



Verkehrs- und Fusswegrichtplan

Bericht mit Massnahmenkatalog
(Richtpläne 1:2000 und 1:5000)

Vom Gemeinderat (zuständige kommunale Behörde) beschlossen am 7. Januar 2004 bzw. 2. April 2008

Der Gemeindepräsident


.....



Der Gemeindeschreiber


.....

Vom Regierungsrat mit den Entscheiden Nr. 679 vom 8. Juni 2004 und Nr. 662 vom 10. Juni 2008 genehmigt, soweit Interessen des Kantons oder von Nachbargemeinden betroffen sind.



17. Juli 2008


.....
(Unterschrift)

Inhaltsverzeichnis

1. Erläuterung zum Verkehrs- und Fusswegrichtplan

- 1.1 Zweck und Aufgabe der Richtpläne
- 1.2 Rechtsgrundlage / Verbindlich
- 1.3 Genehmigung

2. Bestandteile und Gliederung

- 2.1 Verkehrsrichtplan
- 2.2 Fusswegrichtplan (integriert in Verkehrsrichtplan)
- 2.3 Massnahmenkatalog

3. Massnahmenkatalog zum Richtplan

- 3.1 Allgemeine Ziele der Verkehrsplanung in Beromünster
- 3.2 Detailangaben Massnahmenkatalog für Karte 1:2000 (tabellarisch A4 quer)
- 3.3 Detailangaben Massnahmenkatalog für Karte 1:5000 (tabellarisch A4 quer)

Kap. 4 und 5 werden später laufend bei Bedarf erstellt.

4. Übersicht Unterlagenverzeichnis

5. Anhang (z.B. Kopien aus bestehenden Unterlagen zu entsprechenden Massnahmen)

1. Erläuterung zum Verkehrs- und Fusswegrichtplan

1.1 Zweck und Aufgabe der Richtpläne

Gemäss Kantonalem Planungs- und Baugesetz (PBG) § 10 sollen Richtpläne aufzeigen, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden, und in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen.

Der **Verkehrsrichtplan** umschreibt die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Verkehrsrichtungen, er enthält die bestehenden und geplanten Anlagen, legt die Koordinationsaufgaben fest und gibt einen Überblick über die zu realisierenden Massnahmen.

Das **Fusswegnetz** hat die wesentlichen Siedlungsfunktionen miteinander zu verbinden. Fusswege erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Kindergarten und Schule, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsgebiete, Geschäfte. Der Fusswegrichtplan wird sinnvollerweise mit dem Verkehrsrichtplan kombiniert. Im weiteren Bereich der Besiedlung ist zwischen Fuss- und Wanderwegen eine sinnvolle Arbeitsteilung zu finden, und es ist ein in sich geschlossenes Fusswegnetz zu schaffen.

Die Strasseneinreihung wurde parallel zum Verkehrsrichtplan im entsprechenden Verfahren bearbeitet und festgelegt.

1.2 Rechtsgrundlagen / Verbindlich

Das Kantonale Planungs- und Baugesetz gibt den Gemeinden die Kompetenz, kommunale Richtpläne zu erlassen (§ 8 PBG).

Sie sind verbindlich für die Behörden (§ 10 PBG). In der Erfüllung ihrer Aufgaben haben sich die Behörden damit an den Richtplan zu halten. Dies gilt insbesondere beim Aufstellen verbindlicher Pläne (z.B. Strassen- und Baulinienpläne), bei der Genehmigung von Plänen (Bauvorhaben), bei Stellungnahmen zu Händen des Kantons usw.

Für den Verkehrs- und Fusswegrichtplan gilt der generelle Vorbehalt, dass bauliche Massnahmen an Kantonsstrassen nur realisiert werden können, wenn sie im Bauprogramm enthalten sind. Der Richtplan wird mit der Genehmigung durch den Regierungsrat für die Behörden verbindlich.

Für den Fuss- und Wanderwegnetz-Richtplan gilt das seit dem 1. Januar 1991 in Kraft stehende Weggesetz des Kantons Luzern. Danach hat die Gemeinde bis zum 1. Januar 1993 den Richtplan für das Fusswegnetz zu erstellen. Dieser Richtplan ist vom Regierungsrat zu genehmigen.

Für das Verfahren gelten die gleichen Vorschriften wie für die übrigen Richtpläne. Der Fusswegrichtplan ist für die Behörden ebenfalls verbindlich.

1.3 Genehmigung

Öffentliche Auflage vom 10. Juni 2003 bis 9. Juli 2003.

Der Verkehrs- und Fusswegrichtplan wurde am 7. Januar 2004 bzw. 2. April 2008 vom Gemeinderat beschlossen und am 8. Juni 2004 (Protokoll Nr. 679) bzw. 10. Juni 2008 (Protokoll Nr. 662) vom Regierungsrat genehmigt.

2. Bestandteile und Gliederung

2.1 Verkehrsrichtplan

Verkehrsrichtplan 1:2000

mit den bestehenden und geplanten Elementen des motorisierten, privaten Verkehrs, mit dem Radwegnetz, Fusswegverbindung und Trottoirs, gestalterischen Hinweisen und Parkplätzen

Richtplaninhalt:

1. Strassenfunktionen
 - Hauptverkehrsstrasse
 - Verbindungsstrasse
 - Sammelstrasse
 - Erschliessungsstrassen (und Zufahrten für mehrere Parzellen)

Massnahmen: **S** : an übergeordneten Strassen
E.: an Erschliessungsstrassen
X : keine Durchfahrt für MIV (MIV: motorisierter Individualverkehr)
2. Langsamverkehr
 - Fussweg (Fussgängerverbindungen)
 - Fuss- und Radweg
 - Fuss- und Radweg mit geringer Erschliessungsfunktion

Massnahmen: **F** : an Fusswegen
R.: an Fuss- und Radwegen (inkl. geringer Erschliessungsfunktion)
Q : Querungshilfen (für Fussgänger und Radfahrer)
3. Strassenraumgestaltung
 - Verkehrsberuhigungen
 - Aufwertung Strassenraum

Massnahmen: **K** : Umgestaltung Knoten und Einmündungsbereich
G : Gestalterischer Hinweis und Strassenraumaufwertung, Besondere Gestaltung der Fussgängerbereiche. Platzbereich oder Platzgestaltung (z.B. Verkehrsberuhigung)
T : Pfortenbereich / Torsituation
4. Parkierung
 - Öffentliche Parkplätze
 - Parkplätze mit Publikumsverkehr (z.T. halböffentliche Nutzung)

Massnahmen: **P** : Parkplätze
Velo : Veloabstellplätze und Bike + Ride
P + R: Park + Ride beim Busbahnhof

Verkehrsrichtplan 1:5000

Die grossflächigen Aussagen wie zusammenhängende Verkehrskammern, T-30 Zonen und Inhalte zum Öffentlichen Verkehr sind im Planmassstab 1 : 5000 separat dargestellt.

Richtplaninhalt:

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Verkehrskammern
Massnahmen: | V : Verkehrsberuhigte Kammern
Z : T-30 Zone bestehend und geplant/geeignet
Begegnungszonen T-20 Zonen |
| 2. Oeffentlicher Verkehr
Bus | B : Buslinie
Busknoten
Bushaltstellen (z.T. Veloparkplätze)
Velo: Veloparkplätze (Bike + Ride)
Park + Ride |

2.2 Fusswegrichtplan (als Bestandteil des Verkehrsrichtplans)

Fusswegrichtplan 1:2000

Siehe Verkehrsrichtplan Thema Langsamverkehr und Strassenraumgestaltung

2.3 Massnahmenkatalog

Bericht und Massnahmenkatalog

Allgemeine Zielformulierungen und Massnahmenkatalog in dem die einzelnen Massnahmen beschrieben und/oder skizziert sind.

