

## **Anmerkungen zur Ortsplanung Beromünster Alternatives Verkehrskonzept Anregungen für den «Flecken»**

---



**Beromünster Luftbild 2014**

### **Inhalt:**

1. Ausgangslage
2. Wichtige Inhalte der revidierten Ortsplanung Beromünster
3. Ein alternatives Verkehrskonzept für Beromünster
4. Anregungen für den «Flecken»
5. Weitere Schritte

### **Beilagen**

1. Wichtige Inhalte der revidierten Ortsplanung Beromünster: Übersicht 1: 2500
2. Alternatives Verkehrskonzept: Situation mit Fahrspuren und Verkehrsregime 1: 2000
3. Linienführung und Betrieb der Strassen im Flecken und dessen Nahbereich: Situation 1: 1000
4. Nutzungen im Flecken im Erdgeschoss: Situation (4a) und Tabelle (4b)

---

# 1175/wa/  
Oktober 2018

Hugo Wandeler, dipl. Architekt ETH/SIA, Planer FSU

Büro: SNZ Ingenieure und Planer AG  
Dörflistrasse 112, 8050 Zürich  
Tel. 044 - 318 78 24, E-Mail: h.wandeler@snz.ch  
Privat: Hofstrasse 27, 8032 Zürich

## Vorwort

Dieser Bericht ist ohne Auftrag, allein aus Interesse an der planerischen Problemstellung und wegen freundschaftlicher Verbundenheit mit Beromünster entstanden.

Der Verfasser war nach seiner Ausbildung als Architekt an der ETH ein Berufsleben lang vorwiegend als Orts- und Regionalplaner in verschiedenen Kantonen und Regionen der Schweiz tätig, hat Regionen und Gemeinden planerisch beraten und mehrfach ähnliche Probleme bearbeitet, wie sie sich jetzt in Beromünster stellen. Er arbeitet seit 40 Jahren als selbständiger Raumplaner in Bürogemeinschaft mit einem grösseren Büro für Verkehrsplanung in Zürich, altershalber jedoch nur noch mit reduziertem Pensum.

Die in diesem Bericht zum Ausdruck kommenden Vorbehalte gegenüber der aktuellen Planung in Beromünster sind keine Kritik an den politisch Verantwortlichen oder an den vielen Personen aus der Bevölkerung, welche diese Planung begleitet haben. Die in diesem Bericht dargestellten Konzepte, Ideen und Anregungen wurden aufgrund von allgemein zugänglichen Informationen erarbeitet und ausschliesslich aus den räumlichen Gegebenheiten entwickelt.

## Zusammenfassung

Die Revision der Ortsplanung Beromünster ist ein umfangreiches Werk mit einer grossen Vielzahl einzelner Inhalte und Festlegungen und steht als solche nicht zur Diskussion.

Planerische Fragen und Vorbehalte betreffen den **Zonenplan Siedlung für den Ortsteil Beromünster**, der vollständig auf die geplante Entlastungsstrasse ausgerichtet ist. Ob und wann diese Strasse gebaut werden kann, ist offen, weil der Kredit durch eine kantonale Volksabstimmung gesprochen werden muss. Der Umstand, dass dieses Vorhaben seit Jahrzehnten geplant und kontrovers diskutiert wird, belegt, dass grundsätzliche planerische Probleme vorliegen.

Verkehrsprobleme lassen sich nicht nur durch neue Strassen lösen. Dieser Bericht zeigt auf, wie auf dem bestehenden Strassennetz, allein mit Verkehrsverlagerung und Verkehrsberuhigung, erhebliche Verbesserungen im Ortsteil Beromünster möglich sind und eine deutliche Entlastung für den Flecken erreicht werden kann. Damit der Flecken wieder das eindeutige, lebendige Zentrum Beromünsters wird, sind neben der Verkehrsentlastung weitere Veränderungen nötig:

- Die heute leerstehenden Häuser und Flächen müssen wieder voll genutzt werden. Leere Hüllen können nicht erhalten werden. Nutzung ist eine grundlegende Voraussetzung für sinnvollen und nachhaltigen Denkmalschutz. Wenn neue Nutzungen erforderlich sind, darf und soll das auch im Erscheinungsbild der Häuser zum Ausdruck kommen.
- In den Erdgeschossen müssen wieder vermehrt Läden und publikumsattraktive Dienstleistungen eingerichtet werden. Dafür besteht ein erhebliches Potenzial. Der Flecken mit seinem Nahbereich ist das lokale Einkaufszentrum Beromünsters und soll nicht durch einen neuen Einkaufsschwerpunkt ausserhalb des Fleckens konkurrenziert werden.

Erste Massnahmen um diese Ziele zu erreichen können auch ohne Entlastungsstrasse eingeleitet werden. Auf planerischer Ebene sind die Bauvorschriften so anzupassen, dass die Nutzung der Häuser nicht behindert, sondern unterstützt wird. Das ist möglich, ohne die grundlegenden Qualitäten der einzelnen Objekte und dieses besonderen Ortes zu beeinträchtigen.



## 2.1 Entlastungsstrasse

Das zentrale und in den Konsequenzen bedeutendste Element der revidierten Ortsplanung ist die im Ortsteil Beromünster geplante Entlastungsstrasse, welche den «Flecken», das historische Zentrum Beromünsters, in einem grossen Bogen umfährt und so vom Durchgangsverkehr entlasten soll. Eine solche Strasse ist seit Jahrzehnten in Diskussion und war bisher in zwei separate Abschnitte West und Ost aufgeteilt. Neu soll sie als Gesamtprojekt realisiert werden, was planerisch einleuchtet, weil der Flecken nur wirksam vom Durchgangsverkehr entlastet wird, wenn beide Teile realisiert werden.

Diese Strasse beansprucht rund 20'000 m<sup>2</sup> Fläche für den eigentlichen Strassenbau und weitere rund 20'000 m<sup>2</sup> für Nebenflächen, welche wegen dieser Strasse baulich nicht genutzt werden können. Sie führt in einem grossen Bogen quer durch das Baugebiet von Beromünster und Gunzwil. Wegen der bewegten Topographie sind Einschnitte ins Terrain, Abgrabungen, Aufschüttungen und eine längere Brücke über die Wyna erforderlich. Insgesamt ergibt sich eine massive Schneise, die auch mit flankierenden Massnahmen nicht befriedigend ins gewachsene Orts- und Landschaftsbild eingegliedert werden kann.

