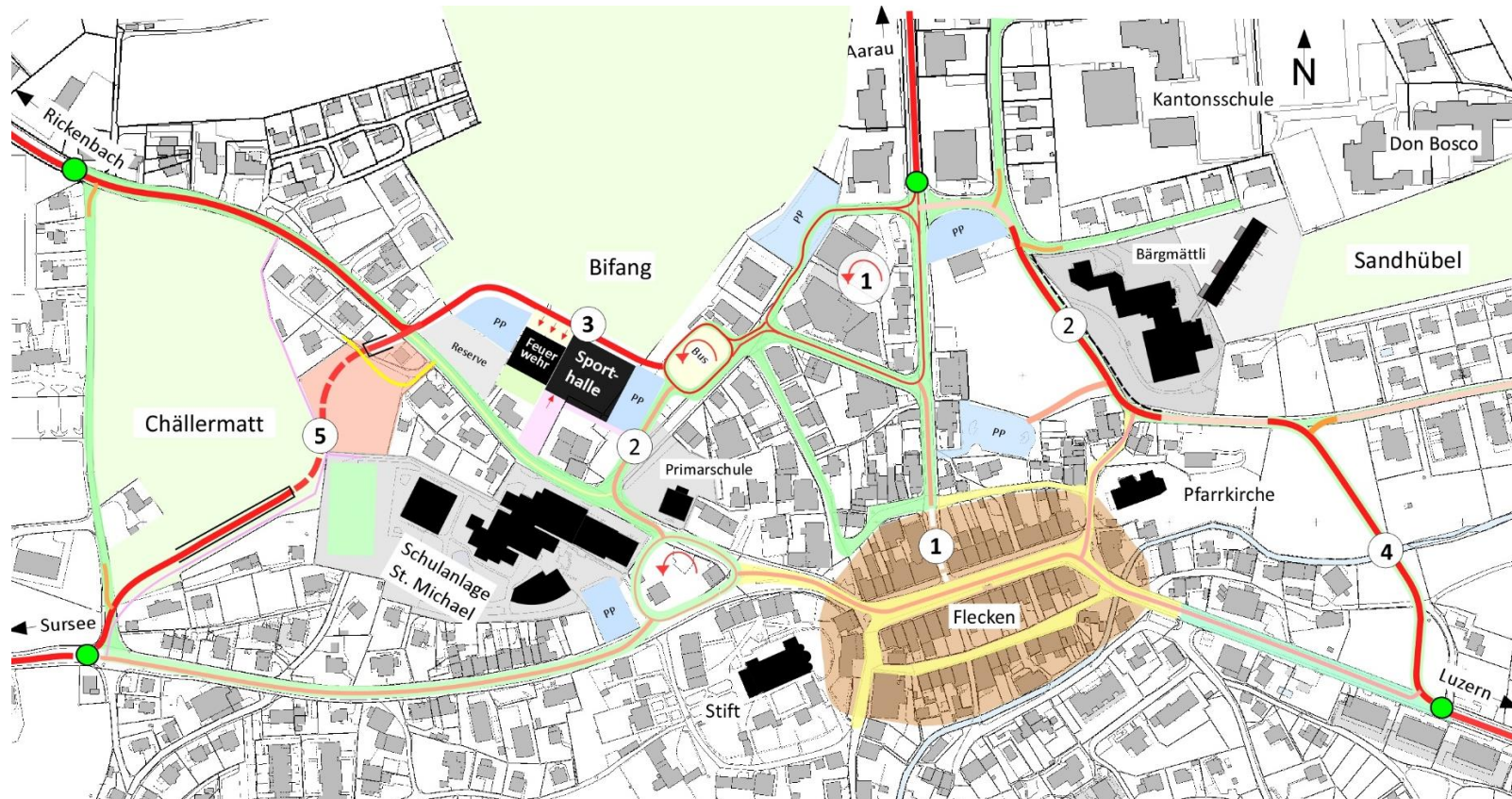


Ortsplanung Beromünster: Konzept für eine ortsbildverträgliche, in Etappen realisierbare Entlastung des Fleckens vom Durchgangs- und Schwerverkehr



Übersicht Gesamtkonzept mit Etappen

Das im folgenden dargestellte **Verkehrskonzept** zeigt auf, wie der Flecken Beromünster **in einzelnen Etappen**, rasch und kostengünstig vom Durchgangs- und Schwerverkehr befreit werden kann. Jede Etappe bringt spürbare Entlastungen für den Flecken und ist auch als Einzelmassnahme sinnvoll. Deshalb ist keine aufwändige Gesamtvorlage und keine kantonale Abstimmung erforderlich.

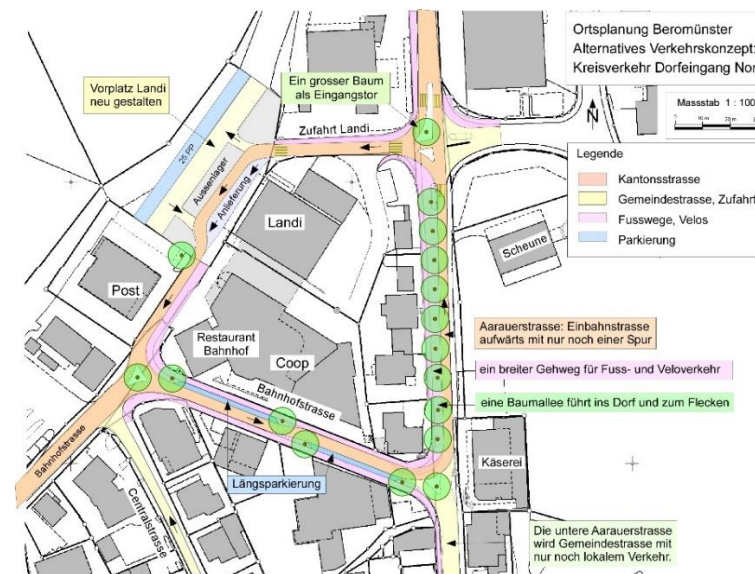
Etappe 1: Sofortmassnahmen

Zentraler Inhalt der ersten Etappe sind **betriebliche Massnahmen**. Diese können mit nur geringen baulichen Aufwendungen auf dem **bestehenden Strassennetz** sofort realisiert werden:

- Mit **Tempo 20 im Flecken und Tempo 30 im Dorf** fliesst der Verkehr sicher und ruhig. Die Durchfahrt durch das Dorf dauert höchstens eineinhalb Minuten länger.
- Die Aargauerstrasse wird im Abschnitt zwischen Badgasse und Flecken für den Verkehr gesperrt. **Der Ochsenknoten entfällt**. Der Verkehr Aarau – Sursee führt über die Bahnhofstrasse und nicht mehr durch den Flecken.
- Am Dorfeingang Nord wird auf der Landizufahrt, der Bahnhofstrasse und der Aargauerstrasse ein **Kreisverkehr** eingeführt. Dafür genügt ein Fahrstreifen, der zweite wird für Parkplätze und Bäume frei.

Zwischen dem Primarschulhaus und der Mehrzweckhalle wird eine **Lichtsignalanlage als Fussgängerschutz** eingerichtet.

Eine Allee in der Aargauerstrasse als neuer Dorfeingang



Der Kreisverkehr beim Dorfeingang Nord lenkt den Verkehr nach Westen und ermöglicht in der Aargauerstrasse einen breiten Fuss- und Radweg unter Bäumen.

Ortsplanung Beromünster

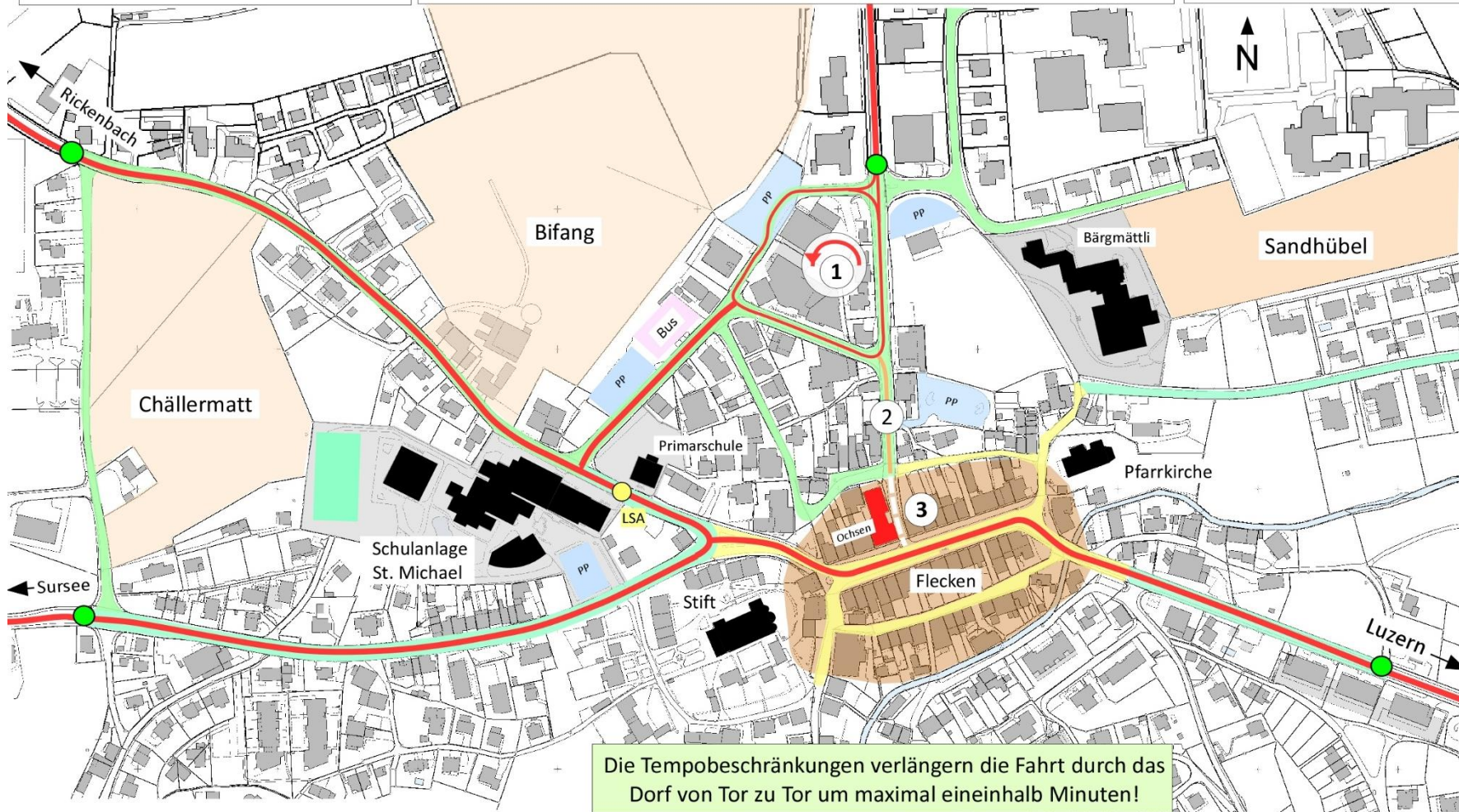
Konzept für eine in Etappen realisierbare Entlastung des Fleckens vom Durchgangs- und Schwerverkehr.

Etappe 1: Sofortmassnahmen im bestehenden Strassennetz

- ① Kreisverkehr beim Dorfeingang Nord/Aargauerstrasse
- ② Verkehrsentslastung Aargauerstrasse Mitte
- ③ Sperrung Aargauerstrasse im Abschnitt Badgasse - Flecken

Legende

- Durchgangsverkehr
- Tempo 30
- Tempo 20
- Tor



Die Tempobeschränkungen verlängern die Fahrt durch das Dorf von Tor zu Tor um maximal eineinhalb Minuten!