Mit den nachstehend aufgeführten Massnahmen sollen die Zielvorstellungen des Verkehrs- und Fusswegrichtplanes erreicht werden. Demzufolge sind die verschiedensten Massnahmen vorstellbar, wie:

- heutigen Zustand beibehalten, schützen
- bauliche Veränderungen, Ergänzungen oder Neugestaltungen
- Neu- und Ersatzpflanzungen von Bäumen
- rechtliche Sicherung z.B. eines Weges
- Kennzeichnung und Wegweisung für die Fuss- und Wanderwege sowie Fahrradwege

Der **Massnahmenkatalog** ist tabellarisch dargestellt und gemäss dem nachstehenden Schema umschrieben (A4 Querformat):

Linke Spalte:

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme
Plan-Nr.	Kurzumschreibung der Massnahme
	A: Ausgangslage / Problembeschrieb
	M: Nähere Umschreibung der Massnahme und Ziel der Massnahme

Rechte Spalte:

Zuständigkeit/Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
Planungsträger	A, B oder C	VO, ZE oder FS
K: Koordination mit anderen Massnahmen oder weiteren Stellen		
U: Hinweis zu bestehenden Unterlagen und allfälligem Anhang		
F: Angaben zu Kosten und Finanzierung		
D: Datum (Revision oder Ergänzung nach der 1. Genehmigung)		

Die aufgelisteten Massnahmen werden nach ihrem **Konkretisierungsgrad** unterschieden. Dabei können diese gemäss der Richtplan-Methodik folgenden Stufen zugeordnet werden:

FS (Festlegung)

Das Entscheidungsverfahren ist abgeschlossen und die Massnahme kann definitiv fixiert werden. Aus raumplanerischer Sicht steht der Realisierung dieses Vorhabens nicht mehr im Wege oder die Probleme können im Rahmen der Projektierung und Realisierung gelöst werden.

ZE (Zwischenergebnis)

Koordinationsaufgaben, für die noch kein abschliessender Konsens gefunden wurde oder für die räumliche Abstimmung noch nicht abgeschlossen ist. Das Vorhaben ist ideenhaft skizziert oder schriftlich umschrieben. Zwischenergebnisse legen das weitere Koordinationsverfahren fest und zeigen, was vorzukehren ist, um eine zeitgerechte Abstimmung zu erreichen. (Handlungsanweisung wer hat was und wann in welchem Verfahren zu tun und was ist dabei zu beachten).

VO (Vororientierung)

Langfristige Aufgaben oder Vorhaben, bei denen die Entscheidungsgrundlagen weitgehend fehlen. Meist Koordinationsaufgaben, welche sich erheblich auf die räumliche Entwicklung auswirken können, die sich aber entweder zurzeit noch nicht in dem für die räumliche Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen und deren Realisierung in weiter Ferne liegt. Für die Erschliessungs- oder Verkehrsaufgabe besteht ein längerfristiger Handlungsbedarf, der im Zeitrahmen von 15 bis 25 Jahren näher zu prüfen und zu konkretisieren ist. Diese Richtplanelemente haben noch nicht bindenden Charakter und sind als vororientierende Element zu behandeln.

Die **Prioritäten** (Zeithorizont) sind, soweit sinnvoll, festgelegt. Dabei können diese wie folgt unterschieden werden:

Priorität A (kurzfristig)

Vorhaben ist bestimmt, alle Interessenten sind informiert, die Nutzungsplanung kann kurzfristig in Angriff genommen werden. Realisierungszeitraum: **innerhalb der ersten 5 Jahre** nach Annahme der Verkehrsvorlage durch die Bürgerschaft zu realisieren.

Priorität B (mittelfristig)

Der Interessenabwägungsprozess ist nicht abgeschlossen. Das Vorhaben ist ideenhaft skizziert oder schriftlich umschrieben. Realisierungszeitraum: **fünf bis zehn Jahre**.

Priorität C (langfristig)

Langfristige Aufgaben oder Vorhaben, bei denen die Entscheidungsgrundlagen weitgehend fehlen. (Vorsorgliches Aussparen von Freiräumen für langfristige Massnahmen)
Realisierungszeitraum: **bis etwa 15 Jahre** / oder langfristige Option.

Die Notwendigkeit für die Realisierung solcher Massnahmen muss aufgrund der laufenden, heute noch nicht genügend absehbaren Entwicklung und im Rahmen einer späteren Revision der Verkehrsplanung überprüft werden. Je nach Ergebnis der Prüfung, wird die Massnahme einer anderen Priorität und Konkretisierungsstufe zugeordnet.

Das Erschliessungsprogramm nach Art. 19 / RPG ist für die Erschliessungsgebiete bezüglich Verkehrsfragen aus dem Verkehrsrichtplan weitgehend ersichtlich.

Der Erschliessungsrichtplan gemäss neuem Planungs- und Baugesetz wird nicht mit dem vorliegenden Verkehrs- und Fusswegrichtplan kombiniert.

3. Massnahmenkatalog zum Richtplan

3.1 Allgemeine Ziele der Verkehrsplanung in Beromünster

Als Allgemeine Ziele der Verkehrsplanung gelten

- Erfüllen der Verkehrsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer
- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Wirtlichkeit (Wohnlichkeit) und Aufwertung der Quartiere, Strassen und Plätze

Das Verkehrsnetz und die Verkehrsberuhigten Kammern

a) Hauptverkehrsstrassen / (Hauptstrassennetz)

Ein Grossteil der Verkehrsbelastung auf den übrigen Strassen ist Ziel- / Quellverkehr und Binnenverkehr. Dies zeigen unter anderem die Stosszeiten zu den Pendlerzeiten im Flecken (Ochsenkreuzung). Damit wird leider vermehrt der Verkehr in die Quartiere abgedrängt. Der punktuelle Leistungsausbau (z.B. Knotenverbesserungen) und weitere Netzausbauten bei einer weiteren Entwicklung von Beromünster ist nötig. Dies gilt insbesondere für die neue Westumfahrung des Fleckens durch das ehemalige SBB - Gelände und die anschliessende Ostumfahrung von der Aargauerstrasse (Höhe Sandhübel) bis zur Luzernerstrasse (Spittelmatte). Der Flecken wird vom Schwerverkehr entlastet.

Die Realisierung der Westumfahrung ist auch Voraussetzung für die Erschliessung des Gebiets Bifang. Der Bau der Ostumfahrung ist mit einer geänderten Erschliessung des Sandhübel-Quartiers verbunden: Die Sammelstrasse „Am Sandhübel“ mündet nicht mehr in die Aargauerstrasse, sondern in die Ostumfahrung. Im Übrigen sind jedoch zwischen der Aargauer- und der Luzernerstrasse keine Knoten vorgesehen.

Auch auf dem Hauptverkehrsstrassennetz ist die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern und die Förderung und Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer zu realisieren. Verschiedene Massnahmenbeschriebe zeigen Verbesserungen auf.

b) Die Abgrenzung der verkehrsberuhigten Kammern

Die Verkehrsberuhigung hat zum Ziel, den motorisierten Verkehr möglichst direkt auf die Hauptstrassen zu lenken und die Quartierstrassennetze in zusammenhängende verkehrsberuhigte "Kammern" zu fassen. Die Abgrenzung ist aus den Richtplan 1 : 5000 ersichtlich und dem Massnahmenbeschrieb "V".

Die sicheren und direkten Uebergänge zwischen den Kammern sind als wichtige Anliegen für den nichtmotorisierten Verkehr besonders zu beachten. (siehe Massnahmenbeschriebe "Q").

c) Sammel- und Erschliessungsstrassen (Quartierstrassennetz innerhalb der verkehrsberuhigten Kammern)

Die Sammel- und vor allem die Erschliessungsstrassen bilden ein feines Netz innerhalb der verkehrsberuhigten Kammern. Eine entsprechende Gestaltung und lokale Einschränkung des Fahrverkehrs soll zur sicheren Benutzung des Strassenraumes für die Anwohner führen. (Platzähnliche Gestaltungen von Knoten, versetzen der Fahrgasse mit Parkierung und Bäumen etc.).

Mit der Realisierung der Ostumfahrung muss die Don Boscostrasse neu an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen werden: Die heutige Hauptzufahrt über die Chilegass ist aus topografischen Gründen nicht mehr möglich und das Trasse der heutigen Zwetschgengasse wird von der Umfahrungsstrasse beansprucht. Die Don Boscostrasse wird über die Ostumfahrung geführt und bis zur Aargauerstrasse verlängert; die genaue Linienführung und der Anschlusspunkt an die Aargauerstrasse sind in einem noch zu erarbeitenden Gestaltungsplan aufzuzeigen.

d) Fuss- und Radwege (Langsamverkehr)

Fussgänger:

Wege, Plätze, Trottoirs, Durchgänge und Querungshilfen über Fahrbahnen sind flächendeckend zu attraktiven und bequemen Bewegungsräumen für die Fussgänger auszubauen und zu verknüpfen. Wichtige Zielorte, öffentliche Einrichtungen, Schulen etc. sind direkt mit den Wohngebieten zu verbinden.