Der **Westast** dieser Strasse führt durch die heute noch landwirtschaftlich genutzten Gebiete Chällermatt und Bifang und hat zur Folge, dass in diesen Gebieten neue Bauzonen auszuscheiden sind, weil Strassen, die der Erschliessung von Siedlungsgebiet dienen, in Bauzonen liegen müssen.



Das Gebiet Chällermatt



Das Gebiet Bifang

Beide Gebiete sind landschaftlich wertvoll und landwirtschaftlich ertragreich. Ihre Einzonung widerspricht dem heute planerisch wichtigen Grundsatz, die künftige Siedlungsentwicklung nach Innen zu lenken.

Der **Ostast** dieser Strasse führt durch sehr schönes, aber topographisch schwieriges Baugebiet, weshalb frühere Studien im Bereich des Alters- und Pflegeheims eine Tunnelstrecke vorsahen. Das aktuelle Strassenkonzept sieht nun vor, das Alters- und Pflegeheim abzubrechen und im Gebiet Bifang neu zu erstellen, damit eine Strassenführung ohne Tunnel möglich wird.



Zwischen dem Wohnhaus im Vordergrund links und der Bachbestockung rechts soll die Entlastungsstrasse auf einer längeren Brücke die Wyna überqueren.

Damit die Strasse etwa in der Bildmitte quer durch den Hang geführt werden kann, müssen das Alters- und Pflegeheim und das daneben bestehende private Einfamilienhaus abgebrochen werden.

Der Planungsbericht enthält keine Angaben über die finanzielle Dimension dieses Vorhabens. Die Kosten liegen in der Grössenordnung von 60 Mio. Fr., einem Betrag, über den die Stimmberechtigten des ganzen Kantons befinden müssen. Eine entsprechende Vorlage wird durch den Kanton erarbeitet. Ob das Luzerner Volk zustimmen wird, ist ungewiss. Der neue Zonenplan Siedlung für den Ortsteil Beromünster ist jedoch ganz auf diese Entlastungsstrasse ausgerichtet. Wenn der Kredit abgelehnt wird und diese Strasse nicht gebaut werden kann, muss die Planung im Ortsteil Beromünster grundlegend überarbeitet werden.

## 2.2 Das Alters- und Pflegeheim Bergmättli

Im Synthesebericht zur Testplanung für das Gebiet Bifang wird erwähnt, dass das Alters- und Pflegeheim Bergmättli kurz- bis mittelfristig einen substanziellen Sanierungs- und Erneuerungsbedarf aufweise. Eine Sanierung und Erweiterung am bestehenden Standort sei geprüft, aufgrund der Flächenverhältnisse und der schlechten Kosten-Nutzenverhältnisse jedoch verworfen worden.

Diese Aussage wird nicht weiter begründet und es wird auch kein Bericht erwähnt, der zur Erläuterung eingesehen werden könnte. Ein Augenschein im Heim vermittelt allerdings keineswegs den Eindruck, dass es sich um ein Abbruchobjekt handeln könnte.



Das Alters- und Pflegeheim mit 82 Plätzen



Ein Teil der 15 Alterswohnungen

Auch wenn die operative Führung des Heims seit Januar 2017 einer gemeinnützigen Aktiengesellschaft übertragen ist, trägt die Gemeinde Beromünster als Allein-Eigentümerin dieser Aktiengesellschaft weiterhin die finanzielle Gesamtverantwortung.

Ob ein Abbruch und Neubau des Bergmättli unter allen Aspekten vertretbar ist, müsste jedenfalls im Detail untersucht und transparent kommuniziert werden. Zur finanziellen Dimension dieses Vorhabens folgende Überlegungen:

- Das bestehende Heim weist schätzungsweise 30'000 m<sup>3</sup> umbautes Volumen auf.
- Bei spezifischen Kosten von Fr. 900.- pro m<sup>3</sup> umbauten Raum ist für einen gleich grossen Neubau mit Baukosten von rund 27 Mio. Fr. zu rechnen.
- Mit den Aufwendungen für Abbruch und Entsorgung, Erschliessung und Umgebung, Einrichtungen und allen Nebenkosten wird ein Ersatzbau Kosten in der Grössenordnung von mindestens 30 Mio. Fr. verursachen.

Auch wenn Kredite heute günstig sind, stellt sich die Frage, ob die Gemeinde Beromünster diese Kosten langfristig tragen und deren Auswirkungen auf die Pensions- und Pflegekosten im Heim verantworten kann. Dazu kommt das Problem des zeitlichen Ablaufs: ein Ersatzbau für das Heim müsste bezugsbereit sein, bis mit dem Abbruch und dem darauffolgenden Strassenbau begonnen werden kann. Das wird bis 2020 jedenfalls nicht der Fall sein.

### 2.3 Einzonung Bifang

Mit der Entlastungsstrasse werden im Bifang rund 18'000 m<sup>2</sup> bisherige Reservezone neu der Bauzone zugeteilt. Davon soll ein Teil für den Ersatzbau des Alters- und Pflegeheims verwendet werden, der Rest für eine dichte Wohnüberbauung mit bis 17 Meter Gesamthöhe, was Bauten mit fünf bis sechs Geschossen ermöglicht. Diese Einzonung wird mit dem Planungsziel einer Wohnbevölkerung von 7000 Personen bis im Jahr 2030 begründet und mit dem Umstand, dass wegen der Umfahrungsstrasse etwa gleichviel Baugebiet effektiv nicht überbaut werden könne.

Das heute noch landwirtschaftlich genutzte Areal Bifang. Der Westast der Entlastungsstrasse führt mitten durch den Acker. Das Gebiet hangseits der neuen Strasse soll einstweilen noch in der Reservezone bleiben, längerfristig aber ebenfalls überbaut werden.



Ohne Entlastungsstrasse gibt es keinen Grund, dieses landwirtschaftlich wertvolle Land einzuzonen. In den Bauzonen der Gemeinde Beromünster bestehen ausreichende Reserven, um für die angestrebte Zahl von 7000 Personen Bevölkerung Wohnraum zu schaffen.

