

Ortsplanerische Alternative zur geplanten Entlastungsstrasse



Beromünster Luftbild

Inhalt:

1. Ausgangslage / Das zentrale Verkehrsproblem
2. Die geplante Entlastungsstrasse
3. Ein alternatives Verkehrskonzept für Beromünster
 - 3.1 Neue Verkehrsführung im bestehenden Strassenraum
 - 3.2 Umgestaltung von Bahnhofstrasse – Schuelgass mit neuem Standort für Dreifachhalle und Feuerwehr
 - 3.3 Umgestaltung des Strassenraums im Flecken
 - 3.4 Neue Strasse Chällermatt
 - 3.5 Verlängerung der Don-Bosco-Strasse
 - 3.6 Brücke von der Luzernerstrasse zur Don-Bosco-Strasse als Teil der Osttangente
4. Gesamtkonzept:
 - 4.1 Fahrspurenplan mit neuer Bahnhofstrasse
 - 4.2 Fahrspurenplan mit Westtangente
 - 4.3 Fahrspurenplan mit Osttangente
 - 4.4 Auswirkungen auf den Zonenplan Beromünster
5. Anregungen für den Flecken
6. Grössenordnung der Kosten
7. Schlussbemerkung

Vorwort

Dieser Bericht ist ohne Auftrag, ausschliesslich aus Interesse am ortsplanerischen Problem entstanden. Eine erste Version mit gleicher Stossrichtung wurde im Jahre 2018 erstellt, mit der Absicht, eine Grundsatzdiskussion über die geplante Entlastungsstrasse auszulösen. Eine solche hat nicht stattgefunden. Planer, politisch Verantwortliche und ein Grossteil der Bevölkerung glauben, dass es zur Entlastungsstrasse keine Alternative gäbe.

Das für Behörden und Stimmberechtigte überraschende Nein an der Urne vom Mai 2020 macht eine grundsätzliche Überprüfung der Ortsplanung Beromünster nötig. Die hier vertieft vorgestellte und mit neuen Elementen ergänzte Alternative zur Entlastungsstrasse ist ein konstruktiver Beitrag zu dieser notwendigen Diskussion. Er enthält:

- Ein in mehreren Etappen realisierbares Verkehrskonzept mit einer ortsbaulich verträglichen Entlastungsstrasse
- Eine Ideenskizze für eine Dreifachsporthalle mit Feuerwehrstützpunkt an zentraler Lage zwischen Busbahnhof und Schulanlagen
- Anregungen für Massnahmen im Flecken

Für die Erweiterung und Sanierung des Alters- und Pflegeheims Bärgmättli am bestehenden Standort besteht ein separater Bericht.

1. Ausgangslage, das zentrale Verkehrsproblem

Mittelpunkt der Gemeinde Beromünster ist der **Flecken**, ein breiter, von zwei geschlossenen Häuserzeilen begrenzter Strassenraum, beschützt von der Pfarrkirche im Osten und der Stiftskirche im Westen: eine ortsbaulich einmalige Anlage von hoher räumlicher und gestalterischer Qualität.

In diesem Strassenraum treffen sich drei Kantonsstrassen. Die enge Abzweigung in der Mitte führt zu Rückstau, wenn grosse Lastwagen das schmale Nadelöhr zwischen dem Ochsen und der ehemaligen Kanzlei nur mühsam durchfahren.

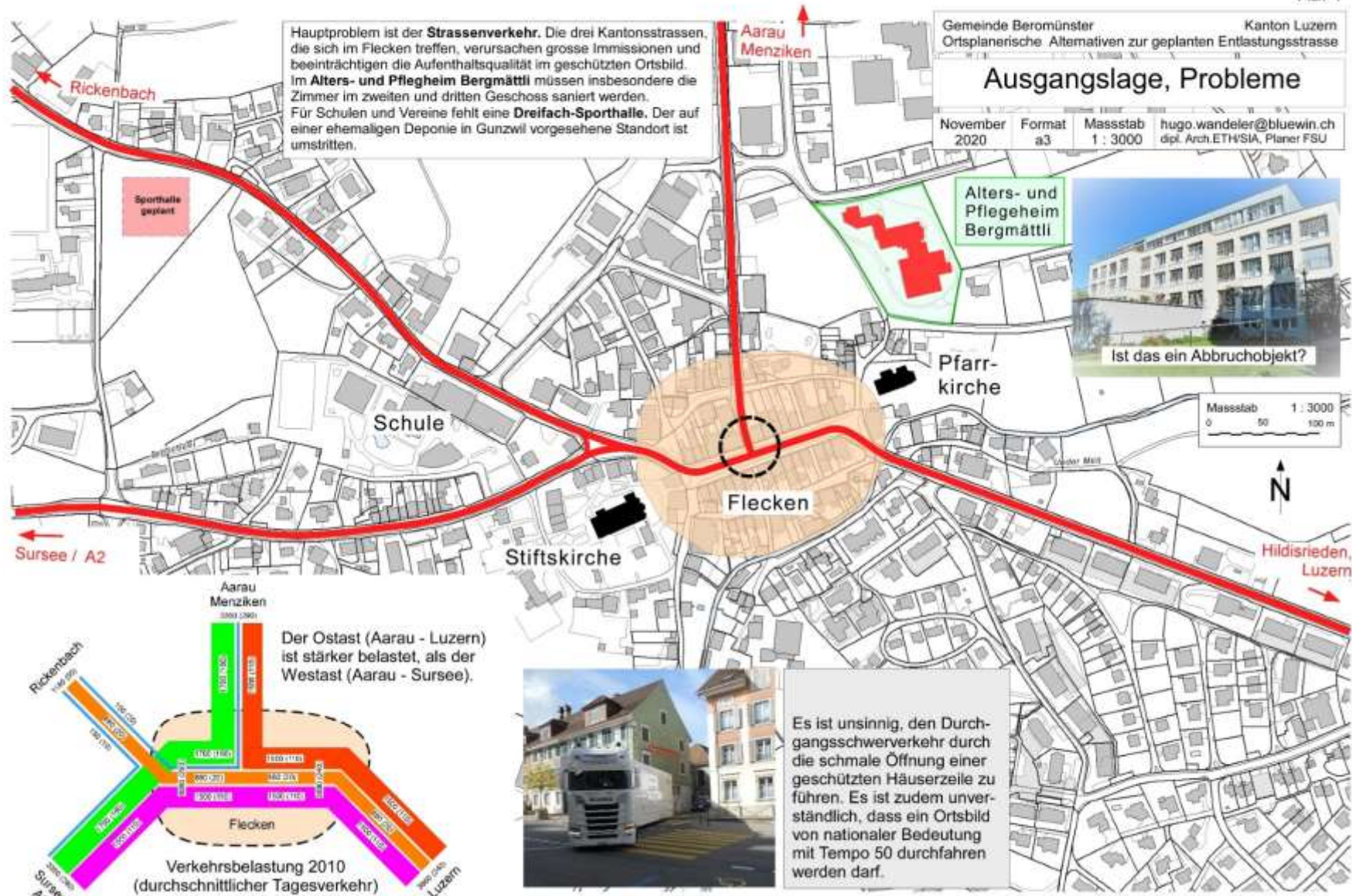
Der Flecken wurde nicht als Strasse, sondern als kulturelles Zentrum und Marktplatz geplant und nach dem Dorfbrand von 1764 nahezu vollständig neu aufgebaut, in einer Zeit als Pferdegespanne mit Tempo 20 verkehrten. Die ursprünglichen Landstrassen sind heute Kantonsstrassen, wurden im Laufe der Zeit autogerecht ausgebaut und dürfen heute mit Tempo 50 befahren werden, eine absurde Situation, die dem Ziel, den Flecken als Denkmalschutzobjekt von nationaler Bedeutung zu erhalten in keiner Weise gerecht wird. Der Aussenraum, der öffentliche Platz ist genauso wichtig, wie die Häuserzeilen, die ihn begrenzen.

Die Immissionen des Verkehrs haben u.a. dazu geführt, dass einige Häuser leer stehen oder kaum genutzt werden. Der einst lebendige Marktplatz droht eine denkmalgeschützte Kulisse zu werden.

Um den Flecken von Verkehr zu entlasten, wird seit mehr als 50 Jahren eine **Entlastungsstrasse** geplant. Auch die laufende Ortsplanung ist in wesentlichen Teilen auf das aktuelle Projekt dieser Strasse ausgerichtet. Darin liegt das zentrale ortsplanerische Problem:

- Die Strasse ist keine Umfahrung, sondern verläuft im Siedlungsgebiet und führt zu massiven Eingriffen ins Orts- und Landschaftsbild, was zu begründeter Opposition gegen die Ortsplanung Anlass gibt.
- Der Entscheid für den Bau dieser Strasse liegt nicht bei der Gemeinde. Die hohen Kosten erfordern eine kantonale Volksabstimmung, deren Ausgang ungewiss ist.
- Der Zonenplan für den Ortsteil Beromünster kann erst dann abschliessend fertiggestellt werden, wenn entschieden ist, ob, und wenn ja wie, diese Strasse gebaut wird.
- Eine Alternative für diese Strasse wurde bisher nicht ernsthaft geprüft. Wenn das aktuelle Projekt nicht realisiert werden kann, muss eine Alternative gefunden werden.

Zwei weitere Probleme, deren Standorte mit der Entlastungsstrasse im Zusammenhang stehen, sind das **Alters- und Pflegeheim Bärgmättli**, das neu erstellt werden soll, und die auf einer ehemaligen Deponie in Gunzwil geplante **Dreifach-Sporthalle**.



2. Die geplante Entlastungsstrasse

Das folgenreichste Element der Ortsplanung Beromünster ist die geplante **Entlastungsstrasse**. Diese liegt vollständig im Siedlungsgebiet, beansprucht rund zwei Hektaren Bauzonen für den eigentlichen Strassenbau und weitere zwei Hektaren für Nebenflächen, welche weder baulich noch landwirtschaftlich genutzt werden können. Die bewegte Topografie erfordert Einschnitte, Abgrabungen, Aufschüttungen und eine massive Brücke über die Wyna. Insgesamt entsteht eine breite Schneise, die auch mit flankierenden Massnahmen nicht befriedigend ins gewachsene Orts- und Landschaftsbild einpasst werden kann.

Der **Westast** führt durch die landwirtschaftlich ertragreichen Gebiete Chällermatt und Bifang und hat zur Folge, dass diese Gebiete der Bauzone zugeteilt werden. In der Chällermatt ist zudem eine neue Erschliessungsstrasse zu den Häusern am Lindenhofweg erforderlich.



Das Gebiet Chällermatt



Das Gebiet Bifang

Beide Gebiete sind landschaftlich wertvoll. Ihre Einzonung widerspricht dem planerisch wichtigen Grundsatz, den künftigen Flächenbedarf durch innere Verdichtung bereit zu stellen.

Der **Ostast** durchquert sehr schönes, topographisch schwieriges Gelände. Frühere Studien hatten deshalb im Bereich des Alters- und Pflegeheims Bärgmättli einen Tunnel vorgesehen. Das aktuelle Projekt geht davon aus, das Bärgmättli abzubrechen und im Gebiet Bifang ein neues Heim zu erstellen. Das ermöglicht eine gestreckte Strassenführung ohne Tunnel, erfordert jedoch hohe und steile Böschungen.



Das Alters- und Pflegeheim



Die Alterswohnungen

Ein weiterer massiver Eingriff ins Ortsbild ist die breite, gut 100 Meter lange, hohe **Brücke über die Wyna**.

Die **Kosten** für die neue Strasse sind auf **60 Mio. Fr.** geschätzt, ein Betrag, über den die Stimmberechtigten des Kantons befinden müssen.

Weitere rund 40 Mio. Fr. sind für den Ersatzbau des Alters- und Pflegeheim veranschlagt.