Velofahrer:

Der Vorteil des Velos für kurze Distanzen und das umweltfreundliche, platzsparende Verkehrsmittel sollen weiter gefördert werden. Bei allen Planungen sind die Aspekte des Fussgänger- und Veloverkehrs in geeigneter Weise umzusetzen (je nach Strassenfunktion und Verkehrsmenge sind unterschiedliche Ansätze notwendig).

Die Ortsteile Beromünster und Gunzwil sollen mit einer direkten Verbindung entlang der Kantonsstrasse K57 verbunden werden. Die künftige Radwegverbindung hat insbesondere als Schulwegverbindung zwischen dem Ortsteil Gunzwil und dem Oberstufenschulzentrum Beromünster zu dienen.

Verschieden Massnahmenbeschriebe ("F" und "R") zeigen sinnvolle Verbesserungen auf.

Neue Begegnungszonen:

Seit Januar 2002 ist es möglich eine Zone mit Tempo 20 und Fussgängervortritt zu schaffen. Im Flecken, sind insbesondere in der Badgasse, Gärbigasse, Hirschenplatz, Chilegass, Ryn und der Centralstrasse solche Begegnungszonen zu prüfen.

e) Öffentlicher Verkehr

Die etwas exzentrische Lage des Busbahnhofs verlangt eine gute Verknüpfung aller Zubringerverkehrsanlagen (Fusswege, Velos, Bus, Park and Ride, PubliCar, Taxi) mit dem Angebot der Buslinien.

Der Busverkehr hat in Beromünster vorwiegend regionalen und interregionalen Charakter. Eigentliche Ortsbuslinien stehen nicht zur Diskussion. Das bessere Einbinden der Regionallinien für den Innerortsverkehr und geeignete Bedarfssysteme (PubliCar, Ruftaxi) sind zu fördern. Der Busknoten beim ehemaligen SBB-Bahnhof ist zu verbessern und entsprechend auszubauen.

f) Konfliktpunkte und Unfallstatistiken

Für die Erstellung des eigentlichen Verkehrsrichtplans wurden keine neuen Erhebungen und Untersuchungen der Unfälle durchgeführt. Die Verkehrssicherheit wird auf einigen Abschnitten durch zu hohe, nicht den örtlichen Verhältnissen angepassten Geschwindigkeiten gefährdet. Effektive Schwerpunkte gibt es keine. Ein häufiges Auftreten von Unfällen ist einzig im Flecken festzustellen, wobei dort in den Jahren 1995 bis Mitte 2000 keine verletzte Personen zu beklagen waren. Drei von sieben Unfällen sind auf Kollisionen beim Parkieren zurückzuführen.¹

¹ Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG, Umfahrung des Fleckens, Brugg, November 2000, S.4

3.2 Detailangaben Massnahmenkatalog (tabellarisch)

Richtplan 1 : 2000

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
S1a	Westumfahrung (Teil Nordwest)	Kanton (vif)	B	FS
	<p>A: Der Knoten Flecken / Aargauerstrasse wird durch die Umleitung des Verkehrs (vor allem LkW) über die Westumfahrung entlastet. Die verbesserte Verkehrslenkung aus dem Raum Menziken nach Sursee entlastet den Flecken. Die Realisierung der Westumfahrung ist Voraussetzung für die spätere Erschliessung der Baugebiete Bifang und Schanz. Weiter wird die Zufahrt zum Busbahnhof und der P+R-Anlage verbessert.</p>	<p>K: S1b, S1c, S2a, S2b, K4, K6a, E2, R1, F5, Q5, B4, T2 U: Metron Umfahrungsstudien Flecken, 2000 Metron, Busbahnhof, 2001 F: D: April 2008</p>		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
S1b	Westumfahrung (Teil Süd)	Kanton (vif)	B / C	ZE
	<p>A: Je nach Bedarf und Einfluss der Schulraumplanung und Schulentwicklung kann die Westumfahrung auch in Etappen erstellt werden.</p> <p>M: Mit der Realisierung des Abschnittes S1b ist ein städtebauliches Gesamtkonzept (z.B. Wettbewerbsverfahren) im Bereich Flecken-Stift-Schulareal zu erarbeiten.</p>	<p>K: S1b, S2a, S2b, K4, K6, R1, F5, B4 U: Metron Umfahrungsstudien Flecken, 2000 Metron, Busbahnhof, 2001 F: D:</p>		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
 M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
 F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
S1c	Ostumfahrung	Kanton (vif)	B / C	FS
	<p>A: Der Knoten Flecken / Aargauerstrasse wird durch die Umleitung des Verkehrs (vor allem LkW) über die Ostumfahrung entlastet.</p> <p>M: Die verbesserte Verkehrslenkung aus dem Raum Menziken nach Luzern entlastet den Flecken. Das Trassee ist mit einem Strassenplan gesichert worden.</p>	<p>K: S1a, S2a, S2b, K6a, K6b, K8, E3, F11, X3</p> <p>U: Grobstudien zur Ortsentwicklung und Variantenauswahl von Umfahrungskorridoren; Kost + Partner AG, 2004 Planungsstudie Ostumfahrung Beromünster (Lärmbeurteilung); Planteam GHS, 2004 Projektstudie Ostumfahrung Beromünster; Rothpletz, Lienhard + Cie AG, 2004 Strassenplan Ostumfahrung Beromünster; Rothpletz, Lienhard + Cie AG, 2005 Entscheid des Regierungsrats des Kantons Luzern bezüglich Einsprachen und Bewilligung des Strassenplans Ostumfahrung Beromünster; Protokoll Nr. 43 vom 16. Januar 2007</p> <p>F: 19.6 Mio. Franken (gem. Strassenplan Ostumfahrung 2005)</p> <p>D: April 2008</p>		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
S2a	Umgestaltung Aargauerstrasse	Kanton (vif)	B / C	ZE
	<p>A: Durch die Umleitung des Hauptverkehrsstromes über die zukünftige West- bzw. Ostumfahrung wird der untere Teil der Aargauerstrasse weniger stark belastet.</p> <p>M: Im Bereich des Knotens zur Badgasse müssen flankierende Massnahmen (z.B. Einspur - Einfahrt) erstellt werden. Weiter muss der Durchgang in den Flecken für Fussgänger verbessert werden (heute nur einseitiges Trottoir vorhanden). Zu berücksichtigen ist der Anschluss der Don Boscostrasse an die Aargauerstrasse. Der Anschluss ist in einem noch zu erarbeitenden Gestaltungsplan aufzuzeigen.</p>	<p>K: S1a, S1c, S2b, E3, K5, K6a, G2, G3, X1, X2</p> <p>U: Metron Umfahrungsstudien Flecken, 2000</p> <p>F:</p> <p>D: April 2008</p>		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
S2b	Umgestaltung Aargauerstrasse	Kanton (vif)	B / C	FS
	A: Durch die Einfahrt mit hoher Geschwindigkeit nach Beromünster werden die schwächeren Verkehrsteilnehmer auf der Aargauerstrasse gefährdet. M: Durch die Torsituation / Pforte (z.B. Mittelinsel) wird die Geschwindigkeit reduziert.	K: S1a, S1c, S2a, K6a, T5, Q1 U: Strassenprojekt des Kantons F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
S3	Umgestaltung Schuelgass	Kanton (vif)	A	ZE (FS)
	A: Durch die Einfahrt mit hoher Geschwindigkeit nach Beromünster werden die schwächeren Verkehrsteilnehmer (insbesondere die Schüler) auf der Schuelgass gefährdet. M: Verkehrsberuhigung (z.B. Strassenfläche ohne Mittellinie) sind auf diesem stark benutzten Schulweg bis zum Schulhaus sehr wichtig. Das gleiche gilt für die Radverbindung zwischen Beromünster und Gunzwil (im Anstieg Richtung Gunzwil ist eine einseitige Radsicherung vorzusehen, vgl. Massnahme R2).	K: K4, E1a, E1b, R2, Q2, Q3, T3 U: F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
S4	Umgestaltung Blosenbergstrasse	Beromünster / Gunzwil	B	ZE
	A/ M: Damit der Verkehr (insbesondere Schwerverkehr) nicht durch die Rothusstrasse geführt werden muss, ist ein Ausbau zwischen K1 und K2 notwendig. Sofortmassnahmen für die Rothusstrasse sind unter der Massname G1 beschrieben.	K: T1, K1, K2, G1 (Gemeinde Gunzwil) U: Konzept zur Verkehrsberuhigung, K+P AG 2001 F: D:		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
E1a	Erschliessung Bifang	Private / Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Mit der längerfristigen Überbauung des Gebietes Bifang muss M: eine Teilerschliessung gewährleistet sein. Es soll keine durchgehende Verbindung für den motorisierten Individualverkehr von der die Westumfahrung zur Schuelgass geben (Schleichverkehr).	K: S3, R2 U: F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
E1b	Erschliessung Parz. Nr. 69	Private	je nach Bedarf	ZE
	A/ Der unbebaute Parzellenteil der Parz. 69 wird der Wohnzone M: zugewiesen. Die Zufahrt muss vorläufig von der Schuelgass gewährleistet sein. (Die Verkehrssicherheit ist zu beachten.)	K: S3, R2 U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
E2	Erschliessung Bifang / Schanz	Beromünster / Private	je nach Bedarf	ZE
	A: Längerfristig wird das Gebiet Bifang / Schanz überbaut (OP-Gesamtrevision2002: übriges Gebiet UeG-B) M: Die Erschliessung E2 bildet die Haupterschliessung in das spätere Baugebiet.	K: S1a, R1, B4 U: Metron Umfahrungsstudien Flecken, 2000 F: D:		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination;
F: Kosten, Finanzierung;