## 2.4 Ein neuer Einkaufsschwerpunkt für Beromünster?

Beim Ortseingang an der Aarauerstrasse soll ein neuer Einkaufsschwerpunkt entstehen. Damit soll die weitere Abwanderung von Kaufkraft in Nachbarzentren eingedämmt werden. Ob das gelingen wird, ist mehr als fraglich. Sicher ist nur, dass ein neuer Einkaufsschwerpunkt am Dorfeingang zu einer erheblichen Konkurrenz für den Flecken wird und diesen weiter schwächt.

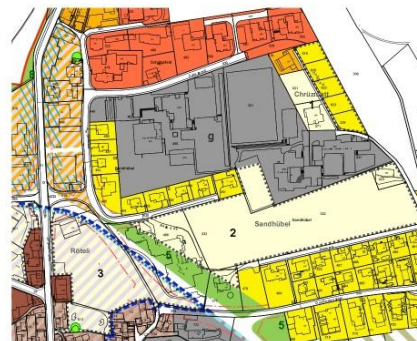


Ausschnitt aus der Testplanung mit dem geplanten Einkaufsschwerpunkt am Dorfeingang

## 2.5 Einzonungen Sandhübel

Die Einzonung der heutigen Reservezone Sandhübel ist naheliegend und planerisch gut vertretbar, weil dieses rund 25'000 m<sup>2</sup> grosse Areal von Bauzonen umgeben und grob erschlossen ist.

Wenn das Alters- und Pflegeheim nicht abgebrochen wird, ist jedoch zu prüfen, welche Fläche für dessen künftige Erweiterung freizuhalten ist. Ebenfalls ist abzuklären, ob langfristig Bedürfnisse für eine Erweiterung der angrenzenden Kantonsschule bestehen.



## 2.6 Zum Flecken

Zum Flecken enthält der neue Zonenplan Siedlung keine neuen Festlegungen und nur wenig Aussagen. Im Bericht wird lediglich festgestellt (Zitat):

*«Die Entlastungsstrasse birgt Chancen (geringere Verkehrs- und Lärmbelastung), aber auch Risiken (weniger Laufkundschaft), die es zu analysieren gilt. Herausforderungen stellen in erster Linie die Weiterentwicklung der historischen Bausubstanz sowie die Schärfung der künftigen Funktion und Nutzungsmöglichkeiten im Flecken dar.»*

Die Chancen und Risiken der Verkehrsentslastung für den Flecken wurden nicht analysiert. Für dessen Umgestaltung und Weiterentwicklung enthält die revidierte Ortsplanung keine Hinweise und kein Konzept. Warum stehen Häuser leer und was soll mit ihnen geschehen?

Die historische Bausubstanz muss nicht „weiterentwickelt“ werden. Die Häuser bestehen und sind selbstverständlich in ihrer Qualität zu erhalten. Sie müssen jedoch so genutzt werden können, dass sie den heutigen Bedürfnissen und Anforderungen entsprechen.

Zur Aussage, wie künftige Funktionen und Nutzungsmöglichkeiten im Flecken „geschärft“ werden könnten, enthält der Planungsbericht keine Angaben. Die Sachlage ist jedoch klar: Der Stift ist das kulturelle und der Flecken und sein Nahbereich das gesellschaftliche Zentrum Beromünsters. Damit er diese Funktion weiterhin erfüllen kann, müssen die Erdgeschosses als Läden und für Dienstleistungen mit Publikumsverkehr genutzt werden können. Das ist auch mit Rücksicht auf die Bausubstanz möglich. Die Bauvorschriften sind zu überprüfen und in dieser Hinsicht in Teilbereichen anzupassen.

## 2.7 Zwischenergebnis

Die heutige Verkehrssituation ist eine massive Belastung für den Flecken; Verbesserungen sind dringend nötig, besser heute als morgen. Die als Heilmittel vorgesehene Entlastungsstrasse hat jedoch grundlegende Mängel und erhebliche, unerwünschte Nebenwirkungen:

- Die enormen Kosten haben zur Folge, dass die Strasse nur gebaut werden kann, wenn die Luzerner Stimmberechtigten den Kredit bewilligen. Bestehen Alternativen, wenn der Kredit abgelehnt wird?
- Die Entlastungsstrasse ist ein massiver Eingriff ins Orts- und Landschaftsbild Beromünsters und verletzt wichtige planerische Grundsätze:
  - der Westast erfordert grossflächige Einzonungen von landwirtschaftlich wertvollen Flächen ins Baugebiet,
  - der Ostast beeinträchtigt attraktives bestehendes Baugebiet und verhindert in diesen Bereichen die planerisch erwünschte Entwicklung nach Innen.

Zusätzlich zu den grossen Kosten für die Strasse erfordert der Ersatz für das Alters- und Pflegeheim Bergmättli mindestens weitere 30 Mio. Fr., so dass insgesamt von einem Investitionsvolumen von mindestens 90 Mio. Fr. auszugehen ist.

Mit der Verkehrsentslastung sind die Probleme des Fleckens nicht gelöst. Damit das historische Zentrum Beromünster ein lebendiger Ort bleibt, respektive wieder wird, müssen alle Häuser wieder voll belegt und viele Erdgeschossflächen neu und attraktiver genutzt werden. Vorschläge, wie dieses Ziel erreicht werden kann, bestehen nicht.

Neben der Entlastungsstrasse und den mit ihr zusammenhängenden Problemen und Konsequenzen für den Siedlungsplan im Ortsteil Beromünster ist der geplante **neue Einkaufsschwerpunkt** am Ortseingang ortsplannerisch ein Problem, weil er Nutzungen im Flecken konkurrenziert und damit dessen Attraktivität weiter beeinträchtigt.

Die mit dem **«Einkaufserlebnis Beromünster»** geplanten zusätzlichen Verkaufsflächen (Metzgerei, Käserei, Blumenladen, Bäckereiladen mit Café) sowie die Filiale der Raiffeisen Bank sollen und können im Flecken und in dessen Nahbereich untergebracht werden. Nur so wird der Flecken in seiner Zentrumsfunktion gestärkt.

