinnvoll ausgestaltet werden kann, sind doch die Parkfelder für Wohnen und die weiteren Nutzungen nicht gleichmässig verteilt.

- Die erste Mehrfachnutzung, die in der Überbauung geltend gemacht werden kann, betrifft die gemeinsame Nutzung der Parkplätze durch die Bewohner:innen sowie durch die Mitarbeitenden und Kund:innen der Industrie- und Gewerbebetriebe. Die Parkierung der Mitarbeitenden erfolgt typischerweise an Werktagen zwischen 07:00 und 18:00 Uhr, während die Bewohner:innen vorwiegend in den Abend- und Nachtstunden (18:00 bis 07:00 Uhr) Parkplätze benötigen. Durch diese zeitliche Staffelung könnten 7 bis 12 Parkplätze eingespart werden.
- Auch die Besucher:innen der Wohnnutzung beanspruchen Parkraum eher am Abend und an Wochenenden. Die Kundschaft von Dienstleistungsbetrieben hingegen nutzt die Parkplätze während der Bürozeiten zwischen 08:00 und 17:00 Uhr. Somit kann auch in diesem Fall eine sinnvolle Mehrfachnutzung erfolgen, wodurch der Bedarf um weitere 12 Besucherparkplätze reduziert werden kann.

Nach der Berücksichtigung der Mehrfachnutzung sind für Variante 1 III – 131 Parkplätze für die Überbauung Kreuzmatte nötig.

5.1.3 Berechnung Parkplatzbedarf Variante 2

Aus den obengenannten Grundlagen ergibt sich für die Variante 2 folgender Parkplatzbedarf:

Tabelle 5: Berechnung Parkplatzbedarf Wohnen Variante 2

Baufeld	Fläche	Bewohnende	Besuchende	Total
1	0 m ²	0	0	0
2	1900 m ²	19	2	21
3	1450 m ²	15	2	17
4	2200 m ²	22	3	25
5	1750 m ²	18	2	20
6	0 m ²	0	0	0
Total	7'300 m²	74 Parkplätze	9 Parkplätze	83 Parkplätze

Tabelle 6: Berechnung Parkplatzbedarf übrige Nutzungen Variante 2

Nutzung	Fläche Baufeld 1	Fläche Baufeld 6	Parkplatzbedarf (Besucher & Beschäftigte)
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe	900 m ²	2400 m ²	99 Parkplätze
Industrie und Gewerbe	0 m ²	0 m ²	0 Parkplätze
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte	0 m ²	1500 m ²	150 Parkplätze
Zwischentotal			249 Parkplätze
Berücksichtigung Standorttyp	<i>Standorttyp C (Reduktion 50-80%)</i>		125-200 Parkplätze

Der ermittelte Richtwert von 249 Parkplätze für Nicht-Wohnnutzungen auf dem Perimeter Kreuzmatte ist unter Berücksichtigung des Standorttyps abzumindern. **Der Parkplatzbedarf beläuft sich für die Wohnungen auf 83 Parkplätz und für die übrige Nutzung auf 125-200 Parkplätze. Insgesamt werden also zwischen 208 und 283 Parkplätzen benötigt.**

Mehrfachnutzung

Analog wie für Variante 1 kann auch hier das Potenzial für eine Mehrfachnutzung eingeschätzt werden.

■ Für die Variante 2 können zwischen 42 und 67 Parkplätze eingespart werden.

Nach der Berücksichtigung der Mehrfachnutzung sind für Variante 2 166 bis 216 Parkplätze für die Überbauung Kreuzmatte nötig.

5.1.4 Bandbreite des Parkplatzbedarfes über beide Variante

Die gesamte Bandbreite des Parkplatzbedarfes liegt zwischen **111 und 216 Parkplätze** für den motorisierten Individualverkehr unter Berücksichtigung der Mehrfachnutzung. Wird das Potenzial für die Mehrfachnutzung geringer respektive als nicht vorhanden eingeschätzt, muss mit einer Bandbreite von **135 bis 283** Parkplätzen gerechnet werden.