U: Hinweis zu Unterlagen;
D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
E3	Don Boscostrasse	Beromünster	B / C	FS
	<p>A: Aufgrund der Ostumfahrung muss das Sandhübel-Quartier neu erschlossen werden: Die heutige Hauptzufahrt über die Chilegass in die Don Boscostrasse ist aus topografischen Gründen nicht mehr möglich, und das Trassee der heutigen Zwetschgengasse wird von der Ostumfahrung beansprucht.</p> <p>M: Die Don Boscostrasse wird über die Ostumfahrung geführt und bis zur Aargauerstrasse verlängert. Für das Überführungsbauwerk über die Ostumfahrung ist der Strassenplan Ostumfahrung massgebend; die genaue Linienführung und der Ausbau der Strassenverlängerung bis zur Aargauerstrasse sind in einem noch zu erarbeitenden Gestaltungsplan aufzuzeigen. Die neue Don Boscostrasse ist mit einem Trottoir oder Gehwegbereich auszustatten, so dass die Fusswegverbindung zwischen der Aargauerstrasse und dem Alters- und Pflegeheim „Bärgmättli“ sowie dem Sandhübel-Quartier gewährleistet ist.</p>	<p>K: S1c, S2a, F11, X3, P2</p> <p>U: Grobstudien zur Ortsentwicklung und Variantenauswahl von Umfahrungskorridoren; Kost + Partner AG, 2004 Projektstudie Ostumfahrung Beromünster; Rothpletz, Lienhard + Cie AG, 2004 Strassenplan Ostumfahrung Beromünster; Rothpletz, Lienhard + Cie AG, 2005 Entscheid des Regierungsrats des Kantons Luzern bezüglich Einsprachen und Bewilligung des Strassenplans Ostumfahrung Beromünster; Protokoll Nr. 43 vom 16. Januar 2007</p> <p>F: Überführung der Don Boscostrasse enthalten in S1c</p> <p>D: April 2008</p>		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
E4	Erschliessungsstr. Spittelmatte/ Chappelhof	Private / Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	<p>A: Längerfristig wird das Gebiet Spittelmatte/Chappelhof überbaut.</p> <p>M: Die genaue Lage der Strasse ist mit einem Gestaltungsplan noch festzulegen.</p>	<p>K: G7, F13</p> <p>U:</p> <p>F:</p> <p>D:</p>		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
E5	Erschliessungsstr. Hombergblick / Löli	Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	<p>A: Längerfristig wird das Gebiet Hombergblick / Löli überbaut.</p> <p>M: Die genaue Lage der Erschliessungsstrasse ist noch festzulegen. (kein Durchgangsverkehr E5 bis E6).</p>	<p>K: E6, F16, F17</p> <p>U:</p> <p>F:</p> <p>D:</p>		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
E6	Erschliessungsstr. Hombergblick / Löli	Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A: Längerfristig wird das Gebiet Hombergblick / Löli überbaut. M: Die genaue Lage der Erschliessungsstrasse ist noch festzulegen.	K: E5, F16, F17 U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
E7	Erschliessungsstr. „Luzerner- und Industriestrasse“	Beromünster / Kanton	je nach Bedarf	ZE
	A: Das Industriegebiet wird von der Luzernerstrasse her bis an die Industriestrasse erschlossen. M: Die genaue Lage der Erschliessungsstrasse ist im Rahmen der Projektierung der Neomat AG erfolgt. (Strassenprojekt 2002, K+P AG realisiert)	K: E5, F16, F17 U: Bebauungsplan, Neuerstellung K+P AG, Erschliessungsprojekt K+P AG, 2002 F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
E8	Erschliessungsstr. „Schlösslirain“	Beromünster / Kanton	je nach Bedarf	ZE
	A: Die Parzellen 264 und ein Teil der Parzelle 263 werden in die Landhauszone eingezont. M: Die genaue Lage der Erschliessungsstrasse ist mit einem Gesamterschliessungsprojekt und Bebauungskonzept festzulegen.	K: E5, F16, F17 U: Bebauungsplan, Neuerstellung K+P AG F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
E9	Erschliessung neue Bauzone „Hindermüli“	Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A: Die neue Bauzone „Hindermüli“ wird hauptsächlich von der Rhyenstrasse her erschlossen. Das Gebiet wird auch mit zwei M: Nebenerschliessung nutzbar gemacht: zwischen den Parzellen Nr. 310 + 409 und von der Willhelmshöchi.	K: P5 U: F: D:		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
E	Diverse Erschliessungen			
	A: Im Richtplan sind diverse Erschliessungen von unüberbauten Parzellen bezeichnet (ohne Massnahmenummer). M:	K: U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F1	Neue Fusswegverbindung „Chällermatt“	Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Es ist eine direkte, öffentliche Fusswegverbindung vom Schul- M: areal Beromünster zur Schul- und Sportanlage von Gunzwil zu realisieren. Weiter muss die Verbindung aus dem Lindenhofgebiet (Gunzwil) gewährleistet sein.	K: Q2 U: Schulraumplanung K+P AG, Febr. 2001 F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F2	Neue Fusswegverbindung „Schlössliweg“	Private / Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Es ist eine direkte Fusswegverbindung vom Schlössliweg zur M: Rothusstrasse zu erstellen (Gestaltungsplan Rothus beachten und Durchgangsrechte abklären).	K: G1 U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F3	Neue Fusswegverbindung „Oberdorfstr. – Corneliweg“	Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Es ist eine direkte, öffentliche Fusswegverbindung von der Ober- M: dorfstrasse in den Corneliweg zu erstellen.	K: U: F: D:		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F4	Neue Fusswegverbindung um „Schanz“	Beromünster / Gunzwil	je nach Bedarf	ZE
	A/ Es ist eine attraktive Fusswegverbindung zwischen Beromünster M: und Gunzwil zu erstellen (später Anschluss ans neue Baugebiet Bifang F5).	K: F5 U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F5	Neue Fusswegverbindung	Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Die direkte Fusswegverbindung vom ehemaligen Bahnhofsareal M: durch den Bifang und weiter nach Gunzwi, muss im Bebauungsplan / Gestaltungsplan für die Überbauung Bifang aufgezeigt werden.	K: S1a, E1a, E1b, E2, F4, F6 U: Metron Umfahrungsstudien Flecken, 2000 F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F6	Neue Fusswegverbindung	Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Von der zukünftigen Bauzone Bifang muss eine direkte und M: sichere Fusswegverbindung in das Schulareal realisiert werden.	K: S3, F5, Q3 U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F7a	Neue Fusswegverbindung	Beromünster / Gunzwil	je nach Bedarf	FS
	A/ Durch eine allfällige Einzonung der angrenzenden Parzellen von M: Gunzwil (in die Bauzone) muss eine Fusswegverbindung erstellt werden.	K: T3, F7b, S2b U: F: D:		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F7b	Neue Fusswegverbindung	Beromünster / Gunzwil	je nach Bedarf	FS
	A/ Durch eine allfällige Einzonung der angrenzenden Parzellen von M: Gunzwil (in die Bauzone) muss eine Fusswegverbindung erstellt werden.	K: F7a U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F8	Neue Fusswegverbindung	Beromünster / Gunzwil	je nach Bedarf	FS
	A/ Die bestehende Erschliessungsstrasse wird mit der Fussweg- M: verbindung an den Feldweg ergänzt.	K: U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F9	Neue Fusswegverbindung „Schützenfeld – Chrüz matt“	Beromünster / Private	je nach Bedarf	FS
	A/ Es ist eine attraktive Fusswegverbindung zwischen dem M: Schützenfeld- und dem Chrüz mattquartier zu erstellen.	K: U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F10	Neue Fusswegverbindung „Sandhübel – Sonnrain“	Beromünster / Private	B	ZE
	A/ Damit eine direkte und sichere Fusswegverbindung zwischen der M: Kantonsschule und dem Flecken gewährleistet ist, muss der Abschnitt zwischen den Strassen Sandhübel – Sonnrain ergänzt werden.	K: U: F: D:		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F11	Treppe Don Boscostrasse - Chilegass	Beromünster	B / C	ZE
	A/ Aufgrund der Überführung der Don Boscostrasse über die Ost- M: umfahrung und der neuen topografischen Verhältnisse schliesst die Chilegass nicht mehr an die Don Boscostrasse an. Eine neue Treppe von der Don Boscostrasse zur Chilegass führt als direkte Verbindung zum Flecken.	K: S1c, E3, X3 U: Strassenplan Ostumfahrung Beromünster, Technischer Bericht; Rothpletz, Lienhard + Cie AG, 2005 F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F12	Neue Fusswegverbindung „Don Boscostr. – Under Mülli“	Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Es ist eine attraktive Fusswegverbindung zwischen der „Don M: Boscostrasse“ und der „under Müllistrasse“ zu erstellen.	K: F16, Kanton (bei der Querung der Wyne) U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F13	Neue Fusswegverbindung „Luzernerstr. – Huebmattstr.“	Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Es ist eine attraktive Fusswegverbindung zwischen den beiden M: Strassen zu erstellen. Die genaue Lage muss noch festgelegt werden.	K: E4 U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F14	Ausbau der Fusswegverbindung	Beromünster	B	ZE
	A/ Das Quartier Oetzlige wird mit dem ausgebauten Fussweg M: besser an das Zentrum von Beromünster angeschlossen. Im Gestaltungsplan ist der Weg vorgesehen und gesichert.	K: G6, X4 U: Gestaltungsplan Oetzlige F: D:		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F15	Ausbau/ Neue Fusswegverbindung	Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Das Quartier Oetzlige wird mit dem Fussweg besser mit dem M: Gebiet „Sägerei / Tannhof“ verbunden. Im Gestaltungsplan ist der Weg gesichert.	K: U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F16	Neue Fusswegverbindung	Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Die beiden Erschliessungsstrassen E5 und E6 sind für die nicht- M: motorisierten Verkehrsteilnehmer zu verbinden. Für den motorisierten Verkehr wird nur ein Not-Durchgang gewährleistet.	K: E5, E6 U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F17	Neue Fusswegverbindung	Beromünster	C	VO
	A/ Wenn die Fläche entlang der Luzernerstrasse eingezont und M: überbaut wird, soll eine Option für eine Fusswegverbindung offen gehalten werden.	K: E5, F12 U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F18	Neue Fusswegverbindung	Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Bei der Überbauung Hindermüli muss die Fusswegverbindung M: zwischen der Rhyenstrasse und dem Quartier Oetzlige offen gehalten werden und gewährleistet sein.	K: E9 U: F: D:		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination;
F: Kosten, Finanzierung;

