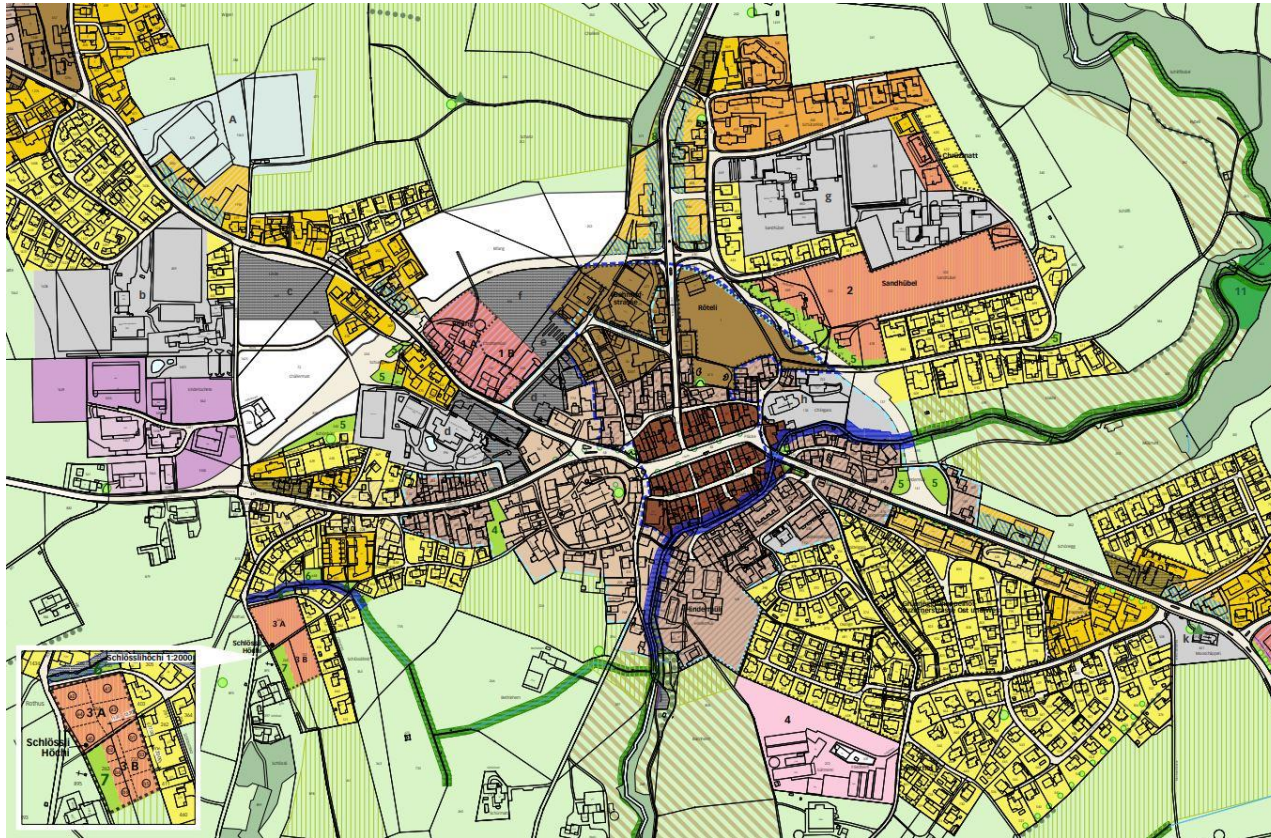


## Ortsplanung Beromünster / Gesamtrevision 2. Etappe



Ausschnitt aus dem Zonenplan Beromünster / Gunzwil

Planerische Kritik und Hinweise für eine grundlegende Überarbeitung

## **Inhalt:**

1. Einleitung
2. Verkehrszone „Umfahrungsstrasse“
3. Einzonung Chällermatt
4. Ausbau Hauptstrasse Gunzwil/ Schuelgass (K57)
5. Einschnitt Chällermatt und Kreisel Schuelgass
6. Einzonung Bifang
7. Pflegeheim „Bifangpark“: Bauen für Betage oder gegen den Lärm?
8. Kreisel Aargauerstrasse
9. Abbruch „Bärgmättli“ und Einschnitt Sandhübel
10. Wyna-Brücke und Anschluss Luzernerstrasse
11. Einzonung Sandhübel
12. Schlössli Höchi
13. Zusammenfassung

**Anhang:** Konzept Dreifachhalle mit Feuerwehr im Bifang

## 1. Einleitung

Im Mai 2020 haben die Stimmberechtigten der Gemeinde Beromünster die Vorlage für die Gesamtrevision der Ortsplanung an der Urne abgelehnt.

Anstatt zusammen mit den beauftragten Planungsfachleuten die Gründe für diese Ablehnung in der Vorlage selbst zu suchen, wurden die Stimmberechtigten befragt. Aus dieser Umfrage hat der Gemeinderat den Schluss gezogen, dass das Stimmvolk von der umfangreichen Gesamtrevision überfordert gewesen sei. Deshalb wurde die im wesentlichen unveränderte Vorlage in Teilrevisionen aufgeteilt.

Eine erste Etappe wurde im Oktober 2021 an einer in jeder Hinsicht ausserordentlichen Gemeindeversammlung angenommen, die zweite Etappe soll nun noch dieses Jahr (2022) zur Abstimmung kommen.

Das Problem liegt jedoch nicht bei den angeblich überforderten Stimmberechtigten, sondern im materiellen Inhalt der Vorlage und in den Unterlagen, die zwar umfangreich sind, die wesentlichen Inhalte aber nicht nachvollziehbar vermitteln.

**Die Gesamtrevision der Ortsplanung Beromünster weist schwerwiegende raumplanerische Mängel auf und muss grundlegend überarbeitet werden.**

## 2. Verkehrszone „Umfahrungsstrasse“

Ein zentrales Element des Zonenplans Beromünster ist die **Verkehrszone für die Umfahrungsstrasse**. Dass der Flecken vom Durchgangs- und Schwerverkehr befreit werden muss, ist unbestritten. Die dafür geplante, rund 1.5 Kilometer lange und 14 bis 17 Meter breite Kantonsstrasse verläuft auf der ganzen Länge im Baugebiet und beansprucht rund vier Hektaren Bauland. Sie ist deshalb keine Umfahrung, sondern ein schwerwiegender und massiver Eingriff ins Orts- und Landschaftsbild von Beromünster.

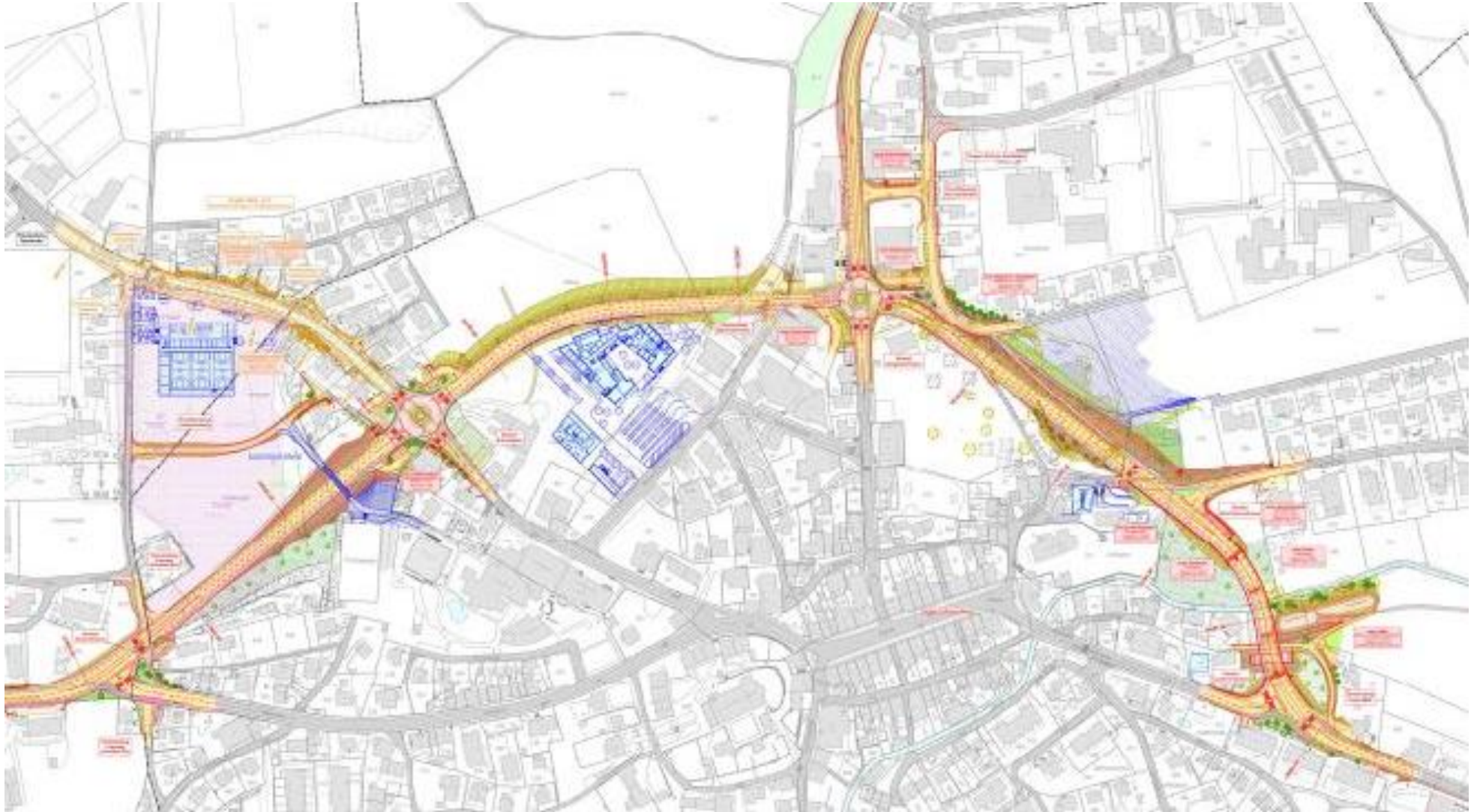
Der nebenstehende Plan (Abb. 1) zeigt auf, wie viele und grosse Flächen für die neue und für die Anpassungen von bestehenden Strassen beansprucht werden.

