



Gemeinde Hitzkirch

**BURKHALTER**  
**DERUNGS** AG  
RAUMENTWICKLUNG | LANDSCHAFTSPLANUNG

## ZENTRUMSENTWICKLUNG HITZKIRCH



## RAUMLANERISCHE ANALYSE

18. April 2019 – Arbeitsexemplar

# INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS	2
1. NUTZUNGSVERTEILUNG	3
1.1. Ausgangslage	3
1.2. Leitfragen	3
1.3. Handlungsansätze	4
2. VERKEHR	5
2.1. Ausgangslage	5
2.2. Leitfragen	6
2.3. Handlungsansätze	7
3. ORTSBAULICHE ANALYSE	8
3.1. Ausgangslage	8
3.2. Leitfragen	9
3.3. Handlungsansätze	10

## IMPRESSUM

### AUFTRAGGEBER

Gemeinde Hitzkirch  
Gemeindehaus  
Luzernerstrasse 8  
Postfach 339  
6285 Hitzkirch

### BEARBEITUNG

Burkhalter Derungs AG  
Baselstrasse 21  
6003 Luzern  
www.bdplan.ch

Van de Wetering Atelier für Städtebau  
GmbH  
Birmensdorferstrasse 55  
8004 Zürich  
www.wetering.ch

### STAND

Mitwirkung Bevölkerung:  
Kantonale Vorprüfung:  
Öffentliche Auflage:  
Beschlussfassung:  
Genehmigung:

### INFORMATION

Projektnummer:  
Bearbeitet durch:

91842  
Reto Derungs, Lukas Fischer  
Han van de Wetering

# 1. NUTZUNGSVERTEILUNG

## 1.1. Ausgangslage

Regionaler ESP	Die Festlegung eines ESP beim Bahnhof Hitzkirch, insbesondere für arbeitsplatzintensive Nutzungen, führt zu einer Konkurrenz zwischen Bahnhof und eigentlichem Zentrum von Hitzkirch. Bereits heute sind zentrumsbildende und personenintensive Nutzungen, namentlich der Migros Supermarkt und Aldi (Gemeindegebiet Ermensee), beim Bahnhof angesiedelt.
Regionaler Entwicklungsplan Seetal	Der regionale Entwicklungsplan Seetal (REP) sieht vor, in Hitzkirch Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen von regionaler Bedeutung (VIEreg) anzusiedeln. Zu diesen gehören Grossverteiler (z.B. Migros, Coop), aber auch öffentliche Gebäude wie z.B. Altersheime, weiterführende Schulen, grössere Bibliotheken oder anderweitige öffentliche Dienstleistungen, welche regionale Ausstrahlung haben.
Zentrumsbildende Nutzungen	Zentrumsbildende Nutzungen wie Grossdetallisten, halböffentliche Nutzungen (Restaurants, Bars), Freizeitanlagen, Spielplätze, verursachen mitunter zu gewissen Zeiten Emissionen, insb. in Form von Lärm oder erhöhtem Verkehrsaufkommen. Spezifische Emissionsverursacher sind auf geeignete Lagen zu beschränken.
Kommunale Bau- und Nutzungsvorschriften	Das BZR macht kaum Vorschriften zur Nutzungslenkung in den betrachteten Teilräumen. Es lässt insbesondere in den Mischzonen am Bahnhof eine sehr grosse Bandbreite an Entwicklungen zu. Auch in der Kernzone bestehen keine spezifischen Nutzungsvorgaben.