U: Hinweis zu Unterlagen;
D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
F	Fusswegverbindung Allgemein			
	A/ Im Rahmen von Erschliessungsprojekten und Überbauungen M: müssen die Durchgänge (Fusswege) gewährleistet sein. Um die bestehenden Verbindungen zu erhalten und neue zu realisieren, muss die Gemeinde im Rahmen von Projekten und Baugesuchen die notwendigen Abklärungen treffen und entsprechende Auflagen erteilen.	K: U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
R1	Neue Fuss- und Radwegverbindung Beromünster - Menziken	Kanton (vif)	A	FS / in Realisierung
	A/ Auf dem bestehenden Bahntrasse soll die neue Fuss- und Radwegverbindung von Beromünster nach Menziken realisiert werden.	K: S1a, E2, Q1 U: F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
R2	Sicherheit auf der Schuelgass für Radfahrer erhöhen	Beromünster	B	VO
	A/ Die Ortsteile Beromünster und Gunzwil sollen mit einer direkten Radverbindung entlang der Kantonsstrasse K57 verbunden werden. Die künftige Radwegverbindung hat insbesondere als Schulwegverbindung zwischen dem Ortsteil Gunzwil und dem Oberstufenschulzentrum Beromünster zu dienen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse muss allenfalls das Trottoir auf einer Strassenseite beansprucht werden (das Trottoir wird somit gegebenenfalls noch einseitig geführt).	K: S1a, S1b, S3, E1a, E1b, T3, K4, Q2, Q3, F6 U: F: D: April 2008		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
Q1	Strassenquerung Aargauerstrasse	Kanton / Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Die Querung muss die Verbindung von der Challere in die M: Schützenfeldstrasse gewährleisten.	K: S2b, T3, R1 U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
Q2	Strassenquerung Schuelgass (Gunzwil)	Kanton / Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Mit der längerfristigen Überbauung des Gebietes Bifang muss M: eine sichere Fusswegverbindung über die Schuelgass nach Gunzwil/Chällermatt gewährleistet sein.	K: S3, T3 U: F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
Q3	Strassenquerung Schuelgass (Beromünster)	Kanton / Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Die Strassenquerung muss im Bereich des Schulhauses sicher M: und übersichtlich gestaltet sein. (Neues Baugebiet Bifang an Schulareal anbinden).	K: S3, F6 U: F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
Q4	Strassenquerung Oberdorfstrasse	Kanton / Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	A/ Die Strassenquerung und Strassenraumgestaltung zwischen der M: Stiftskirche und den Stiftshäusern muss nicht nur sicher sondern auch gestalterisch sorgfältig realisiert werden.	K: B2 U: F: D:		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination;
F: Kosten, Finanzierung;

U: Hinweis zu Unterlagen;
D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
Q5	Strassenquerung Westumfahrung	Kanton / Beromünster	B	FS
	A: Die Fuss- und Radwegverbindung Beromünster - Menziken (R1) kreuzt nordöstlich des alten Bahnhofgeländes die künftige Westumfahrung. M: Die Strassenquerung muss sicher und übersichtlich gestaltet werden.	K: S1a, R1 U: F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
X1	Teilweise Unterbrechung der Badgasse für den MIV	Beromünster	B	FS / realisiert
	A: Durch den Rückstau am Knoten Aargauerstr. – Flecken wird die Badgasse als Abkürzung „missbraucht“. M: Durch eine provisorische Umgestaltung der Parkplätze vor dem Rössli soll die Durchfahrt zum Staldenrain unterbunden werden. (Durchfahrt nur bei Anlässen im Flecken öffnen). Für die Nebengassen im Flecken sind Begegnungszonen (neue Zone mit Tempo 20) zu prüfen.	K: S2a, G2, U: M. Jäger, Fleckenplanung, 2001 F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
X2	Teilweise Unterbrechung der Badgasse für den MIV	Beromünster	B	FS / realisiert
	A: Durch den Rückstau am Knoten Aargauerstr. – Flecken wird die Badgasse als Abkürzung „missbraucht“. M: Durch ein Einbahnsystem und Fahrverbot der Badgasse kann sie für die schwächeren Verkehrsteilnehmer aufgewertet werden. Für die Nebengassen im Flecken sind Begegnungszonen (neue Zone mit Tempo 20) zu prüfen.	K: S2a, G3 U: M. Jäger, Fleckenplanung, 2001 F: D: April 2008		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination;
F: Kosten, Finanzierung;

