

Gemeinderat Beromünster  
Fläche 1  
6215 Beromünster

Beromünster, 15. November 2014

## **Räumliches Entwicklungskonzept Beromünster ( REK): Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns als neu gegründete Interessengemeinschaft Verkehr Beromünster zum räumlichen Entwicklungskonzept (REK) zu äussern. Für uns stehen von unserer Zielsetzung her vor allem die verkehrspolitischen Aspekte im Zentrum. Deshalb wird dies auch der Schwerpunkt unserer Stellungnahme sein.

### **1. Gesamteindruck**

Den Bericht „Räumliches Entwicklungskonzept“ betrachten wir als insgesamt ausgewogen.

### **2. Nutzungspotentiale**

15% Wachstum bis zum Jahre 2030 betrachten wir als oberste Grenze. Wenn man die gegenwärtige Bautätigkeit in der Gemeinde betrachtet und davon ausgeht, dass diese in ähnlicher Weise weitergeführt wird, ist zu befürchten, dass dieses Wachstum bereits viel früher erreicht wird. Die Frage stellt sich deshalb, mit welchen Instrumenten dieses Wachstum gesteuert werden soll?

Die Arrondierung des Siedlungsbereichs wie sie im Bericht vorgeschlagen wird, halten wir grundsätzlich als zweckmässig. Etwas fraglich finden wir die Idee, bewusst einen Grüngürtel zwischen Beromünster und Gunzwil zu belassen, um damit die zwei Siedlungen klar voneinander zu trennen. Es stellt sich die Frage, warum dies so sein soll, sind doch die beiden Dörfer jetzt schon beinahe miteinander verwachsen und werden durch Schul- und Sportanlagen möglicherweise in Zukunft noch enger verbunden werden. Zudem könnte dieses Gebiet auch als Wohnbaureserve für die Zukunft gesehen werden (z.B. ab 2030).

Die für die Einzonung vorgeschlagenen Flächen sind unserer Meinung nach richtig gewählt. Nicht nachvollziehbar ist allerdings die Absicht, die neu zu erschliessende Zone Bifang mit einer Entlastungsstrasse zu erschliessen, die vor allem dem Transit- und Schwerverkehr dienen soll. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Linienführung der neuen Entlastungsstrasse alles andere als optimal. Zudem ist zwischen dem Bahnhofareal und dem Knotenpunkt Schulgasse offenbar ein Damm vorgesehen, der unmittelbar vor der Wohnzone zu stehen käme. Dies wertet diese an sich attraktive neue Wohngebiet massiv ab. Anstatt Aussicht auf die Berge gibt es nun Aussicht auf den Damm und den Schwerverkehr. Anstatt Ruhe und

gute Luft gibt es Lärm und Abgasimmissionen. Aus dieser Perspektive müsste eigentlich die Konsequenz sein, dass – wenn die Entlastungsstrasse so geführt wird wie geplant – auf die neue Siedlungszone Bifang verzichtet wird.

### 3. Ortsbauliches Leitbild

Dass der Flecken am hohen Verkehrsaufkommen leidet, ist unbestritten. Einerseits ist das historische Zentrum dadurch als Wohngebiet nur noch bedingt attraktiv und andererseits sind auch die gewerblichen Aktivitäten tendenziell rückläufig. Geschlossene Restaurants, drohende Abwanderung eines Teils des Gewerbes, Gebrauch der freien Flächen als Autoabstellplatz etc. führen zu einer schleichenden Abwertung des historischen Kerns. Dazu kommen die zum Teil nicht nachvollziehbaren Auflagen von Seiten der Denkmalpflege, welche eine Sanierung der alten Gebäude erschweren und teilweise gar verunmöglichen. Die IG erwartet, dass der Gemeinderat die Führungsverantwortung wahrnimmt und eine entsprechende Planung mit konkreten Massnahmen in die Wege leitet.

### 4. Verkehr

Es besteht ein kantonales Projekt für eine Umfahrung des Fleckens Beromünster, das eine Teilumfahrung Ost und eine Teilumfahrung West beinhaltet. Die Kosten dieser beiden Projekte werden auf ca. CHF 25 Millionen geschätzt. Hauptziel der Verkehrsplanung ist es, den Verkehr im Flecken deutlich zu reduzieren von vor allem vom Schwerverkehr zu befreien. Am 3. November 2014 hat der Kantonsrat beschlossen das Teilprojekt West dem Topf A (Realisierung ab 2015) und das Teilprojekt Ost dem Topf B (Realisierung ab 2019) zuzuweisen. Damit hat das Parlament grünes Licht gegeben für die konkrete Projektplanung der Teilumfahrung West und damit die Umsetzungsphase eingeleitet.

Die beiden Teilprojekte Ost und West gehören zu einem Gesamtprojekt. Nur die Realisierung beider Teilprojekte bringt längerfristig eine Verkehrsentlastung im Flecken. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb die beiden Teilprojekte bezüglich Entscheidungsfindung, Finanzierung und Ausführung separat behandelt werden. Dass zudem die Teilumfahrung West höher priorisiert wird als die Teilumfahrung Ost, dies obwohl die Linienführung für das Teilprojekt Ost schon seit Jahren feststeht, irritiert zusätzlich. Diese Etappierung birgt die Gefahr, dass zwar die Westumfahrung in den nächsten Jahren realisiert wird, die Ostumfahrung jedoch aus politischen und finanziellen Gründen hinausgeschoben wird. In diesem Fall wäre für Beromünster gar nichts gewonnen, im Gegenteil: Der Flecken würde weiterhin vom Schwerverkehr durchfahren, ein Umlagerung des Quell-/Zielverkehrs würde nicht stattfinden und trotzdem würden bisher vom Verkehr nicht oder schwachberührte heutige und künftige Wohnzonen erheblichen Verkehrsimmissionen ausgesetzt. Es stellt sich deshalb die Frage, wie gesichert werden kann, dass die Fleckenumfahrung Beromünster als Gesamtprojekt umgesetzt werden kann.