Vergleich mit realisierbaren Parkplätzen gemäss DBP

In Detailbebauungsplan sind eine Tiefgarage für die Baufelder 1, 2 und 4, eine Tiefgarage für die Baufelder 3 und 5 und ein offenes Parkdeck auf dem Baufeld 6 vorgesehen. **Insgesamt sind gemäss DPB rund 225 Parkplätze auf der Überbauung Kreuzmatte realisierbar.**

Tabelle 7: Gegenüberstellung realisierbare Parkfelder zu errechnetem Parkplatzbedarf nach Baufeld/Parkierungsmöglichkeit

Parkfeld	Realisierbare Parkfelder gemäss DBP	Bedarf Variante 1	Bedarf Variante 2
Tiefgarage BF 1, 2 & 4	Ca. 75	56	65-76
Tiefgarage BF 3 & 5	Ca. 35	37	37
Parkdeck BF 6	Ca. 115	42-57	98-181

(ohne Berücksichtigung der Mehrfachnutzung)

Die obenstehende Tabelle zeigt, dass es je nach Verteilung der Nutzung leichten Engpässen bei der Aufteilung nach Baufeldern kommen kann, **insgesamt jedoch genügend Parkplätze zur Verfügung gestellt werden können. Je nach definitiver Nutzung kann sogar auf einen Teil der realisierbaren Parkplätze verzichtet werden.**

Parkplatzbedarf unter Berücksichtigung der verkehrlichen Lage

Die Überbauung Kreuzmatte zeichnet sich durch eine gute Erreichbarkeit mit dem Fuss- und Veloverkehr aus. Insbesondere die Nähe zum Bahnhof Kerzers wie auch die Nähe zum Dorfzentrum von Kerzers mit verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistern ist kennzeichnend für die hohe Lagegunst. Die Fussdistanz beträgt rund 6 Minuten, mit dem Velo sind es lediglich etwa 3 Minuten zum Bahnhof Kerzers, der wiederum gut Verbindungen in die nächst gelegenen Zentren bietet. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen kann für beide Varianten empfohlen werden, mit dem Minimalwert der Parkplatzzahl gemäss Standorttyp C zu planen. Die Nähe zum Bahnhof sowie die gute Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr ermöglichen eine Reduktion der Pflichtparkplätze um bis zu 80% wie dies auch in der VSS-Norm vorgesehen ist.

5.2 Veloparkierung

Analog zur Abschätzung des Parkplatzbedarfs für Personenwagen kann dies auch für die Veloparkierung erfolgen. Die entsprechenden Richtwerte sind in der VSS-Norm 40 065 festgelegt.

Gemäss Norm muss pro Zimmer ein Veloparkplatz (VP) bereitgestellt werden. Da der DBP Kreuzmatte einen Rahmen vorgibt und erst in einem zukünftigen Bauprojekt die Anzahl Zimmer festgelegt wird, wird hier die Abschätzungen der Veloparkplätze anhand von Erfahrungswerten vorgenommen. Laut Statistik des Kantons Fribourg ist ein Zimmer in einer Wohnung durchschnittlich 28m² gross. Pro 100 m² Wohnnutzung kommen also 3.5 Veloabstellplätze.

Tabelle 8: Abschätzung Veloparkierung Wohnnutzung

Baufeld	Veloabstellplätze Variante 1	Veloabstellplätze Variante 2
1	32 VP	0
2	68 VP	68 VP
3	52 VP	52 VP
4	79 VP	79 VP
5	63 VP	63 VP
6	53 VP	0
Total	346 VP	261 VP

Für die Wohnnutzung werden abhängig von der konkreten Nutzung also zwischen 260 und 345 Veloparkplätze benötigt. Die tatsächlich zu realisierende Anzahl Veloparkplätze muss im Rahmen des Bauprojektes festgelegt werden.

