



Gemeinde Hitzkirch

**BURKHALTER
DERUNGS** AG
RAUMENTWICKLUNG | LANDSCHAFTSPLANUNG

GEMEINDE HITZKIRCH
BEBAUUNGSPLAN ZENTRUM



DOKUMENTATION ERSCHLIESSUNG UND VERKEHR

14. Juni 2022

INHALTSVERZEICHNIS

1.	KNOTEN BAHNHOFSTRASSE	4
1.1.	Sichtweiten Bestand	4
1.2.	Schleppkurven Bestand	5
1.2.1.	Schleppkurve LKW/PW einfahrend	5
1.2.2.	Schleppkurve LKW/PW ausfahrend, Var. 1	6
1.2.3.	Schleppkurve LKW/PW ausfahrend, Var. 2	7
1.3.	Schleppkurven LKW/PW angepasste Linienführung gemäss Richtkonzept	8
1.3.1.	Schleppkurve LKW/PW einfahrend	8
1.3.2.	Schleppkurve BUS/PW einfahrend	9
1.3.3.	Schleppkurve LKW/PW ausfahrend	10
1.3.4.	Resultierender Platzbedarf	11
2.	EINSTELLHALLEN	12
2.1.	Varianten Zentrum	12
2.1.1.	Variante 1 Tiefgarage (TG) mit Husmatt	12
2.1.2.	Variante 2 Tiefgarage mit Husmatt Ergänzung Doppelstock	13
2.1.3.	Variante 3 Tiefgarage Zentrum mit einspuriger Zufahrt	14
2.1.4.	Variante 4 Tiefgarage Zentrum mit zweispuriger Zufahrt	15
2.1.5.	Variante 5.1 Tiefgarage Zentrum mit Kreuzplatz	16
2.1.6.	Variante 5.2 Tiefgarage Zentrum mit Kreuzplatz	17
2.1.7.	Fazit Einstellhallen Zentrum	17
2.2.	Einstellhallen Pauliplatz	18
2.2.1.	Einstellhalle Pauliplatz	18
2.2.2.	Variante Pauliplatz maximiert	19
2.2.3.	Variante Verbindung Kreuzplatz	20
3.	OBERIRDISCHE PARKPLÄTZE	21
3.1.	Platz an der Bahnhofstrasse	21
3.1.1.	Anordnung Parkplätze und Nutzung Platz bei L-Bau	21
3.1.2.	Anordnung Parkplätze und Nutzung Platz bei I-Bau	22
3.1.3.	Anordnung Längsparkplätze	22
3.2.	Befahrbarkeit und Anordnung PP beim Platz an der Bahnhofstrasse	23
3.2.1.	Variante Anordnung Nord-Süd	23
3.2.2.	Variante Anordnung Ost-West	24
3.2.3.	Variante Anordnung Längsparkplätze auf Platz	25
3.2.4.	Variante Anordnung Schrägparkplätze auf Platz	26
3.2.5.	Fazit	26
4.	VERGLEICH PARKIERUNG BESTEHEND – RICHTPROJEKT	27

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER

Gemeinde Hitzkirch
Luzernerstrasse 8
Postfach 339
6285 Hitzkirch

GEMEINDE

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

BEARBEITUNG

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

INFORMATION

Projektnummer:
Bearbeitet durch:

91842
Lukas Fischer

1. KNOTEN BAHNHOFSTRASSE

1.1. Sichtweiten Bestand



Abb. 1: Sichtweiten bei bestehender Strassenführung für 50 km/h und 30 km/h

Erkenntnisse: Die Sichtweiten sind bereits heute stark eingeschränkt. Der Knoten ist nicht als Unfallschwerpunkt klassiert.