### 3. Ein alternatives Verkehrskonzept für Beromünster

#### 3.1 Allgemeines, Grundsätze, Probleme

Um Probleme des Strassenverkehrs zu lösen, gibt es verschiedene Möglichkeiten:

- Den Verkehr **verlagern**, d.h. über andere Strassen führen, die weniger mit Verkehr belastet oder für die Immissionen des Verkehrs weniger empfindlich sind. Auch können bestimmte Verkehrsarten ausgeschlossen werden, z. B. mit Verboten für Schwerverkehr oder indem nur Zubringerdienst gestattet wird.
- Den Verkehr **beruhigen**, d.h. dafür sorgen, dass er mit geringer Geschwindigkeit ruhig fliesst und damit weniger Immissionen verursacht. Als Mittel können Geschwindigkeitsbeschränkungen auf bestimmten Strassenabschnitten und Zonen mit Tempo 30 oder Tempo 20 eingesetzt werden.
- Den Verkehr **reduzieren**, d.h. dafür sorgen, dass gewisse Verkehrsbeziehungen nicht mehr möglich sind oder so unattraktiv werden, dass dafür andere, weniger belastende Verkehrsmittel (öffentlichen Verkehr oder Velo) eingesetzt oder Fahrten ganz unterlassen werden.

Nur wenn diese drei Massnahmen nicht möglich sind, oder die Probleme nicht hinreichend lösen, ist es vertretbar, eine neue Strasse zu bauen. Im Folgenden wird aufgezeigt, wie in Beromünster **eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssituation ohne neue Strassen** erreicht werden kann.

#### 3.2 Verkehrsprobleme im Flecken

Ein Hauptproblem im Flecken ist die **Einmündung der Aarauerstrasse**, wo sich der Verkehr durch die schmale Öffnung zwischen zwei Häusern durchzwängen muss und insbesondere der Schwerverkehr zu einer extremen Belastung wird.



Dieser Engpass muss und kann beseitigt werden, auch ohne Entlastungsstrasse.

Ein zweites Problem ist die zulässige **Geschwindigkeit**. Die weissen Markierungen betonen den Charakter als Autostrasse. Wenn kein Lastwagen bei der Einmündung der Aarauerstrasse den Verkehr behindert, lädt die breite, auf der ganzen Länge offene und leicht abfallende Strecke zu schnellem Fahren ein. Auch wenn der Flecken wegen seiner Funktion im übergeordneten Strassennetz als Kantonstrasse eingestuft ist, besteht keine Notwendigkeit, diesen einmaligen Strassenraum mit Tempo 50 zu durchfahren. Der Flecken ist ein Paradebeispiel für einen Ort, wo eine **Begegnungszone mit Tempo 20** richtig ist.



Der Flecken besteht nicht nur aus zwei Häuserzeilen. Der Bereich zwischen den Häusern ist ebenso wichtig und muss, wie das ursprünglich der Fall war, wieder als **einheitlicher öffentlicher Raum** gestaltet werden. Die heutige Trennung in schmale private Vorplätze, Gehwege, Parkierung und die alles dominierende Fahrbahn muss aufgehoben werden. Die Strasse ist die «horizontale Fassade» des Fleckens. Sie muss mit gleicher Sorgfalt gestaltet werden, wie die beiden Häuserzeilen und zwar so, dass alle, die im Flecken verkehren, dies gleichberechtigt tun können. **Deshalb müssen Fahrzeuge auf diejenigen, die zu Fuss unterwegs sind, Rücksicht nehmen und höchstens mit Tempo 20 verkehren.**

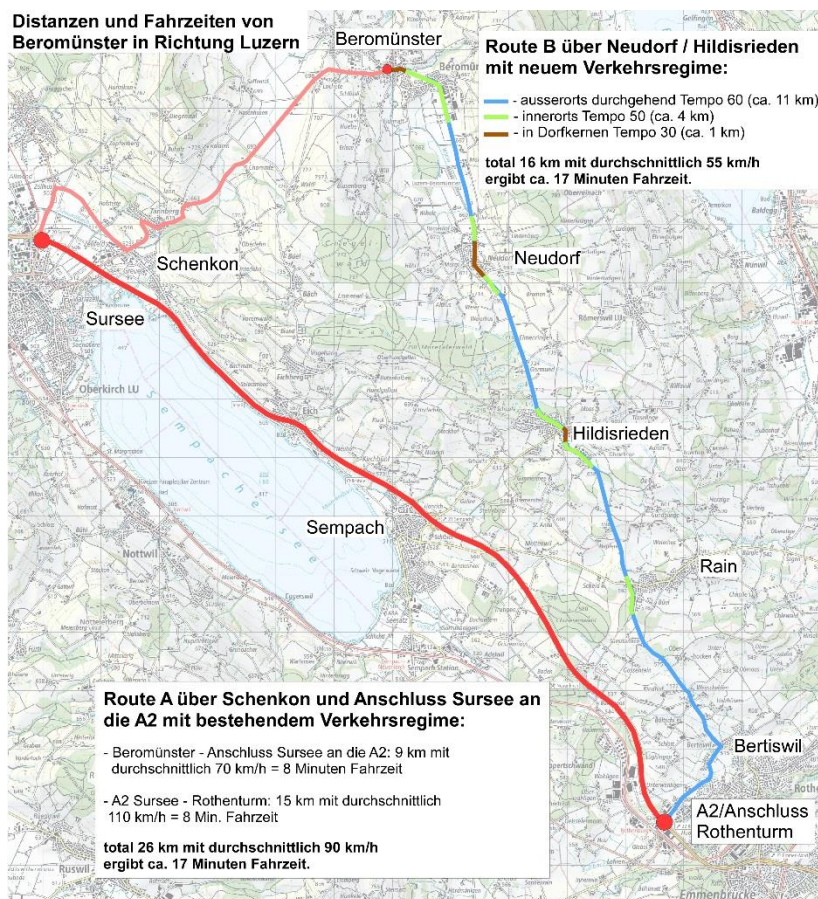
Damit der Flecken ein lebendiges Zentrum bleibt, müssen möglichst viele Flächen so genutzt werden, dass sie Publikum anziehen, also mit **Läden, Restaurants und Dienstleistungen mit Publikumsverkehr**. Dazu sind in einem kleinen, ländlichen Zentrum wie Beromünster **Parkplätze** eine wichtige Voraussetzung und zwar nicht irgendwo in einer unwirtlichen, schlecht zugänglichen Tiefgarage, sondern unmittelbar vor den Eingängen als kostenlose Kurzzeitparkplätze. Auch mit der Entlastungsstrasse muss der Flecken weiterhin für motorisierten Lokalverkehr offen sein. In einer reinen Fussgängerzone haben Läden hier zu wenig Kundenschaft und deshalb langfristig keine Existenzmöglichkeiten.