3. Ein alternatives Verkehrskonzept für Beromünster

Verkehrsprobleme können auf verschiedene Weise gelöst werden.

- Verkehr kann **verlagert**, d.h. über andere Strassen geführt werden, die weniger mit Verkehr belastet oder für Immissionen weniger empfindlich sind. Einzelne Verkehrsarten können ausgeschlossen werden, z. B. mit Verboten für Schwerverkehr oder indem nur Zubringerdienst gestattet wird.
- Verkehr kann **beruhigt** werden. Wenn der Verkehr mit geringer Geschwindigkeit ruhig fliesst, wird er sicherer und die Immissionen werden geringer. Als Mittel können Zonen mit Tempo 30 oder Tempo 20 eingesetzt werden.
- Verkehr kann **reduziert** werden. Einzelne Verkehrsbeziehungen können unterbunden oder so unattraktiv gemacht werden, dass dafür andere Routen gewählt oder weniger belastende Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr oder Velo) eingesetzt werden.

Nur wenn solche Massnahmen nicht ausreichen, ist es vertretbar, eine neue Strasse zu bauen.

Das nebenstehende Konzept zeigt auf, wie in Beromünster eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssituation auf dem bestehenden Strassennetz erreicht werden kann.

3.1 Neue Verkehrsführung im bestehenden Strassenraum

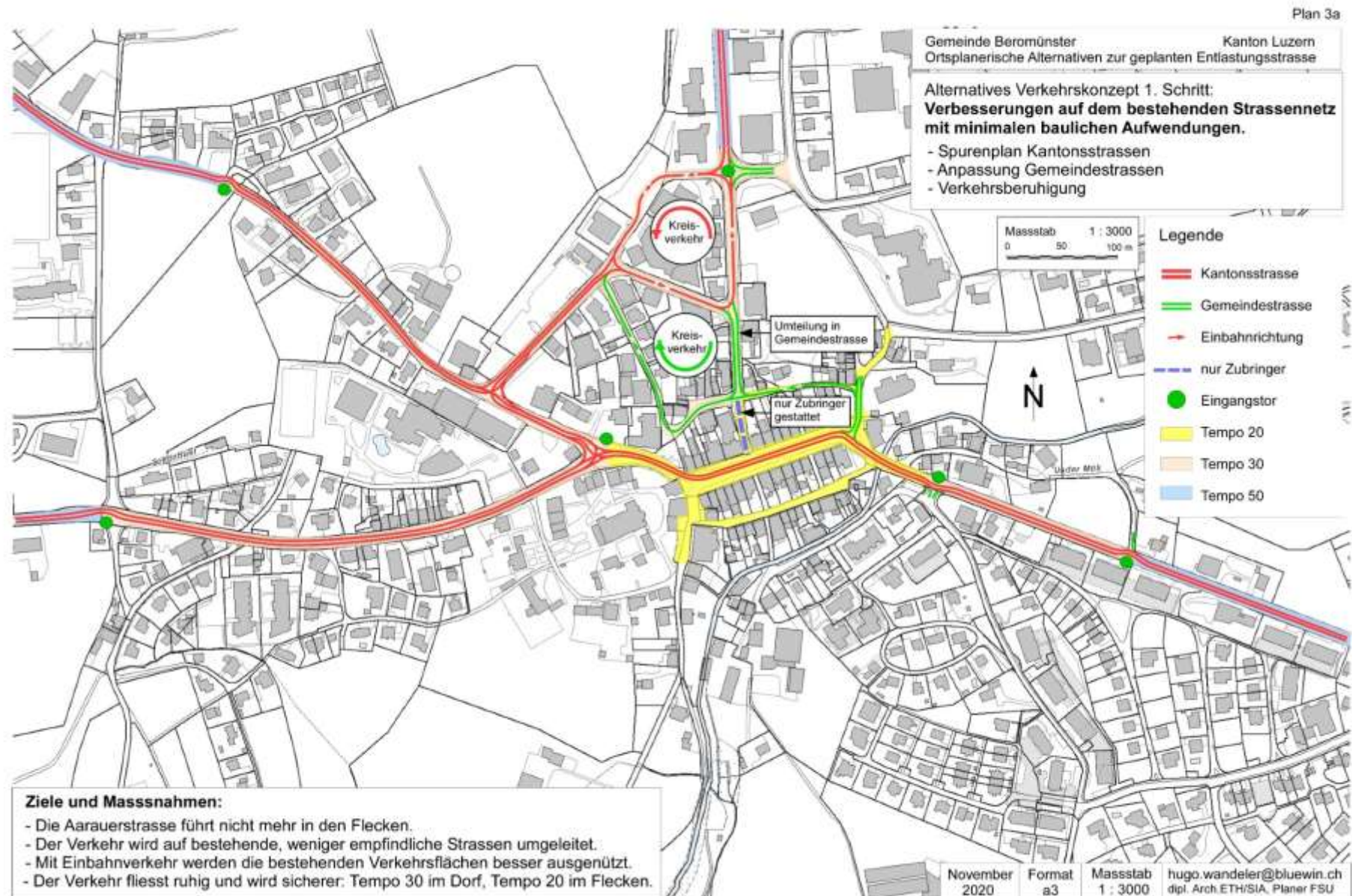
Das grösste Verkehrsproblem in Beromünster ist die **Einmündung der Aarauerstrasse in den Flecken**. Weil diese Situation baulich nicht verändert werden kann, muss diese Einmündung aufgehoben werden mit der Konsequenz, dass der Flecken nur noch in der Längsrichtung durchfahren werden kann. Von der Aarauerstrasse zur Surseestrasse wird der Verkehr über die Bahnhofstrasse / Schuelgasse geführt. Dieser offene Strassenraum ist deutlich weniger immissionsempfindlich als der enge Flecken. Massnahmen zum Schutz der Schulkinder sind möglich.

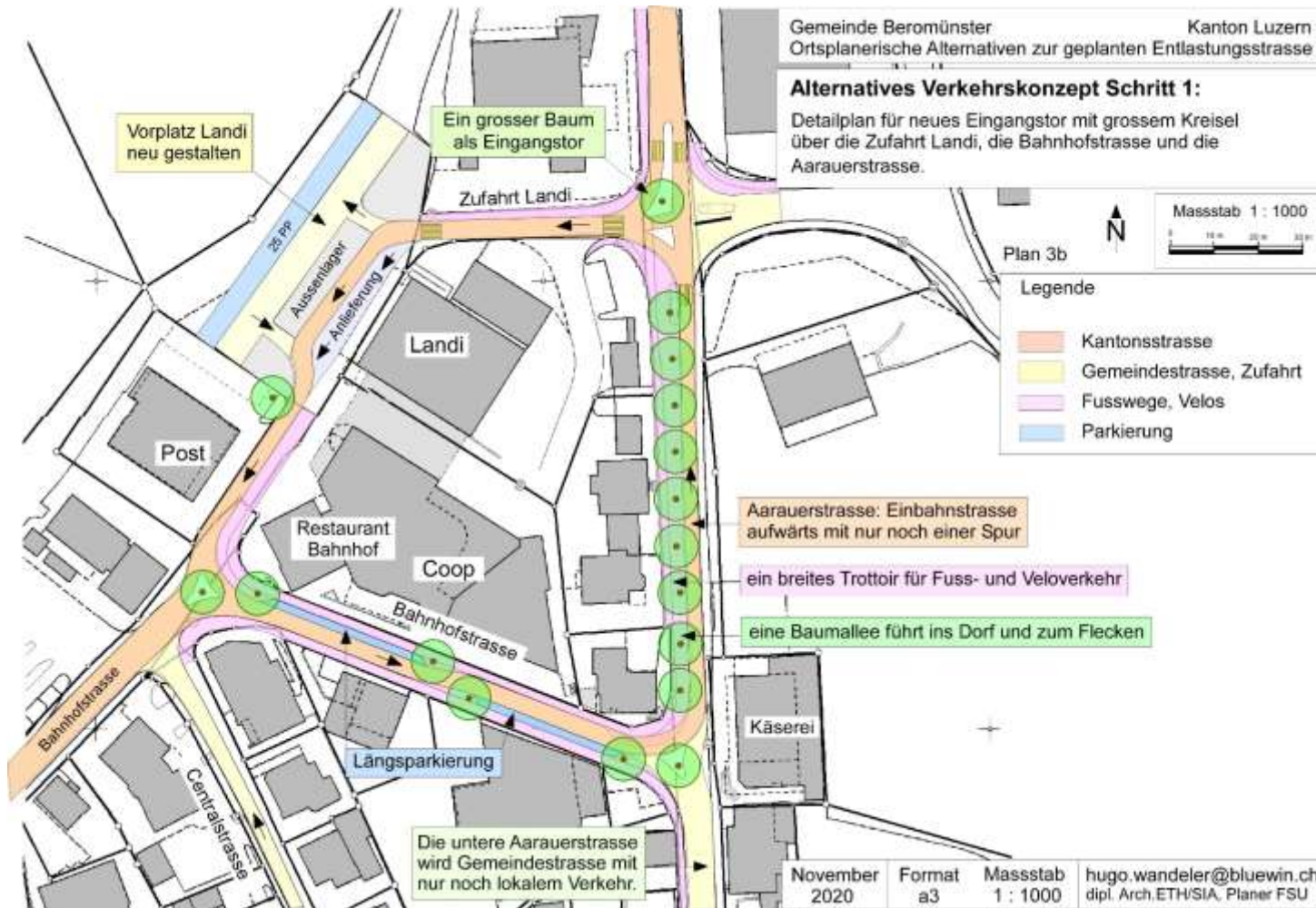
Für die Verkehrsbelastung im Flecken hat diese Massnahme keine wesentlichen Auswirkungen. Weil der grösste Konfliktpunkt wegfällt, kann der Verkehr besser fliessen und wird eher weniger Immissionen verursachen.

Entscheidend ist nicht allein die Menge des Verkehrs, sondern wie gefahren wird. Als wichtige, unterstützende Massnahme wird deshalb die zulässige Geschwindigkeit beschränkt:

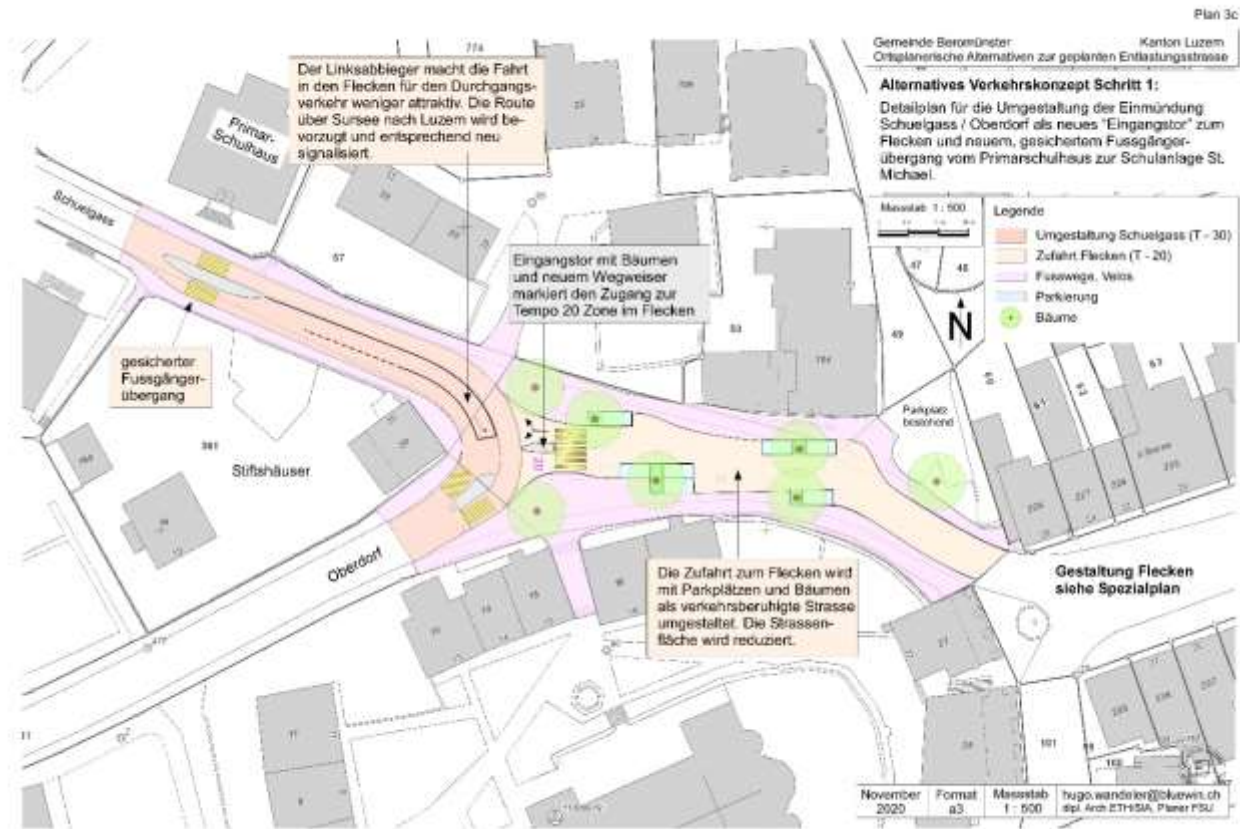
- Im Flecken, der vor gut 200 Jahren gebaut wurde, als von Pferden gezogene Wagen den Verkehr prägten, wird eine **Begegnungszone mit Tempo 20** eingerichtet.
- Im engeren Dorf gilt durchgehend **Tempo 30**.