Etappe 2: Verlegung der Bahnhofstrasse Süd / Verlängerung der Don Bosco Strasse zur Aargauerstrasse

Die **Bahnhofstrasse** wird im südlichsten Abschnitt nach Westen verlegt und der Parkplatz neu organisiert. Die bestehende Strasse wird zum Fuss- und Radweg, die angrenzenden Liegenschaften werden vom Verkehr entlastet. Um den Busbahnhof wird ein Kreisverkehr eingerichtet, was Strassenfläche einspart. Die Buswarteinseln werden so verbreitert, dass ein Baumdach möglich wird.

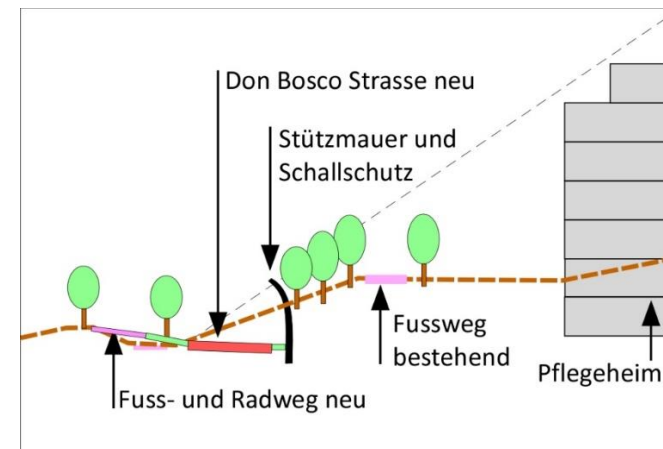
Die **Don Bosco Strasse** wird mit der Aargauerstrasse verbunden, erschliesst das Rötheli Areal und wird Teilstück einer späteren Osttangente.

Die **Chilegass** wird zur Einbahnstrasse aufwärts und für Lastwagen gesperrt.

Beide Massnahmen entlasten den Flecken von lokalem Verkehr.

Der **Parkplatz Käserei** wird mit einer neuen Zufahrt von der verlängerten Don Bosco Strasse aus erschlossen, was ihn als Kunden-Parkplatz für den Flecken aufwertet.

Die Rötheli-Scheune, die Käserei und der Ochsen werden drei Stützpunkte für die neue Bedeutung der Aargauerstrasse, die als Einkaufsachse in den Flecken führt.



Schemaquerschnitt Verlängerung Don Bosco Strasse

Die **Verlängerung der Don Bosco Strasse** wird so in den Hang eingefügt, dass das Alters- und Pflegeheim mit einer begrünten Stützmauer wirksam vom Strassenlärm geschützt ist. Der bestehende Fuss- und Radweg wird, von der Strasse durch einen Grünstreifen mit Bäumen getrennt, neu geführt.

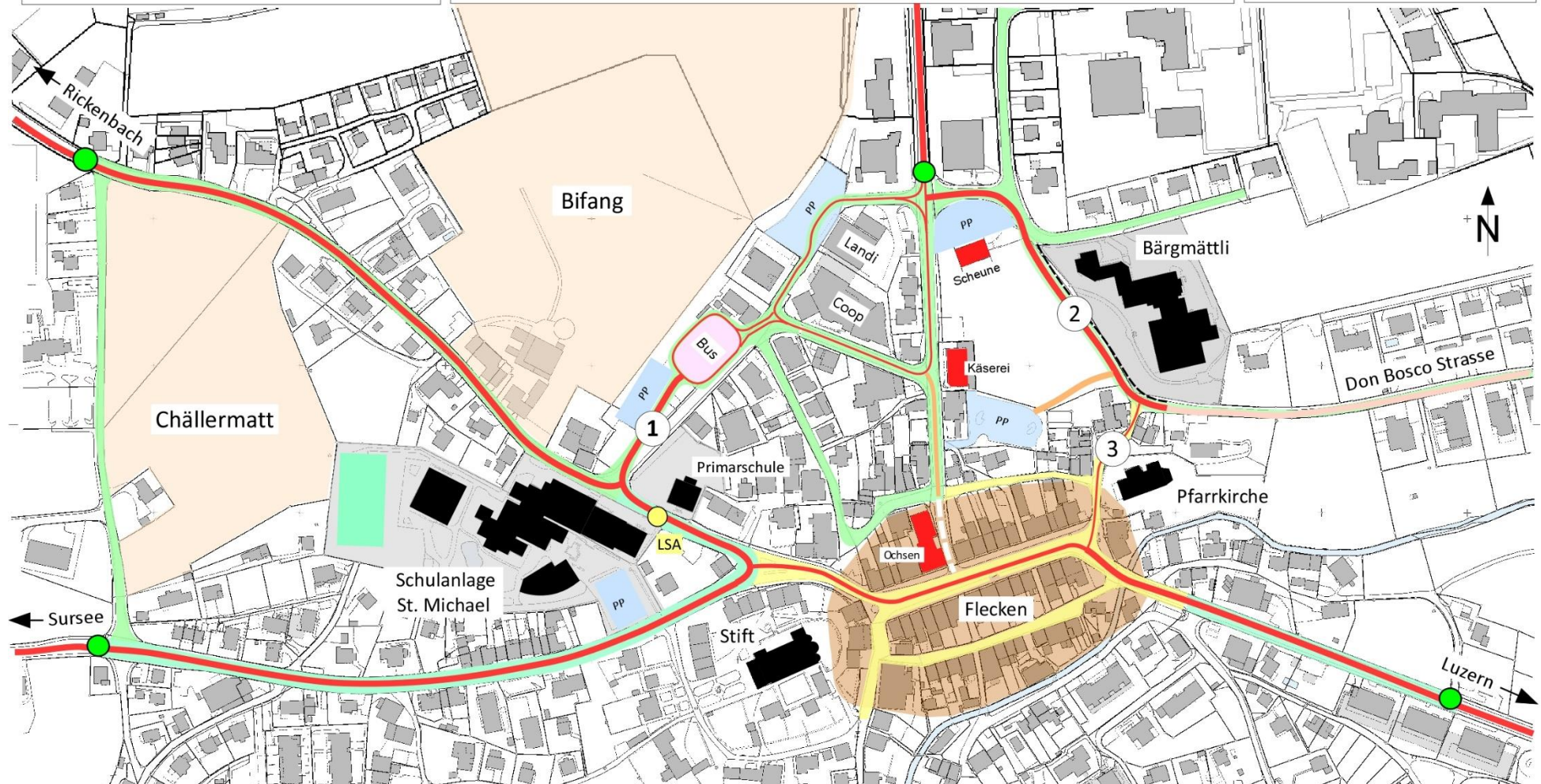
Ortsplanung Beromünster

Konzept für eine in Etappen realisierbare Entlastung des Fleckens vom Durchgangs- und Schwerverkehr.