Bis die Umfahrung Beromünster realisiert ist und eine Reduktion des Verkehrsaufkommens im Flecken erreicht wird, dürfte es 8 – 10 Jahre dauern. Was geschieht in der Zwischenzeit? Nach Meinung der IG müssten Sofortmassnahmen getroffen werden, um den Verkehr schon heute zu reduzieren bzw. flüssiger zu gestalten und namentlich die regelmässige Blockierung an der zentralen Kreuzung im Flecken zu vermeiden. Im Weiteren wäre zu prüfen, welche Massnahmen zur Schulwegsicherung realisiert werden sollen (z.B. Veloweg in der Schulgasse etc.). Welche Strategie verfolgt der Gemeinderat und welche Massnahmen gedenkt er in nächster Zeit zu ergreifen?

Die Linienführung der neuen Entlastungsstrasse ist alles andere als optimal. Es ist klar, dass bei der gegebenen Situation Kompromisse eingegangen werden müssen, jedoch sollte eine

neue Strasse so konzipiert sein, dass Beeinträchtigungen von Siedlungsgebiet möglichst vermieden wird. Der Damm zwischen dem Bahnhofareal und dem Knotenpunkt Schulgasse, der das Siedlungsgebiet Bifang durchqueren soll, ist sicher einer der grossen Schwachpunkte, ein zweiter die relativ starke Steigung / bzw. das Gefälle zwischen der Schulgasse und dem Oberdorf, was mit erheblichen Lärmimmissionen seitens des Schwerverkehrs und nicht zu unterschätzenden Sicherheitsproblemen verbunden sein dürfte. Die Planaufgabe des Projekts wird zeigen, wie diese Probleme gelöst werden sollen.

Was den öffentlichen Verkehr anbetrifft, gibt es vor zwei Anliegen, welche die Verbindung nach Sursee betreffen. Wahrscheinlich könnte der individuelle Pendlerverkehr nach Sursee spürbar reduziert werden, wenn schnellere und vor allem häufigere Verbindungen (analog Möischer-Express) existieren würden. In diesem Zusammenhang müssten auch dringend die Anschlüsse in Richtung Basel und vor allem in Richtung Bern optimiert werden.

Anlässlich der Orientierungsversammlung zum räumlichen Entwicklungskonzept wurde auch die Frage von Park und Ride aufgeworfen. Von Seiten des Gemeinderates wurde signalisiert, dass hier kein Bedürfnis bestehe. Die IG ist hier dezidiert anderer Meinung. Praktiziert wird ja Park und Ride heute schon, man schaue sich mal den Parkplatz beim Bahnhof an. Er ist jeden Tag voll besetzt mit Dauerparkierern. Wenn nun das weitere Wachstum geplant und organisiert wird, so müsste diesem Aspekt sicher auch Rechnung getragen werden. Das bedeutet Erhalt, Vergrösserung und Bewirtschaftung der Parkfläche im Umfeld des Bahnhofs.

## **5. Zusammenfassende Fragen**

1. Wie gedenkt der Gemeinderat das Bevölkerungswachstum und damit die Wohnzonenbedarf zu steuern?
2. Welche Bedeutung hat der Grüngürtel zwischen Beromünster und Gunzwil. Welches sind allenfalls längerfristige Perspektiven für dieses Gebiet?
3. Wie kann man den Vorschlag begründen, eine neue Wohnzone zu schaffen und gleichzeitig mittendurch eine Entlastungsstrasse, die vor allem dem Schwerverkehr dienen soll, zu bauen? Der Mehrwert im Flecken wird durch einen Minderwert im übrigen Siedlungsgebiet und namentlich in den künftigen Entwicklungszonen bezahlt.
4. Wann und in welcher Form wird die Fleckenplanung an die Hand genommen?
5. Es besteht der Eindruck, dass die Vorgaben des Kantons zum vornherein grosszügigere Umfahrungsalternativen ausschliessen. Wenn man aber verhindern will, dass in wenigen Jahren (nämlich wenn das erweiterte Bahnhofareal und Bifang mal überbaut sind) eine grossräumigere Umfahrung wiederum auf politischen Agenda steht, müsste man schon heute die Konsequenzen ziehen.
6. Es gibt keine vernünftige Begründung für die Trennung der beiden Teilprojekte Ost und West, ausser man will damit eine Volksabstimmung verhindern (obligatorisches Referendum bei Beschlüssen des Kantonsrates von über 25 Mio.). Betrachtet der Gemeinderat dieses Vorgehen des Kantons als korrekt?
7. Wie gedenkt man den bestehenden und künftigen Pendlerverkehr zu optimieren?

Die IG Verkehr Beromünster ist bereit, an den weiteren Arbeiten des Entwicklungskonzepts und der Ortsplanung mitzuwirken.

Freundliche Grüsse

IG Verkehr – Leitungsteam

Philipp Arnold

Robert Galliker

Tino Renggli

Adresse: IG Verkehr Beromünster, c/o Robert Galliker, Lindenhofweg 6, 6215 Beromünster