## 1.2. Leitfragen

- Wie stehen die funktionalen Räume "Zentrum" und "Bahnhof" zueinander? Welche Funktionen übernehmen sie heute (Angebot, Zielpublikum, Einzugsgebiet)? Welche Funktionen sollen sie zukünftig übernehmen? Welche Nutzungen sollen wo zulässig sein bzw. speziell gefördert werden?
- Welche Rolle spielt der Raum dazwischen?
- Wo sollen die Nutzungen von regionaler Bedeutung (VIEreg) liegen? (bzgl. Erreichbarkeit, Raumbedarf/Entwicklungspotential, etc.)
- Zielbild Zentrum:
  - o welche Nutzungen und Infrastrukturen braucht das Zentrum, um zu funktionieren?
  - o Was sind zwingende / wünschenswerte / tolerierte Nutzungen?
  - o Wie stimmen Angebot und Nachfrage überein? Wo bestehen Defizite?
- Nutzungs- und Entwicklungsabsichten der massgebenden Grundeigentümer?
- Wie kann die Nutzung gelenkt werden (Gespräch, Anreize, Vorschriften, etc.)?
- Zweckmässigkeit der BZR-Bestimmungen (Art. 11, 14, 17, 47)? Besteht zusätzlicher Regelungsbedarf? Was ist mit welchen Instrumenten zu regeln (BZR, BP, kommunale Reglemente, Verträge, etc.)? Ist der politische Wille für Nutzungseinschränkungen und -vorgaben vorhanden?
- Gibt es mögliche Ankernutzer (publikumsintensives Gewerbe), welche sich für eine Ansiedlung im Zentrum interessieren oder motiviert werden könnten?

### 1.3. Handlungsansätze

- Nutzungserhöhung:
- Einwohner- und Arbeitsplätze => bauliche Entwicklung, Umnutzungen
  - Fussverkehr => Erhöhung Angebotsdichte, attraktive Freiraumnutzungen
  - Erhöhung der Gästezahl => Attraktivierung, neue Anziehungspunkte/Nutzungen
- Investitionsanreize:
- Attraktivierung Zentrum, Aufwertung der Freiräume und des Dorfbildes
  - Erhöhung der Nutzungsdichte an geeigneten Lagen
- Networking:
- Aktivierung/Motivierung von potenziellen Zentrumsnutzern sowie Eigentümern
  - Zusammenbringen der Akteure bzw. von Angebot und Nachfrage
- Vorgaben:
- Nutzungsbeschränkungen im Gebiet Bahnhof, ev. Umzonung
  - Zentrum: Nutzungsvorgaben z.B. für EG-Nutzungen, spez. Emissionsvorgaben
  - Raumsicherung für öffentliche Nutzungen und Räume
- Infrastruktur-Ausbau:
- zentrale, öffentliche Parkierung im Zentrum, Umfahrung Zentrum, Aufwertung
  - Fuss-/Radwegnetz, Verbesserung ÖV, etc.
- Anbindung Bahnhof –Zentrum
- Verbesserung und Attraktivierung für Langsamverkehr