- Etappe 2:**
- ① Anpassung Bahnhofstrasse, Parkplatz, Busbahnhof
 - ② Verlängerung Don Bosco Strasse und neue Zufahrt zum Parkplatz Käserei
 - ③ Chilegass: Einbahn aufwärts, Lastwagen - Verbot

Legende

- Durchgangsverkehr
- Tempo 30
- Tempo 20
- Tor



Etappe 3: Erschliessung des Areals für Dreifachhalle/Feuerwehr

In der dritten Etappe wird eine neue Strasse erstellt, welche die neue Grenze zur Landwirtschaftszone bildet und ein Areal erschliesst, das im Zonenplan der Gemeinde für eine dichte Wohnüberbauung vorgesehen ist, in Bezug auf Lage, Grösse und Topografie jedoch ideale Voraussetzungen für die Dreifachhalle mit Feuerwehr aufweist. Die Schuelgass wird vom Verkehr entlastet und zum sicheren Schulweg. Die neue Strasse braucht deshalb weder Fusswege noch Radstreifen.



Situation mit der neuen Strasse

Dreifachhalle und Feuerwehr können in Etappen realisiert werden, so dass der Landwirtschaftsbetrieb noch einige Zeit weiter wirtschaften kann. Um den Bushof wird ein Kreisverkehr eingerichtet, mit Bäumen als Wartedach im Innern. Die heutige Bahnhofstrasse wird zu einem Fuss- und Radweg mit nur noch Zubringerverkehr, Parkplätzen und einer Baumallee.



Kreisverkehr um die Stiftshäuser Nr. 19 und Nr. 20

Mit einem kurzen, neuen Strassenstück wird ein Kreisverkehr um die Stiftshäuser Nr.19 und 20 möglich. Das reduziert die Verkehrsfläche und verbessert die Einmündung Staldenrain. Die wegfallende Garage wird auf dem Grundstück ersetzt. Das Haus Nr. 20 wird durch mehr Umschwung aufgewertet. Der Parkplatz bei der Schulanlage wird angepasst.