Ohne das Nadelöhr der Einmündung der Aarauerstrasse kann der Verkehr im Flecken ruhig fliessen und wird mit Tempo 20 bedeutend sicherer und ruhiger. Staus sind nicht zu befürchten, weil Konfliktpunkte wegfallen. Die Fahrzeit durch das Dorf wird um höchstens eineinhalb Minuten verlängert; es entsteht kein wahrnehmbarer Zeitverlust.





Dieser Plan zeigt in etwas grösserem Masstab den neuen Kreisverkehr beim Dorfeingang. Ausser neuen Verkehrsinseln sind in einer ersten Phase keine baulichen Massnahmen nötig. In einer zweiten Phase kann der durch den Einbahnverkehr gewonnene Strassenraum der neuen Verkehrsführung angepasst und umgestaltet werden; in der Aarauerstrasse z.B. mit einer Baumallee auf dem neuen breiten Gehweg mit Platz auch für Velos.



Die westliche Zufahrt zum Flecken wird im bestehenden Strassenraum mit Parkplätzen und Bäumen umgestaltet und neu signalisiert: von der Schuelgass führt die Hauptrichtung nach Sursee, in den Flecken kann nur über einen Linksabbieger zugefahren werden, was diese Richtung weniger attraktiv macht. Auch aus der Oberdorfstrasse ist der Flecken nur über eine untergeordnete Abzweigung ohne eigene Spur erreichbar. Der Zugang zum Primarschulhaus wird mit einer Mittelinsel gesichert. Wenn bei Beginn und Ende des Unterrichts viele Kinder unterwegs sind, wird zusätzlich ein Lichtsignal eingesetzt.

3.2 Umgestaltung Bahnhofstrasse - Schuelgass –Oberdorf Neuer Standort für Dreifachhalle und Feuerwehr.

Im Rahmen der Ortsplanung ist vorgesehen, die Gebäude des Landwirtschaftsbetriebs Brandstetter an der Schuelgass abzubrechen und durch eine neue, dichte Wohnüberbauung zu ersetzen. Die zentrale Lage dieses Areals zwischen Busbahnhof und Sekundarschule ist jedoch ideal für die geplante grosse Sporthalle mit neuem Feuerwehrstützpunkt und dafür auch topographisch ausgesprochen günstig: Die Schuelgass liegt drei bis fünf Meter höher als das tieferliegende «Chrottemöösli». Die Sporthalle kann hier optimal ins gegebene Terrain eingepasst und intern organisiert werden.

Sporthalle und Feuerwehr liegen auf dem Niveau der neuen Bahnhofstrasse, die Zugänge und Nebenräume auf dem Niveau Schuelgass. Zur Erschliessung der Gebäudes wird die Bahnhofstrasse vom Busbahnhof nach Nordwesten geführt und anschliessend hinauf zur Schuelgass. Sie ersetzt damit die Schuelgass im Abschnitt vom Lindenhofweg bis zur Bahnhofstrasse. Diese muss nur noch Zubringerverkehr zu den bestehenden Liegenschaften und Schulen übernehmen und wird damit zum sicheren Radweg. Das Wohnhaus Brandstetter kann mit rund 1000 m² Umschwung bestehen bleiben.

Das **Areal «Möbel Leu»** wird flächengleich arrondiert und damit aufgewertet. Gleichzeitig kann der bestehende **Parkplatz** deutlich vergrössert und vielfältiger genutzt werden. Wenn das Areal Leu in Verkauf kommt, kann die Gemeinde das Schularreal optimal erweitern.

Der südliche Teil der heutigen Bahnhofstrasse wird in der Lage etwas korrigiert und so weitergeführt, dass beide Schulhäuser vor den Zugängen grössere Vorplätze bekommen. Diese werden mit Grünstreifen und Bäumen gegen die Strasse geschützt. Weil diese Strasse zu den Stiftshäusern führt, wird sie neu **«Stiftsstrasse»** genannt.

Um die Stiftshäuser Nr. 19 und 20 wird ein Kreisverkehr eingerichtet. Das erfordert zwar ein kurzes Stück neue Strasse auf der Ostseite des Mehrzweckgebäudes der Sekundarschule, führt aber gesamthaft zu weniger Strassenfläche und beruhigt den Verkehr. Der damit verbundene «Umweg» für die Fahrt in den Flecken ist erwünscht, weil für den Durchgangsverkehr die Route über Sursee direkter wird.

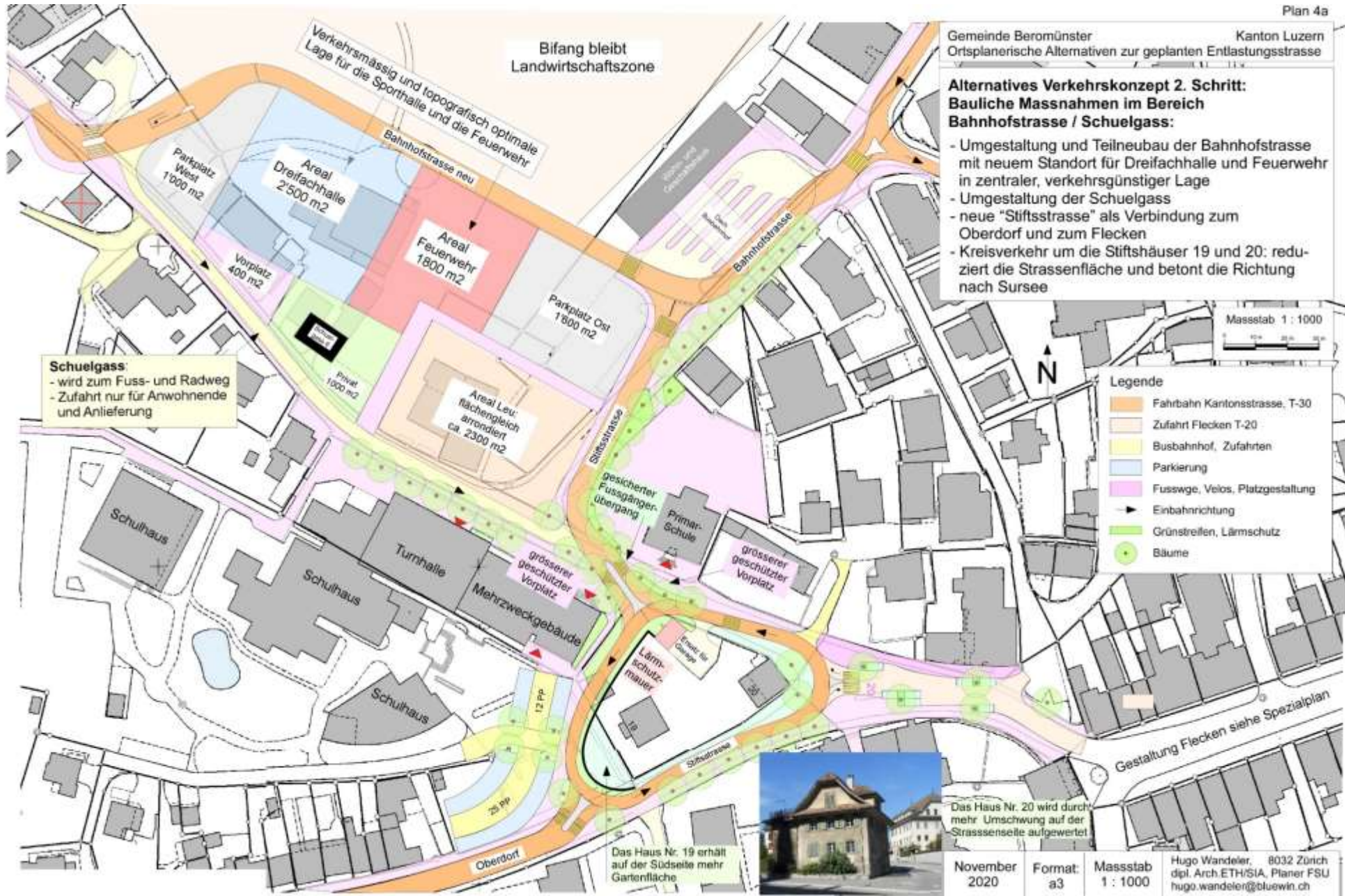
Die Garage des Stiftshauses Nr. 19 muss abgebrochen, kann aber auf der Nordseite es Areals wieder erstellt werden. Insgesamt erhalten beide Stiftshäuser besseren Umschwung: das Haus Nr.19 auf der Südseite, das Haus Nr. 20 auf der Strassen-seite.

Der neue Standort für die Sporthalle und die Feuerwehr ermöglicht Synergien mit der Schulanlage St. Michael.