### 3.3 Konkrete Vorschläge

Die folgenden Vorschläge zeigen, wie die unter 4.1 erwähnten allgemeinen Grundsätze im konkreten Fall Beromünster angewendet und umgesetzt werden können.

#### 3.3.1 Weiträumige Verkehrsverlagerung

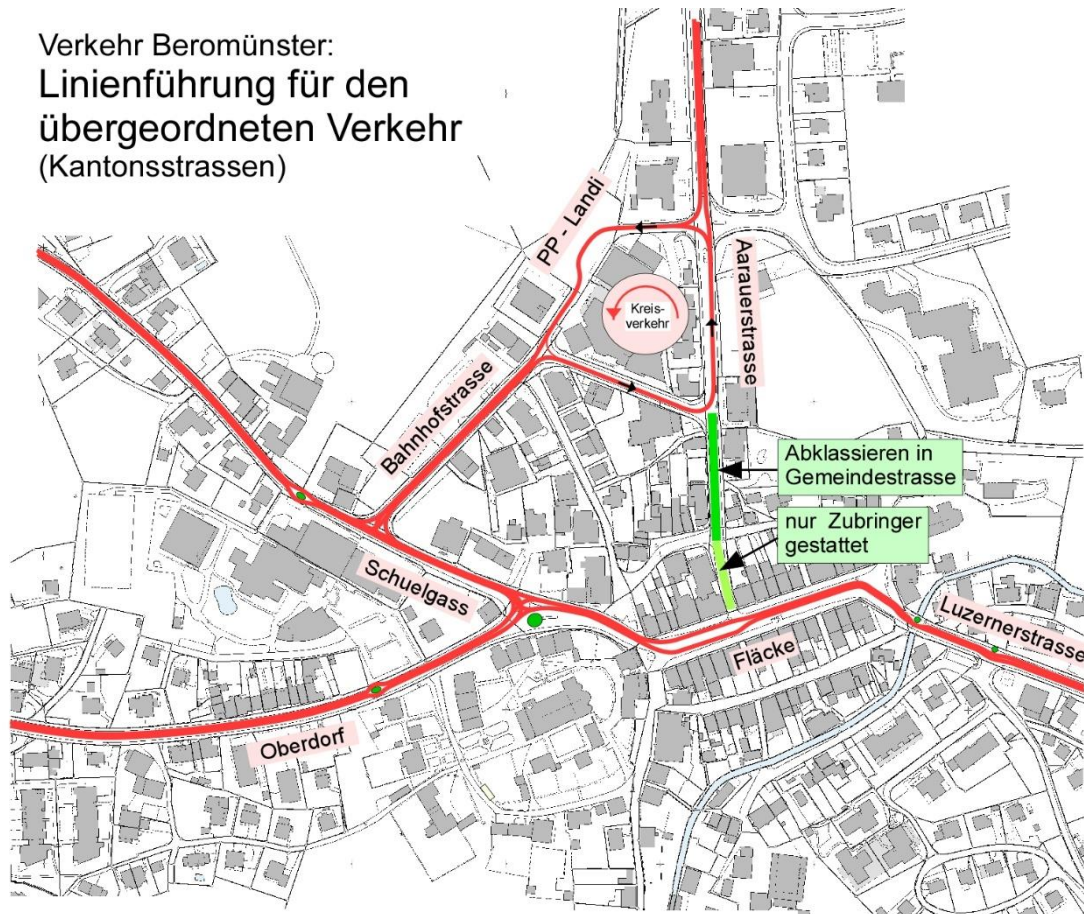
Um Beromünster und insbesondere den Flecken von Verkehr zu entlasten, soll der weiträumige Nord – Süd Verkehr grundsätzlich über die Autobahn gelenkt werden. Dazu ist die **Signalisation** entsprechend anzupassen: Der Weg von Beromünster in Richtung Luzern und umgekehrt soll nicht mehr über die Kantonsstrasse nach Neudorf / Hildisrieden, sondern über Schenkon und die A2 geführt und entsprechend signalisiert werden. Die folgende Abbildung zeigt die beiden Routen im Überblick.



Die Route über die Autobahn ist zwar 10 km länger, braucht aber nicht mehr Fahrzeit, weil auf der Autobahn schneller gefahren werden kann. Um die Route über die Autobahn zu unterstützen, soll auf der Kantonsstrasse Beromünster - Rothenturm ausserorts durchgehend Tempo 60 gelten, innerorts wie üblich Tempo 50 und im Bereich der Ortskerne Neudorf und Hildisrieden Tempo 30.

### 3.32 Verkehrsverlagerung in Beromünster: neue Linienführung für den Durchgangsverkehr

In Beromünster wird diese weiträumige Verkehrsverlagerung durch eine neue Linienführung für den Durchgangsverkehr unterstützt. Die folgende Abbildung illustriert das Konzept:



Der von Norden kommende Verkehr fährt nicht mehr auf der Aarauerstrasse in Richtung Flecken, sondern wird beim Dorfeingang nach rechts über den Landi - Parkplatz zur Bahnhofstrasse geführt. Das Areal Landi - Coop wird im Kreisverkehr umfahren, womit die Bahnhofstrasse im Abschnitt vom Bahnhof bis zur Aarauerstrasse nur noch eine Fahrspur benötigt. Das reduziert die Strassenfläche und schafft zusätzlichen Raum für Gehwege, Velos und Längsparkierung. Auch die Aarauerstrasse wird im Abschnitt von der Bahnhofstrasse bis zum Dorfeingang nur noch in der Aufwärtsspur befahren. Die Spur abwärts wird ein breites Trottoir mit Velostreifen, Parkplätzen und Raum für Anlieferung.