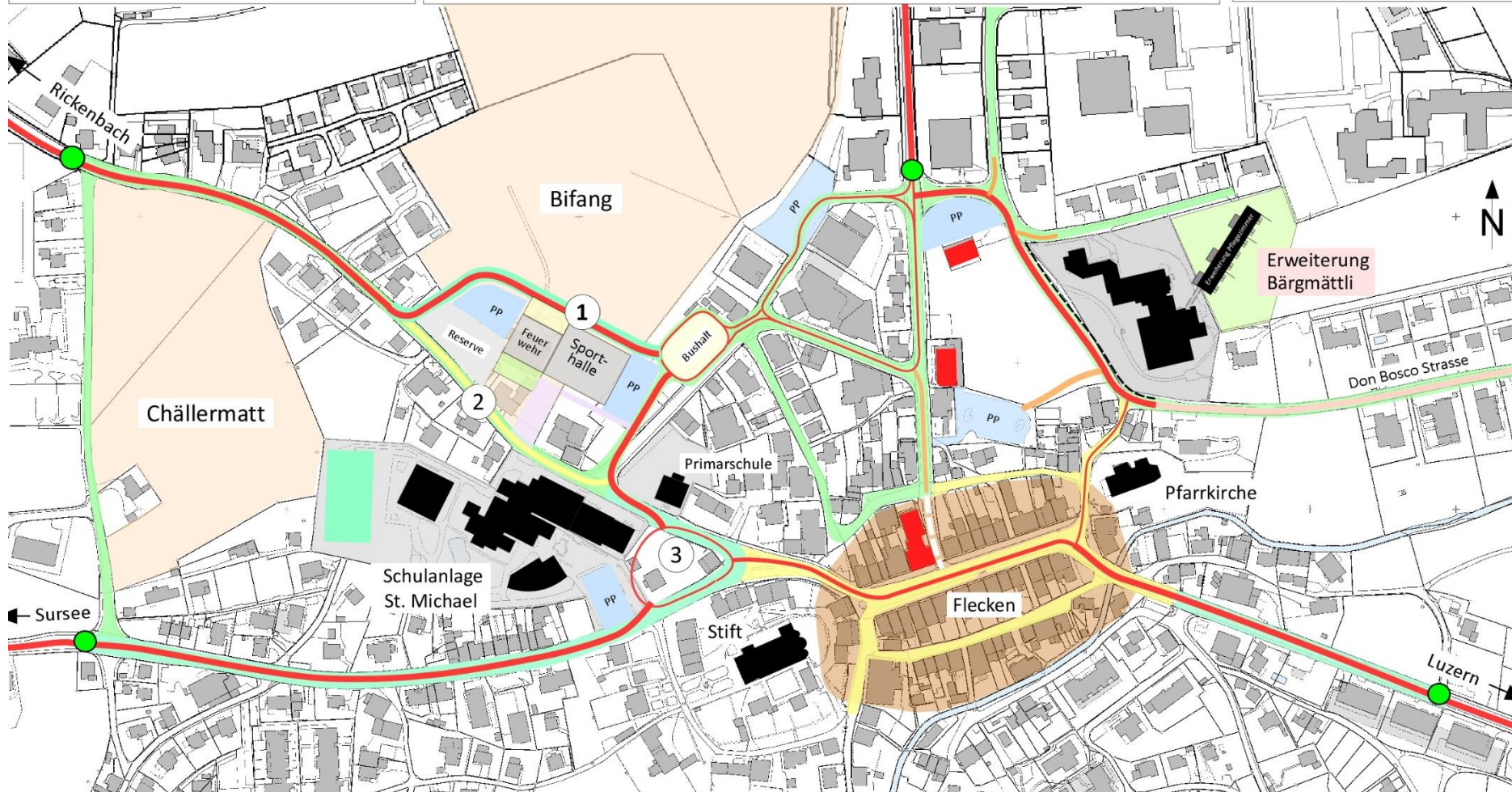
Ortsplanung Beromünster

Konzept für eine in Etappen realisierbare Entlastung des Fleckens vom Durchgangs- und Schwerverkehr.

- Etappe 3:**
- ① Neue Strasse Busbahnhof - Schuelgass als Erschliessung für Feuerwehr/Dreifachhalle
 - ② Schuelgass wird Fuss- und Radweg
 - ③ Kreisverkehr um Stiftshäuser Nr. 19 und 20

Legende

- Durchgangsverkehr
- Tempo 30
- Tempo 20
- Tor



Etappe 4: Wynabrücke

Mit einer Brücke, welche die Luzernerstrasse mit der Don Bosco Strasse verbindet, entsteht eine **Osttangente, welche den Flecken ganz vom Durchgangs- und Schwerverkehr entlastet.**

Die untere Luzernerstrasse wird für Tempo 30 umgestaltet, der Flecken für Tempo 20.

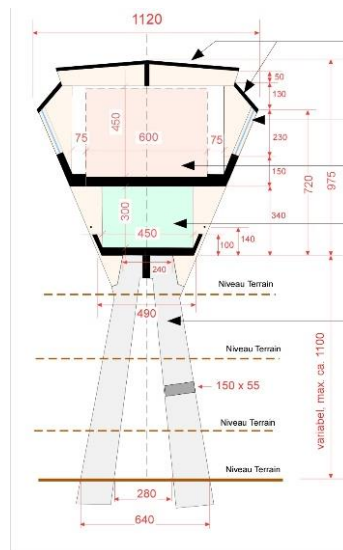
Mit nur zwei Fahrstreifen bleibt die Brücke schmal. Verglaste Wände und ein Energiedach sichern einen optimalen Lärm- und Witterungsschutz und ermöglichen eine Konstruktion aus Holz.

Ein Rad- und Gehweg kann in einem zweiten Geschoss angeordnet werden.

So konzipiert wird die Brücke nicht ein überbreites Verkehrsbauwerk, sondern, wie die Kapellbrücke in Luzern, ein **Gebäude** mit einer besonderen Funktion. Ein **Wettbewerb** unter ausgewiesenen Fachleuten wird die richtige Gestaltung aufzeigen.



Mögliche Ansicht von der Don Bosco strasse aus



Möglicher **Brücken - Querschnitt**

- oben: Fahrbahn, 6.00 m
- unten: Rad- und Fussweg, 4.50 m



Situationsübersicht

Die Linienführung der schmalen Brücke nimmt bestmöglich Rücksicht auf die Topografie und die bestehende Bebauung.