Gemeinde Beromünster Kanton Luzern
 Ortsplanerische Alternativen zur geplanten Entlastungsstrasse

**Alternatives Verkehrskonzept 2. Schritt:
 Bauliche Massnahmen im Bereich
 Bahnhofstrasse / Schuelgass:**

- Umgestaltung und Teilneubau der Bahnhofstrasse mit neuem Standort für Dreifachhalle und Feuerwehr in zentraler, verkehrsgünstiger Lage
- Umgestaltung der Schuelgass
- neue "Stiftsstrasse" als Verbindung zum Oberdorf und zum Flecken
- Kreisverkehr um die Stiftshäuser 19 und 20: reduziert die Strassenfläche und betont die Richtung nach Sursee



Bifang bleibt Landwirtschaftszone
 Verkehrsmässig und topografisch optimale Lage für die Sporthalle und die Feuerwehr

Schuelgass:
 - wird zum Fuss- und Radweg
 - Zufahrt nur für Anwohnende und Anlieferung

- Legende**
- Fahrbahn Kantonsstrasse, T-30
 - Zufahrt Flecken T-20
 - Busbahnhof, Zufahrten
 - Parkierung
 - Fusswege, Velos, Platzgestaltung
 - Einbahnrichtung
 - Grünstreifen, Lärmschutz
 - Bäume



Das Haus Nr. 20 wird durch mehr Umschwung auf der Strassenseite aufgewertet

Das Haus Nr. 19 erhält auf der Südseite mehr Gartenfläche

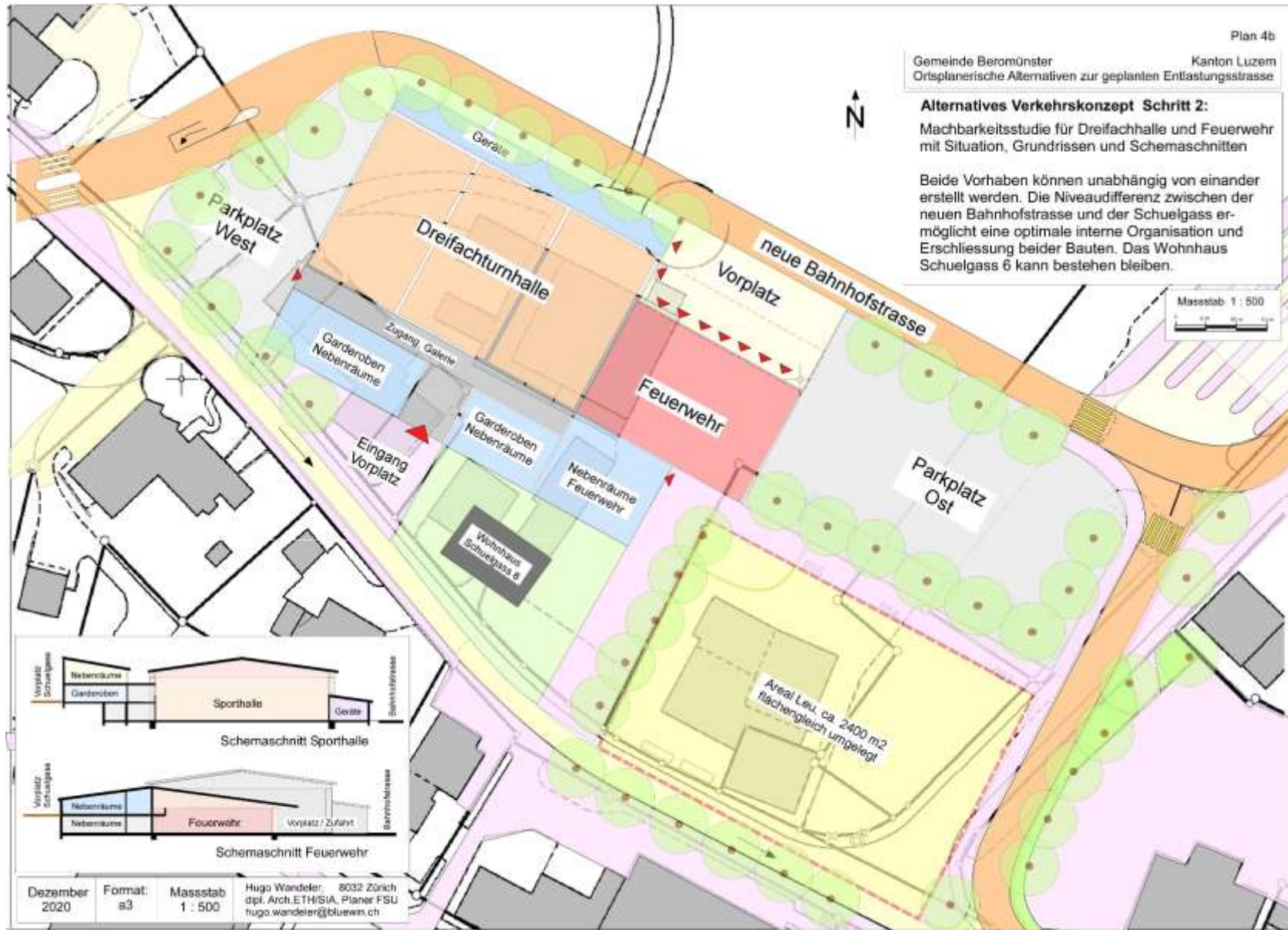
November 2020 Format: a3 Massstab: 1 : 1000
 Hugo Wandeler, 8032 Zürich dipl. Arch. ETH/SIA, Planer FSU hugo.wandeler@bluewin.ch

Im Sinne einer **Machbarkeitsstudie** zeigt der nebenstehende Plan mit Grundriss und Querschnitten eine mögliche Anordnung von Dreifachhalle und Feuerwehrtstützpunkt. Beide Vorhaben sind nebeneinander angeordnet und können damit unabhängig voneinander als je separate Etappen realisiert werden. Synergien bleiben möglich, auch mit der Schulanlage.

Das **Raumprogramm** muss überprüft werden. Das Areal ist jedenfalls ausreichend gross und kann weitere Bedürfnisse von Schule und Vereinen abdecken.

Das **Wohnhaus Brandstetter** kann mit rund 1000 m² Umschwung weiterbestehen oder durch einen grösseren Neubau ersetzt werden.

Wenn sich im **Areal Leu** grundsätzliche Veränderungen ergeben, wäre ein Erwerb durch die Gemeinde zur Arrondierung des Schulareals sinnvoll.



3.3 Umgestaltung des Strassenraums im Flecken

Der Flecken wurde nicht als Strasse, sondern als **Marktplatz** konzipiert und gebaut. Den Flecken schützen heisst deshalb, ihm den Charakter als Platz zurückgeben. Das ist auch mit der bestehenden Verkehrsbelastung möglich: mit einer **Begegnungszone mit Tempo 20**.



Das Asphaltband und die Markierungen für den Verkehr machen den öffentlichen Raum heute zu einer Autostrasse. Der Flecken muss wieder zu einem **Platz für Alle** werden.

Es gibt keinen Grund, den Flecken mit Tempo 50 zu durchfahren. Wenn der Konfliktpunkt bei der Einmündung der Aarauerstrasse wegfällt, kann der Verkehr mit Tempo 20 ruhig fließen. Die Fahrt durch den Flecken dauert nur 40 Sekunden länger als mit Tempo 50. Der Verkehr wird ruhiger und bedeutend sicherer.

Für eine reine Fussgängerzone ist das Einzugsgebiet des Fleckens zu klein. Die Läden sind auf Kundschaft angewiesen, die vor der Ladentür kurz parkieren kann. Der breite Strassenraum ermöglicht es, mit einer Begegnungszone den Einkaufs- und den Durchgangsverkehr nebeneinander abzuwickeln. Der nebenstehende Plan zeigt dazu eine konkreten Möglichkeit.

Die beiden Häuserzeilen stehen nicht genau parallel zueinander: Oben ist der Flecken 24 Meter breit, unten nur 21 Meter. Die Perspektive öffnet sich nach oben, zur Stiftskirche hin. Dieser Umstand bestimmt auch den Vorschlag zur Umgestaltung:

- Um den Platzcharakter zu betonen, wird der Belag einheitlich von Fassade zu Fassade durchgezogen. Die Gliederung in Vorplatz, Fahrbahn und Parkierung erfolgt ausschliesslich durch mobile Elemente.
- Jedem Haus steht ein bis 6 Meter breiter Vorplatz als individuell nutzbarer Aussenbereich und für Anlieferung zur Verfügung.
- Im oberen, breiteren Abschnitt wird die Fahrbahn in zwei Richtungen aufgeteilt; dazwischen bleibt ausreichend Platz für eine Längsparkierung unter grossen Bäumen.
- Im unteren Teil bleibt die Fahrbahn in der Mitte. Bäume und eine Längsparkierung trennen Vorplatz und Fahrbahn.
- Weil der Bus nur zum Ein- oder Aussteigen kurz anhält, kann die Bushaltestelle in der Mitte des Fleckens in der Fahrbahn angeordnet werden. In Fahrtrichtung Luzern wird ein witterungsgeschützter Wartebereich erstellt.
- Insgesamt stehen 32 Kurzzeit-Parkplätze zur Verfügung.

Das organisatorisch einfache Konzept lässt sich in einer ersten Phase mit minimalem baulichem Aufwand kostengünstig realisieren. Der einheitliche Belag kann in einer späteren Etappe erstellt werden. Eine Pflasterung ist nicht angebracht. Ein glatter und damit ruhiger Belag wird richtiger sein.



3.4 Neue Strasse Chällermatt

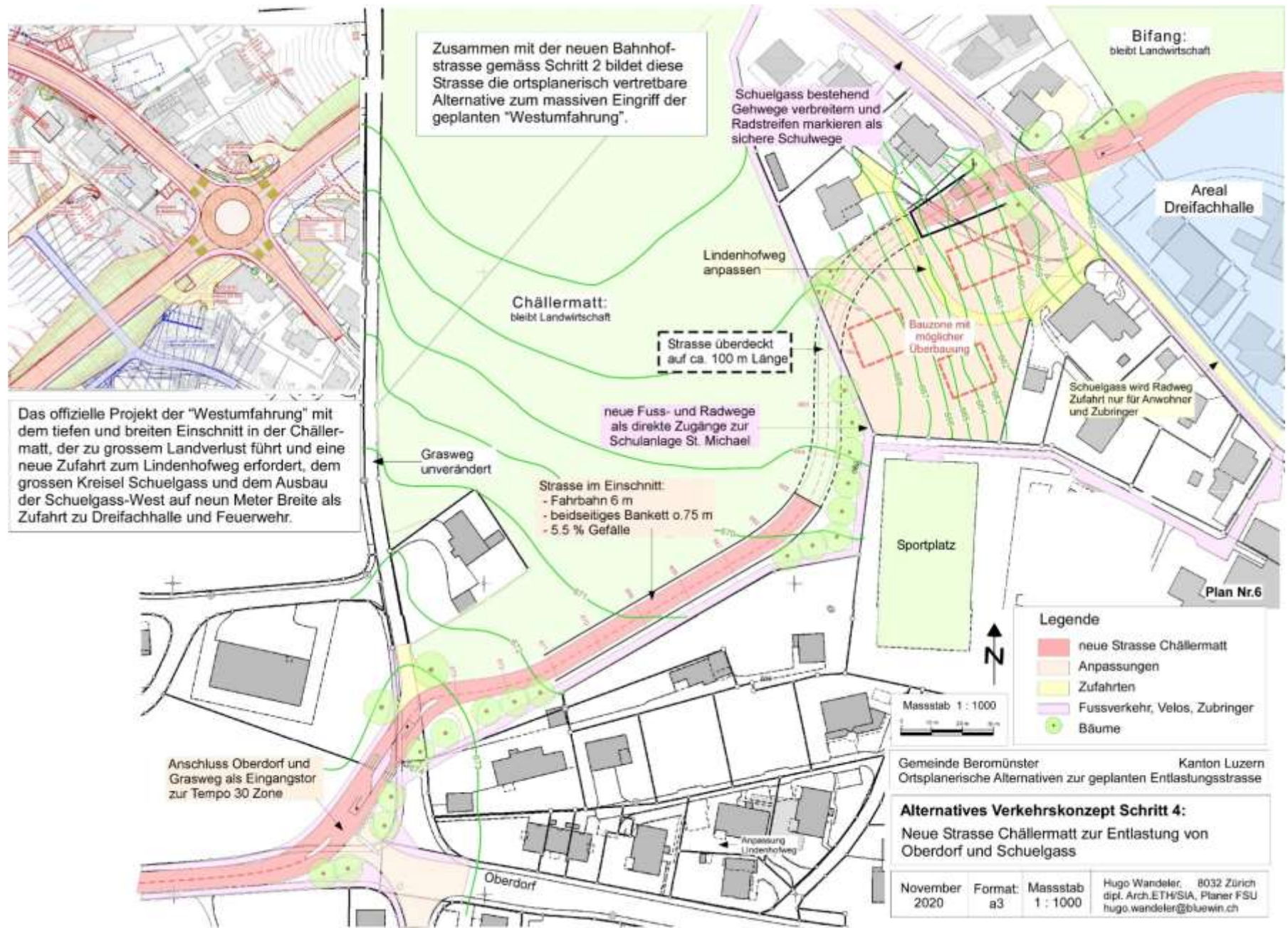
Der Westast der geplanten Entlastungsstrasse befreit das Oberdorf, die Sekundarschule und das Primarschulhaus vom Durchgangsverkehr, ist aber mit dem tiefen und breiten Einschnitt in der Chällermatt, dem grossen Kreisel Schuelgass und dem Damm im Bifang ein massiver Eingriff ins Orts- und Landschaftsbild.