Tabelle 9: Richtwerte nach Nutzungsintensität für Veloparkierung

Nutzung	Anzahl VP für Mitarbeitende	Anzahl VP für Kundschaft
	Anzahl VP pro 100 m ² Geschossfläche	
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe	1	1.5
Industrie und Gewerbe	0.4	0.1
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte	1	2

Tabelle 10: Abschätzung Velo-PP für Nicht-Wohnnutzung Variante 1

Nutzung	Anzahl VP für Mitarbeitende	Anzahl VP für Kundschaft
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe	5	7
Industrie und Gewerbe	2	1
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte		0
Total	7	8

Tabelle 11: Abschätzung Velo-PP für Nicht-Wohnnutzung Variante 2

Nutzung	Anzahl VP für Mitarbeitende	Anzahl VP für Kundschaft
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe	33	50
Industrie und Gewerbe	0	0
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte	15	30
Total	48	80

Für den Bedarf an Veloparkplätzen für andere als Wohnnutzungen wird zwischen dem Bedarf für Mitarbeitende und Kundschaft unterschieden.

Aus der *Tabelle 10* ergeben sich für die **Variante 1 rund 15 Veloparkplätze** insgesamt. Für die **Variante 2 (vgl. Tabelle 11)** werden **rund 128 Veloparkplätze** benötigt.

Tabelle 4: Berechnung Parkplatzbedarf übrige Nutzungen Variante 1 Für alle Nutzungsarten zusammen **wird der Veloparkplatzbedarf für den Perimeter Kreuzmatte in Abhängigkeit der konkreten Nutzung somit auf 360 – 388 Veloparkplätze geschätzt**

Neben einer genügenden Anzahl von Veloparkplätzen ist auch die Anordnung und Ausgestaltung der Veloparkierung von grosser Bedeutung. Für die Langzeitparkierung sind rund 220 bis 250 Veloabstellplätze und für die Kurzzeitparkierung etwa 110 bis 170 Plätze vorzusehen. Dabei sollte die Gehdistanz zwischen der Veloparkierungsanlage und dem Gebäudeeingang möglichst kurz sein – bei Kurzzeitparkplätzen etwa 30 m, bei Langzeitparkplätzen rund 100 m (gemäss Norm VSS 40 065). Insbesondere die Veloparkierung für die Bewohner:innen sollte als abschliessbare und überdachte Anlage ausgestaltet, sein. Auch für Spezialvelos wie Cargovelos oder Velos mit Anhänger ist ausreichend Platz einzuplanen. Für weitere Hinweise zur Anordnung und Ausgestaltung der Veloparkierung kann auf das Handbuch des ASTRA mit Empfehlungen für die Veloparkierung verwiesen werden.

6. Zufahrt/Anlieferung Baufeld 6

Zufahrt Parkdeck

Aufgrund der Geometrie des Baufeldes 6 könnte für die Anlieferung sowie die Zufahrt zum Parkhaus teilweise ein Einbahnregime umgesetzt werden. Dadurch kann die Fahrbahn schmal gehalten werden. Die geplante Erschliessungsstrasse durch das Baufeld teilt das Parkdeck in zwei Bereiche. Im Bereich des Parkdecks ist die Breite der Fahrgasse abhängig von der Anordnung der Parkfelder.