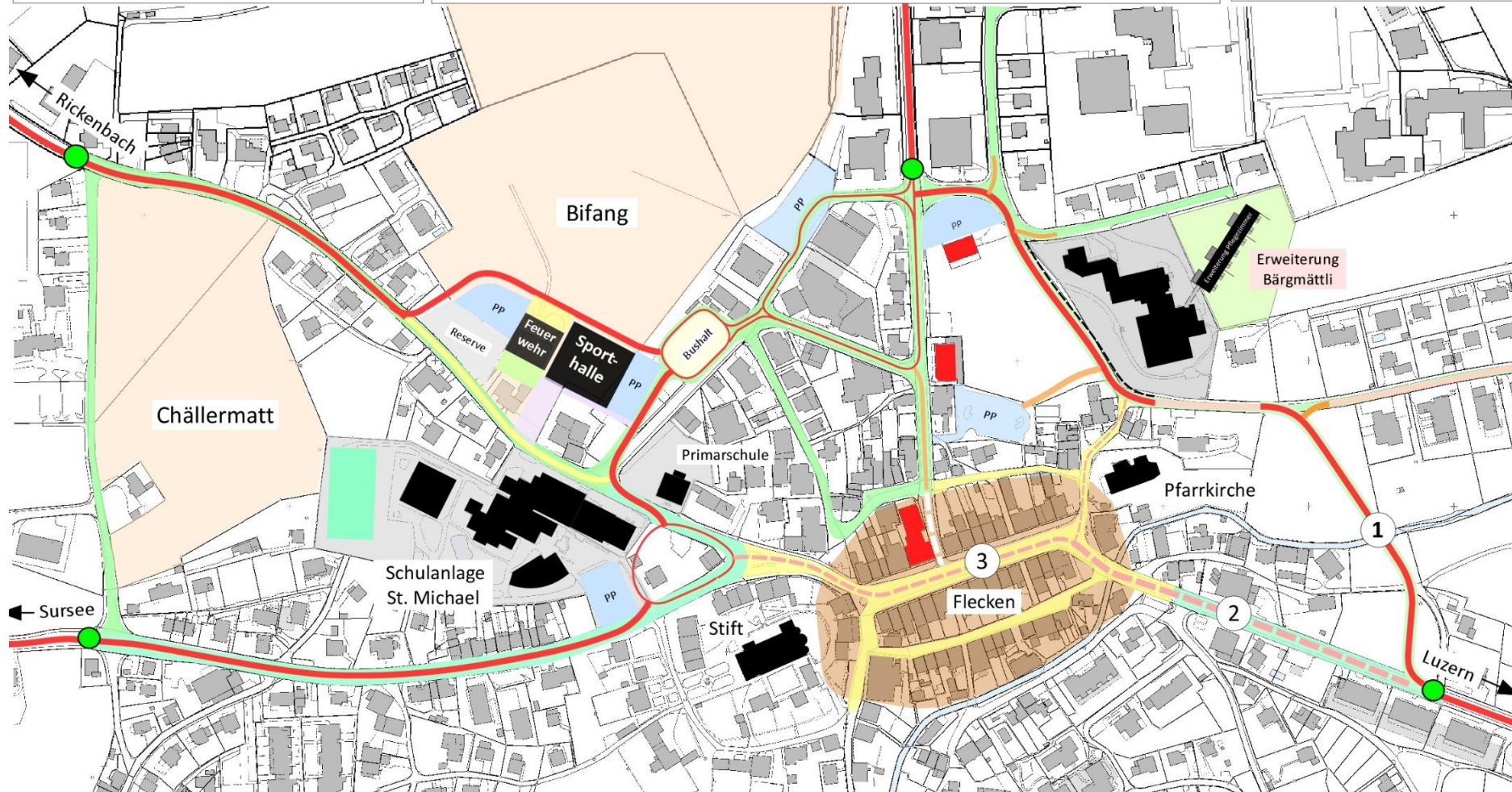
Ortsplanung Beromünster

Konzept für eine in Etappen realisierbare Entlastung des Fleckens vom Durchgangs- und Schwerverkehr.

- Etappe 4:**
- ① Wynabrücke Luzernerstrasse - Don Boscostrasse
 - ② Umgestaltung Luzernerstrasse
 - ③ Umgestaltung Strassenraum im Flecken

Legende

- Durchgangsverkehr
- Tempo 30
- Tempo 20
- Tor



Etappe 5: „Westtangente“

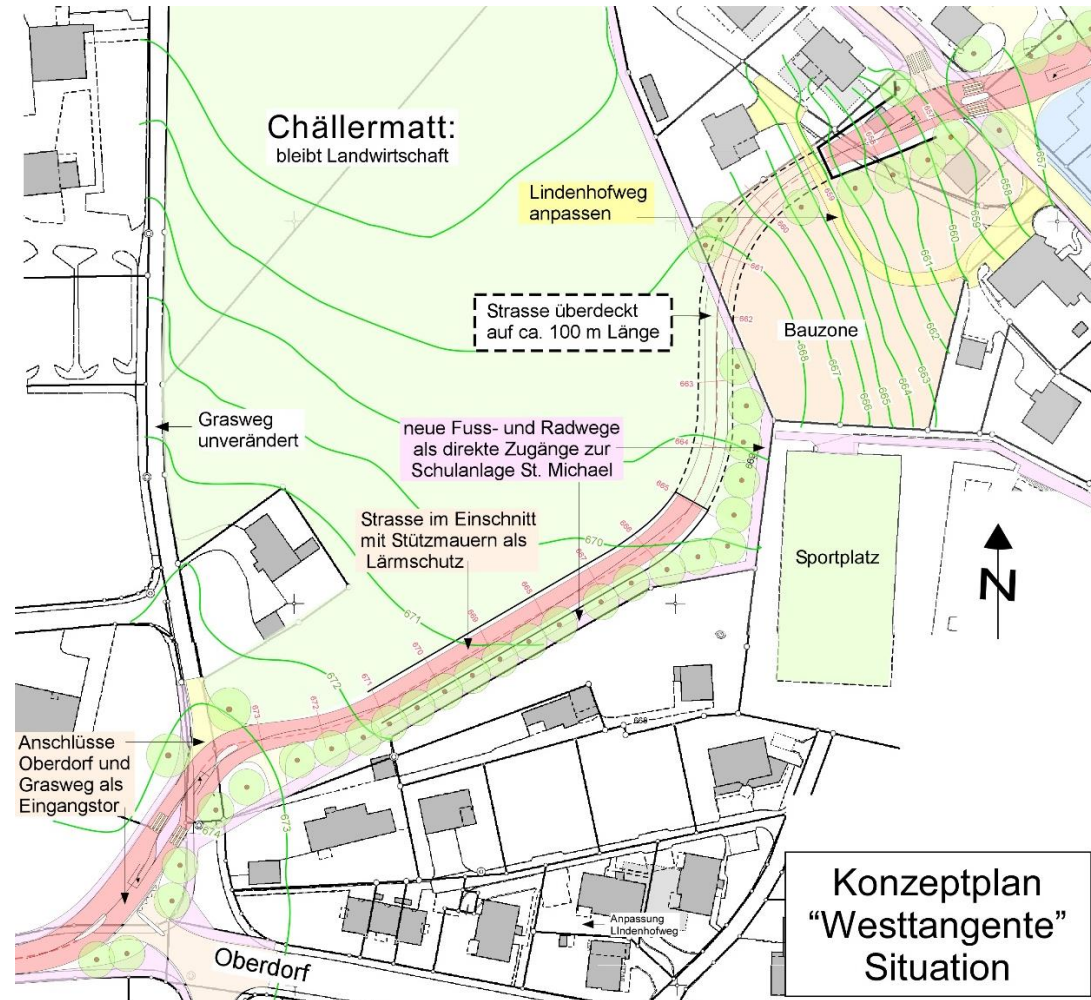
Die fünfte Etappe dient nicht mehr dem Flecken, sondern entlastet das **Oberdorf und die Schulhäuser** vom Durchgangs- und Schwerverkehr.

Von der Surseestrasse führt eine neue Strasse mit lediglich zwei Fahrstreifen zur Schuelgass und bildet zusammen mit der neuen Strasse aus der Etappe 3 eine **durchgehende Westtangente**. Fuss und Radwege werden separat geführt.

Die Linienführung nimmt Rücksicht auf Landschaft, Landwirtschaft und Bauzonen. Mit dem Einschnitt und der teilweisen Überdeckung ist ein **optimaler Lärmschutz** möglich.

Der **Lindenhofweg** wird in der Linienführung angepasst und erschliesst gleichzeitig das restliche Baugebiet.