**Für den Flecken hat diese Linienführung die gleiche Wirkung wie der Westast der Entlastungsstrasse.** Die Aarauerstrasse wird im Abschnitt zwischen Bahnhofstrasse und Flecken zur kommunalen Erschliessungsstrasse, im Bereich zwischen Badgasse und Flecken ist nur noch Zubringerdienst für Anlieferung zulässig. Diese Linienführung ist auch topografisch richtig, weil es nicht sinnvoll ist, den Verkehr vom Oberdorf hinunter in den Flecken zu führen und dann wieder die Aarauerstrasse hinauf nach Norden.

Der Abschnitt Schuelgass – Bahnhofstrasse wird allerdings mit zusätzlichem Verkehr belastet. Im Gegensatz zum Flecken ist es in diesem Strassenabschnitt möglich, mit baulichen Massnahmen (Mauern, Bepflanzung, Schallschutzfenster) die negativen Auswirkungen der Immissionen wirksam zu mildern. Mit einem Bruchteil der Investitionen, welche für die Entlastungsstrasse erforderlich wären, können die wenigen betroffenen Liegenschaften geschützt werden.



**Die Bahnhofstrasse im Bereich Bus/Parkplatz**



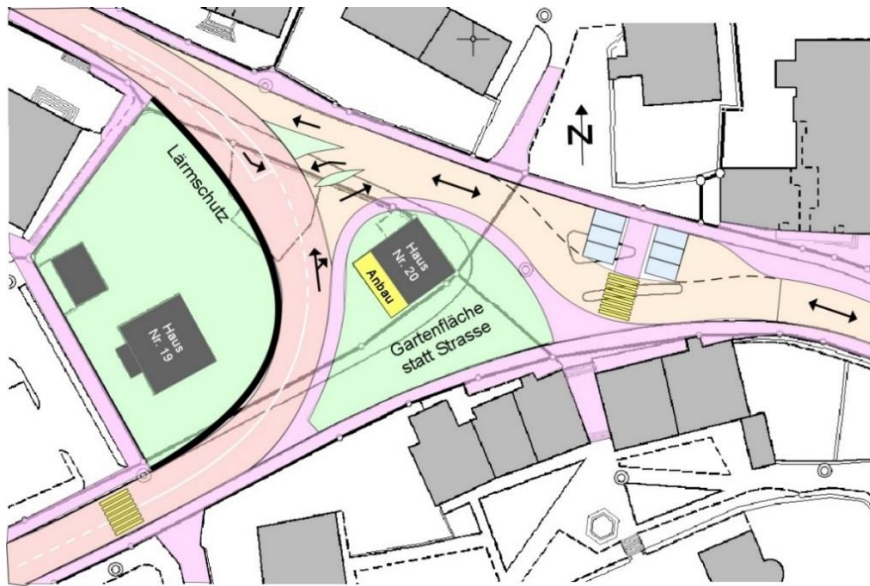
**Die Bahnhofstrasse beim Coop**

Mit dieser Verkehrsführung wird der Flecken nur noch in der Längsrichtung durchfahren und von der Verkehrsbeziehung Aarau – Luzern entlastet. Diese Entlastung wird durch die Gestaltung des Knotens bei der Einmündung Schuelgass – Oberdorf unterstützt: Der von Norden kommende Verkehr kann nur über einen kurzen Linksabbieger in den Flecken einfahren, die Richtung nach Luzern führt geradeaus und wird deshalb bevorzugt.

Dieses Konzept kommt ohne zusätzlichen Strassenbau aus. Eine erste Etappe kann mit Markierungen und minimalen baulichen Aufwendungen realisiert werden. In späteren Etappen werden die betroffenen Strecken entsprechend ihrer neuen Bedeutung und Funktion neu gestaltet.

Ein Detailproblem ist die Einmündung Schuelgass – Oberdorf mit der engen Kurve, dem Quergefälle nach aussen und dem Haus, das durch den Strassenverkehr schon heute stark bedrängt und deshalb baulich vernachlässigt ist. Hier kann in einer zweiten Etappe die Strasse hinter dem Haus durchgeführt werden.





### Neue Strassenführung Oberdorf – Schuelgass bei den Häusern Stift Nr. 19 und Nr. 20

Mit der Führung der Strasse zwischen den Stifts - Häusern Nr. 19 und Nr. 20 erhält das Haus Nr. 20 auf der Südseite einen neuen, als Garten nutzbaren Umschwung. Der hölzerne Anbau kann im Rahmen einer Gesamtrenovierung allenfalls abgebrochen oder als Schallschutz neugestaltet werden.

Das Haus Nr. 19 kann mit einer Mauer, ein an diesem Ort übliches Element im Strassenraum, wirksam gegen Immissionen geschützt werden. Der Gehweg wird nicht mehr entlang der Strasse, sondern auf der Westseite der Parzelle durchgeführt.

Diese Linienführung unterstützt die Verkehrsbeziehung Luzern – Aarau. In den Flecken führt nur noch eine untergeordnete Abzweigung.