U: Hinweis zu Unterlagen;
D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
X3	Unterbrechung der Chilegass für den MIV	Beromünster	B / C	FS
	A/ Aufgrund der Überführung der Don Boscostrasse über die Ost- M: umfahrung und der neuen topografischen Verhältnisse schliesst die Chilegass nicht mehr an die Don Boscostrasse an. Die Chilegass dient nur noch als Zufahrt für die darüber erschlossenen Parzellen sowie als Fusswegverbindung aus dem Sandhübel-Quartier zum Flecken.	K: S1c, E3, F11 U: Strassenplan Ostumfahrung Beromünster, Technischer Bericht; Rothpletz, Lienhard + Cie AG, 2005 F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
K1	Umgestaltung Knoten Oberdorfstrasse - Grasweg	Kanton (vif)	B	ZE
	A: Durch die Einfahrt mit hoher Geschwindigkeit nach Beromünster werden die schwächeren Verkehrsteilnehmer auf der Oberdorfstrasse gefährdet. M: Mit der Neugestaltung des Knotens (z.B: Kreisel) wird die Geschwindigkeit reduziert. Die freigehaltenen Flächen für die Umfahrungsstrasse von Beromünster können aufgehoben werden.	K: S4, T1, Gunzwil U: Verkehrskonzept 1995, Studie K+P AG, 2001 F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
K2	Knotensanierung („nahe Rotbächli“)	Beromünster	A / C	ZE / VO
	A: Die heutige Verkehrsbeziehung zwischen dem Knoten K2 und der Oberdorfstrasse führt durch die Rothusstrasse. M: Umlenkung des Verkehrs direkt auf die Oberdorfstrasse an den Knoten K1. Die Koordination mit den Parzellen auf Gunzwilerseite und den Benützern aus dem Gemeindeteil Gunzwil ist sicherzustellen.	K: S4, G1, Gunzwil U: Studie K+P AG, 2001 F: D:		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination;
F: Kosten, Finanzierung;

U: Hinweis zu Unterlagen;
D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
K3	Neuanschluss der Westumfahrung an die Oberdorfstrasse	Kanton (vif)	B / C	ZE
	<p>A: Am unübersichtlichen, grossflächigen Knoten Staldenrain fehlen attraktive Querungen für den Langsamverkehr.</p> <p>M: Durch die neue Strassenführung (S1) wird weniger Verkehrsfläche benötigt, der Flecken wird vom (LkW) Verkehr entlastet und die Schulraumplanung kann berücksichtigt werden. Als Sofortmassnahmen sind verkehrsberuhigende Umgestaltungen im Schulhausbereich notwendig.</p>	<p>K: S1b, T2, Fleckenplanung M. Jäger, 2000</p> <p>U: Studien K+P AG, 2000, Metron Umfahrungsstudien Flecken, 2000, Studie Schulraumplanung K+P AG, 2000</p> <p>F:</p> <p>D: April 2008</p>		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
K4	Knotensanierung Schuelgass / Bahnhofstrasse	Kanton (vif)	B / C	ZE
	<p>A: Mit der Realisierung der Westumfahrung entstehen beim Knoten Schuelgass / Bahnhofstrasse neue Verkehrsbeziehungen. Der Knoten ist auch von Bedeutung für die Verbindungen Richtung Zentrum und Busbahnhof.</p> <p>Die Schuelgass und die Bahnhofstrasse münden neu in die Westumfahrung. Der Knoten wird neu gestaltet. Die Strassenquerungen müssen sicher und übersichtlich gestaltet werden.</p> <p>M:</p>	<p>K: S1a, S1b, T2, Fleckenplanung M. Jäger, 2000</p> <p>U: Studien K+P AG, 2000, Metron Umfahrungsstudien Flecken, 2000, Studie Schulraumplanung K+P AG, 2000</p> <p>F:</p> <p>D: April 2008</p>		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
K5	Umgestaltung Knoten Flecken – Aargauerstrasse	Kanton (vif)	B / C	ZE
	<p>A: Entlang der Aargauerstrasse sind enge Platzverhältnisse für die Fussgänger und Velofahrer.</p> <p>M: Durch die Umleitung des Verkehrs via die West- bzw. Ostumfahrung (vor allem LKW) kann ein Rückbau des Knotens erfolgen. Innerhalb des Fleckens wird eine Strassenver-schmälerung und Aufwertung des Gesamttraumes vorgenommen.</p>	<p>K: S2a, G2, G3, G4, X1, X2</p> <p>U: Metron Umfahrungsstudien Flecken, 2000, M. Jäger, Fleckenplanung, 2001</p> <p>F:</p> <p>D: April 2008</p>		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
K6a	Knotensanierung Aargauerstr. – Sandhübel – Bahnhofstr.	Kanton (vif)	B	FS
	<p>A: Durch die Einfahrt mit hoher Geschwindigkeit nach Beromünster werden die schwächeren Verkehrsteilnehmer auf der Aargauerstrasse gefährdet.</p> <p>M: Mit einer Neugestaltung des Knotens (z.B: Kreisel) wird die Geschwindigkeit reduziert und der Anschluss an die West- bzw. Ostumfahrung gewährleistet.</p>	<p>K: S1a, S1c, S2a, S2b</p> <p>U: Metron Umfahrungsstudien Flecken, 2000, Studie K+P AG, 2001 Strassenplan Ostumfahrung Beromünster; Rothpletz, Lienhard + Cie AG, 2005</p> <p>F:</p> <p>D: April 2008</p>		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
K6b	Neuer Anschluss „Am Sandhübel“ an die Ostumfahrung	Kanton (vif)	B / C	FS
	<p>A: Aufgrund der Ostumfahrung müssen die Quartiere Sandhübel und Schützenfeld neu erschlossen werden.</p> <p>M: Die beiden Sammelstrassen „Am Sandhübel“ werden rückwärtig zusammengeschlossen und mit einem T-Knoten an die Ostumfahrung angeschlossen.</p>	<p>K: S1c</p> <p>U: Strassenplan Ostumfahrung Beromünster; Rothpletz, Lienhard + Cie AG, 2005 Entscheid des Regierungsrats des Kantons Luzern bezüglich Einsprachen und Bewilligung des Strassenplans Ostumfahrung Beromünster; Protokoll Nr. 43 vom 16. Januar 2007</p> <p>F: enthalten in S1c</p> <p>D: April 2008</p>		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
K7	Knotensanierung Oetzlige	Beromünster	A	ZE
	<p>A: Auf dem grossflächigen, unübersichtlichen Knoten werden die schwächeren Verkehrsteilnehmer durch zu hohe Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs gefährdet.</p> <p>M: Der Knoten soll besser in die Verkehrsachse integriert werden, z.B. durch eine Mischfläche.</p>	<p>K: G7, X4</p> <p>U: Verkehrskonzept 1995</p> <p>F:</p> <p>D:</p>		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
K8	Neuanschluss der Ostumfahrung an die Luzernerstrasse	Kanton (vif)	B / C	FS
	<p>A: Durch die Einfahrt mit hoher Geschwindigkeit nach Beromünster werden die schwächeren Verkehrsteilnehmer auf der Luzernerstrasse gefährdet.</p> <p>M: Die Luzernerstrasse führt neu in einem Bogen direkt in die Ostumfahrung. Das Strassenstück vom Flecken wird in einem T-Knoten an die Umfahrung angeschlossen. Fussgängerstreifen ermöglichen die sichere Querung der Ostumfahrung und stellen die Verbindung zwischen dem Flecken und den östlich gelegenen Ortsteilen sicher.</p>	<p>K: S1c, B3</p> <p>U: Strassenplan Ostumfahrung Beromünster; Rothpletz, Lienhard + Cie AG, 2005</p> <p>F: enthalten in S1c</p> <p>D: April 2008</p>		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
G1	Gestalterische Massnahmen (Rothusstrasse)	Beromünster	A	ZE
	<p>A: Ortsfremder Durchgangsverkehr belastet die Rothusstrasse.</p> <p>M: Durch die Sanierung des Knotens K2 und Umleitung des Verkehrs auf den Knoten K1 wird die Rothusstrasse weniger stark belastet. Als Sofortmassnahme soll durch eine Verengung der Verkehr soweit als möglich auf die Oberdorfstrasse umgelenkt werden (Durchfahrt kann in 1. Phase nicht unterbunden werden).</p>	<p>K: K2, Gunzwil</p> <p>U: Verkehrskonzept 1995, Konzept zur Verkehrsberuhigung, K+P AG 2001</p> <p>F:</p> <p>D:</p>		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
G2	Gestalterische Massnahmen (Badgasse)	Beromünster	A	FS / realisiert
	<p>A: Durch den Rückstau am Knoten Aargauerstr. – Flecken wird die Badgasse als Abkürzung „missbraucht“.</p> <p>M: Durch eine provisorische Umgestaltung der Parkplätze vor dem Rössli soll die Durchfahrt zum Staldenrain unterbunden werden. (Durchfahrt nur bei Anlässen im Flecken). Für die Nebengassen im Flecken sind Begegnungszonen (neue Zone mit Tempo 20) zu prüfen.</p>	<p>K: S2a, G3, G4, X1, X2, K5</p> <p>U: M. Jäger, Fleckenplanung, 2001, HTA, Raumplanung Flächen, 1999</p> <p>F:</p> <p>D: April 2008</p>		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
G3	Gestalterische Massnahmen (Badgasse)	Beromünster	A	FS / realisiert
	<p>A: Durch den Rückstau am Knoten Aargauerstr. – Flecken wird die Badgasse als Abkürzung „missbraucht“.</p> <p>M: Durch ein Einbahnsystem und Fahrverbot der Badgasse kann sie für die schwächeren Verkehrsteilnehmer aufgewertet werden. Für die Nebengassen im Flecken sind Begegnungszonen (neue Zone mit Tempo 20) zu prüfen.</p>	<p>K: S2a, G3, G4, X1, X2, K5</p> <p>U: M. Jäger, Fleckenplanung, 2001, HTA, Raumplanung Fläcken, 1999</p> <p>F:</p> <p>D: April 2008</p>		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
G4	Gestalterische Massnahmen (Flecken)	Kanton (vif) und Beromünster	B	ZE
	<p>A: Die Fahrbahnen im Flecken sind überdimensioniert und die Aussenräume vor den Geschäften sind infolge der notwendigen Parkplätze knapp.</p> <p>M: Es wird eine schmalere Fahrbahnen im Flecken vorgeschlagen, um mehr Platz für die Fussgänger und Parkierung zu gewinnen. Das Gestaltungskonzept sieht eine klare Zonierung der Bereiche im Flecken und eine lockere Begrünung mit Bäumen vor (siehe auch Ortskern- und Fleckenrichtplan). Die Umsetzung ist mit der Realisierung der Ost- / Westumfahrung zu koordinieren.</p>	<p>K: S1a, S1c, G2, G3, G5, T4, K5</p> <p>U: M. Jäger, Fleckenplanung, 2001, HTA, Raumplanung Fläcken, 1999</p> <p>F:</p> <p>D: April 2008</p>		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
G5	Gestalterische Massnahmen (Gerbergasse)	Beromünster	je nach Bedarf	FS
	<p>A: In der Gerbergasse sind die knappen Platzverhältnisse für die Parkierung unbefriedigend.</p> <p>M: Die Gasse wird mit privaten Längsparkierungen, einer Baumreihe und neuen Nebenbauten gemäss Ortskern- und Fleckenrichtplan gestaltet. Ein Einbahnsystem oder eine Strassenunterbrechung eignet sich nicht, weil die Gasse in der blauen Zone mit Geschäfts- und Kundenverkehr liegt. Für die Nebengassen im Flecken sind Begegnungszonen (neue Zone mit Tempo 20) zu prüfen.</p>	<p>K: G2, G3, G4, K5</p> <p>U: M. Jäger, Fleckenplanung, 2001, Landschaftsarchitekt Köppli, 2001</p> <p>F:</p> <p>D:</p>		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
G6	Gestalterische Massnahmen (Spittelgasse)	Beromünster	je nach Bedarf	ZE
	<p>A/ Die Spittelgasse soll vor allem für den Zubringerverkehr der angrenzenden Quartiere dienen. Dies wird durch eine Änderung der Signalisation oder Verkehrsberuhigung erreicht. Die alte Verkehrsbeziehung zwischen dem Flecken und Huebmattstrasse soll weiterhin spürbar sein.</p>	<p>K: K7, F12</p> <p>U:</p> <p>F:</p> <p>D:</p>		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
G7	Gestalterische Massnahmen (Huebmattstrasse)	Beromünster	B	ZE
	<p>A/ Die überdimensionierte Huebmattstrasse soll durch eine Verkehrsberuhigung (z.B: mit Parkierung auf der Huebmattstr.) für die schwächeren Verkehrsteilnehmer aufgewertet werden. Es soll eine Platzsituation für die spätere Erschliessung in die Spittelmatte/Chappelhof geschaffen werden.</p>	<p>K: K7, B3</p> <p>U: Verkehrskonzept 1995</p> <p>F:</p> <p>D:</p>		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination;
F: Kosten, Finanzierung;