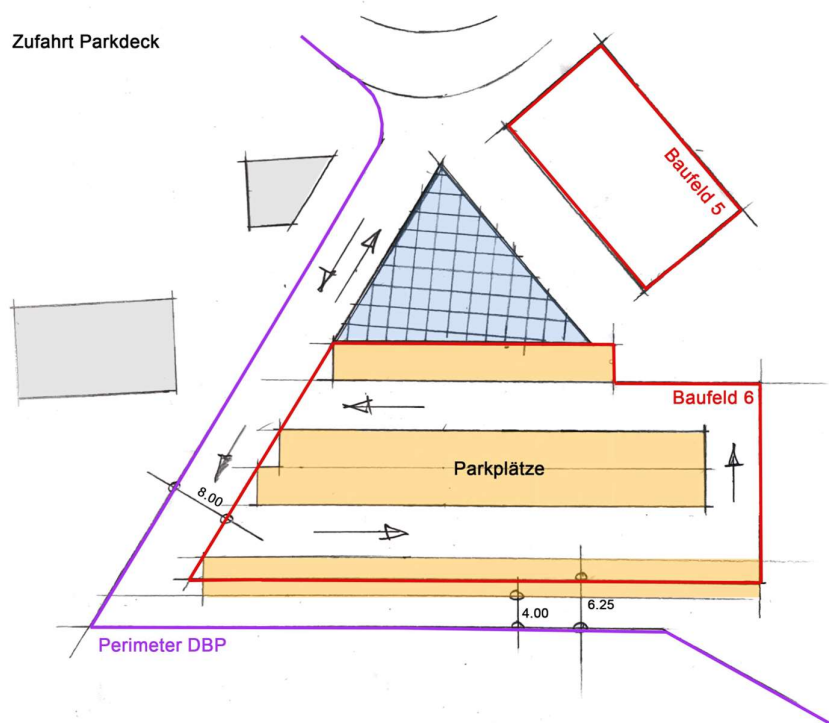


Abbildung 7: Schema mögliche Anfahrt Baufeld 6 (Darstellung M. Lüthi)

Ab der Ausfahrt aus dem Parkdeck (südlich des erhöhten Vorplatzes) ist die Anfahrt für den Begegnungsfall auszugestalten. Dazu ist eine Breite von rund 5.7 m notwendig, wofür der DPB ausreichend Spielraum vorsieht.



Anlieferung

Die Anlieferung für den Dienstleistungs-/Gewerbebetrieb kann auf unterschiedliche Weise erfolgen. Wesentlich dabei ist das offene Parkdeck, welches im Hinblick auf die Geometrien gewissen Freiheiten gewährt. Hier werden die zwei Optionen für eine mögliche LKW-Anlieferung schematisch dargestellt und kurz beschrieben.

Option 1

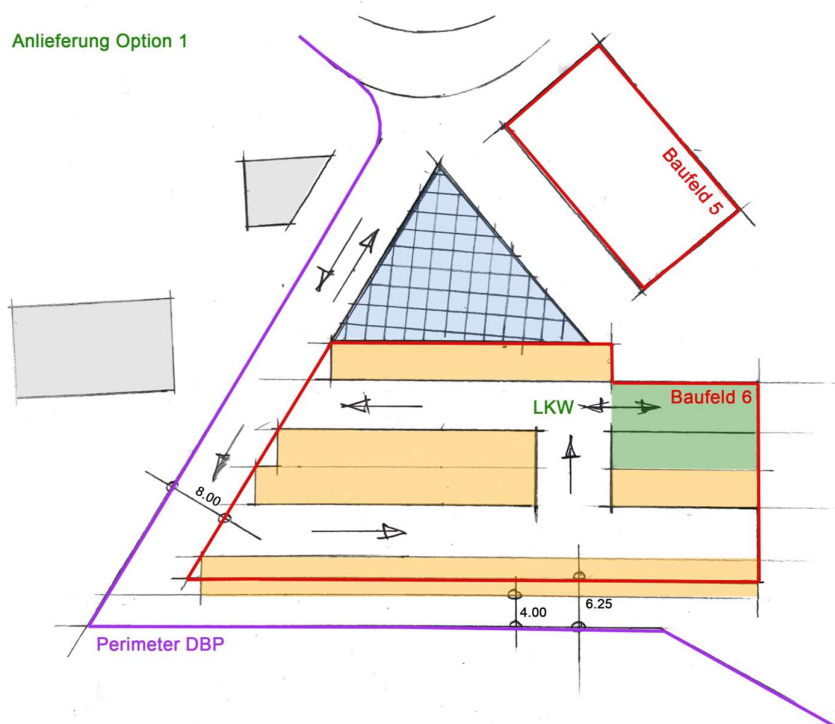


Abbildung 8: Schema mögliche Anlieferung (1) Baufeld 6 (Darstellung M. Lüthi)

Zum einen ist es denkbar, dass die Anlieferung im offenen Parkdeck verortet wird und für die Erschliessung des Parkdecks sowie die Anlieferung dieselben Fahrbahnen benutzt werden. Das Lieferdock wird durch ein Rückfahrmanöver im Bereich des offenen Parkdecks erreicht.