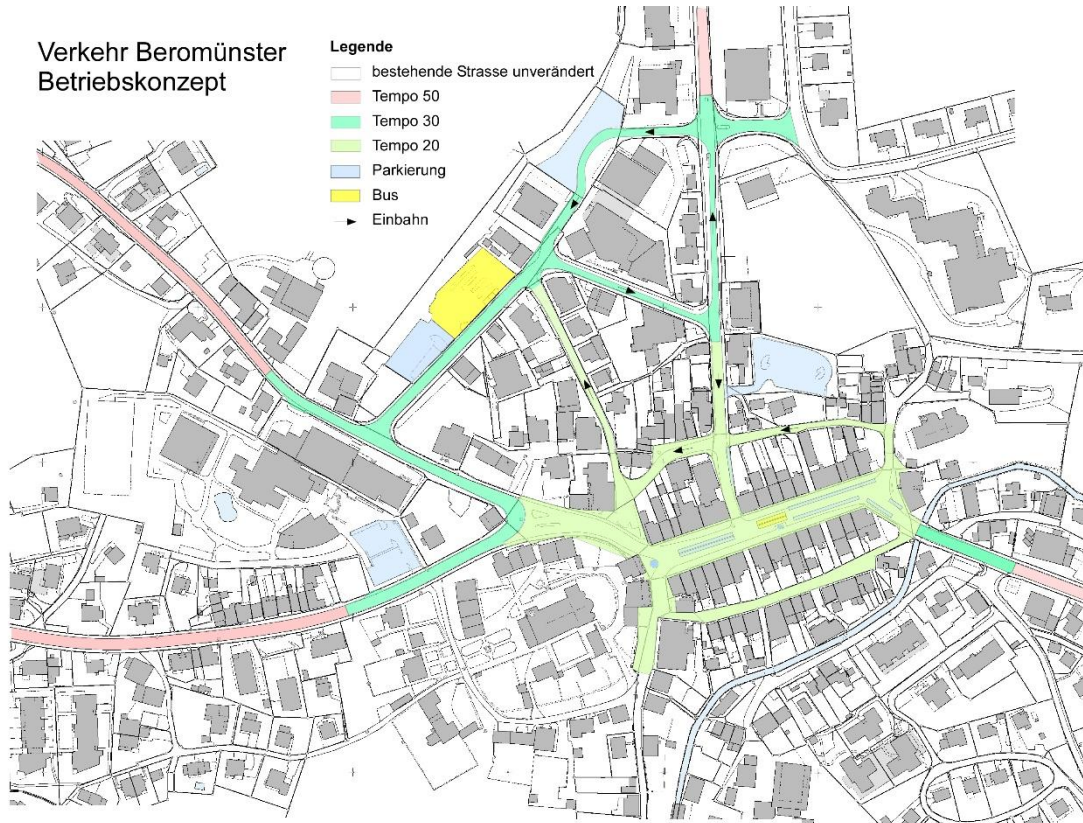


Dieser Wegweiser wird wie folgt angepasst:

- Die Schilder Aarau und Reinach zeigen nach links in die Schuelgass (wie Rickenbach und Gunzwil).
- Die Schilder Luzern und Sursee zeigen beide nach rechts ins Oberdorf.

### 3.33 Betriebskonzept für den Strassenverkehr in Beromünster

Neben der neuen Linienführung der Kantonsstrasse ist das Betriebskonzept wichtig: der Verkehr darf den öffentlichen Raum nicht dominieren, sondern soll innerorts mit geringer Geschwindigkeit ruhig und sicher fließen.



- Der Flecken und sein Nahbereich (Badgass und Gärbigass), werden als **einheitliche Tempo 20 Zone** gestaltet und unterstützen damit die Zentrumsfunktion des Fleckens. Der nicht mehr vom Durchgangsverkehr belastete Teil der Aarauerstrasse (von der Einmündung der Bahnhofstrasse bis zum Flecken) ist ebenfalls Teil des Zentrums Beromünster und wird deshalb in die Tempo 20 Zone integriert, ebenso die Centralstrasse.
- Die bestehende **Tempo 30 Zone** in der Bahnhofstrasse wird beibehalten, erweitert und umfasst auch den Kreisverkehr um das Areal Coop/Landi sowie die Schuelgass und das Oberdorf im Bereich der Schulhäuser. Auf der Luzernerstrasse wird angrenzend an den Flecken eine Tempo 30 Zone als Übergang zur Tempo 50 Zone eingefügt.
- Mit diesen beiden Zonen ist im bezeichneten Bereich gleichzeitig auch der nötige Schutz für alle, die mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind, erreicht.

Die **Beilage 2** zeigt das Verkehrskonzept für Beromünster im Überblick. Der Busbahnhof bleibt unverändert, ebenso die Linienführung der Busse. Im Flecken wird die Haltestelle in die Mitte verlegt und mit einem Unterstand versehen, der vor Witterung schützt.

## 4. Anregungen für den «Flecken»

### 4.1 Strassengestaltung

Das vorstehend skizzierte Verkehrskonzept erreicht für den Flecken die gleiche Verkehrsbelastung wie der Westast der Umfahrung. Zusätzlich wird der Verkehr beruhigt und damit für alle sicher. Die **Beilage 3** und der nachstehend abgebildete Ausschnitt zeigen eine mögliche neue Gestaltung des Strassenraums, die in einer ersten Phase mit nur geringen baulichen Massnahmen umgesetzt werden kann.



#### Ideenskizze für die neue Strassengestaltung im Flecken

Die beiden Häuserzeilen stehen nicht genau parallel zueinander. Oben ist der Strassenraum vier Meter breiter als unten, was die räumliche Wirkung der Stiftsbauten unterstützt. Dieser Umstand wird bei der Neugestaltung des Strassenraums berücksichtigt:

- Im oberen Teil, zwischen Stift und Aarauerstrasse, werden die Bäume in die Strassenmitte verlegt und die Fahrbahn wird in zwei separate Spuren aufgelöst. Damit prägen Bäume und nicht mehr die Fahrbahn den Strassenraum. Unter den Bäumen wird zu jeder Fahrspur eine Längsparkierung angeordnet, womit die Autos das Bild nicht dominieren.
- Die Bushaltestelle wird in der Mitte des Fleckens neben dem Brunnen angeordnet und erhält in der Fahrtrichtung nach Luzern einen Witterungsschutz.
- Im unteren Teil bleibt die Fahrbahn in der Mitte und erhält auf beiden Seiten eine Längsparkierung, die mit je zwei Bäumen eingefasst wird. Die Zufahrt von der Luzernerstrasse wird so geführt, dass nur langsam gefahren werden kann und weitere Längsparkplätze möglich werden.

Damit wird der Flecken wieder zu einem öffentlichen Raum, der allen, die sich darin bewegen, gleichwertig zur Verfügung steht.

#### 4.2 Heutige Nutzungen im Flecken (vgl. Beilagen 4a und 4b)

Mit der neuen Verkehrslösung und der Umgestaltung des Strassenraums sind die Probleme des Fleckens jedoch nicht gelöst. Damit er das lebendige Zentrum Beromünsters bleibt, bzw. wieder wird, müssen alle Häuser intensiv genutzt werden und in den Erdgeschossen sollen, soweit dies möglich ist, publikumsattraktive Nutzungen untergebracht werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sind detaillierte Studien und Abklärungen in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Grundeigentümern erforderlich.