Neben grossen Eingriffen ins Orts- und Landschaftsbild werden viele, auch bereits überbaute Liegenschaften in unzumutbarem Masse mit Immissionen belastet. Das ist ortsplanerisch nicht vertretbar und widerspricht geltenden Gesetzen.

Die Entlastung des Fleckens vom Durchgangsverkehr darf nicht wie eine verkehrsorientierte Kantonsstrasse auf freiem Feld geplant werden. Sie muss mit grösstmöglicher Sorgfalt und Rücksicht auf die Gegebenheiten des Ortes als **siedlungsorientierte Strasse** konzipiert werden. Dabei sind folgende Überlegungen als massgebende Vorgaben und Randbedingungen zu beachten:

- Innerhalb des Baugebietes gilt Tempo 50; vielerorts ist bereits Tempo 30 üblich und richtig. Mit der gestreckten Linieneinführung und der bis zehn Meter breiten Fahrbahn lässt die geplante Strasse auf weite Strecken schnelles Fahren mit Tempo 80 und mehr zu. Das ist grundsätzlich falsch. **Die Strasse muss so dimensioniert und gestaltet werden, dass auch ohne Signalisation mit höchstens Tempo 50, in Teilbereichen auch langsamer, gefahren wird.** Das macht die Strasse sicher, reduziert den Lärm und ermöglicht eine Gestaltung mit Rücksicht auf die Gegebenheiten des Ortes und der Landschaft.
- **Die neue Strasse muss lediglich den Durchgangs- und Schwerverkehr aufnehmen. Rad- und Gehwege sind auf einem eigenen Wegnetz zu führen.** Dafür stehen weitgehend die bestehenden, durch die neue Strasse vom Verkehr entlasteten Strassen und Wege zur Verfügung. Das reduziert die Strassenbreite auf rund die Hälfte und damit auch den Landbedarf und die Kosten. Zudem werden die Eingriffe ins Orts- und Landschaftsbild viel geringer.

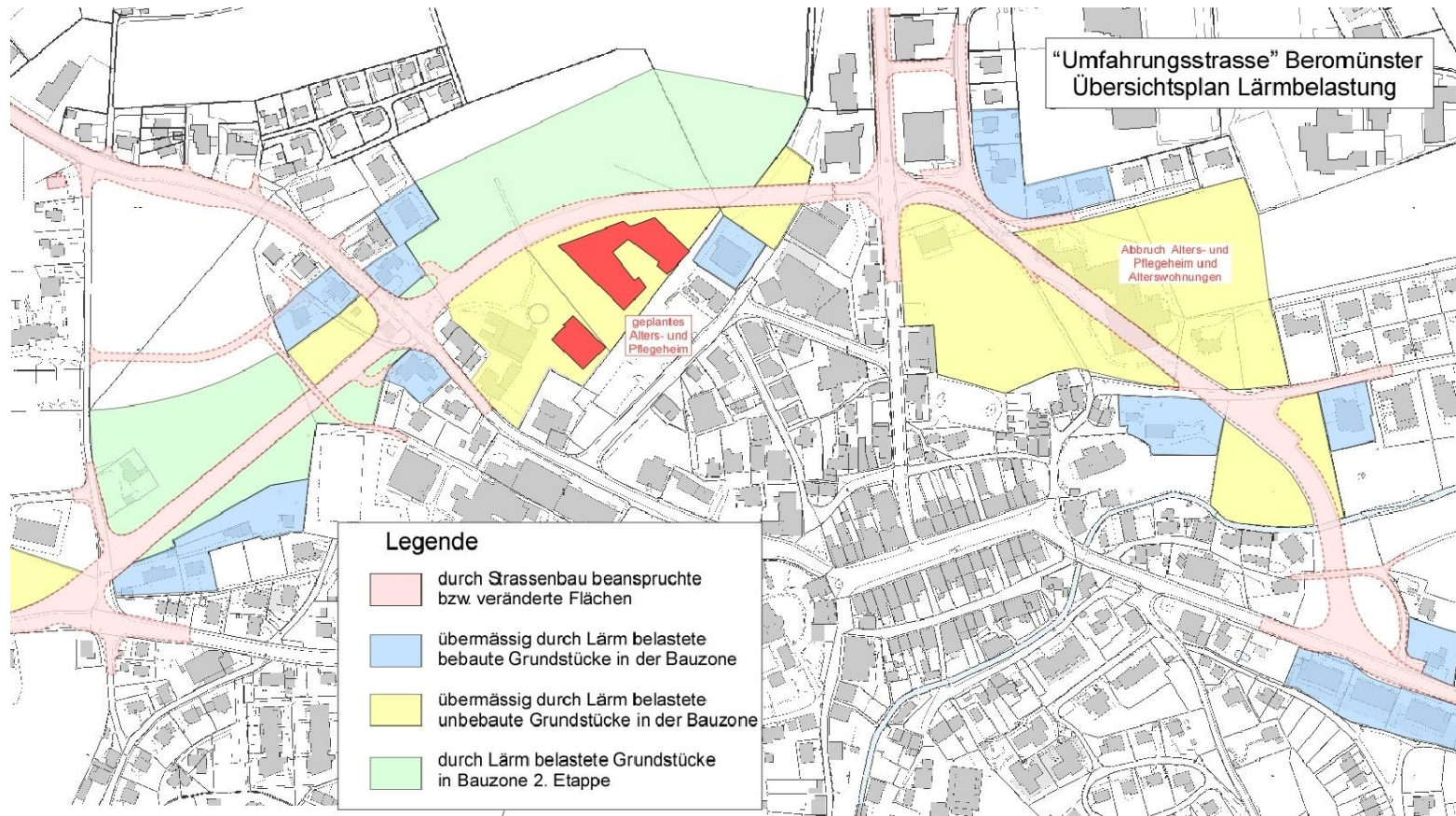
Ein Konzept, das auf diesen Grundsätzen aufbaut besteht. Es hat zudem den entscheidenden Vorteil, dass es in **Etappen** realisierbar ist und mit jeder Etappe Entlastungen für den Flecken bringt. Weil keine kantonale Abstimmung erforderlich ist, kann es rasch und kostengünstig realisiert werden.



**Abb. 1:** Das Projekt der „Umfahrungsstrasse“ mit ausgebauten Zufahrten und projektierten Bauten (blau). Sie verläuft auf der ganzen Länge im Baugebiet mit entsprechend schwerwiegenden Eingriffen ins Ortsbild und Auswirkungen auf die direkt Betroffenen.