Der breite Einschnitt in der Chällermatt erfordert zudem eine längere Brücke für den Langsamverkehr als Zugang zur Schulanlage und der Lindenhofweg muss mit einer neuen Strasse vom Grasweg her erschlossen werden. Insgesamt ergibt sich eine breite Schneise ins Siedlungsgebiet und ein erheblicher Verlust von bestehenden Baugebiet.

Die Entlastungsstrasse ist keine Umfahrung, sondern eine Strasse im Siedlungsgebiet. Sie ist deshalb nicht verkehrsorientiert, sondern **siedlungsorientiert** zu planen und zu dimensionieren. Das bedeutet: **Der Verkehr soll mit Tempo 30 flüssig fließen können.** Für diese Geschwindigkeit dimensioniert, kann die Strasse an die bestehende Topographie angepasst werden. Der nebenstehende Plan zeigt, was das konkret bedeutet.

- Die Surseestrasse wird am westlichen Dorfeingang über eine S-Kurve geführt, welche es ermöglicht, das Oberdorf und den Grasweg auf der Aussenseite der beiden Kurven übersichtlich anzuschliessen. Die Linienführung und der Fussgängerübergang senken die Geschwindigkeit, die S-Kurve wirkt als Eingangstor in die anschliessende Tempo 30 Zone.

- In der Fortsetzung genügt eine sechs Meter breite Strasse. Wer zu Fuss oder mit dem Velo ins Dorf will, benützt den direkten Weg über das verkehrsberuhigte Oberdorf. Als Zugang zur Sekundarschule wird ein von der Strasse unabhängiger Fuss und Radweg erstellt.
- Mit einem Gefälle von 5.5% führt die Strasse im einem schmalen Einschnitt zur Schuelgass. Wo der Einschnitt ausreichend tief ist, wird er überdeckt.
- Der Lindenhofweg bleibt mit einer Korrektur der Linienführung bestehen und erschliesst das Wohngebiet.
- Die Schuelgass wird mit zwei versetzten Einmündungen angeschlossen. Der Abschnitt, der zur Schulanlage führt, muss nur noch für Anwohner und Zubringer offen sein und wird zum sicheren Radweg. Der Fussgängerübergang kann, wenn viele Schulkinder unterwegs sind, mit einer Ampel zusätzlich gesichert werden.
- Mit der Fortsetzung über die neu erstellte Bahnhofstrasse entsteht eine Entlastungsstrasse, die sich zurückhaltend ins Orts- und Landschaftsbild einfügt und nur wenig offenes Land benötigt. Chällermatt und Bifang bleiben der Landwirtschaft erhalten.



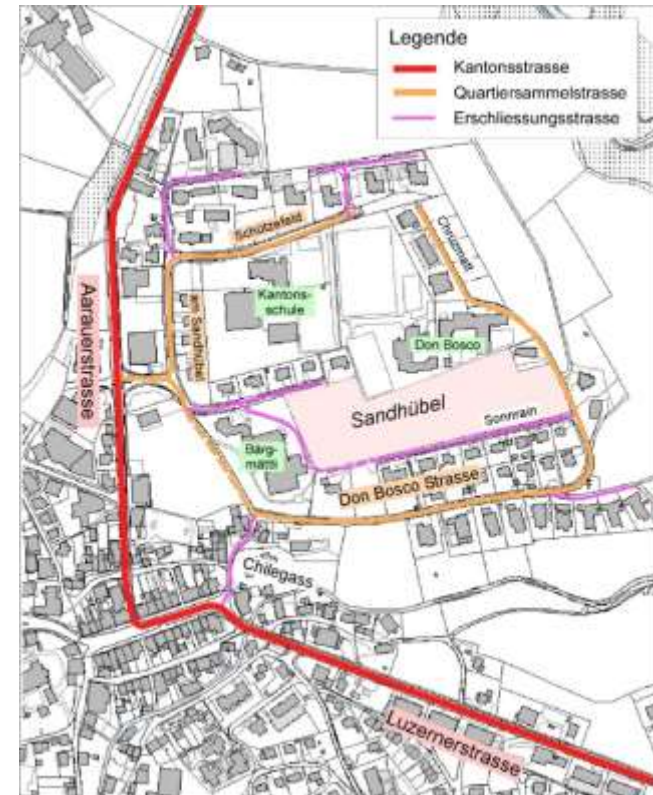
3.5 Verlängerung der Don-Bosco-Strasse

Das Quartier Sandhübel mit Häusern an der Don-Bosco-Strasse, am Sonnrain und an der Chrützmatt ist heute ausschliesslich über den Flecken und die enge, in Teilbereichen nur einspurig befahrbare Chilegass erschlossen.

Mit einer Verlängerung der Don-Bosco-Strasse entlang dem bestehenden Fussweg auf der Westseite des Areals Bergmättli, wird eine direkte Zufahrt ab der Aarauerstrasse geschaffen und damit der Flecken von lokalem Verkehr entlastet.

Diese Strassenverbindung kann unabhängig von allen andern Schritten realisiert werden. Sie ist so zu konzipieren, dass sie Teil einer künftigen Osttangente sein kann. Der nebenstehende Plan zeigt das im Detail:

- Der bestehende Weg wird auf 3.5 m Breite ausgebaut und bildet den Fuss- und Radweg der neuen, westlich anschliessenden, sechs Meter breiten Strasse. Diese dient später auch der Erschliessung des westlich angrenzenden Landes. Ein zweiter Gehweg wird angefügt, wenn dieses Land überbaut wird.
- Mit einer Verbindung zum bestehenden Parkplatz wird eine direkte Zufahrt zur unteren Aarauerstrasse geschaffen.
- Die Chilegass wird zur Einbahnstrasse aufwärts. Die Don-Bosco-Strasse bleibt damit wie heute vom Flecken aus direkt erreichbar.
- Im Zusammenhang mit der Sanierung des Bergmättli muss die Anlieferung verbessert und der Vorplatz angepasst werden. Mit einer einspurig befahrbaren Verbindung zum Sonnrain nur für Zubringer und öffentliche Dienste kann dies auf einfache Weise erreicht werden.

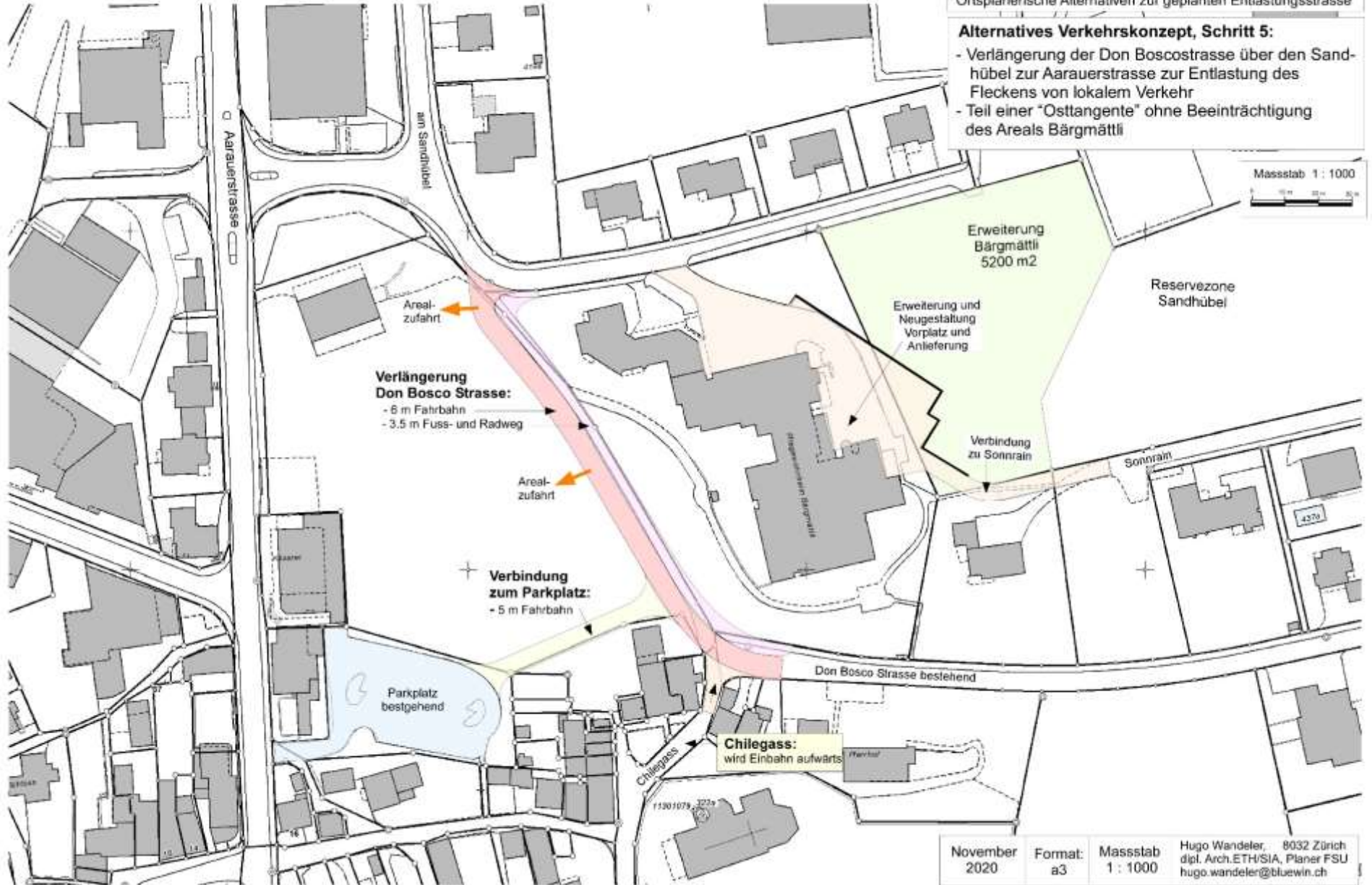


Übersichtsplan Quartier Sandhübel

Gemeinde Beromünster
 Ortsplanerische Alternativen zur geplanten Entlastungsstrasse
 Kanton Luzern

Alternatives Verkehrskonzept, Schritt 5:
 - Verlängerung der Don Boscostrasse über den Sandhübel zur Aarauerstrasse zur Entlastung des Fleckens von lokalem Verkehr
 - Teil einer "Osttangente" ohne Beeinträchtigung des Areals Bärgmättli

Massstab 1 : 1000

3.6 Osttangente als Brücke von der Luzernerstrasse zur Don-Bosco-Strasse

Das offizielle Projekt der Entlastungsstrasse sieht als Normalprofil eine 6.5 Meter breite Fahrbahn mit beidseitigen Radstreifen von je 1.5 Meter vor, dazu einen einseitigen Gehweg von zwei Metern sowie Bankette von 0.5 bzw. 1.00 Meter, was eine Gesamtbreite von 13 (!) Metern ergibt. Mit der gestreckten Linienführung und den grossen Kurvenradien entsteht eine breite Schneise und ein gewaltiger Eingriff ins Orts- und Landschaftsbild.