U: Hinweis zu Unterlagen;
D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
B1	Baumalleen im Flecken	Kanton/ Beromünster	A	VO
	A/ Der Strassenraum wird im Flecken mit geometrischen streng M: geschnittenen und kurz gehaltenen Bäumen aufgewertet. (Versetzte Anordnung gemäss Ortskern- und Fleckenrichtplan).	K: G4, K5, B2, B3 U: M. Jäger, Fleckenplanung, 2001 mit Land. Arch. Köppli F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
B2	Baumalleen entlang des Stiftes bis zum Flecken	Kanton/ Beromünster	B	ZE
	A/ Die Bäume fassen den Strassenraum. Die Wirkung wird mit einer M: geeigneten Baumart unterstrichen. (Gesamtkonzept auch im Zusammenhang mit der neuen „Bahnstrasse“ Entlastungsstrasse zu erarbeiten).	K: S1b, T2, K3, Q4, B1 U: F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
B3	Baumalleen entlang der Luzernerstrasse	Kanton/ Beromünster	B	ZE
	A/ Die neuere Zufahrt von der Mooskapelle auf den Flecken wird mit M: einer Baumallee betont. Es sollen andere Baumtypen als im Flecken verwendet werden. Die Massnahme ist mit den Mass- nahmen S1c und K8 zu koordinieren.	K: S1c, T5, K8, Q5, F13 U: F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
B4	Baumallee entlang der Westumfahrung	Kanton/ Beromünster		
	A/ gestrichen (konsequente Gleichbehandlung von Ost- und M: Westumfahrung)	K: U: F: D: April 2008		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination;
F: Kosten, Finanzierung;