**Abb.2** Neben dem Strassenbau sind zusätzlich grosse Flächen als Installations- und Lagerplätze erforderlich. Der Plan zeigt jene vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Grünflächen, die dafür benötigt und temporär beeinträchtigt werden (rot schraffiert).



**Abb.3 Lärmbelastung durch die geplante Umfahrungsstrasse**

Bei den blau bezeichneten, überbauten Parzellen ist die gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung max. zulässige Lärmbelastung überschritten. Die gelb bezeichneten, noch nicht überbauten Parzellen dürfen zonengemäss nur überbaut werden, wenn der Regierungsrat Erleichterungen von den Vorschriften der Lärmschutzverordnung gewährt. Das gilt auch für das geplante Pflegeheim (rot im Plan). Eine planerisch absurde Situation, weil es die primäre Aufgabe der Ortsplanung ist, die Zonen so zuzuteilen, dass sie ohne Ausnahmen bestimmungsgemäss überbaut und genutzt werden können. **Entlang der Umfahrungsstrasse sind eigentlich nur Zonen ohne lärmempfindliche Nutzungen (z.B. für Gewerbe oder Industrie) zulässig!**

### 3. Einzonung Chällermatt

Die Chällermatt ist ein zusammenhängendes, landwirtschaftlich genutztes Areal von rund drei Hektaren Fläche und gleichzeitig ein landschaftlich wertvoller Freiraum im Siedlungsgebiet von Beromünster/Gunzwil.

In den bestehenden Zonenplänen ist die Chällermatt als *übriges Gebiet B* bezeichnet, wofür die Bestimmungen der **Landwirtschaftszone** gelten. Planerisch richtig wäre es, dieses Areal ganz der Landwirtschaftszone zuzuteilen und damit dauernd vor Überbauung freizuhalten.



Abb. 4: Die Chällermatt vom Grasweg aus

Die Landeskarte von 1930 zeigt im nördlichen Teil, genau an der Stelle wo die Dreifachturnhalle geplant ist, eine **Kiesgrube**. Diese wurde in der Folge auf nahezu das ganze Areal ausgedehnt. Als in den 1950 - er Jahren aller Kies abgebaut war, wurde die bis zehn Meter tiefe Grube mit **Siedlungsabfällen** aufgefüllt und anschliessend zur landwirtschaftlichen Nutzung mit Erdmaterial überdeckt.

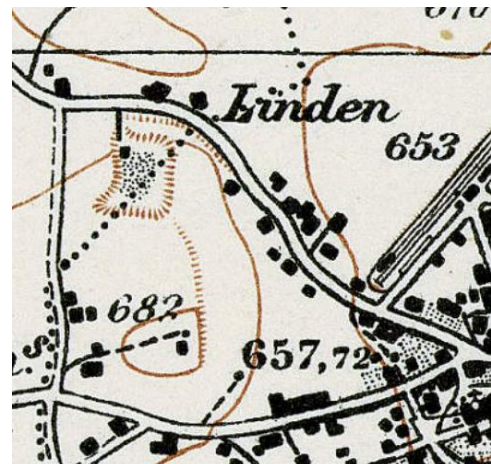


Abb. 5: Landeskarte von 1930



Abb. 6: Offene Abfallgrube ca. 1950

Die vorgesehene Einzonung Chällermatt ist ortsplanerisch nicht vertretbar:

Eine **landschaftlich wertvolle Freifläche**, welche das Siedlungsgebiet sinnvoll gliedert, geht verloren.

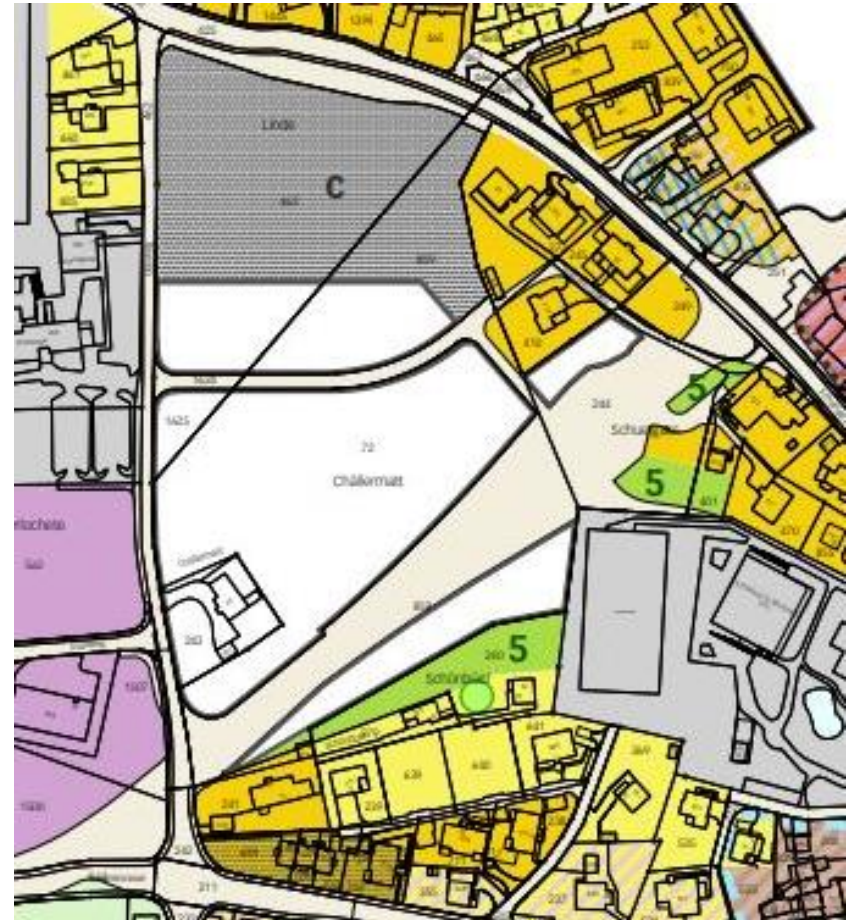
- Drei Hektaren landwirtschaftlich gut nutzbare Fläche werden zerstückelt.
- Es besteht kein planerisches Gesamtkonzept für die Nutzung der Restflächen.
- Es besteht **kein zwingender Bedarf für eine Einzonung**. Die Dreifachhalle mit Feuerwehr kann besser und rationeller im Bifang realisiert werden.
- Im bestehenden Zustand geht von der Deponie keine Gefährdung aus. Bauliche Eingriffe können Konsequenzen mit erheblichen Kosten zur Folge haben.

**Siedlungsabfälle sind kein geeigneter Baugrund**, ganz besonders nicht für ein grosses, öffentliches Gebäude.

- Es werden unverhältnismässig grosse Aufwendungen für eine zuverlässige Foundation nötig sein.
- Das grosse, allein stehende Bauvolumen wird als Fremdkörper im Ortsbild und in der Landschaft wirken.
- Das Projekt hat zwei für öffentliche Gebäude entscheidende, strukturelle Mängel: es kann weder etappiert, noch erweitert werden.

**Verkehrsanlagen** beanspruchen übermässig viel Land:

- Im Norden der Ausbau der Hauptstrasse Gunzwil mit neuen Busbuchten.
- In der Mitte die neue Zufahrt zu den Häusern am Lindenhofweg.
- Im Süden die breite, bis acht Meter tiefe Schneise für die geplante Umfahrungsstrasse.



**Abb. 7: Die Chällermatt im neuen Zonenplan:** eine Zerstückelung ohne Rücksicht auf Landschaft und Gegebenheiten. Für die Strasse wird grossflächig eingezont, das bestehende Haus am Grasweg bleibt in der Landwirtschaftszone, Restflächen sind nicht sinnvoll nutzbar.