1.2. Schleppkurven Bestand

1.2.1. Schleppkurve LKW/PW einfahrend

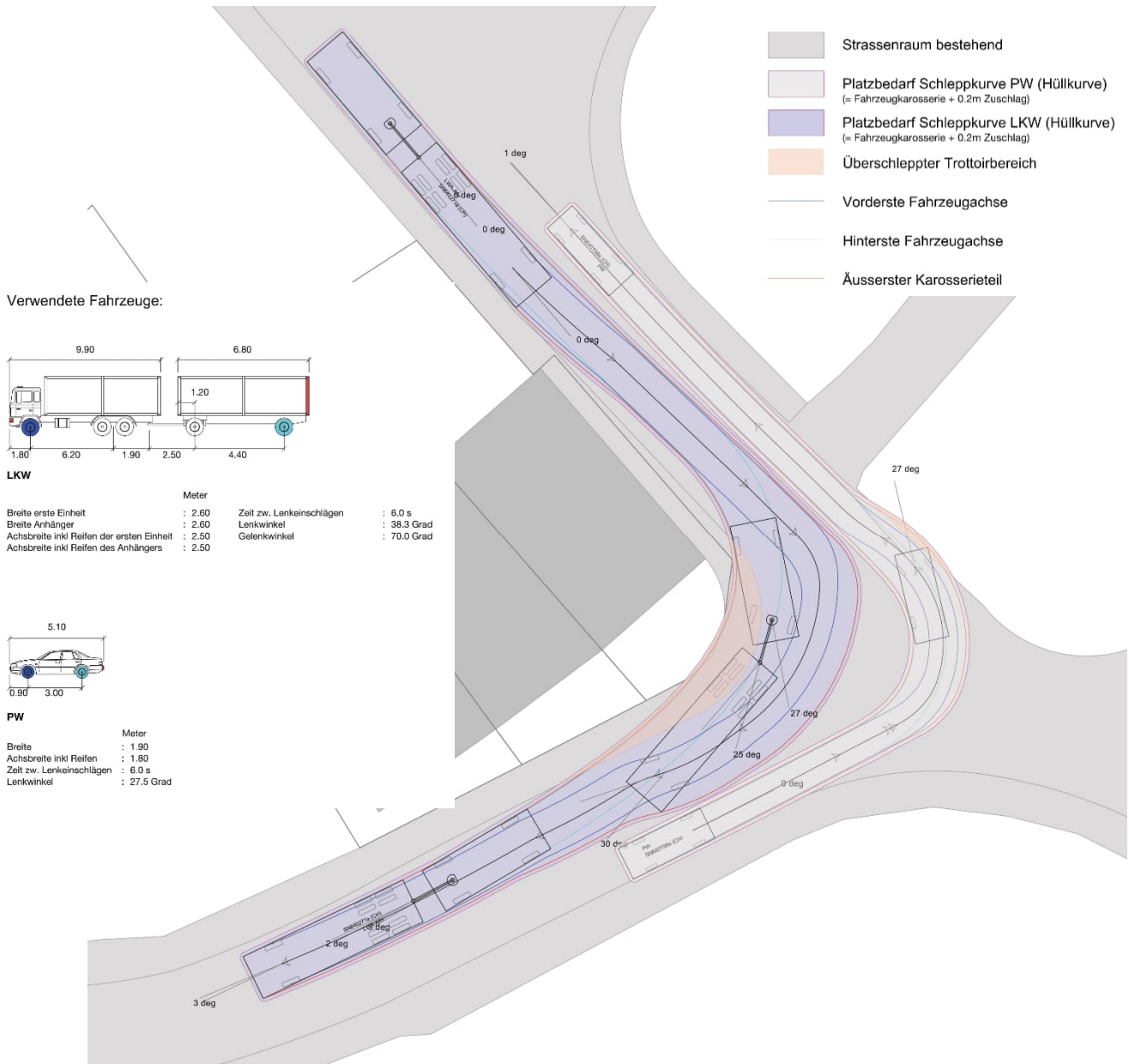


Abb. 2: Schleppkurven LKW/PW

Erkenntnisse: Trottoirbereiche werden überschleppt und überfahren
=> Sicherheitsrisiko für Fussgänger