Das **Oberdorf** muss nur noch lokalen Verkehr aufnehmen und wird **zum sicheren Fuss- und Radweg** umgestaltet.



Ortsplanung Beromünster

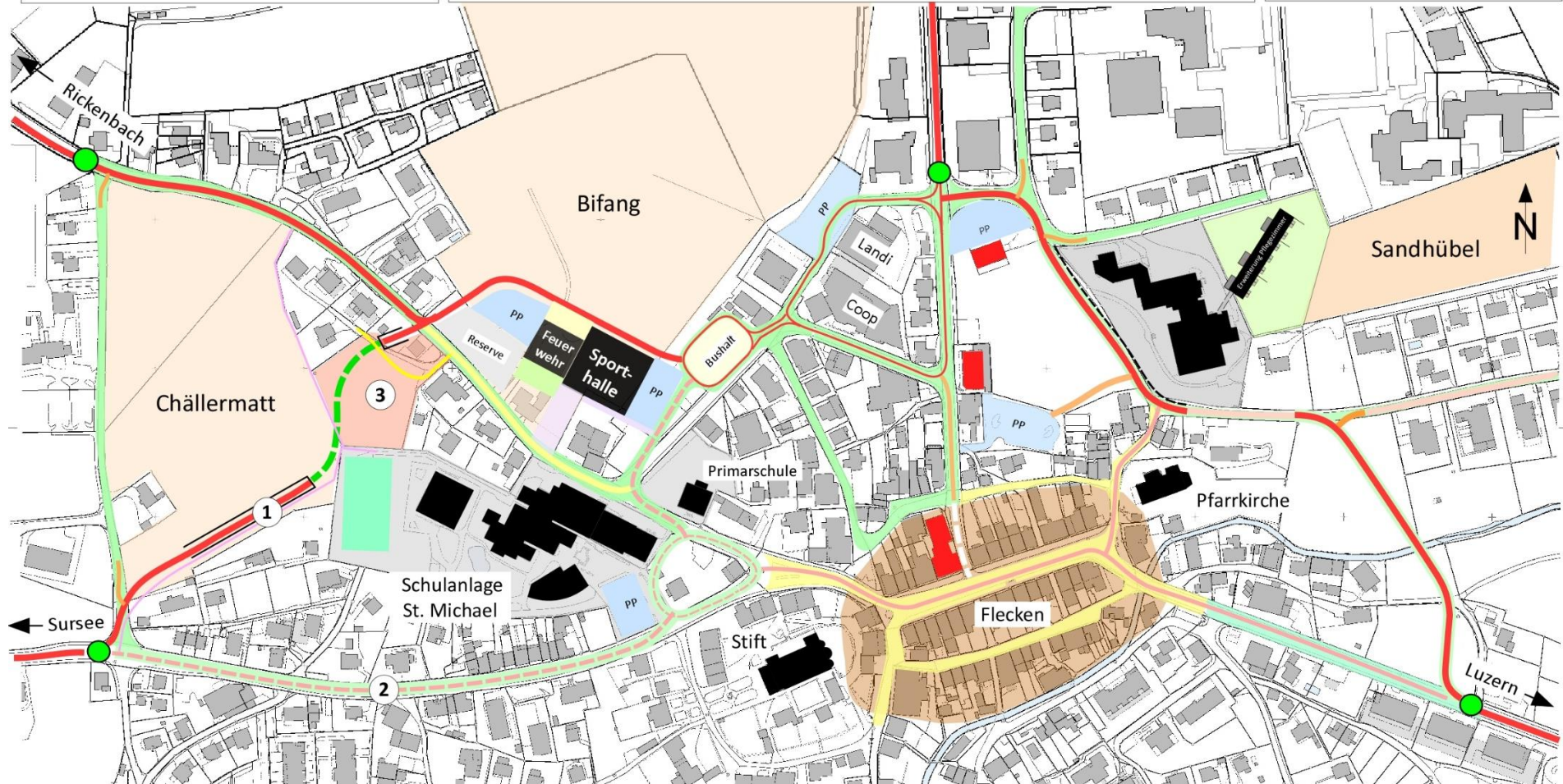
Konzept für eine in Etappen realisierbare Entlastung des Fleckens vom Durchgangs- und Schwerverkehr.