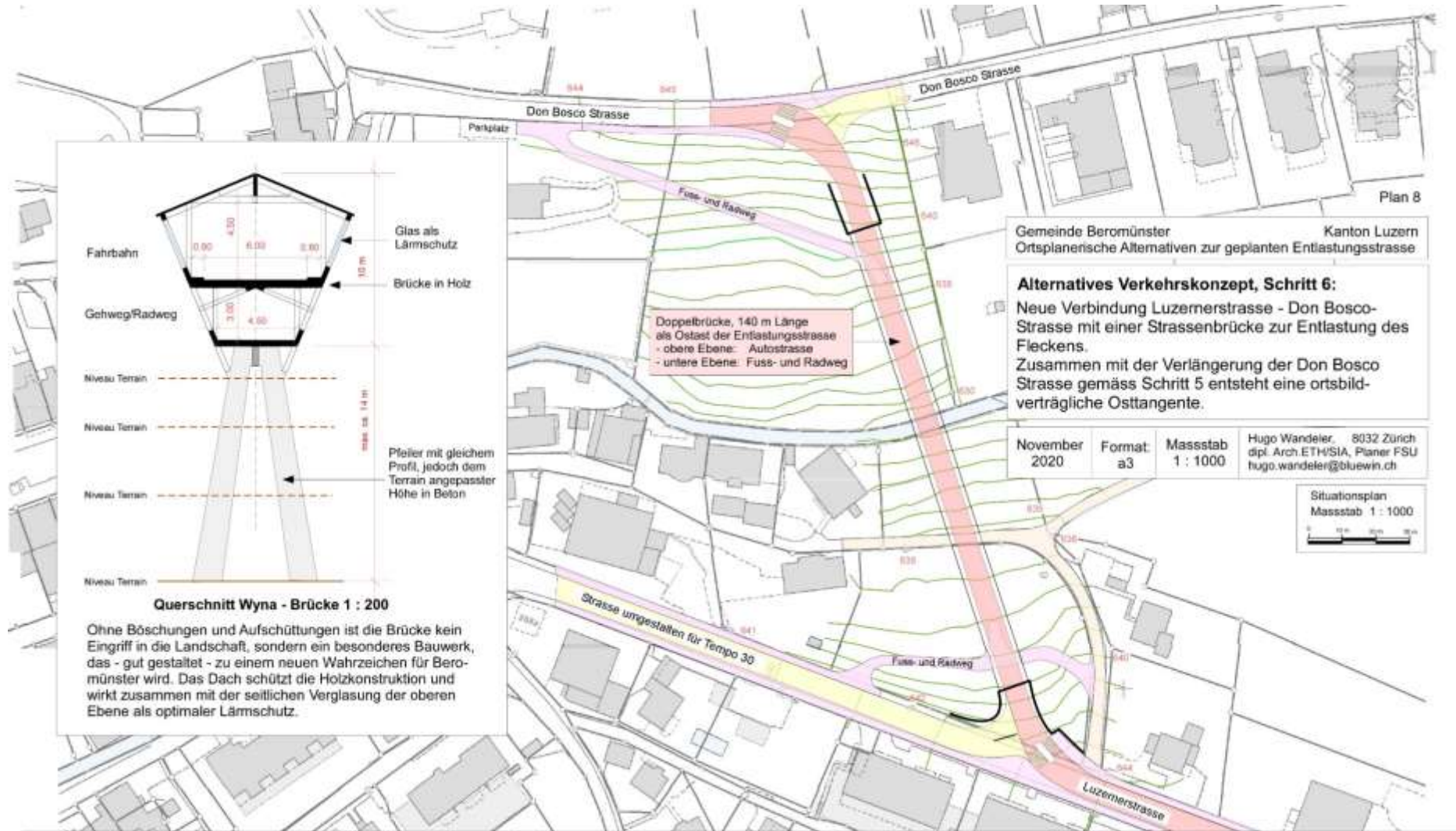
Wenn eine Osttangente als letzter Schritt tatsächlich noch nötig ist, muss auch sie als Innerorts-Strasse für Tempo 30 dimensioniert und entsprechend gestaltet werden. Das nebenstehende Konzept zeigt einen möglichen Ansatz:

- Mit einer schmalen, horizontalen Brücke wird eine sechs Meter breite Strassenverbindung zwischen der Luzernerstrasse und der Don-Bosco-Strasse geschaffen.
- Diese ist als gedeckte, seitlich mit Glas geschlossene Holzkonstruktion konzipiert, was die Umgebung auf beiden Talseiten wirksam vor Immissionen schützt.
- Der Fuss- und Radweg wird ein Geschoss tiefer geführt und kann auch auf dieser Höhe gut ans bestehende Wegnetz angeschlossen werden.

Böschungen, Einschnitte und Aufschüttungen sind nicht erforderlich, die Brücke quert einfach und selbstverständlich das Tal. Gut gestaltet ist sie nicht ein Eingriff in die Landschaft, sondern eine Bereicherung mit einem besonderen Bauwerk: vergleichbar mit der Kapellbrücke in Luzern.



Der Ostast der Entlastungsstrasse gemäss offiziellem Projekt (Stand 2018)



Ohne Böschungen und Aufschüttungen ist die Brücke kein Eingriff in die Landschaft, sondern ein besonderes Bauwerk, das - gut gestaltet - zu einem neuen Wahrzeichen für Beromünster wird. Das Dach schützt die Holzkonstruktion und wirkt zusammen mit der seitlichen Verglasung der oberen Ebene als optimaler Lärmschutz.



4. Gesamtkonzept

Der folgenden Pläne zeigen das Verkehrskonzept als Ganzes und dessen Realisierung in Etappen. Dargestellt sind die Kantonsstrassen für den Durchgangsverkehr und die Gemeindestrassen für den lokalen Verkehr, soweit sie von Änderungen betroffen sind. Die «Eingangstore» markieren jene Punkte, wo ein Wechsel im Verkehrsregime, d.h. eine Temporeduktion stattfindet. Diese sind entsprechend zu gestalten.

Die erste Phase kann, wie vorstehend im Plan 3a dargestellt und erläutert ist, **auf dem bestehenden Strassennetz** ohne grössere bauliche Massnahmen sofort und kostengünstig realisiert werden. Entscheidend für die Verbesserung der Verkehrssituation in Beromünster sind dabei folgende Massnahmen:

- Der **Durchgangsverkehr von Aarau nach Luzern** wird über Sursee/A2 als bevorzugte Hauptrichtung geleitet. Die Route über Hildisrieden nach Luzern wird wegen dem Kreisverkehr beim Dorfeingang als «Umweg» empfunden und ist damit weniger attraktiv.
- Die **Umgestaltung der Aarauerstrasse**:
 - Der obere Abschnitt wird zur Einbahnstrasse aufwärts, womit der Verkehr bereits am Dorfeingang nicht ins Dorf und in den Flecken geführt wird. Die frei werdende Spur schafft Platz für Velos und Alleebäume.
 - Im unteren Abschnitt wird die Aarauerstrasse zur Gemeindestrasse mit Tempo 30.
 - Im Bereich des ehemaligen Gasthofs Ochsen ist nur noch Zubringerverkehr mit Tempo 20 gestattet. Der grösste Konfliktpunkt im heutigen Strassennetz ist eliminiert. Der Ochsen kann saniert und einer neuen Nutzung zugeführt werden.

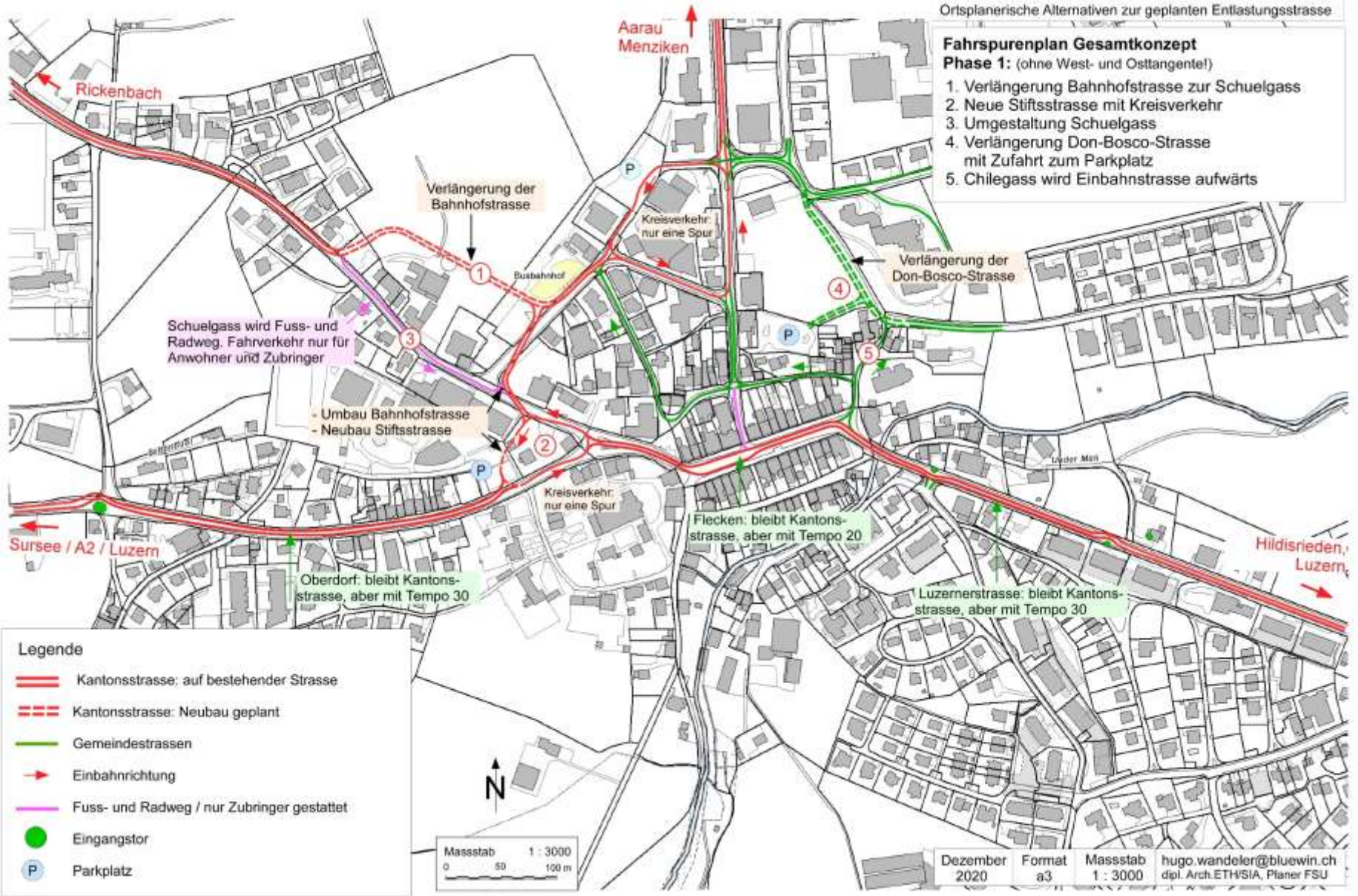
Neue Strassen werden anschliessend in drei Schritten realisiert. Jeder Schritt bringt eine spürbare Verbesserung und ist als Einzelmassnahme sinnvoll. Deshalb kann jeder Schritt als separates Projekt realisiert und finanziert werden. Eine Volksabstimmung für ein Gesamtpaket ist nicht erforderlich.