U: Hinweis zu Unterlagen;
D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
T1	Pfortenbereich / Torsituation (Oberdorfstrasse / Gunzwil)	Kanton (vif)	B	ZE
	A/ Mit der Knotensanierung Oberdorfstr. soll eine Torsituation M: geschaffen werden. Den ersten, visuellen Pfortenbereich bilden die beiden bestehenden Häuser auf dem Gemeindeteil von Gunzwil. Die zweite, „Geschwindigkeit – reduzierende“ Torsituation bildet der neu gestaltete Knoten K1 (z.B. als Kreisel).	K: K1, Beromünster, Gemeinde Gunzwil U: Studie K+P AG, 2001 F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
T2	Pfortenbereich / Torsituation (Oberdorfstrasse – Stift)	Kanton (vif)	B / C	ZE
	A: Durch die Einfahrt mit hoher Geschwindigkeit nach Beromünster werden die schwächeren Verkehrsteilnehmer auf der Oberdorfstrasse gefährdet. M: Durch die optische Torsituation mit Bäumen wird der alte Kern (Stift) von Beromünster markiert.	K: S1a, S1b, K3, F3 U: F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
T3	Pfortenbereich / Torsituation (Schuelgass)	Kanton (vif)		
	A/ Auf Antrag der Dienststelle vif gestrichen M:	K: U: F: D: April 2008		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
T4	Pfortenbereich / Torsituation (Luzernerstrasse – Flecken)	Kanton (vif)	A	FS
	A: Durch die Einfahrt mit hoher Geschwindigkeit in den Flecken werden die schwächeren Verkehrsteilnehmer auf der Luzernerstrasse gefährdet. M: Mit der Torsituation/ Pforte (Wyna-Brücke, Bäume) wird die Geschwindigkeit reduziert und der Fleckenzugang besser wahrgenommen.	K: G4, G5 U: M. Jäger, Fleckenplanung, 2001 Strassenprojekt des Kantons F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
T5	Pfortenbereich / Torsituation (Aargauerstrasse)	Kanton (vif)	A	FS
	A: Durch die Einfahrt mit hoher Geschwindigkeit nach Beromünster werden die schwächeren Verkehrsteilnehmer auf der Aargauerstrasse gefährdet. M: Mit der Torsituation / Pforte (z.B. Mittelinsel) wird die Geschwindigkeit reduziert.	K: S2b, F7a, Q1 U: Strassenprojekt des Kantons F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
P1	Parkplätze (P + R Busbahnhof)	Beromünster	A	FS / realisiert
	A/ Auf dem ehemaligen SBB – Areal sollen der Busbahnhof und M: eine P + R Anlage erstellt werden.	K: S1a, B4 U: Metron, Studie Busbahnhof, 2001 F: D: April 2008		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
P2	Parkplätze (Röteli)	Beromünster/Private	B	ZE
	A/ Der Fleckennahe Parkplatz ist für Bewohner und Angestellte eine wichtige Parkierungsmöglichkeit (Dauerparkierung ev. spätere teilweise Bewirtschaftung denkbar). Je nach Bedarf soll eine Erweiterung der Parkierungsanlage sichergestellt werden (Zone für öffentliche Zwecke gemäss Zonenplan). Die Koordination mit der Verlängerung der Don Boscostrasse bis zur Aargauerstrasse ist in einem noch zu erarbeitenden Gestaltungsplan sicherzustellen. M:	K: E3 U: F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
P3	Parkplätze (Oberstufenschulhaus)	Beromünster	Je nach Bedarf	ZE
	A: Die Parkplätze beim Oberstufenschulhaus werden vermehrt als Dauerparkplätze (P+R; Anwohner und Stift) benutzt. Je nach Variante wird das Areal durch die Westumfahrung S1b beansprucht. M: Eine verbesserte Bewirtschaftung, Ersatzangebote und / oder Erweiterungen auf der Parzelle Nr. 381 sind zu prüfen.	K: S1b U: F: D: April 2008		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
P4	Parkplätze (ehemaliges Galli Areal)	Private	je nach Bedarf	ZE
	A/ Im Zusammenhang mit privaten Bauprojekten sollen zusätzliche private Parkplätze erstellt werden. (Verkauf oder Vermietung an die Flecken Bewohner) M:	K: U: Umfrage Parkierung im Flecken (März 2001) F: D:		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination;
F: Kosten, Finanzierung;

U: Hinweis zu Unterlagen;
D: Datum bei Revision;

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
P5	Parkplätze auf Parz. 193	Private	je nach Bedarf	ZE
	A/ Im Zusammenhang mit privaten Bauprojekten sollen zusätzliche M: private Parkplätze erstellt werden (Verkauf oder Vermietung an die Flecken Bewohner).	K: U: Umfrage Parkierung im Flecken (März 2001) F: D:		

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
P6	Parkplätze (Bachheim)			
	A/ Der Parkplatz Bachheim dient vor allem den Gästen des M: Schwimmbades Bachheim. Der regionale Fussweg wird im Zusammenhang mit dem Bau des Rückhaltebeckens „Wiholz“ erstellt.	K: U: F: D:		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination; U: Hinweis zu Unterlagen;
F: Kosten, Finanzierung; D: Datum bei Revision;

3. 3 Massnahmen Teilplan 1 : 5000 : verkehrsberuhigte Kammern(V), T-30(Z) / T-20(Z), Bus (B)

V: Verkehrsberuhigte Kammern

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
V	Allgemeine Bemerkungen	Beromünster	Daueraufgabe	FS/ZE
	<p>A/ Um unerwünschten Durchgangsverkehr aus den Wohnquartieren abzudrängen und den verbleibenden Verkehr für die Anwohner verträglich zu machen, werden grosse verkehrsberuhigte Kammern geschaffen. Als Wohnquartiere sind vor allem die Kammern A1, C, E, G, H, J2 und Teile des Fleckens und D1 zu betrachten. Der Wohnqualität in diesen Kammern ist ein hohes Gewicht beizumessen. Dies wird erreicht, indem der motorisierte Verkehr möglichst direkt auf die Haupt- und Verbindungsstrassen gelenkt wird und innerhalb der Kammer der Verkehr beruhigt und nicht zu schnell fliesst (Gestaltung des Strassenraumes, Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmern etc.).</p> <p>Die Übergänge zwischen den verkehrsberuhigten Kammern (meist übergeordnete Strassen) sind für die Fussgänger und Velofahrer sicher und attraktiv zu gestalten.</p>	<p>K: U: Verkehrskonzept 1995 F: D:</p>		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination;
F: Kosten, Finanzierung;

U: Hinweis zu Unterlagen;
D: Datum bei Revision;

Z: T-30 Zonen / Begegnungszonen T-20 Zonen

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
Z	Allgemeine Bemerkungen	Beromünster	je nach Bedarf	FS / ZE
	<p>A/ Die Einsicht, dass Strassen in den Wohnquartieren nicht nur der raschen Fortbewegung dienen, sondern auch Lebensraum, Ort der Begegnung und Spielbereich sein können, hat dazu geführt, dass wo immer möglich Tempo-30-Zonen eingeführt werden. Damit wird die Wohnqualität verbessert, mehr Sicherheit für die schwachen Verkehrsteilnehmer erreicht und weniger Lärm erzeugt (ruhiger steter Verkehrsfluss).</p> <p>Je nach Bedarf und Eignung sollen die in der 1:5000 Karte eingezeichneten Quartiere nach und nach zu Tempo-30-Zonen umgewandelt werden. Tempo-30-Zonen können mit verschiedenen verkehrsberuhigenden Massnahmen ergänzt und kombiniert werden.</p> <p>Vor allem in den Nebengassen der Fleckenumgebung ist die Signalisation als Tempo 20-Zone (neue Begegnungszone mit Fussgängervortritt ab 1. 1. 2002) geeignet und zu prüfen.</p>	<p>K: Koordination mit Strassenverkehrsamt / Weisung über Zonensignalisation etc.</p> <p>U:</p> <p>F:</p> <p>D: April 2008</p>		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination;
F: Kosten, Finanzierung;

U: Hinweis zu Unterlagen;
D: Datum bei Revision;

B: Buslinien

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
B	Allgemeine Bemerkungen und Hinweise zu Einzelfragen	Beromünster	Daueraufgabe	
	<p>A/ Das bestehende Busangebot ist laufend auf die veränderten Bedürfnisse anzupassen und zu verbessern. M: Optionen für Linienergänzungen: Bei der Realisierung der Westumfahrung ist eine neue Linienführung zu prüfen. Als Ergänzung zu den Buslinien mit Fahrplanbetrieb hat sich in der Region Beromünster der PubliCar für den Nachtbetrieb sehr bewährt. Eine weitere Ergänzung mit Mobilitätsangeboten wie "Mobility-Carsharing" ermöglichen eine verbesserte Anbindung an den öffentlichen Verkehr.</p>	<p>K: Busbetreiber U: Metron, Busbahnhof, 2001 F: D: April 2008</p>		

B: Bushaltestellen

K.-Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Federführung	Zeithorizont/Priorität	Konkretisierungsstufe
B	Allgemeine Bemerkungen	Beromünster	je nach Bedarf	ZE/FS
	<p>A/ Bushaltestellen, die an einer Linie liegen, die von Beromünster wegfährt, sollten ein Wartehäuschen besitzen. M: Am Busbahnhof auf dem ehemaligen Bahnhofsareal müssen für die Busbenützer und Velos gedeckte Wartehäuschen resp. Parkplätze zur Verfügung gestellt werden (Bike + Ride).</p>	<p>K: U: Metron, Busbahnhof, 2001 F: D:</p>		

A: Ausgangslage, Problembeschrieb;
M: Massnahmenbeschrieb

K: Koordination;
F: Kosten, Finanzierung;

U: Hinweis zu Unterlagen;
D: Datum bei Revision;

Vom Gemeinderat (zuständige kommunale Behörde) beschlossen am 7. Januar 2004 bzw. 2. April 2008

Der Gemeindepräsident


.....



Der Gemeindeschreiber


.....

Vom Regierungsrat mit den Entscheiden Nr. 679 vom 8. Juni 2004 und Nr. 662 vom 10. Juni 2008 genehmigt, soweit Interessen des Kantons oder von Nachbargemeinden betroffen sind.



17. Juli 2008


.....
(Unterschrift)