Option 2

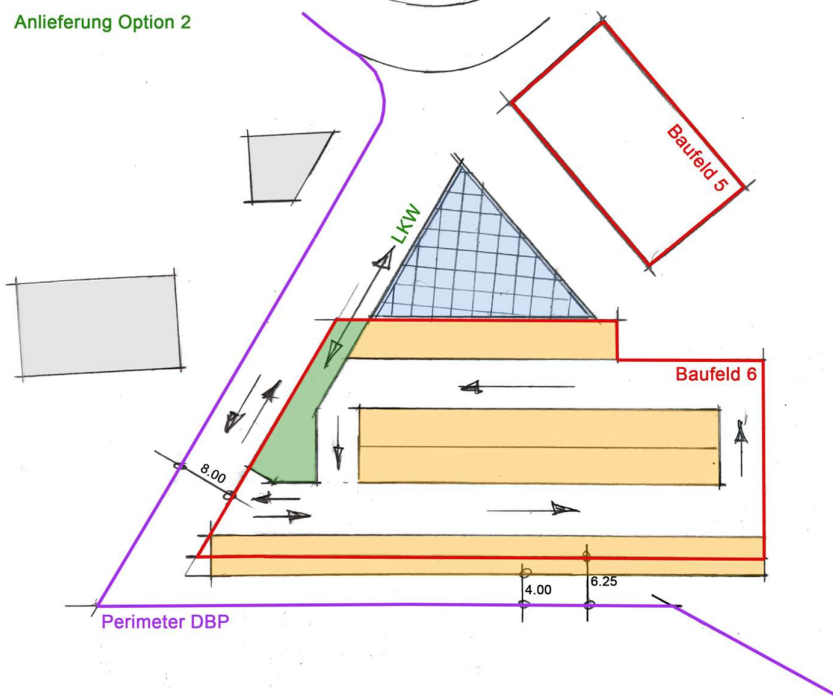


Abbildung 9: Schema mögliche Anlieferung (2) Baufeld 6 (Darstellung M. Lüthi)

Zum anderen wäre auch ein Lieferdock an der südwestlichen Seite des Baufelds 6 möglich. In diesem Fall würde das Lieferdock nicht auf der Höhe des offenen Parkdeck sondern auf der Höhe des Verkaufsgeschosses zu liegen kommen und mit einer Rampe erschlossen werden. Das Lieferdock würde dabei mit einem Rückwärtsmanöver im Bereich des Knotens «neue Erschliessungsstrasse» und Anlieferung/Anfahrt Baufeld 6 erreicht.

Für eine Verkaufsfläche von rund 1'000 m² wird mit einer tägliche Warenanlieferung von etwa 40 Paletten erwartet. Bei einer geplanten Verkaufsfläche von 1'500 m², entspricht dies ca. 6-7 LKW-Fahrten pro Tag, wobei jeweils rund 15 Paletten pro Fahrzeug transportiert werden.

Vorteile der Option 1:

- **Reduktion der Lärmbelastung:** Die Anlieferung erfolgt überdacht, was die Emissionen für die umliegende Wohnnutzung mindert.
- **Effiziente Raumnutzung:** Durch das Einbahnregime und die Nutzung der Fahrbahnen für Anlieferung und Erschliessung Parkdeck kann der Strassenquerschnitt minimiert werden, was versiegelte Flächen reduziert und mehr Raum für Begrünung schafft.
- **Kompakte Verkehrsführung:** Die Anlieferungsschleife ist auf das notwendige Minimum beschränkt, was Emissionen und Lärm zusätzlich verringert.

Vorteile der Option 2

- **Mehr Raum für Parkierung:** Durch die Anlieferung über die Rampe verbleibt im Bereich des Parkdecks mehr Platz für die Parkierung von Personenwagen.
- **Kurze Wege:** Die Anlieferung ist sehr nahe an der neuen Erschliessungsstrasse gelegen und liegt mit der Rampe bereits auf der richtigen Höhe.
- **Kompakte Verkehrsführung:** Der Flächenbedarf für die Anlieferung ist mit der Rampe auf das ein Minimum beschränkt.