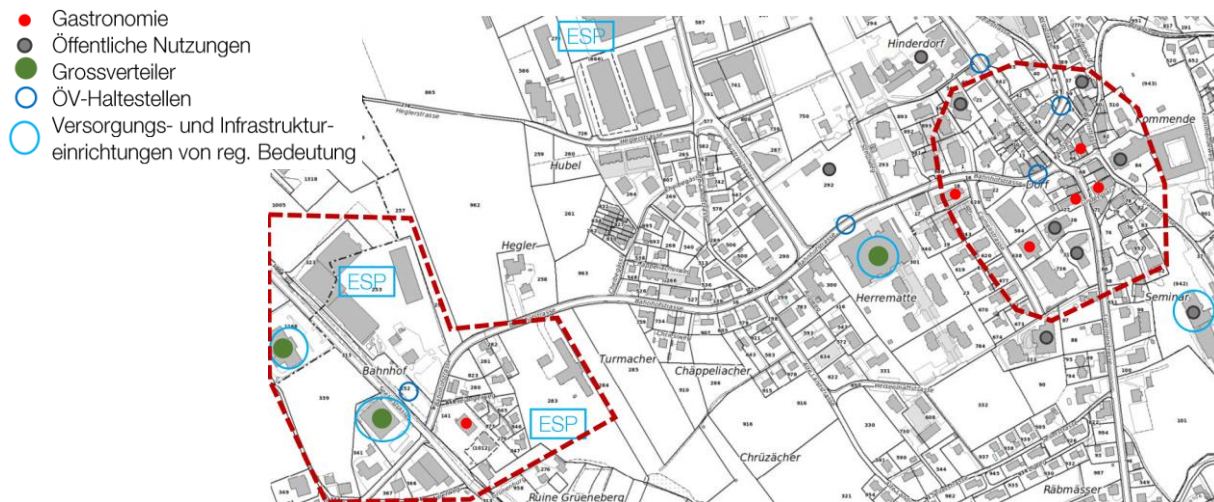


Abb. 1: Analyseplan Nutzungen

## 2. VERKEHR

### 2.1. Ausgangslage

Strassennetz und Belastung	Hitzkirch liegt an der Kantonstrasse K16 (Luzern – Hochdorf – Meisterschwanden – Lenzburg). Die K63 (Hitzkirch – Hämikon – Muri AG) mündet im Dorfzentrum in die K16 ein. Aufgrund des besseren Ausbaus hat die Verbindung der Kantonsstrasse K16a (Gelfingen – Beinwil am See – Seon – Lenzburg) einen höheren Stellenwert als die K16. Die Belastung der Luzernerstrasse im Dorf beträgt rund 6'000 Fahrten pro Tag. Jene der Bahnhofstrasse liegt bei rund 1'600 Fahrten pro Tag.
Unfälle	In Hitzkirch sind im Zeitraum seit 2011 im Bearbeitungsperimeter 5 Unfälle registriert: <ul style="list-style-type: none"><li>- 2 Einbiegeunfälle (1 mit Leichtverletzten, 1 mit Schwerverletzten)</li><li>- 2 Fussgängerunfälle (Leichtverletzte)</li><li>- 2 Auffahrunfälle</li></ul> Daneben wurden zahlreiche Parkschäden registriert.
Strassenräume	Das Dorfzentrum von Hitzkirch ist geprägt von der Hauptstrasse und den Erschliessungsstrassen. Viele der Erschliessungsstrassen werden im Mischverkehr geführt und haben kein Trottoir. Aufgrund der Verkehrsbelastung wird die Hauptstrasse im Zentrum als trennendes Element wahrgenommen. Der Strassenraum ist stellenweise äussert eng und die Gehwege knapp. Die Verkehrssicherheit für Fussgänger ist abschnittsweise ungenügend.
Parkierung	Im Zentrum von Hitzkirch liegen 4 öffentliche Parkplätze mit rund 50 Parkplätzen. Daneben bestehen diverse private oberirdische Parkplätze. Die Abstellplätze konzentrieren sich auf den südlichen Bereich (Gebiet Zentrum, Gemeindehaus und Pauliplatz). Weitere Parkplätze gibt es beim ehemaligen Coop und bei der IPH (Seminar). Die Oberflächen-Parkplätze belegen wertvollen öffentlichen Raum, welcher wertschöpfender genutzt werden könnte.
Angebot Radverkehr	Es bestehen auf sämtlichen Strassen keine Radstreifen oder Radwege. Auf den Quartier- und Erschliessungsstrassen werden die Radfahrer mit den Fussgängern im Mischverkehr geführt.
Fusswegverbindungen	Im Dorfzentrum von Hitzkirch bestehen viele kleine Wegverbindungen zwischen den Gebäudegruppen, welche ein engmaschiges Wegnetz für Fussgänger bilden. Dadurch sind viele Ziele im Dorf (für Ortskundige) auf direktem und kürzestem Weg erreichbar. Für Auswärtige ist die Orientierung eher schwierig. Einige wünschenswerte, direkte Fussverbindungen fehlen. An der Hauptstrasse im Dorfkern sind die Gehwege abschnittsweise mangelhaft. Auf den Nebenstrassen gehen die Fussgänger auf der Strasse («Mischverkehr»). Die Wanderweg-Verbindung zwischen Zentrum und Bahnhof ist unattraktiv.

## öV-Angebot

Hitzkirch liegt an der Seetalbahnstrecke Luzern – Lenzburg (30-Minuten-Takt). Ab Hitzkirch Bahnhof verkehren zwei Buslinien:

- Linie 106, Hitzkirch Bahnhof – Aesch LU – Schongau, Oberschongau: unregelmässig, 30-Minuten-Takt zu Hauptverkehrszeiten (HVZ), ausserhalb HVZ teilweise in Stundentakt
- Linie 107, Hitzkirch Bahnhof – Hämikon/Müswangen – Hämikon, Berg: 30-Minuten-Takt.