1.2.2. Schleppkurve LKW/PW ausfahrend, Var. 1

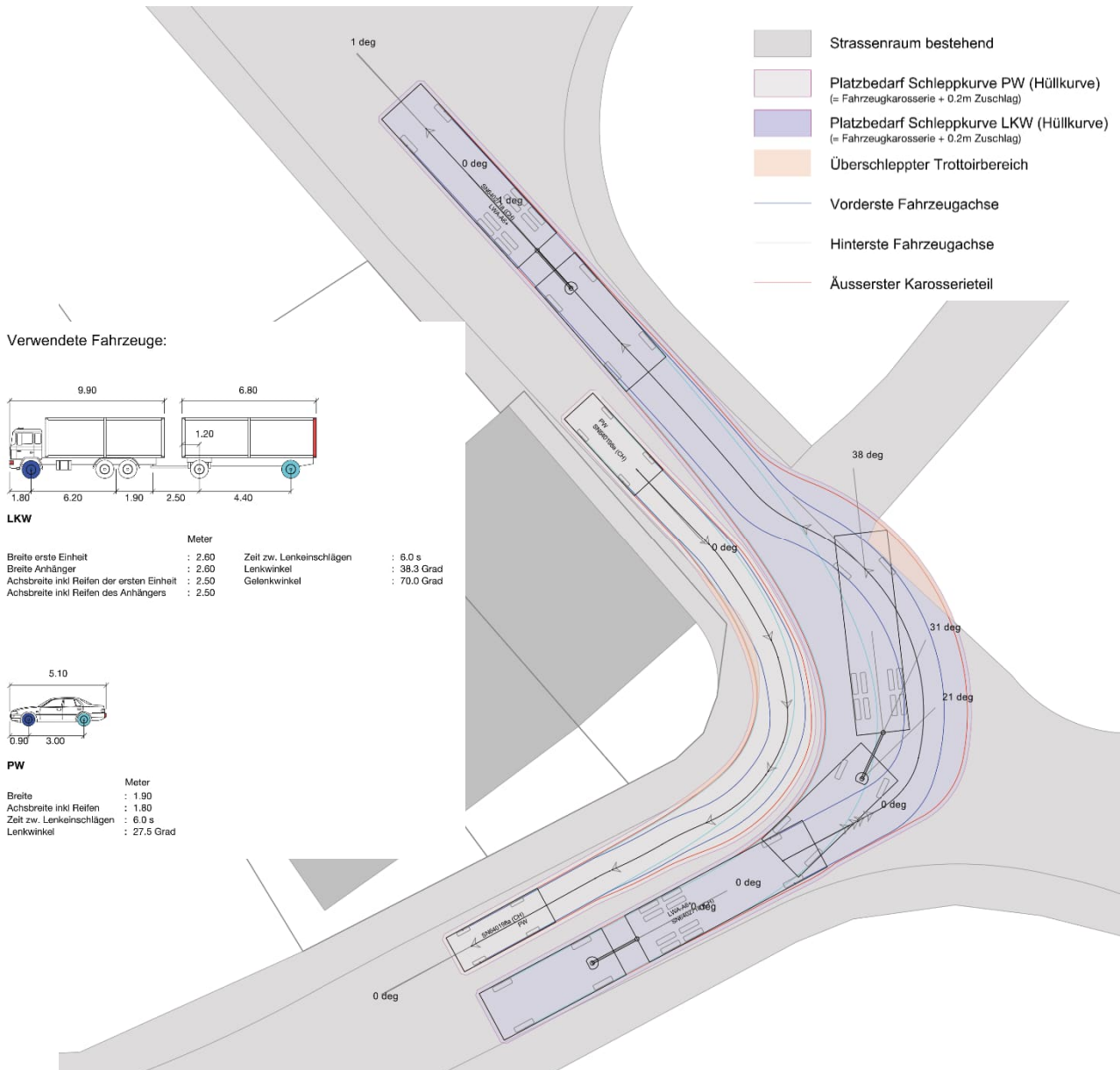


Abb. 3: Schleppkurven PW/LKW

Erkenntnisse: Trottoirbereiche werden überschlept
=> Sicherheitsrisiko für Fussgänger