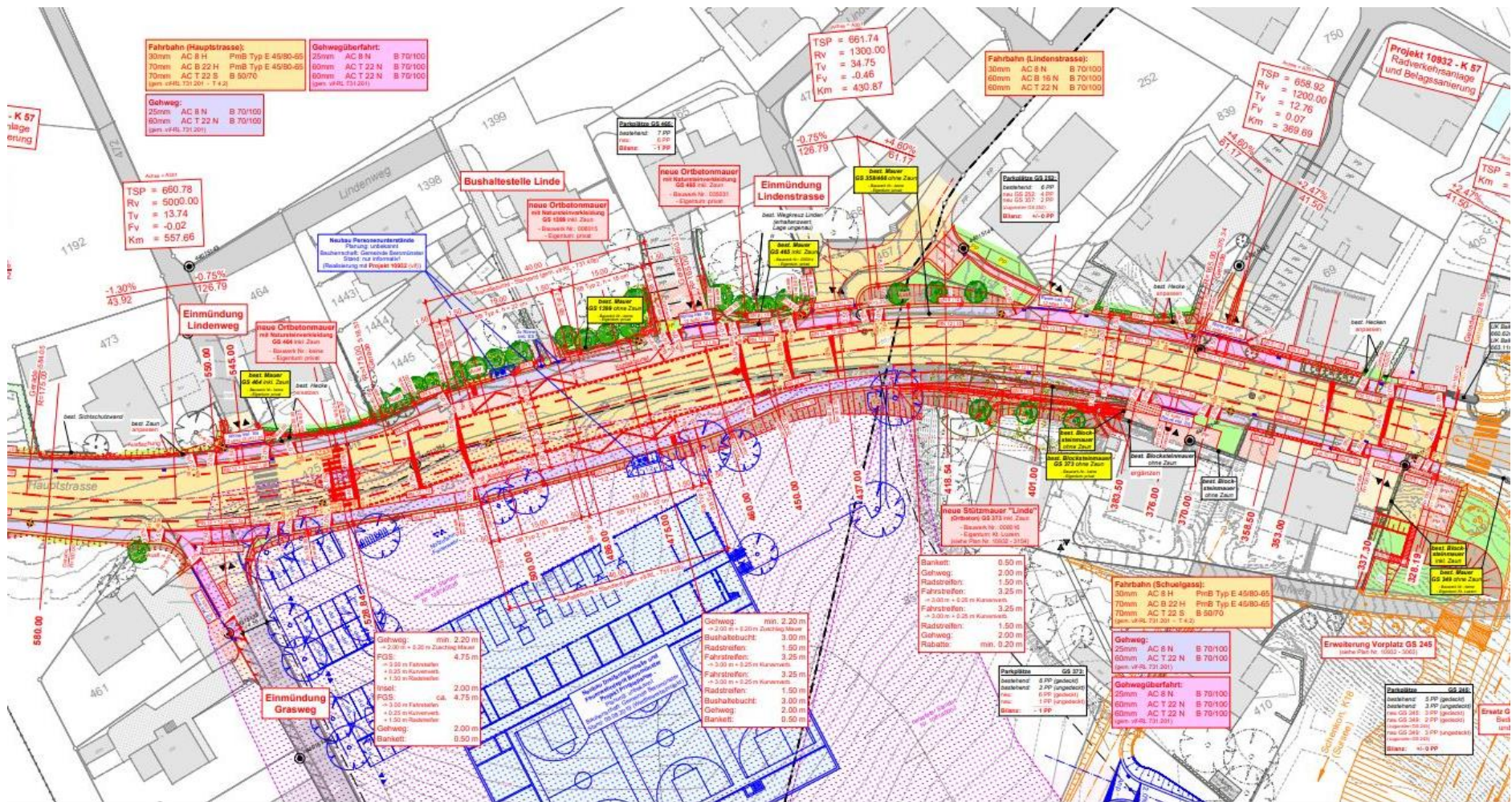
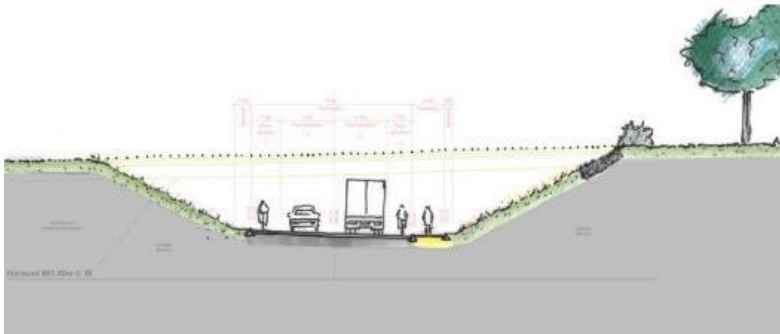


Abb. 10: Das Projekt für den Ausbau der Hauptstrasse Gunzwil/Schuelgass: nicht eine Radwegenanlage und Belagsanierung, wie sie bezeichnet ist, sondern eine breite, rein verkehrsorientierte Schneise durch das Dorf!

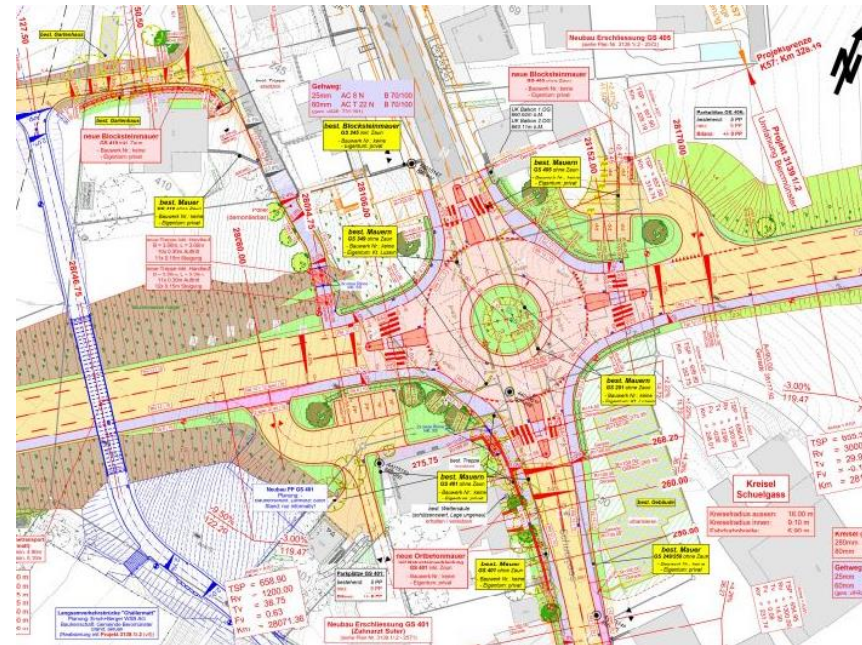
## 5. Einschnitt Chällermatt und Kreisel Schuelgass

Der breite und tiefe Einschnitt für die geplante Strasse in der Chällermatt wird im landschaftspflegerischen Begleitplan beschönigend als „**auffallendes Landschaftselement**“ bezeichnet, das durch die *Langsamverkehrsbrücke* eine *willkommene Bedeutung erhalte* und die *offene Sicht zum Kreisel Schuelgass gewährleiste*.

Tatsächlich handelt es sich um einen unverhältnismässigen Eingriff in die bestehende Landschafts- und Siedlungsstruktur. Die steilen Böschungen sind nicht sinnvoll nutzbar. Der Lindenhofweg wird abgeschnitten, weshalb eine neue aufwändige Zufahrt vom Grasweg her nötig ist. Für den Schulweg ist auf Kosten der Gemeinde eine Brücke nötig.



**Abb.11:** Der breite und tiefe Einschnitt in der Chällermatt, der eine Brücke als Zugang zum Sportplatz nötig macht.



**Abb. 12:** Das Projekt Kreisel Schuelgass

Der ausschliesslich verkehrorientierte Kreisel ist verkehrstechnisch nicht erforderlich, ortsbaulich aber ein brutaler Eingriff ins gewachsene Ortsbild. (Zwei Häuser wurden vorsorglich schon abgebrochen!) Die bestehenden Liegenschaften werden übermässigem Lärm ausgesetzt und dadurch massiv entwertet. Für den Schulweg wird der Kreisel zu einem grossen Hindernis. Die Fussgängerstreifen unmittelbar am Kreisel führen zu Rückstau im Kreisel und zu entsprechend gefährlichen Situationen.

## 6. Einzonung Bifang

Die Teileinzonung Bifang wurde im Oktober 2021 an einer ausserordentlichen Gemeindeversammlung beschlossen. Weil sie gravierende planerische Mängel aufweist wird sie hier erneut zum Thema.

Die **Zone für öffentliche Zwecke** ist als Standort für einen Ersatz des bestehenden Alters- und Pflegeheims Bärgmättli vorgesehen; in der anschliessenden **Mischzone** soll eine **verdichtete Wohnüberbauung mit Dienstleistungen** entstehen. Die Immissionen der geplanten Umfahrungsstrasse werden jedoch derart massiv sein, dass der Bifang für beide Nutzungen nicht geeignet ist. Dieser entscheidende Aspekt wurde bei der Beurteilung des Standorts nicht berücksichtigt: eine unverständliche, planerisch nicht vertretbare Zonenzuteilung.