Gemäss Berechnungen des Bundesamtes für Raumplanung hat das Zentrum die öV-Güteklasse D (geringe Erschliessung). Die kantonale Beurteilung nach Angebotsstufen gem. öV ist wohlwollender: Angebotsstufe 3, "sehr gutes Angebot, starke Marktstellung des ÖV".

## Projekt Ortsumfahrung

Gemäss Gesamtverkehrskonzept Seetal soll das Zentrum von Hitzkirch mittels Umfahrung vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Eine Umfahrung würde die Arbeitszone besser an die K16 anbinden und das Zentrum vom Durchgangsverkehr entlasten, jedoch auch mögliche Kunden vom Zentrum fernhalten. Die Planungen für eine Umfahrung wurden aufgenommen, jedoch nicht weitergeführt. Sie ist daher für die vorliegende Planung von untergeordneter Bedeutung.

Optimal für die Aufwertung des Zentrums wäre die Reduktion des Durchgangsverkehrs im Ort. Dies ist jedoch nur beschränkt möglich bzw. nicht mittels Bebauungsplan alleine lösbar.

## 2.2. Leitfragen

- Wer sind die Verkehrsverursacher? Welche Art von Verkehr wird als störend empfunden (LKW, Abendspitze, Durchgangsverkehr generell, etc.)? Wie kann darauf reagiert werden?
- Wo sind die Schwachstellen im Verkehrsnetz (nach Verkehrsarten: MIV, ÖV, Velo, Fussgänger)? Welche sind zwingend zu beheben (Netzergänzungen, Verbesserungen Ausbaustandard, Sicherheit, Gestaltung)?
- Wie sind die Prioritäten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer auf den Strassenabschnitten? Welche Abschnitte sollen speziell siedlungsorientierten Charakter haben?
- Welche Abschnitte sind aufzuwerten (zwingend/wünschenswert)?
- Wie ist das bestehende PP-Angebot im Zentrum zu werten (quantitativ/qualitativ)? Welche öffentlichen Oberflächen-PP sind zwingend zu erhalten, welche können aufgehoben werden? Wo können sie kompensiert werden (alternative Standorte, neu Tiefgaragen)? Zukünftiger Ausbaubedarf?
- Wie ist die ÖV-Anbindung des Zentrums zu werten? Welche Verbesserungen sind notwendig,
  - o um Hitzkirch als Zentrum zu stärken?
  - o die ÖV-Nutzung im und ins Zentrum attraktiver zu gestalten?



## 2.3. Handlungsansätze

- Verkehrsanordnungen: Tempo-Beschränkung, Verkehrsleitung/Signalisierung (Vortritt, Einbahn), Verbote (z.B. für LKW), etc.
- Strassengestaltung: Aufwertung der Strassenräume und der angrenzenden Freiräume, Fahrbahn-Gestaltung und Markierung
- Erstellung von neuen, öffentlichen Parkieranlagen als Ersatz für die Aufhebung von Oberflächen-PP
- Schliessen von Netzlücken im Fuss- und Radweg-Netz. Aufwertung und Attraktivierung des Langsamverkehrs.
- Mit einem durchgehenden Netz von ruhigen, attraktiven Fusswegen, als Ergänzung zu den Hauptstrassen, wird der Dorfkern stärker im Umfeld eingebettet und die Funktion als zentraler Treffpunkt von Hitzkirch gestärkt.
- Tourismus: Errichtung und Promotion eines attraktiven Wanderwegnetzes.