- 4.1 In einem **ersten Schritt (Plan 9a)** wird die neue Bahnhofstrasse vom Busbahnhof zur Schuelgass und die Umgestaltung des südlichen Abschnittes der Bahnhofstrasse als neue Stiftsstrasse erstellt. Ergänzend wird die Don-Bosco-Strasse so verlängert, dass sie direkt ab der Aarauerstrasse, ohne den Umweg über den Flecken erreichbar ist. Das führt zu einer spürbaren Verkehrsentslastung im Flecken und erschliesst den neuen Standort für Dreifachhalle und Feuerwehr optimal von der tieferliegenden Nordseite.
- 4.2 In einem **zweiten Schritt (Plan 9b)** wird mit der neuen Strasse in der Chällermatt die Westtangente realisiert. Das Oberdorf wird vom Durchgangsverkehr befreit und wird zur Gemeindestrasse. Der Flecken wird weiter entlastet.
- 4.3 Im **dritten Schritt (Plan 9c)** wird mit der Brücke von der Luzernerstrasse zur Don-Bosco-Strasse die Osttangente erstellt und damit der Flecken ganz vom Durchgangsverkehr befreit. Der neu erstellte Teil der Don-Bosco-Strasse wird als Teil der Osttangente zur Kantonsstrasse. Vom Mehrverkehr sind nur wenige Liegenschaften direkt betroffen. Weil die Strasse auf der Nordseite liegt, sind Schutzmassnahmen gut möglich.

Gemeinde Beromünster Kanton Luzern
 Ortsplanerische Alternativen zur geplanten Entlastungsstrasse

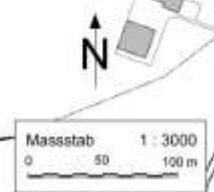
**Fahrspurenplan Gesamtkonzept
 Phase 1: (ohne West- und Osttangente!)**

1. Verlängerung Bahnhofstrasse zur Schuelgass
2. Neue Stiftsstrasse mit Kreisverkehr
3. Umgestaltung Schuelgass
4. Verlängerung Don-Bosco-Strasse mit Zufahrt zum Parkplatz
5. Chiliegass wird Einbahnstrasse aufwärts



Legende

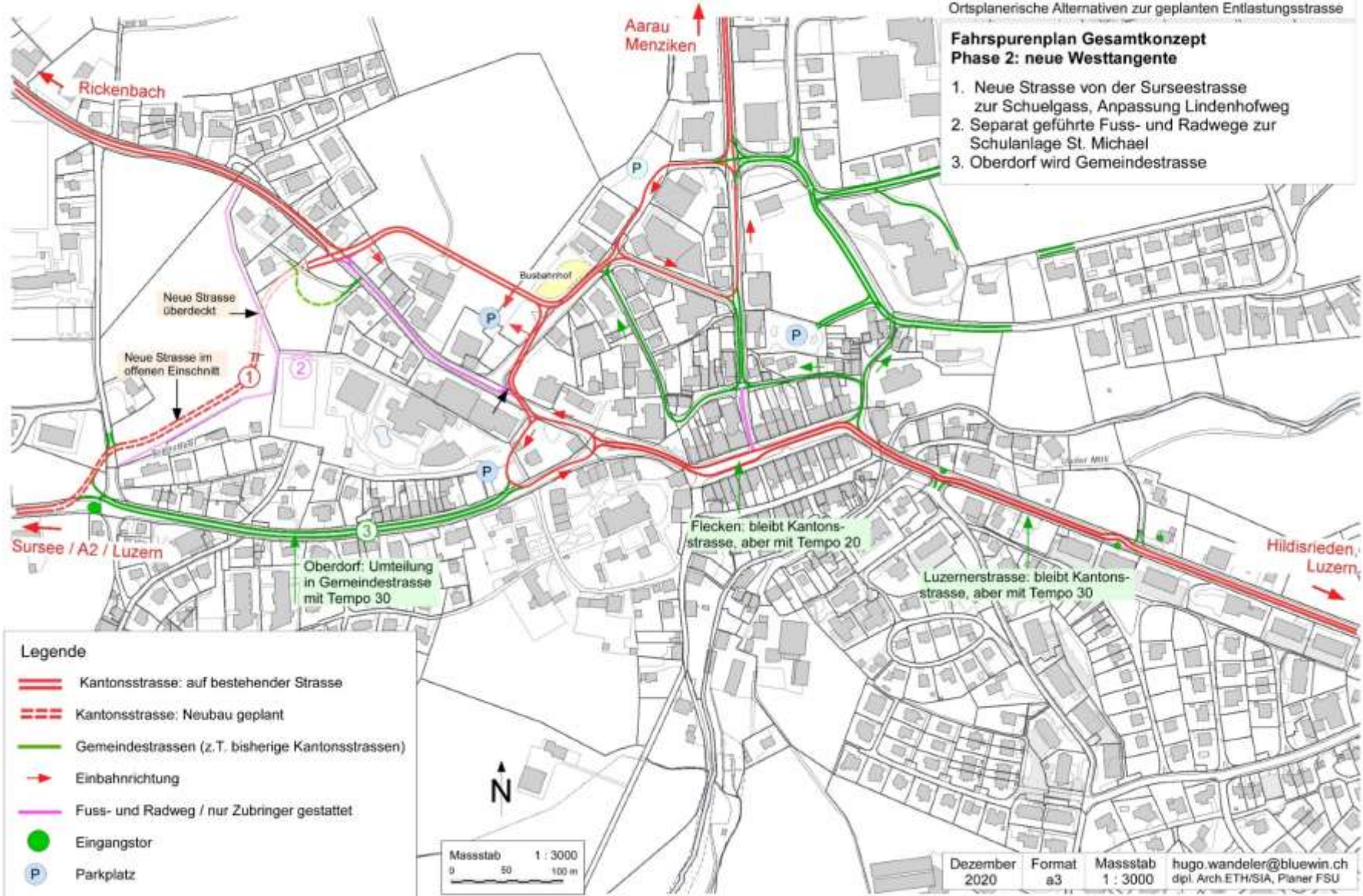
- == Kantonsstrasse: auf bestehender Strasse
- - - Kantonsstrasse: Neubau geplant
- Gemeindestrassen
- Einbahnrichtung
- Fuss- und Radweg / nur Zubringer gestattet
- Eingangstor
- P Parkplatz



Gemeinde Beromünster Kanton Luzern
 Ortsplanerische Alternativen zur geplanten Entlastungsstrasse

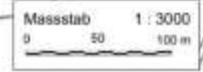
**Fahrspurenplan Gesamtkonzept
 Phase 2: neue Westtangente**

1. Neue Strasse von der Surseeestrasse zur Schuelgass, Anpassung Lindenhofweg
2. Separat geführte Fuss- und Radwege zur Schulanlage St. Michael
3. Oberdorf wird Gemeindestrasse



Legende

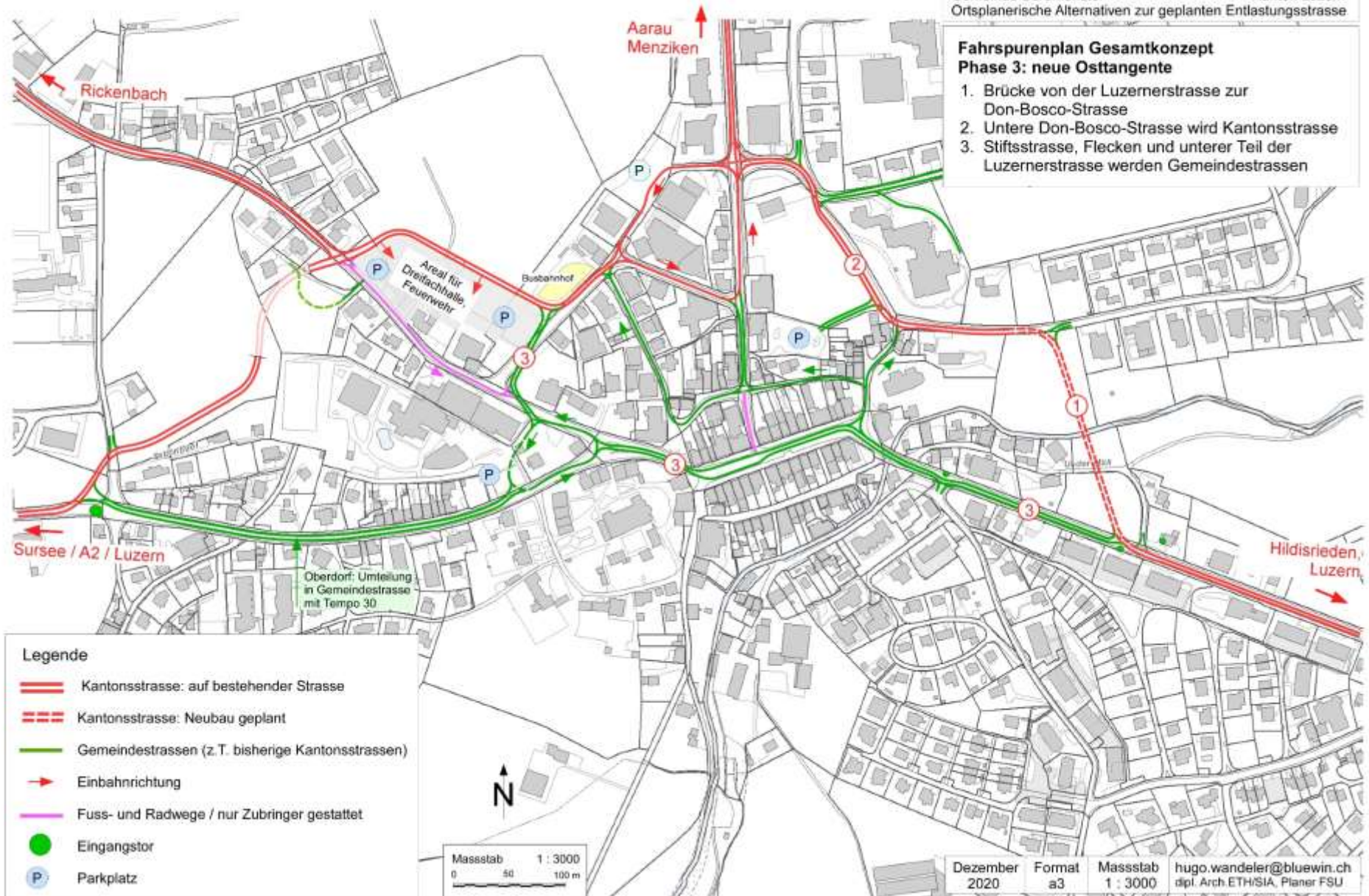
- Kantonsstrasse: auf bestehender Strasse
- - - Kantonsstrasse: Neubau geplant
- Gemeindestrassen (z.T. bisherige Kantonsstrassen)
- Einbahnrichtung
- Fuss- und Radweg / nur Zubringer gestattet
- Eingangstor
- P Parkplatz



Gemeinde Beromünster
Kanton Luzern
Ortsplanerische Alternativen zur geplanten Entlastungsstrasse

Fahrsurenplan Gesamtkonzept Phase 3: neue Osttangente

1. Brücke von der Luzernerstrasse zur Don-Bosco-Strasse
2. Untere Don-Bosco-Strasse wird Kantonsstrasse
3. Stiftsstrasse, Flecken und unterer Teil der Luzernerstrasse werden Gemeindestrassen



Der **Teilplan B** des Gesamtkonzepts zeigt die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung:

- Die **Tempo 20 Zone** im Flecken und in den unmittelbar angrenzenden Gassen.
- Die **Tempo 30 Zonen** auf den Strassen im Dorf, unabhängig davon, ob es sich um Kantons- oder Gemeindestrasse handelt.

Im Plan ist die Länge der einzelnen Teilstrecken angegeben und der «Zeitverlust», der durch die Temporeduktion entsteht.

Die Fahrt im Auto durch das Dorf erfordert max. 1.5 Minuten mehr Zeit als mit durchgehend Tempo 50. Dem gegenüber steht die massgeblich erhöhte Sicherheit für alle, die in Beromünster unterwegs sind sowie eine deutlich reduzierte Immissionsbelastung für alle, die an diesen Strassen wohnen und arbeiten.