Ein **Pflegeheim** gehört, gleich wie **Wohnungen**, in eine Zone, welche gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung der **Empfindlichkeitsstufe ES II** zuzuteilen ist. Bei Neueinzonungen sind die Planungswerte einzuhalten: die Lärmbelastung darf am Tag max. 55 dB(A), in der Nacht max. 45 dB(A) betragen. Die Berechnungen des Kantons zeigen, dass die Lärmbelastung im Bifang am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 56 dB(A) betragen wird. **Der Bifang ist deshalb lediglich für gewerbliche, industrielle oder andere lärmunempfindliche Nutzungen geeignet.**

Mit der Umfahrungsstrasse wird die für Wohnen zulässigen Lärmbelastung am Tag um 9 dB(A) überschritten, in der Nacht um 11 dB(A). Weil eine Erhöhung um 5 dB(A) als Verdoppelung des Lärms wahrgenommen wird, ist das massiv mehr als gesetzlich zulässig ist. **Aber auch die für die ES III zulässigen Werte von 60 dB(A) am Tag, bzw. 50 dB(A) in der Nacht könnten nur mit einer 180 Meter langen und 3 Meter hohen Lärmschutzwand eingehalten werden.** Der Regierungsrat müsste deshalb Erleichterungen von der Lärmschutzverordnung gewähren. Das dürfte er jedoch nicht tun, weil die vorgesehene Einzonung und Nutzung dieses Areals keineswegs zwingend erforderlich ist.



Abb. 13: Zonenplan im Bereich Bifang mit der Zone für öffentliche Zwecke (grau) und der speziellen Mischzone (gestreift).

Es ist die primäre Aufgabe der Ortsplanung, Zonen so zuzuteilen, dass sie ohne Ausnahmen zweckentsprechend genutzt werden können. Dieser zentrale Grundsatz wird im Bifang nicht eingehalten. Beide Zonen können nur mit Erleichterungen von den Lärmschutzbestimmungen zonengemäss genutzt werden.

**Die Einzonung Bifang erweist sich als Planungsfehler, der unbedingt korrigiert werden muss.**

## 7. Das Pflegeheim „Bifangpark“: Bauen für Betage oder gegen den Lärm?

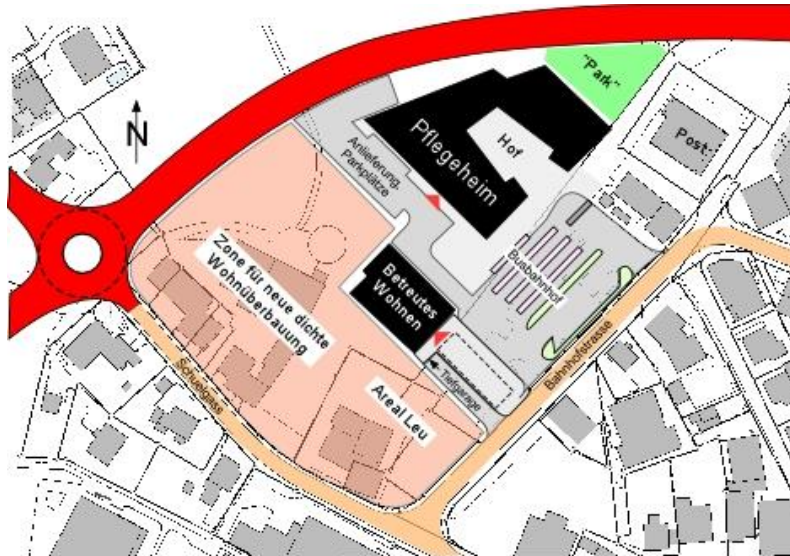


Abb. 14: Situation Bifang mit Pflegeheim und betreutem Wohnen

- Das im Bifang dominierende Element ist die Umfahrungsstrasse, die mit nur sechs Meter Abstand am geplanten Heim vorbeiführt.
- Im Südwesten liegen Anlieferung und Parkplätze, im Südosten der Busbahnhof: alles Flächen mit Hartbelag.
- Grün bleibt lediglich eine kleine lärmige Restfläche im Norden zwischen Pflegeheim und Umfahrungsstrasse (der Bifangpark?)

Eine insgesamt trostlose Perspektive im Vergleich mit der freien Lage und Aussicht im Bärnmättli am Sandhübel. Dass die Mitglieder der zuständigen Behörden und deren Fachleute das nicht sehen, nicht sehen wollen, ist nicht nachvollziehbar.

Die Lage an der Umfahrungsstrasse hat zwangsläufig zu einem Projekt geführt, das in erster Linie auf die Lärmbelastung durch die Strasse ausgerichtet ist und nicht auf die Bedürfnisse der Menschen, die hier wohnen und arbeiten.

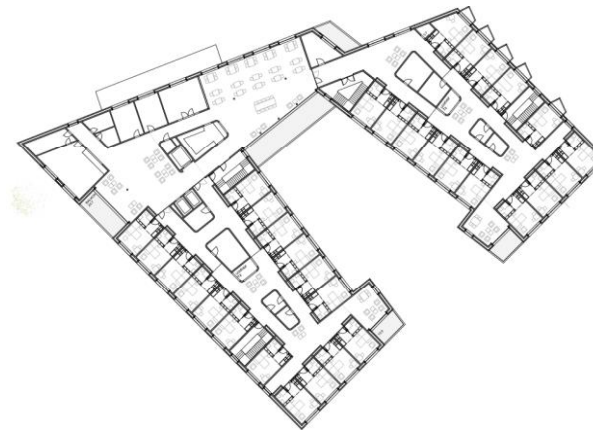


Abb. 15: Pflegeheim Bifang: Grundriss Zimmergeschoss

- 34 Zimmer sind auf einen Innenhof mit nur wenig Sonne und ohne jede Aussicht, orientiert.
- 14 Zimmer sind nach Norden auf die Umfahrungsstrasse ausgerichtet. Scheuklappen sollen vor Lärm schützen.
- 16 Zimmer haben Sicht auf den Hartplatz des Busbahnhofs.
- Die 20 nach Südwesten orientierten Zimmer haben im Nahbereich Zufahrt, Anlieferung und Parkplätze vor sich. Künftig werden bis 18 Meter hohe Nordfassaden der geplanten verdichteten Wohnüberbauung die Aussicht bilden: innerstädtische Verhältnisse im doch eigentlich ländlichen Beromünster!

## 8. Der Kreisel Aargauerstrasse

Der nebenstehende Plan zeigt die „Strassenorgie“, die am Dorfeingang Nord geplant ist. Die heute mit zwei Fahrstreifen 6.5 Meter breite Aargauerstrasse wird mit einem Mehrzweckstreifen und zwei Radstreifen ergänzt und damit neu insgesamt 11.50 Meter breit.

Mit 32 Meter Durchmesser wird der Kreisel zu einem das Ortsbild dominierenden Verkehrselement. Für Fuss- und Veloverkehr ist er ein Hindernis; Konflikte mit dem Autoverkehr (Rückstau im Kreisel) sind auch hier absehbar.

Die Druckerei Wallimann liegt zwar nach wie vor an der Aargauerstrasse, ist aber nur noch über die Strasse am Sandhübel erreichbar. Diese wird über eine neue Zufahrt nördlich des Kreisels an die Aargauerstrasse angeschlossen und verläuft bei der „Rötelscheune“ unmittelbar neben dem Ostast der Umfahrung. Damit entsteht an dieser Stelle eine 25 Meter breite Asphaltfläche: ein massiver Eingriff ins Ortsbild und eine trostlose Aussicht für vier bestehende Einfamilienhäuser (Am Sandhübel Nr. 4, 2, 3 und 5). Diese werden übermässig mit Lärm belastet und müssen z.T. auch noch Land abtreten.