Abb. 2: Analyseplan Verkehr

## 3. ORTSBAULICHE ANALYSE

### 3.1. Ausgangslage

Bundesinventare	<p>Für den Perimeter sind die Bundesinventare über die schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) sowie die historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) relevant.</p> <p>Besonders zu beachten sind die Empfehlungen im ISOS: "Zur Wahrung des Altbaugesüges sind keine weiteren Häuser abzubauen. Für den Erhalt der kleinräumigen Aussenbereiche dürfen die Durchgangsstrassen nicht verbreitert werden, auch nicht die enge Passage in der Ortsmitte. Neubauten sind nur in den Baulücken der schon bestehenden Überbauungen zu erlauben."</p> <p>In Ergänzung dazu bezeichnet das kantonale Bauinventar (BILU) die schützenswerten und erhaltenswerten Gebäude und Objekte.</p>
Lage in der Landschaft	<p>Hitzkirch liegt am Fuss des Lindbergs. Die Topographie östlich der Luzernerstrasse prägt das Siedlungsgefüge im Dorfkern. Dank der Höhenunterschiede gibt es besondere Sicht- und Aussichtsagen, mit der Kirche St. Pankratius, in erhöhter Lage, als zentraler Merkmakpunkt. Die Sicht von oben macht die Dächer als fünfte Fassade zum wichtigen Thema für das Ortsbild. Mit der kleinteiligen Gebäudestruktur kann bezüglich Adressierung, Offenheit und Zugänglichkeit gut auf die Höhenunterschiede reagiert werden. Ausser bei der Kirche gibt es kaum Mauern oder schwierige, geschlossene Fassaden.</p>
Landschaft und Umgebung	<p>Durch die Kompaktheit des Ortes ist die Landschaft stets sehr nah und gut wahrnehmbar. Der Kern selbst ist eher urban, im direkten Umfeld hat der Ort aber einen grünen Charakter, mit zum Teil stark durchgrüntem Gärten.</p>
Hitzkirch und die Strasse	<p>Der kompakte Dorfkern von Hitzkirch liegt an der Luzernerstrasse und ist an der Kreuzungsstelle der historischen Verbindungen nach Richensee (Bahnhofstrasse), Kaiserspan (Seminarstrasse) und Hämikon (Lindenbergstrasse) entstanden. Der Verkehr war eine wichtige wirtschaftliche Basis für den Ort und Teil der Identität. Das Ortszentrum mit den vielen Geschäften und Gasthäusern lebte von den Verkehrsfrequenzen. Diese Interaktion zwischen Strasse und Haus hat durch die Funktion als Durchfahrtsstrasse stark abgenommen. Heute liegt der Fokus v.a. auf der Durchleitung des MIV und bestimmt dadurch den Charakter der Hauptstrassen. Die negativen Eigenschaften des Verkehrs (Immissionen, Trennwirkung, Platzbedarf) dominieren und schaffen viele schwierige Orte in und um den Dorfkern.</p>
Ortsbau	<p>Der Dorfkern ist dicht bebaut und kann historisch als offener Marktflecken bezeichnet werden. Gegen Süden und Norden schliessen relativ lockere Strassenbebauungen, insbesondere entlang der Luzernerstrasse, mit zum Teil bürgerlichen Wohn- und Geschäftsbauten aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert an den Dorfkern an. Diese verschiedenen Bereiche sind auch heute im Strassenraum noch gut lesbar und prägen die Wahrnehmung des Ortes.</p>
Ausrichtungen der Bauten	<p>Die meisten historischen Bauten im Dorfkern stehen mit dem First quer zu den Hauptstrassen, wie die ehemaligen Gasthäuser „Zum Kreuz“ und „Zum Engel“ oder auch das Ensemble an Ecke Luzerner- und Bahnhofstrasse. Diese giebelständige Anordnung der Häuser ist keine dörfliche, sondern eine städtische Eigenschaft. Die Hauptstrassen werden von repräsentativen Giebelfassaden gefasst, welche dem Ort einen kleinstädtischen Charakter verleihen und die Funktion der Strasse als</p>



Lebensader des Ortes betonen. Auch die älteren Wohn- und Geschäftshäuser entlang der Hauptstrasse im Umfeld des Dorfkernes, mit offenen, repräsentativen Vorgärten oder Vorzonen und attraktiven Fassaden, orientieren sich zur Strasse und tragen zur Raumbildung und Urbanität des öffentlichen Raumes bei. In der ersten Bautiefe ist die Bausubstanz jedoch oft vernachlässigt, neue Gebäude wenden sich von der Strasse ab und verursachen somit unattraktive und unsichere Schneisen im Ortszentrum.