Die Ausgestaltung des Baufeld 6 mit dem offenen Parkdeck eröffnet unterschiedliche Möglichkeiten für die Organisation der Anfahrt zum Parkdeck sowie die Organisation der Anlieferung. Die hier aufgezeigten Varianten zeigen auf, dass die Voraussetzungen für die Funktionsfähigkeit mit dem Detaillierungsgrad des Detailbebauungsplanes gegeben sind. In der weiteren Bearbeitung wird sowohl die Anfahrt zum Parkdeck sowie die Anlieferung weiter ausgearbeitet und präzisiert werden müssen.



7. Verkehrsaufkommen

7.1 Berechnung Verkehrsaufkommen

Aufgrund der Parkplatzzahlen gemäss Kapitel 5.1 und der spezifischen Verkehrspotentiale pro Parkplatz (hier wurde mit dem Median gerechnet) wurde die Verkehrserzeugung für die Überbauung Kreuzmatte abgeschätzt. Es ist mit folgenden Verkehrszunahmen zu rechnen:

Tabelle 12: Berechnung des Neuverkehrs

	Fahrten DTV		Fahrten Abend-Spitzenstunde	
	Variante 1	Variante 2	Variante 1	Variante 2
Heutiger Zustand	0	0	0	0
Zusätzlicher Verkehr Überbauung Kreuzmatte	430	770	43	77
Neuverkehr (Differenz)	430	770	43	77

Das Verkehrsaufkommen, welches durch die neue Überbauung generiert wird, liegt also zwischen 427 und 770 Fahrten pro Tag. In der Spitzenstunde (10% des DTV) ergibt dies rund 43 bis 77 Fahrten.

7.2 Auswirkungen auf das öffentliche Strassennetz

Die aktuellen Verkehrsbelastungen auf der Mühlegasse und der Murtenstrasse beruhen auf dem Nationalen Personenverkehrsmodell (NPVM) des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) aus dem Jahr 2017. Der gesamte Verkehr, der durch die Überbauung Kreuzmatte erzeugt wird, wird zwingend über die Murtenstrasse abgewickelt. Aufgrund der vorliegenden Daten lässt sich jedoch nicht bestimmen, wie hoch der prozentuale Anteil des Verkehrs ist, der nach Norden beziehungsweise nach Süden fährt.

Gemäss NPVM ist die Mühlegasse aktuell mit rund 1'150 und die Murtenstrasse mit rund 6'000 Fahrzeugen pro Tag belastet. Wird das oben in Kapitel 7.1 berechnete zusätzliche Verkehrsaufkommen addiert, so ist zukünftig von folgender Anzahl Fahrzeuge auszugehen:

Mühlegasse rund 1'580-1'920 Fahrzeuge pro Tag
Murtenstrasse: rund 6'430-6'770 Fahrzeuge pro Tag