**Insgesamt kein gestalteter Dorfeingang, sondern eine überdimensionierte „Verkehrsmaschine“, die nicht einmal für Autos zuverlässig funktionieren wird.**

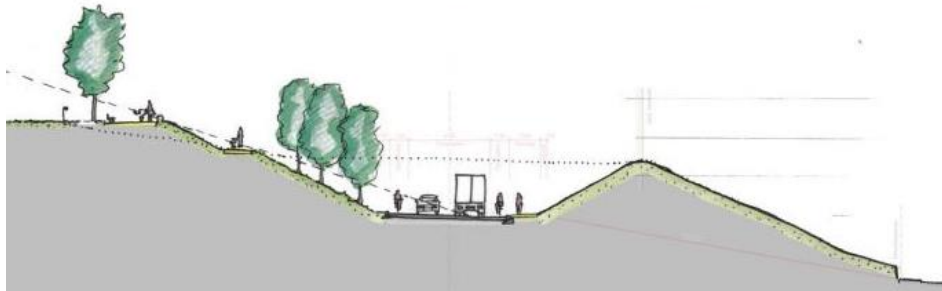


Abb. 16: Das Projekt für den Kreisel Aargauerstrasse

## 9. Abbruch „Bärgmättli“ und Einschnitt Sandhübel

Der grösste und ortsplanerisch unverständlichste Eingriff ins Orts- und Landschaftsbild ist der Ostast der geplanten Strasse mit dem Abbruch des Pflegeheims und der Alterswohnungen und dem Einschnitt in den Sandhübel.

Im Zonenplan ist das verharmlosend mit einer Verkehrszone für die den eigentlichen Strassenbereich und einer Grünzone für die angrenzende Hangböschung dargestellt. Obwohl nur ein Teil des Areal für die Strasse benötigt wird, hat die gestreckte Linienführung zur Folge, dass das ganze heutige Bärgmättli – Areal und weitere angrenzende Flächen durch die Lärmbelastung der Strasse praktisch wertlos werden: - nicht nur als Bauland, sondern auch als Erholungsraum. Der Plan der Lärmbelastung (Abb. 19) zeigt das deutlich.

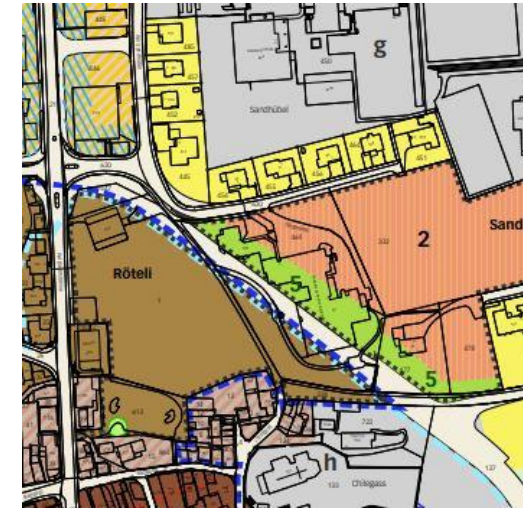


**Abb. 17: Querschnitt durch die geplante Strasse im Bereich Bärgmättli**

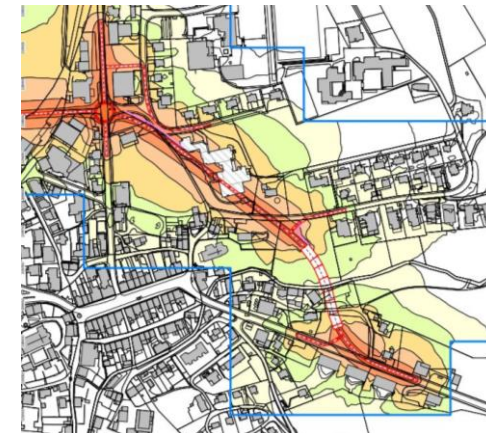
Anstelle des Pflegeheims und der Alterswohnungen entsteht ein breiter und tiefer Einschnitt, dessen Böschungen „eine Art Park mit Bäumen und Wegen“ werden sollen, wie im technischen Bericht zu lesen ist. Gleich wie im Bifang wird ein Landschaftseingriff mit dem Wort „Park“ schönegeredet!

Der Abbruch des Pflegeheims und der Alterswohnungen ist nicht nachvollziehbar begründet. Die Berichte, welche dies belegen sollen, sind nicht öffentlich zugänglich. Wenn Klimaschutz ernst genommen wird, ist Abbruch und Neubau nur noch nur in ausgewiesenen Ausnahmefällen vertretbar.

Eine Studie, welche nachweist, wie das Pflegeheim umgenutzt und erweitert werden kann, liegt vor.



**Abb. 18: Zonenplan im Bereich Bärgmättli**



**Abb. 19: Lärmbelastung der Umfahrung.**  
Nur in den hellgelben Flächen ist Wohnnutzung ohne Einschränkung möglich.

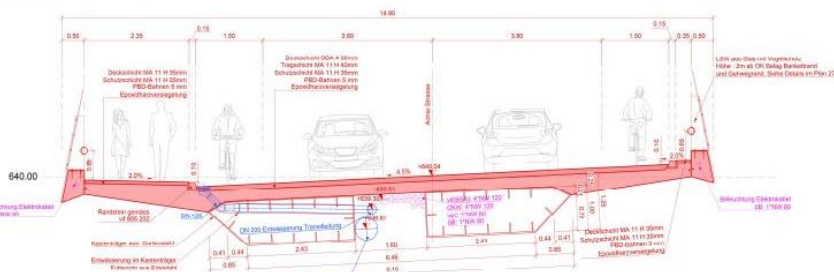


**Abb. 20: Das Projekt für den Ostast der Umfahrung im Bereich Bärgmättli:**  
Das Dreieck zwischen Umfahrungsstrasse, Fussweg und dem Rest der Don Bosco Strasse ist der Dorfzone B zugeteilt, aber nicht nutzbar.

## 10. Wyna-Brücke und Anschluss Luzernerstrasse

„Die Architektur der Brücke ist darauf bedacht, die Brücke so schlank und filigran wie möglich erscheinen zu lassen. Sie sticht mit den zwei Stahlkastenträger aus Cortenstahl hervor, die sie hervorragend in die Landschaft integrieren lässt“ (Zitat aus dem technischen Bericht).

Die gebaute Wirklichkeit würde ganz anders sein, z.B. für das rote Haus nebenan: **In nur sechs Meter Abstand führt die Brücke auf Traufhöhe (!) am Haus vorbei:** eine Betonplatte, breiter als das Haus, auf rostigen Stahlträgern, seitlich mit zwei Meter hohen, von Stahlprofilen getragenen Lärmschutzwänden aus Glas. Die Profile machen das nicht sichtbar!



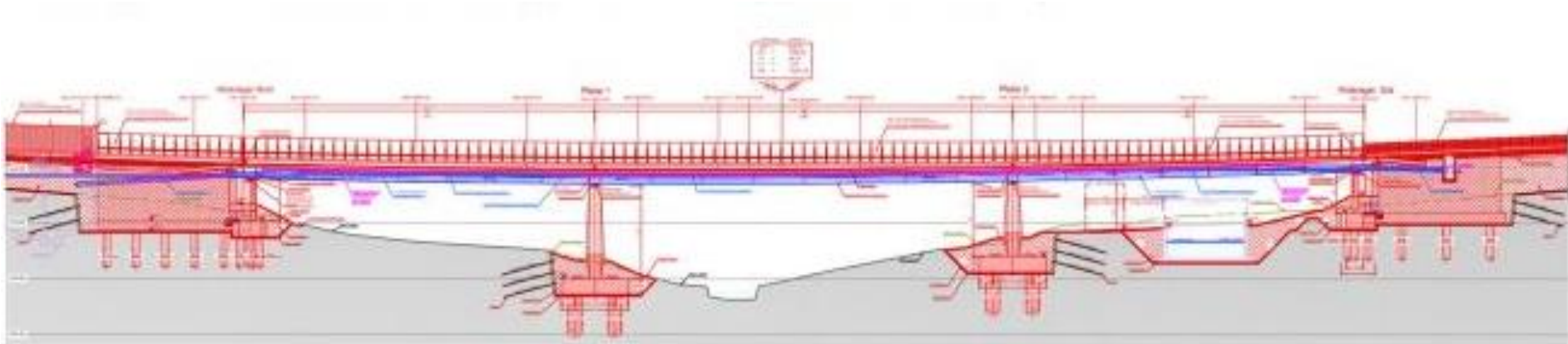
**Abb. 20: Querschnitt der Brücke mit zwei breiten Fahrstreifen, zwei Radstreifen und einem Gehweg: insgesamt 14 bis 17 Meter breit!**

Die zwei Meter hohe Glaswand löst das Lärmproblem nicht: Um den Pfarrhof wirksam zu schützen, müsste die Wand drei Meter hoch sein. Für den Schutz des Wohnhauses Don Boscostrasse Nr. 8 müsste eine Mauer von **60 Metern Länge und fünf Meter Höhe** erstellt werden!