Nicht erkennbarer Dorfplatz

Der Strassenraum zwischen der Engstelle beim Gasthaus Kreuz und dem Abzweiger Bahnhofstrasse bildet durch die klare räumliche Fassung von prägnanten historischen Fassaden den eigentlichen Dorfplatz. Wegen den fehlenden Nutzungen, den geschlossenen Vorgärten und der Dominanz ist er aber nicht als Solches erkennbar.

Plätze im Siedlungsgefüge

Das Zentrum ist eine gewachsene Struktur und wurde nicht nach einem schematischen Plan bebaut. Die Bebauung folgt zwar grundsätzlich den Hauptachsen und definiert sie. Dazwischen sind nebst dem Dorfplatz an vielen Orten (Kreuzungsstellen, versetzte Bauten) kleine Platzsituationen entstanden, die über Gassen und Durchgänge miteinander verbunden sind. Diese Abfolge von Vorplätzen, Ecken und Nischen sind ein wichtiger Teil der Identität des Dorfkernes. Heute werden diese Orte jedoch hauptsächlich als Abstell- und Parkplatz benutzt oder sind Teil des Strassenraums. Als Platz sind sie kaum erkennbar. Schwierig sind auch die grösseren Leerräume, wie der Pauliplatz, der „Postplatz“ oder der Parkplatz an der Bahnhofstrasse, die heute als Fremdkörper im Dorfkern wirken.

### 3.2. Leitfragen

- Wie können die Erhaltungsziele des ISOS erhalten und sogar gestärkt werden und gleichzeitig eine zeitgemässe bauliche Entwicklung im Ortskern erfolgen? Sind ev. Abstriche notwendig?
- Sichtbeziehungen: welche Sichtfelder sind freizuhalten? Wie sind sie zu sichern?
- Wo und wie kann die Landschaft in die Siedlung geholt werden bzw. können Grünstrukturen in der Siedlung geschaffen werden?
- Wo sind die wertvollen öffentlichen Freiräume (heute/zukünftig)? Wie sind sie miteinander zu verbinden?
- Welche Räume, Strukturen und Objekte sind ungeschmälert zu erhalten? Wo besteht Entwicklungspotenzial? In welchem Ausmass? Wie wird mit den bestehenden Lücken umgegangen?
- Wie sollen sich die Teilräume mittel- bis langfristig entwickeln? Welche Prozesse und Instrumente führen ans Ziel?
- Bauliche Zielvorgaben:
  - o Welcher Handlungsspielraum besteht bei erhaltenswerten und schützenswerten Bauten?
  - o Was sind die Anforderungen an Um- und Neubauten, damit die bauliche Eingliederung gelingt und das gewachsene Ortsbild gestärkt und weiterentwickelt werden kann?
- Verfügbarkeit der Grundstücke? Sind die Grundeigentümer zu einer Zusammenarbeit bereit? Bestehen Sanierungsabsichten der einzelnen Grundeigentümer? Könnten diese Absichten für die Neugestaltung genutzt werden? Welche Entwicklungsabsichten hat die Gemeinde mit ihren Liegenschaften und Grundstücken?