Etappe 5: ① "Westtangente" Surseestrasse - Schuelgass

- ② Umgestaltung Oberdorf
- ③ Einzonung Areal Schuelgass

Legende

- Durchgangsverkehr
- Tempo 30
- Tempo 20
- Tor



Umgestaltung im Flecken: von der Strasse zum Platz

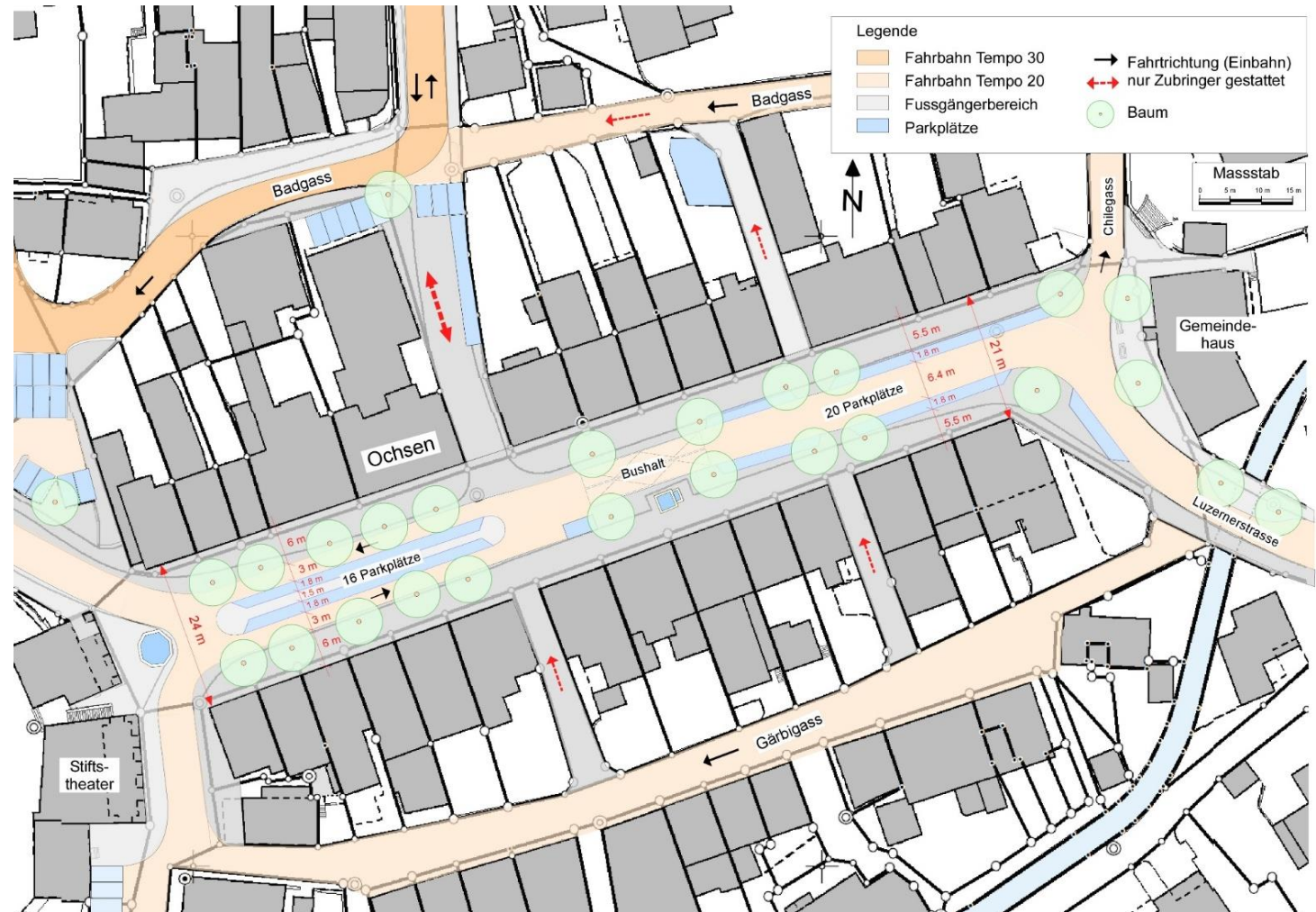
Ohne Ochsenkreuzung kann der Verkehr in der Längsrichtung mit Tempo 20 ruhig fließen, auch mit der aktuellen Verkehrsbelastung. Die zwischen Badgass und Flecken gesperrte Aargauerstrasse wird zum **ruhigen Fussgängerbereich** und ermöglicht es, den **Ochsen** einer neuen Nutzung, zuzuführen.

Der Flecken wird wieder zum „**Marktplatz**“ mit sechs Meterbreiten Gehwegen auf beiden Seiten, die von den Geschäften für Anlieferung und Aussenverkauf genutzt werden.

Kurzzeitparkplätze sind wichtig für Laufkundschaft; **Bäume** beleben den Platz.

Weil die **Busse** nur kurz anhalten, kann die **Haltestelle** im Strassenraum angeordnet werden.

Ein einheitlicher, von **Fassade zu Fassade durchgehender Belag** unterstützt die Platzwirkung.



Konzept für die Umgestaltung des Strassenraums im Fleckens als Begegnungszone

Kosten, Realisierung, Zeitbedarf

Kosten:

Eine Kostenschätzung liegt in diesem Stand der Bearbeitung noch nicht vor, ein erster Hinweis auf die Grössenordnung der zu erwartenden Kosten ist jedoch möglich:

Das Projekt des Kantons rechnet mit Kosten von CHF 60 Mio. Das hier skizzierte Konzept wird weniger als die Hälfte an neuer Strassenfläche erfordern und viel weniger Flächen für Böschungen, Einschnitte, Dämme und Nebenanlagen beanspruchen. Das wird die Gesamtkosten auf etwa die Hälfte reduzieren und somit ca. CHF 30 Mio. einsparen.

Realisierung

Jede Etappe ist für sich allein sinnvoll und leistet einen Beitrag zum Gesamtziel. Deshalb kann jede Etappe als eigenes Projekt geplant und ohne kantonale Abstimmung realisiert werden.

Zeitbedarf

Wenn Kanton und Gemeinde kooperativ mitwirken, ist eine rasche Realisierung möglich. Verschiedene Etappen können gleichzeitig realisiert werden. Ein Abschluss ist innerhalb von fünf Jahren möglich.

Politische Voraussetzungen

Kanton und Gemeinde haben enorm viel Zeit und Geld in ihre Planung investiert und sind, wie die Einspracheverhandlungen gezeigt haben, nicht bereit, ihr Projekt freiwillig zurückzuziehen. Der Weg zu einer ortsbildverträglichen Lösung führt nur auf politischer Ebene zum Ziel:

- in der Gemeinde durch die Ablehnung der 2. Etappe der Revision der Ortsplanung.
- im Kanton durch die Ablehnung der Kreditvorlage für die Umfahrung, entweder im Kantonsrat oder an der Urne.

Persönliche Notiz

Der Verfasser war nach dem Diplom als Architekt an der ETH Zürich vorwiegend als selbständiger Orts- und Regionalplaner tätig und hat in 40 Jahren Bürogemeinschaft mit einem Verkehrsingenieurbüro das nötige Fachwissen in Verkehrsplanung erworben.

Das Konzept ist auf eigene Initiative, ohne Auftrag von irgendeiner Seite, allein aus Interesse an der planerischen Herausforderung und am besonderen Ort entstanden.

Der Verfasser ist niemandem verpflichtet, verfolgt keine persönlichen Interessen, sucht keine Aufträge, ist jedoch bereit, beratend mitzuwirken.

Zürich, im August 2022

Hugo Wandeler