**Abb. 21: Projekt der Brücke über die Wyna**

Die insgesamt enorme Strassenfläche der geplanten Strasse macht es zudem nötig, dass das Meteorwasser in einer **Strassenabwasserbehandlungsanlage** (Saba) gereinigt werden muss, bevor es der Wyna zugeleitet werden kann. Das erfordert erhebliche zusätzliche Flächen für Rückhaltebecken mit massiven Eingriffen in den heute an dieser Stelle noch weitgehend intakten Bachlauf.



**Abb. 22: Längsschnitt der Brücke mit Widerlagern und Fundamenten der Brückenpfeiler  
Ansicht von Westen mit Lärmschutzwand: auf der Brücke aus Glas, anschliessend aus Beton**

Der Plan macht deutlich, wie grosse Eingriffe während der Bauzeit für die Widerlager auf beiden Seiten, die Fundamente der Brückenpfeiler und die Retentionsbecken der SABA erforderlich sind. Dass sich die beiden Lärmschutzwände (zwei je hundert Meter lange Kämme mit Zinken aus Stahl) hervorragend in die Landschaft integrieren, wird niemand, der sich das wirklich vorstellen kann, bejahen.

Der **Anschluss Luzernerstrasse** wird mit der Abbiegespur, den Fussgängerübergängen und der neuen Zufahrt ins Quartier „Under Brugg“ eine ausgedehnte neue Hartbelagsfläche und eine massive Lärmquelle. Um die bestehenden Häuser im Nahbereich der Strasse wirksam vor Lärm zu schützen, wäre eine **130 Meter lange und sieben (!) Meter hohe Lärmschutzwand** erforderlich. Eine solche wird zu Recht als unverhältnismässig beurteilt.

Diese Häuser werden den Lärm, dem sie schon heute ausgesetzt sind, weiter hinnehmen müssen. Zwei davon (Luzernerstrasse 10 und 12) sind bereits mit Lärmschutzfenstern ausgerüstet.

Nach heutiger Praxis des Bundesgerichts dürften diese Häuser gar nicht mehr so bewilligt werden, weil die gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung maximal zulässigen Lärmpegel ohne Ausnahme **bei offenen Fenstern** einzuhalten sind.



**Abb. 23: Anschluss Luzernerstrasse**

## 11. Einzonung Sandhübel



Abb. 24: Aktuell gültiger Zonenplan

Das Alters- und Pflegeheim „Bärgmättli“ umfasst mit den Alterswohnungen insgesamt 9805 m<sup>2</sup> Fläche und ist, zusammen mit einer hangwärts angrenzenden Reservefläche von 3500 m<sup>2</sup> der Zone für öffentliche Zwecke zugeteilt.

Weitere rund 16'500 m<sup>2</sup> sind als „*übriges Gebiet B*“ eine Reserve für später. Im Norden liegen das Don Bosco Areal und die Kantonschule ebenfalls in der Zone für öffentliche Zwecke.

**Der Abbruch des Bärgmättli und die Beanspruchung des ganzen Areals durch Strasse und Böschungen wird den heutigen Anlagewert in der Grössenordnung von CHF 20 Mio. vernichten Das ist rein wirtschaftlich nicht zu verantworten.**



Abb. 25: vorgesehene neue Einzonung

Die geplante Umfahrungsstrasse ist als Verkehrszone ausgeschieden, die hangseitige Böschung als Grünzone. Die übrige Fläche ist der „*speziellen Wohnzone Sandhübel*“ zugeteilt.

Das gesamte Areal Bärgmättli und die angrenzende Reserve in der Zone für öffentliche Zwecke werden durch die geplante Strasse übermässig mit Lärm belastet und sind deshalb als Wohnzone nicht geeignet. Für diese Einzonung besteht weder eine Notwendigkeit noch ein Bedarf.

**Dieses grosse Areal in einmaliger Lage darf nicht für eine banale Wohnüberbauung missbraucht werden. Es ist für ausgewiesene öffentliche Bedürfnisse freizuhalten.**



Abb. 26: Überbauungskonzept

Die Wohnzone soll auf der Grundlage eines Gestaltungsplanes überbaut werden. Das „*beispielhafte Konzept für eine offene gegliederte Überbauung*“ zeigt, welche Art von Überbauung zu erwarten ist. Insgesamt sollen rund **100 Wohnungen** möglich werden.

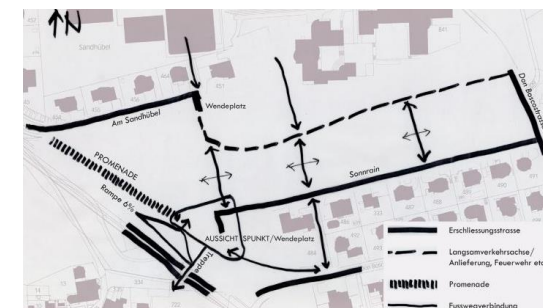


Abb. 27: Das Erschliessungskonzept für die geplante Überbauung

## 12. Schlössli Höchi

Abb. 28: Zonenplan, rechtsgültig



Im aktuellen Zonenplan ist die „Schlössli Höchi“ der Landhauszone WL, 2. Etappe, überlagert mit Gestaltungsplanpflicht zugeteilt. Eine zweigeschossige Bauweise mit der Ausnutzungsziffer von 0.27 soll eine lockere Überbauung mit einzelnen freistehenden Häusern sicherstellen.

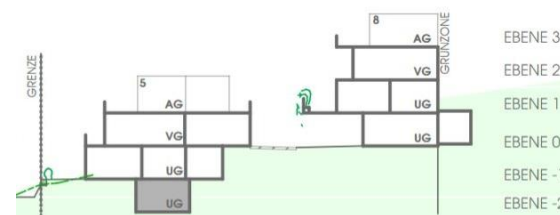
Zonen, die der 2. Etappe zugeteilt sind, dürfen erst überbaut werden, wenn sie vom Gemeinderat ganz oder teilweise in die Bauzone 1. Etappe umgeteilt werden.

Die Revision der Ortsplanung wurde 2013 begonnen. **Es bestand kein Anlass, die Schlössli Höchi vorzeitig in eine Zone 1. Etappe umzuteilen.** Dieser Entscheidung hätte im Zusammenhang mit der Vorlage zur Gesamtrevision der Ortsplanung den Stimmberechtigten vorgelegt werden müssen.

Abb. 29: Geplante Überbauung



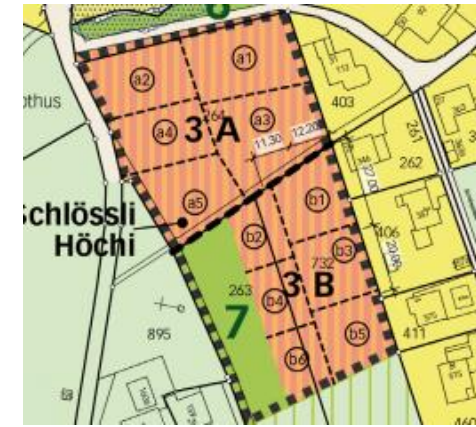
Obwohl sie auf einem Gestaltungsplan aufbaut, entspricht die geplante massive Überbauung in Bezug auf bauliche Dichte und Erscheinungsbild in keiner Weise den planerischen Zielsetzungen des Zonenplanes.



Schemaschnitt im Teilbereich B

Im Teilbereich B ist das Bauvolumen auf fünf Ebenen angeordnet und wird wie ein **grosses, zusammengebautes Terrassenhaus** wirken.

Abb. 30: Zonenplan 2022



Im Entwurf des Zonenplanes ist das Areal einer **speziellen Wohnzone Schlössli Höchi** zugeteilt. Die Vorschriften für diese Zone sind ganz auf das vorliegende Projekt abgestimmt. Das ist nicht stufengerecht, weil es nicht die Aufgabe des Zonenplanes ist, Bauprojekte zu definieren, sondern Randbedingungen für das Bauen festzulegen.