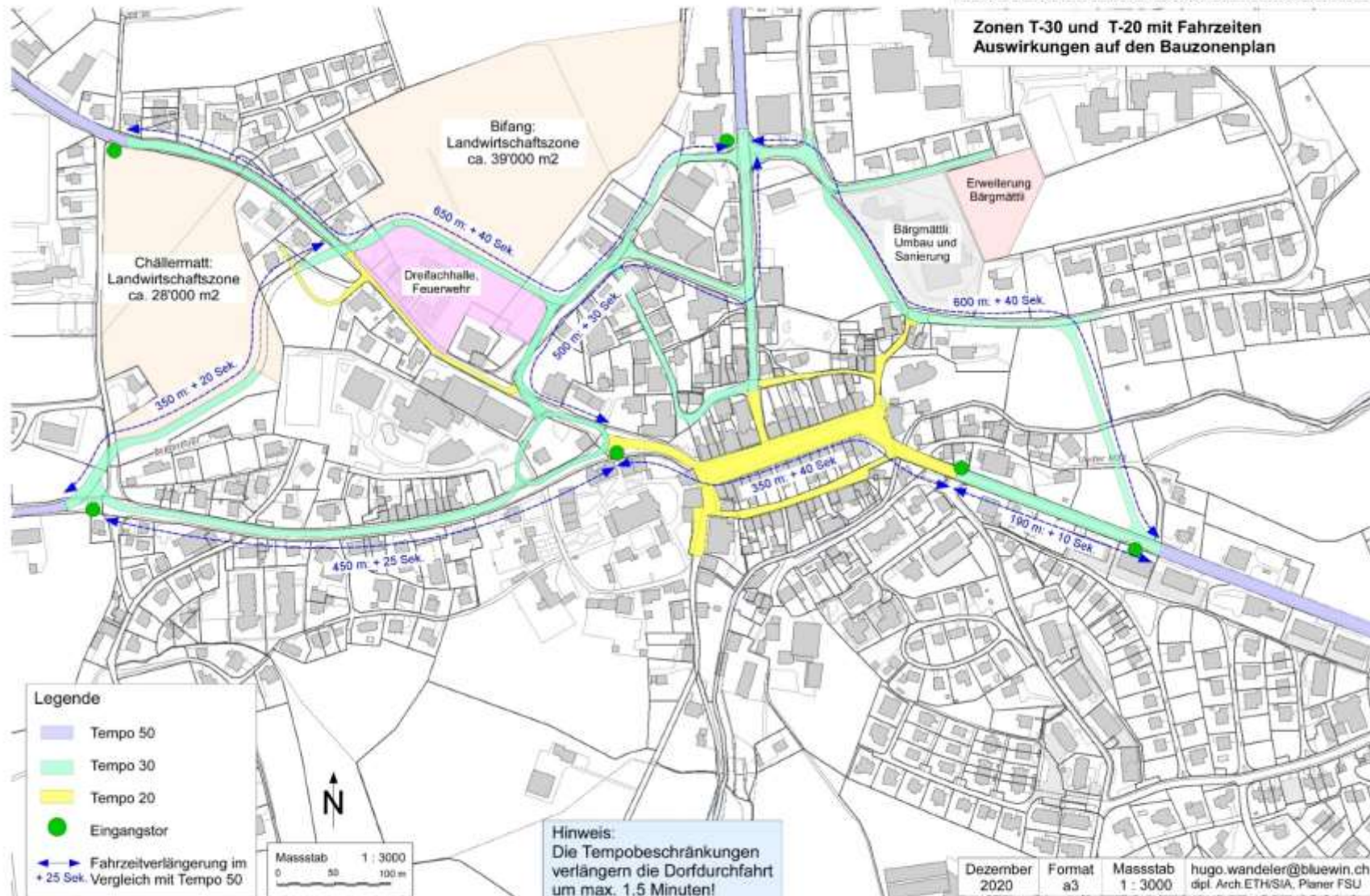
Beromünster kann damit als Pioniergemeinde zeigen, wie Verkehr im Dorf beruhigt und sicher gestaltet werden kann, auch auf Kantonsstrassen.

Das neue Verkehrskonzept hat auch entscheidende **Auswirkungen auf den Zonenplan im Ortsteil Beromünster:**

- Die landschaftlich wertvollen und landwirtschaftlich ertragreichen **Gebiete Bifang und Chällermatt** bleiben der Landwirtschaft erhalten. Ein Mangel an Bauzonen ist damit nicht verbunden. Beromünster hat ausreichende Kapazitäten für eine angemessene bauliche Weiterentwicklung und massvolle innere Verdichtung.
- Der neue **Standort für die Dreifachhalle und die Feuerwehr** liegt zentral, ermöglicht Synergien mit der Sekundarschule und eine insgesamt kostengünstigere Lösung als im Standort Gunzwil.
- Das **Alters und Pflegeheim Bergmättli** und die Alterswohnungen müssen nicht abgebrochen werden. Das östlich angrenzende Areal wird der Zone für öffentliche Zwecke zugeteilt, damit das Heim in diese Richtung erweitert werden kann. Mit einer klugen Planung ist es möglich, in einer ersten Etappe einen Erweiterungsbau zu realisieren und anschliessend das bestehende Heim im Innern zu sanieren. Ein separater Bericht mit einer entsprechenden Machbarkeitsstudie besteht.

Gemeinde Beromünster Kanton Luzern
 Ortsplanerische Alternativen zur geplanten Entlastungsstrasse

**Zonen T-30 und T-20 mit Fahrzeiten
 Auswirkungen auf den Bauzonenplan**



5. Anregungen für den Flecken

Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wird nicht ausreichen, um dem Flecken seine ursprüngliche Bedeutung als Markt- und Wohnort zurückzugeben und ihn wieder zum lebendigen Dorfzentrum zu machen. Dazu sind weitere Schritte und eine aktive Unterstützung der Grundeigentümer von Seiten der Gemeinde nötig.

Der nebenstehende Plan zeigt die heutigen Erdgeschossnutzungen im Flecken und damit die Probleme: Insgesamt 880 m² Fläche stehen leer, nur 28% werden für Verkauf genutzt und nur ein Betrieb (Bäckerei/Konditorei) bietet Güter des täglichen Bedarfs an.

Ein Schlüsselgrundstück ist der **ehemalige Gasthof Ochsen**, der seit Jahren leer steht.



Der Ochsen in der Ansicht vom Flecken

Mit der neuen Verkehrssituation wird das Gebäude auf der Seite der Aarauerstrasse ganz vom Verkehr befreit, was neue Nutzungsmöglichkeiten eröffnet. Die rund 500 m² Erdgeschossfläche reichen aus, um das im Flecken heute fehlende **Verkaufslokal mit Gütern des täglichen Bedarfs** einzurichten und damit Kundschaft anzuziehen, von der auch die übrigen Läden profitieren.



Der Anbau an der Aarauerstrasse

Entscheidend wird sein, dass die **Bauvorschriften** einen entsprechenden Umbau nicht verunmöglichen oder unnötig erschweren. Die Struktur des Gebäudes mit dem klar ablesbaren Sockelgeschoss erlaubt es, dieses mit angepassten, etwas grösseren Öffnungen für die neue Verkaufsnutzung umzugestalten, ohne dass der Charakter des Gebäudes beeinträchtigt wird.

In gleicher Weise muss für alle heute leerstehenden Gebäude eine neue Nutzung gesucht und deren Realisierung unterstützt werden, wobei im Erdgeschoss vorwiegend Verkauf oder publikumsattraktive Dienstleistungen unterzubringen sind.

- Legende**
- Verkauf 1500 m² (28%)
 - Gastgewerbe 780 m² (14%)
 - Büro, Atelier 710 m² (13%)
 - Dienstl./Gewerbe 1150 m² (21%)
 - Wohnen 380 m² (7%)
 - nicht genutzt, leer 880 m² (16%)
- (Flächenangaben nur für Häuser direkt im Flecken)

Gemeinde Beromünster
Kanton Luzern
Planerische Alternativen zur geplanten Entlastungsstrasse

Flecken: Flächen und Nutzungen im Erdgeschoss



6. Grössenordnung der Kosten

In diesem Stadium der Bearbeitung kann erst die Grössenordnung der zu erwartenden Kosten für die einzelnen Schritte angegeben werden.

Der **erste Schritt auf dem bestehenden Strassennetz** gemäss Plan 3a wird mit Aufwand von wenigen Hunderttausend Franken realisierbar sein und kann deshalb durch die Gemeinde Beromünster finanziert werden. Mit der Aufhebung des untersten Teils der Aarauerstrasse entsteht aber eine **entscheidende Verbesserung für den Flecken**: Der Ochsen und das ehemalige Gemeindehaus werden vom Verkehr entlastet. Der seit Jahren leerstehende Ochsen kann saniert und einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Die **baulichen Massnahmen im 2. Schritt** gemäss Plan 4 a beanspruchen mehr finanzielle Mittel, können aber durch den Kanton ohne Volksabstimmung realisiert werden: Der **Neubau der Bahnhofstrasse**, der ca. 2000 m² Land beansprucht, wird rund drei Mio. Fr. erfordern. Weitere rund zwei bis drei Mio. werden für die Umgestaltung der bestehenden Strassen (insgesamt ca. 5'000 m²) erforderlich sein.

Die **Umgestaltung im Flecken** gemäss Plan 5 betrifft rund 5000 m² bestehende Strassenfläche und wird, je nach Art und Materialisierung der Ausführung, zwischen drei und fünf Mio. Fr. erfordern.

Die **neue Strasse in der Chällermatt** (Plan 6) hat eine Gesamtlänge von ca. 375 Metern. Für den Landerwerb (ca. 4000 m² à Fr. 500.-) werden rund zwei Mio. Fr. erforderlich sein, für den eigentlichen Strassenbau vier bis fünf Mio. Die 100 Meter Überdeckung und die separat geführten Fuss- und Radwege werden weitere zwei bis drei Mio. Fr. erfordern, so dass sich ein Gesamtbetrag von gegen 10 Mio. Fr. ergeben kann.

Die **Verlängerung der Don-Bosco-Strasse** mit der Verbindung zum Parkplatz (Plan 7) umfasst rund 2000 m² Fläche und wird mit Kosten in der Grössenordnung von zwei bis drei Mio. Fr. verbunden sein.

Die neue **Brücke von der Luzernerstrasse zur Don-Bosco-Strasse** kann als Hochbau mit einem Volumen von rund 12'000 m³ umbautem Raum betrachtet werden. Bei einem Ansatz von Fr. 700.-/m³ ist mit Kosten von rund 8.5 Mio. Fr. zu rechnen. Mit weiteren 1.5 Mio. Fr. für Landerwerb, Pfeiler und Anpassungen wird das Bauwerk rund 10 Mio. Fr. erfordern.

Insgesamt ergeben sich Kosten in der Grössenordnung von 30 bis 35 Mio. Fr., also etwa halb so viel, wie das offizielle Projekt. Weil Kantonsstrassen betroffen sind, ist auch für dieses Konzept die Zustimmung des Kantons erforderlich. Entscheidend für die Realisierung ist jedoch der Umstand, dass **jeder Schritt auch als Einzelmassnahme sinnvoll ist** und eine spürbare Entlastung bringt. Es ist deshalb nicht zwingend erforderlich, alle Schritte als Gesamtpaket zu beschliessen. Die Realisierung kann in einzelnen Etappen erfolgen. Nach jedem Schritt kann eine Zwischenbilanz gezogen und der nächste Schritt aufgrund der gemachten Erfahrungen angepasst und optimiert werden. Eine Volksabstimmung ist deshalb nicht erforderlich.

7. Schlussbemerkung

Der Verfasser verbindet mit dieser Arbeit keine persönlichen Erwartungen, ausser dass sie als konstruktiver Beitrag zur Lösung eines planerischen Problems ernst genommen und unvoreingenommen diskutiert wird.