Eine erste, summarische Erhebung zeigt, dass der Flecken heute nicht so genutzt wird, wie es seiner Lage und Bedeutung entspricht (vgl. Beilagen 4a und 4 b):

- In den beiden Häuserzeilen bestehen insgesamt rund 5560 m<sup>2</sup> überbaute Fläche. Wenn davon rund 10% für Mauern abgezogen werden, verbleiben ca. 5000 m<sup>2</sup> nutzbare Geschossfläche, ein bedeutendes Potenzial.
- Davon sind jedoch nur rund 2000 m<sup>2</sup> (ca. 40 %) von Verkauf und Gastgewerbe genutzt. Der Anteil dieser für ein Zentrum wichtigen und publikumsattraktiven Nutzungen muss und kann erhöht werden.
- Rund 2200 m<sup>2</sup> überbaute Erdgeschossfläche sind mit Dienstleistungen, Gewerbe, Büros und Wohnen belegt. Auch davon könnte ein gewisser Teil anderen Nutzungen mit mehr Zentrumsfunktion zugeführt werden.
- Rund 1000 m<sup>2</sup> überbaute Fläche, also nahezu ein Fünftel der Gesamtfläche, steht leer. Warum das so ist, muss mit den betroffenen Grundeigentümern diskutiert und geklärt werden. Diese Fläche würde nahezu ausreichen, um die vom «Einkaufserlebnis Beromünster» gewünschte Geschossfläche (1000 bis 1100 m<sup>2</sup>, inklusive Neben- und Hinterräume) zu realisieren!



Der Gasthof Ochsen



Das Haus Nr. 18



Das Hotel Hirschen

Neben dem Ochsen und dem Haus Nr. 18, steht auch der Hirschen, der nicht direkt im Flecken liegt, leer. Es ist alles zu unternehmen, damit diese stattlichen Häuser wieder genutzt werden, weil sie nur so langfristig erhalten werden können.

- In den beiden oberen Geschossen im Flecken bestehen insgesamt weitere rund 10'000 m<sup>2</sup> Geschossfläche. Wenn diese voll für Wohnen genutzt werden und pro Person mit rund 50 m<sup>2</sup> Geschossfläche gerechnet wird, bietet der Flecken Wohnraum für rund 200 Personen. Heute wohnen in den insgesamt 28 Häusern weniger als 100 Personen.

Das Geschäftszentrum Beromünster beschränkt sich nicht auf den Flecken. Weitere kommerziell genutzte Flächen bestehen im Nahbereich des Fleckens an der Gärbigasse, der Badgasse, der Centralstrasse und der unteren Aarauerstrasse. Wenn diese in die Überlegungen einbezogen werden, erhöht sich das Flächenpotenzial erheblich und es ist auch möglich, ein angemessenes Angebot für die Grundversorgung einzurichten.



Die untere Aarauerstrasse bekommt mit dem neuen Verkehrskonzept einen völlig neuen Charakter, wird Teil des Zentrums Beromünster, als Geschäftslage aufgewertet und damit für neue Angebote attraktiv.

#### 4.3 Nächste Schritte im Flecken

In Gesprächen mit Grundeigentümern sind die Probleme, Absichten, Möglichkeiten und Zielsetzungen für die künftige Entwicklung der einzelnen Grundstücke im Flecken und dessen Nahbereich zu ermitteln.

Als planerische Grundlage für konkrete Vorschläge ist das Potenzial der Parzellen, in denen Veränderungen nötig, möglich oder erwünscht sind, zu ermitteln. Dazu sind insbesondere deren Grundrisse zu analysieren.

Anschliessend können, in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Grundeigentümern, konkrete Nutzungsvorschläge entwickelt und diskutiert werden. Dabei sind alle Möglichkeiten, auch Abtausch von Parzellen und Nutzungen, einzuschliessen.

Von Seiten der Gemeinde sind die Bauvorschriften für den Flecken zu überprüfen. Insbesondere muss es möglich werden, die Erdgeschosse für geschäftliche Zwecke zu nutzen. Dass dies mit Denkmalschutz vereinbar ist, belegen viele Orte in der ganzen Schweiz.

Zusammen mit den Grundeigentümern ist ein **Nutzungskonzept für den Flecken und dessen Nahbereich** zu entwickeln, das aufzeigt, wie die heute nicht oder ungünstig genutzten Flächen einer neuen Bestimmung zugeführt werden können. Das erfordert einige Anstrengungen und kreative Vorschläge, kann aber bei zielgerichtetem Vorgehen und Beschränkung auf das Wesentliche ohne grossen Aufwand und in überschaubarer Zeit erstellt werden. Auf dieser Grundlage können die einzelnen Grundeigentümer anschliessend ihre Projekte erarbeiten, mit der Gewissheit, dass diese auch realisierbar sind.

## 5. Wie weiter?

Weil Kantonsstrassen betroffen sind, erfordert auch das in diesem Bericht vorgeschlagene **Verkehrskonzept** die Mitwirkung des Kantons. Es braucht aber weder eine Kreditvorlage, noch eine Volksabstimmung, noch langfristige Abklärungen und Untersuchungen, sondern nur den Willen und die Bereitschaft der Behörden von Gemeinde und Kanton, eine unkonventionelle Lösung mitzutragen. Weil nur minimale Investitionen nötig sind, kann das Konzept in einer ersten Phase auch als **Versuch** realisiert werden.

Das Projekt für die **Entlastungsstrasse** wird weiterbearbeitet und abgeschlossen. Es kann aber nur umfassend beurteilt werden, wenn eine taugliche Alternative vorliegt, wenn klar ist, welche Perspektiven sich für Beromünster ohne Entlastungsstrasse ergeben. Die planerischen Konsequenzen für den Zonenplan Siedlung in den Ortsteilen Beromünster und Gunzwil für eine Variante ohne Entlastungsstrasse müssen deshalb noch aufgezeigt werden.

Warten auf die Entlastungsstrasse hilft dem Flecken nicht und ist auch nicht nötig. Die Gemeinde muss und kann aktiv werden, ein Nutzungskonzept für den Flecken entwickeln, die Grundeigentümer einbeziehen, motivieren und beratend unterstützen.

Der an der Gemeindeversammlung vom Juni dieses Jahres gesprochene Kredit von Fr. 300'000.- wird ausreichen, um die hier vorgeschlagenen Alternativen und Ergänzungen planerisch zu bearbeiten.

Zürich, im Oktober 2018

Hugo Wandeler, dipl. Architekt ETH/SIA, Raumplaner FSU / h.wandeler@snz.ch