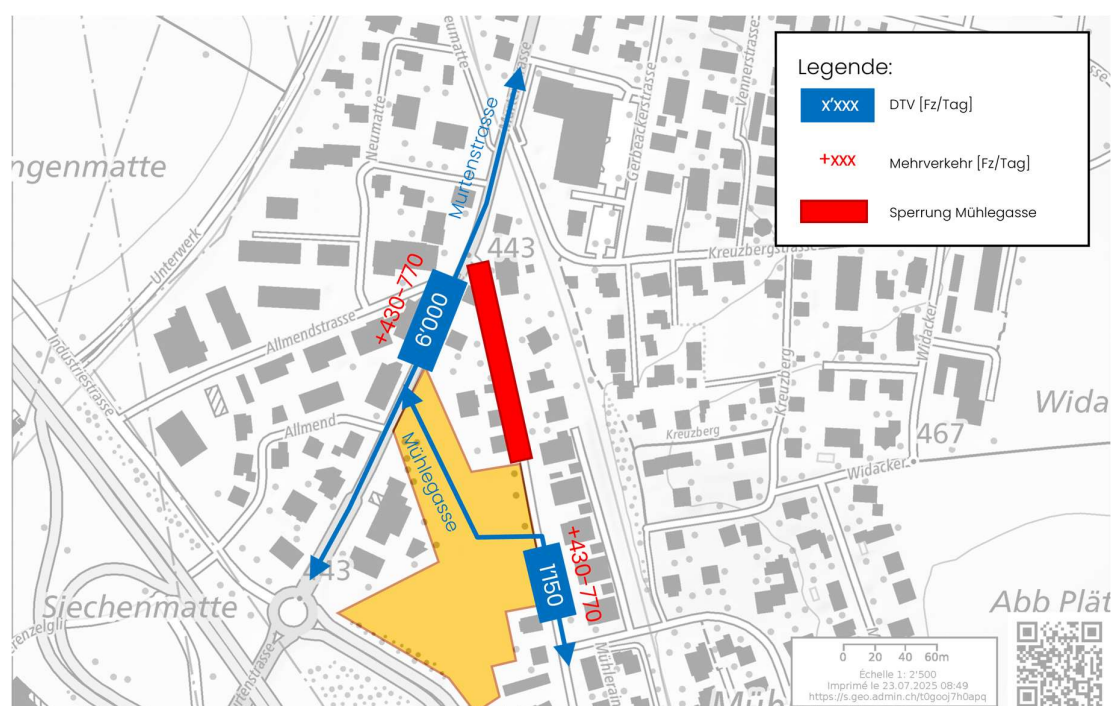


Abbildung 10: Verkehrsbelastungen (swisstopo, NPVM, eigene Darstellung)

Unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsbelastung der zusätzliche Verkehr auf der Murtenstrasse kaum ins Gewicht. Es kann zudem davon ausgegangen werden, dass die zusätzliche Belastung lediglich etwa die Hälfte des Neuverkehrs der Überbauung Kreuzmatte betragen wird, da sich die Fahrten auf die Richtungen Norden und Süden aufteilen.

Auch für die Mühlegasse liegt die zusätzliche Belastung in einem tolerierbaren Bereich. In der Abendspitzenstunde (17:00-18:00) muss auf der Mühlegasse mit einer Verkehrsbelastung von 160 bis 190 Fahrzeugen pro Stunde gerechnet werden. Gemäss der VSS-Norm 40 044 liegen diese Verkehrsbelastungen innerhalb der zulässigen Belastungsgrenze für eine Quartierstrasse.

Für den Autobahnanschluss (Kreisel) sowie den Bahnübergang der Murtenstrasse ist aufgrund des Neuverkehrs keine Überlastung zu erwarten – dies bestätigt auch die Analyse der Verkehrsbelastung in Kapitel 4.1.



8. Fazit

- Der Parkplatzbedarf für die Baufelder 1-6 liegt zwischen 122 und 282 Parkplätzen. Er ist in Abhängigkeit der konkreten Verteilung der Nutzungen sowie allfälliger Mehrfachnutzungen weiter einzugrenzen.
- Für die Veloparkierung ist nicht nur ausschlaggebend, eine genügende Anzahl Velo-PP vorzusehen, sondern diese auch in der geforderten Qualität anzubieten.
- Die Anlieferung auf Baufeld 6 kann durch das offene, ebenerdige Parkdeck oder durch eine seitliche Rampe gelöst werden. Sobald die Bebauungsstruktur auf Baufeld 6 klarer wird, kann auch die Anlieferung weiter präzisiert werden.
- Die Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz durch den zusätzlichen Verkehr der Bebauung auf der Kreuzmatte ist als gering einzuschätzen. Im Verhältnis zur bereits vorhandenen Verkehrsbelastung ist die zusätzliche Belastung lediglich gering und die Kapazitäten sind gemäss der Google-Stauanalyse gegeben.

Transitec

I. Straubhaar
Projektleitung

C. Hunziker
Projektbearbeitung

Bern, Oktober 2025