### 3.3. Handlungsansätze

- Unterteilung des Dorfkerns in Siedlungsräume unterschiedlicher Erhaltungskategorien gem. bauhistorischer Bedeutung/Schutzstatus, z.B.:
  - o Zentrale Baugruppen gem. Bauinventar BILU => Ziel: Substanzerhalt,
  - o Baugruppe gem. ISOS => Ziel: Strukturert,
  - o Erweiterter Dorfkern => Gestaltungsvorgaben: Satteldach, Gestaltung Gebäudehülle, Freihaltung Sichtbeziehungen (Sichtkorridore, Höhenbeschränkung).
- Strassenraum: Unterteilung in Abschnitte gemäss verkehrlichen und gestalterischen Zielen.
- Festlegung von Zielbildern bezüglich Siedlung und Freiraum in den verschiedenen Siedlungsräumen und Strassenabschnitten.
- Neudefinition der Nutzungsprioritäten auf wichtigen Strassenabschnitten und Siedlungsräumen.
- Neuorganisation des Strassenraums und Massnahmen für eine zentrumsverträgliche Abwicklung des Verkehrs.
- Aufwertung der Strassenräume und wichtiger Freiräume, um das Ortsbild zur attraktiven Adresse aufzuwerten.
- Die Gebäude orientieren sich zur Strasse. Sie fassen den öffentlichen Raum und öffnen sich ihm.
- Vorgaben für die "Landschaft im Siedlungsraum" machen: Der eigentliche Dorfkern ist eher urban zu behandeln. Im Umfeld sind die Durchgrünung und der Bezug zur Landschaft zu stärken (eventuell Vorgabe zum Begrünungsanteil).
- Erarbeitung eines Freiraumkonzepts Dorfkern zur Festlegung von übergeordneten Gestaltungsgrundsätzen.

-  Baugruppe 1. Klasse
-  Baugruppe 2. Klasse
-  Baugruppe 3. Klasse
-  Kulturobjekt, schützenswert
-  Kulturobjekt, erhaltenswert
-  Firstrichtung/Dachform
-  Raumbildende Fassade, bestehend
-  Raumbildende Fassade, neu
-  Raumbildende Fassade, neu Diskussion
-  Dörflich Raumsituation/Platzabfolge
-  Potentialobjekt / Potentialgebiet
-  Zu korrigierendes Objekt
-  Zu klärende Raumsituation
-  Zu klärende Beziehung

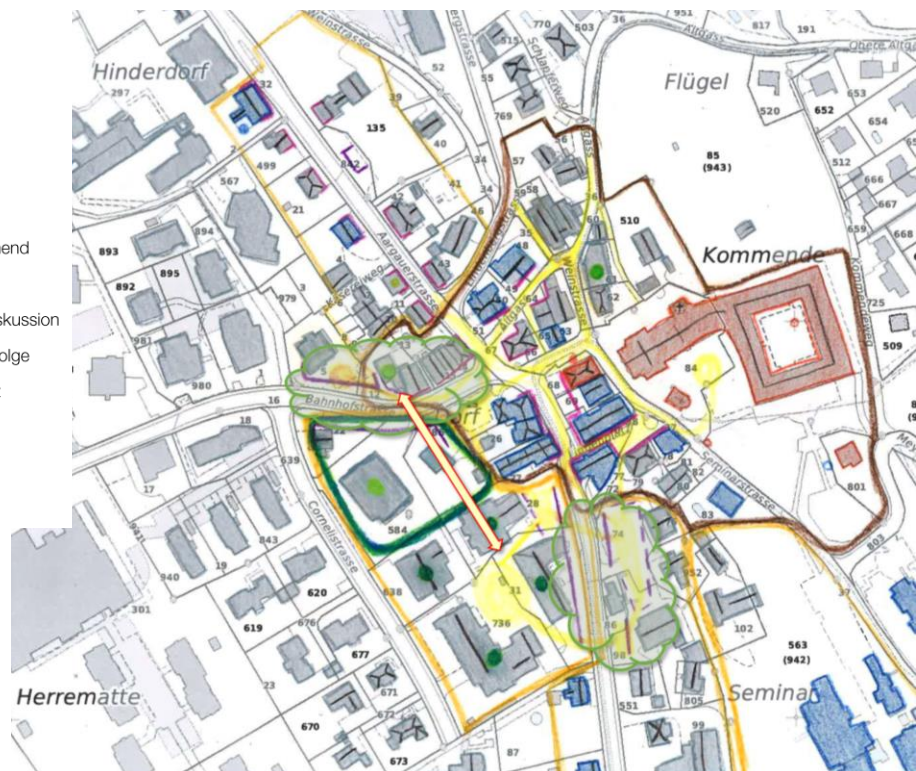


Abb. 3: Analyseplan Ortsbau