**Diese Bestimmungen haben zur Folge, dass die zulässige Geschossfläche im Vergleich zum bestehenden Zonenplan mehr als verdoppelt wird,** - eine an diesem Ort und in dieser Lage in keiner Weise vertretbare bauliche Verdichtung.

**Der Teilbereich B ist, wie das die IG Baukultur verlangt, freizuhalten. Für den Teilbereich A sind neue Vorschriften zu entwickeln.**

### 13. Zusammenfassung

Die im Zonenplan Beromünster/Gunzwil enthaltene „Verkehrszone“ hat im Bereich der geplanten Umfahrung schwerwiegende Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild und auf angrenzende Grundstücke. **Eine grundlegende Überarbeitung des Strassenprojektes, der Verkehrszone und folglich des Zonenplanes ist zwingend nötig.**

Die Ortsplanung Beromünster ist vom Strassenbau dominiert. Die Fachleute aus Orts- und Landschaftsplanung haben den Strassenbauern zugehört, die eigentlichen Interessen der Gemeinde aber nicht vertreten, oder gar nicht erkannt. Bei der Beurteilung der Standorte für das Pflegeheim (Kap. 4.3 im Bericht zur Einzonung Bifang) kommt das besonders offensichtlich zum Ausdruck:

- Der Standort Bergmättli wurde im Bericht zur Ortsplanung übermässig negativ beurteilt, weil das bestehende Heim eine gestreckte Führung der Strasse behindert, obwohl eine solche nicht richtig ist.
- Beim Standort Bifang wurden die massiven Immissionen der Strasse auf das geplante Heim gar nicht in die Beurteilung einbezogen, obwohl (oder weil?) diese eigentlich zum Ausschluss des Standortes führen müssten.

Die Strasse bestimmt auch die Bauzonenbilanz: die insgesamt rund vier Hektaren Baugebiet, die für Strassen und Nebenflächen beansprucht werden und deshalb als Bauzonen fehlen, tragen entscheidend dazu bei, dass zusätzliches Bauland eingezont werden darf!

Zusammenfassend ergibt sich:

1. Die Vorlage ist in folgenden Punkten grundsätzlich zu überarbeiten:
  - Verkehrszone Umfahrungsstrasse und K57
  - Einzonung Chällermatt und Standort Dreifachhalle/Feuerwehr
  - Einzonung Bifang/Standort Alters- und Pflegeheim
  - Einzonung Sandhübel
  - Einzonung Schlössli Höchi
2. Damit alle, Laien und Fachleute, die Auswirkungen der geplanten Strassen beurteilen können, sind sie so zu profilieren, dass die Linienführung und die Landbeanspruchung deutlich erkennbar sind, also:
  - rote durchgehende Bänder für die Strassenflächen
  - gelbe durchgehende Bänder für die durch Böschungen und Dämme beanspruchten Flächen.
  - je zwei Profile für den Damm im Bifang und die Wynabrücke.

Wenn der Kanton dazu nicht bereit ist, soll die Gemeinde das veranlassen.
3. Die Vorlage ist zu sistieren bis rechtsverbindlich feststeht, wie der Flecken vom Durchgangsverkehr entlastet wird.

## Anhang: Konzept Dreifachhalle mit Feuerwehr im Bifang

Die Dreifachhalle mit Feuerwehr ist ein zentrales Element der 2. Etappe der Ortsplanungsrevision. Im folgenden wird deshalb gezeigt, wie dieses Bauvorhaben im Bifang in idealer Lage und in sinnvollen Etappen mit Rücksicht auf den bestehenden Landwirtschaftsbetrieb realisiert werden kann. Der nebenstehende Plan zeigt das Gesamtkonzept, die folgenden Seiten zeigen mögliche Etappen.

Die **Erschliessung** erfolgt über eine neue Strasse, welche von Busbahnhof zur Schuelgass führt, diese vom Verkehr entlastet und später Teil einer ortsbildverträglichen Westtangente werden kann. Der südliche Teil der Bahnhofstrasse wird angepasst und die Bushaltestelle neu organisiert.

Die **Dreifachhalle und die Feuerwehr** erhalten eine direkte Zufahrt von Norden, der Fussgängerzugang erfolgt von der Schuelgass. Diese wird zum sicheren Fuss- und Radweg und muss nur noch Zubringerverkehr aufnehmen. Neben Parkplätzen und einem Spielfeld bleiben 1200 m<sup>2</sup> Reservefläche. Das Wohnhaus Brandstetter kann bestehen bleiben. Das Areal Leu wird flächengleich arrondiert.

Durch den Niveauunterschied von rund drei Metern zwischen Schuelgass und Bifang wird sich das grosse Bauvolumen gut ins Ortsdbild einfügen. Es kann, wie im folgenden gezeigt wird, auch in sinnvollen **Etappen** realisiert werden.



Abb. 31: Gesamtsituation und Erschliessung

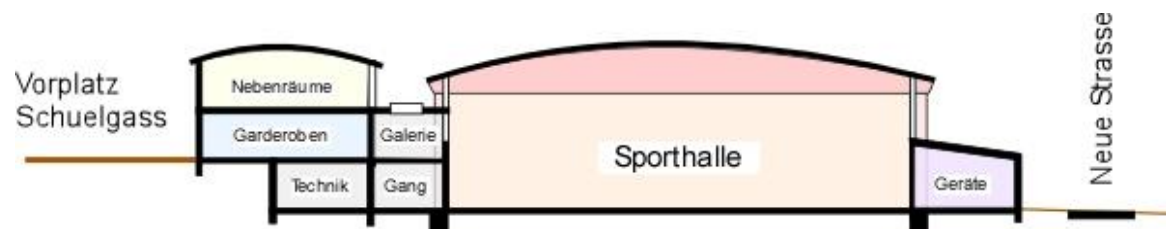


Abb. 32: Querschnitt Sporthalle

In einer **1. Etappe** wird eine **Doppelturhalle** erstellt. Der bestehende Parkplatz wird im Zusammenhang mit der Anpassung der Bahnhofstrasse Süd umgebaut. Das Volumen nimmt in Stellung und Orientierung Bezug auf die bestehenden Bauten und wird sich gut in die Gegebenheiten einordnen.

Der Hof Brandstetter wird weiter bewirtschaftet. Es wird nur wenig landwirtschaftlich genutzte Fläche beansprucht. Gebäudeabbrüche sind nicht erforderlich.



Wenn eine **Dreifachhalle** von Anfang an als zwingend nötig erachtet wird, kann diese bereits in der ersten Etappe realisiert werden, ohne dass die bestehende Scheune abgebrochen werden muss.

Die Erweiterung zur Dreifachhalle kann auch als separate **2. Etappe** realisiert werden. Mit der Dreifachhalle wird ein grosszügiger Eingangsbereich und Vorplatz als Verbindung zur bestehenden Mehrzweckhalle geschaffen.



Wenn der Hof Brandstetter nicht mehr bewirtschaftet wird, werden in einer **3. Etappe** die landwirtschaftlich genutzten Gebäude abgebrochen und die neue Strasse wird bis zur Schuelgass verlängert. Diese braucht weder einen Gehweg noch einen Radweg, weil die vom Verkehr entlastete Schulgasse nur noch den Zubringerverkehr zu den weiter-bestehenden Liegenschaften aufnehmen muss. Sie wird damit ohne weitere bauliche Massnahmen, zum sicheren Schulweg.

Das Wohnhaus Brandstetter kann mit einem angemessenen Umschwung weiter bestehen oder durch einen allenfalls auch etwas grösseren Neubau ersetzt werden.

Als **4. Etappe** wird das **Feuerwehrgebäude** erstellt. Die Garage wird über einen grosszügigen Vorplatz direkt von der neuen Strasse aus erschlossen, der Fussgängerzugang erfolgt über den Parkplatz auf der Westseite des Gebäudes.

Zwischen dem Feuerwehrgebäude und dem Wohnhaus Brandstetter bleibt Platz für ein Spielfeld von 20 x 30 Metern. Zwischen dem neuen Parkplatz und der Schuelgass bleibt eine Reserve von rund 1200 m<sup>2</sup> für öffentliche Nutzungen.

Mit einem Minimum an neuer Strassenfläche und nur geringem Verlust an landwirtschaftlich genutzter Fläche wird sich das grosse Bauvolumen gut ins gewachsene Orts- und Landschaftsbild einfügen und betrieblich sehr gut funktionieren. Der gute Baugrund wird die Kosten jedenfalls tiefer halten, als beim Projekt Chällermatt über der Abfallgrube.