1.2.3. Schleppkurve LKW/PW ausfahrend, Var. 2

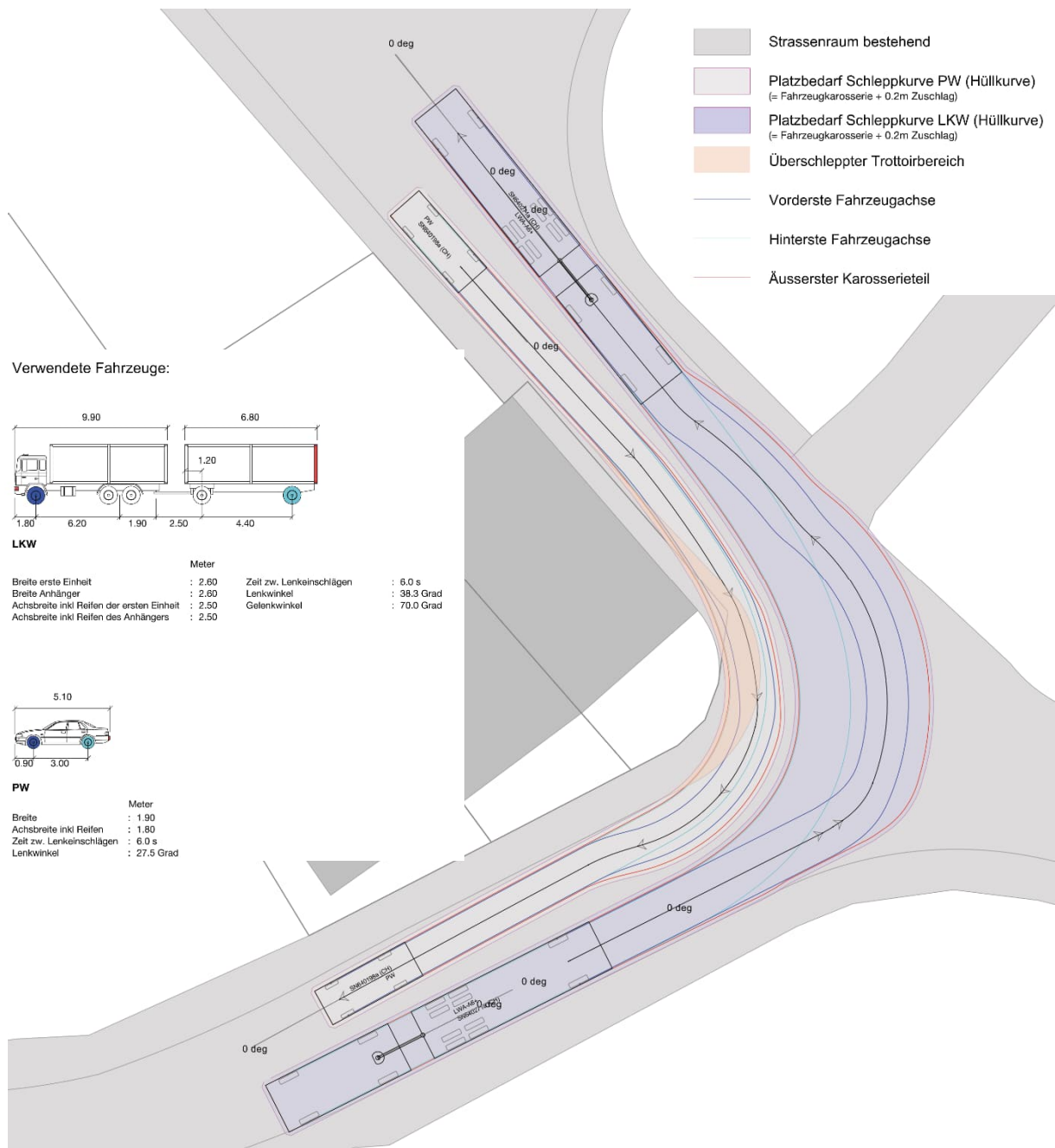


Abb. 4: Schleppkurven PW/LKW

Erkenntnisse: Trottoirbereiche werden überschleppt und überfahren
=> Sicherheitsrisiko für Fussgänger

1.3. Schleppkurven LKW/PW angepasste Linienführung gemäss Richtkonzept

1.3.1. Schleppkurve LKW/PW einfahrend

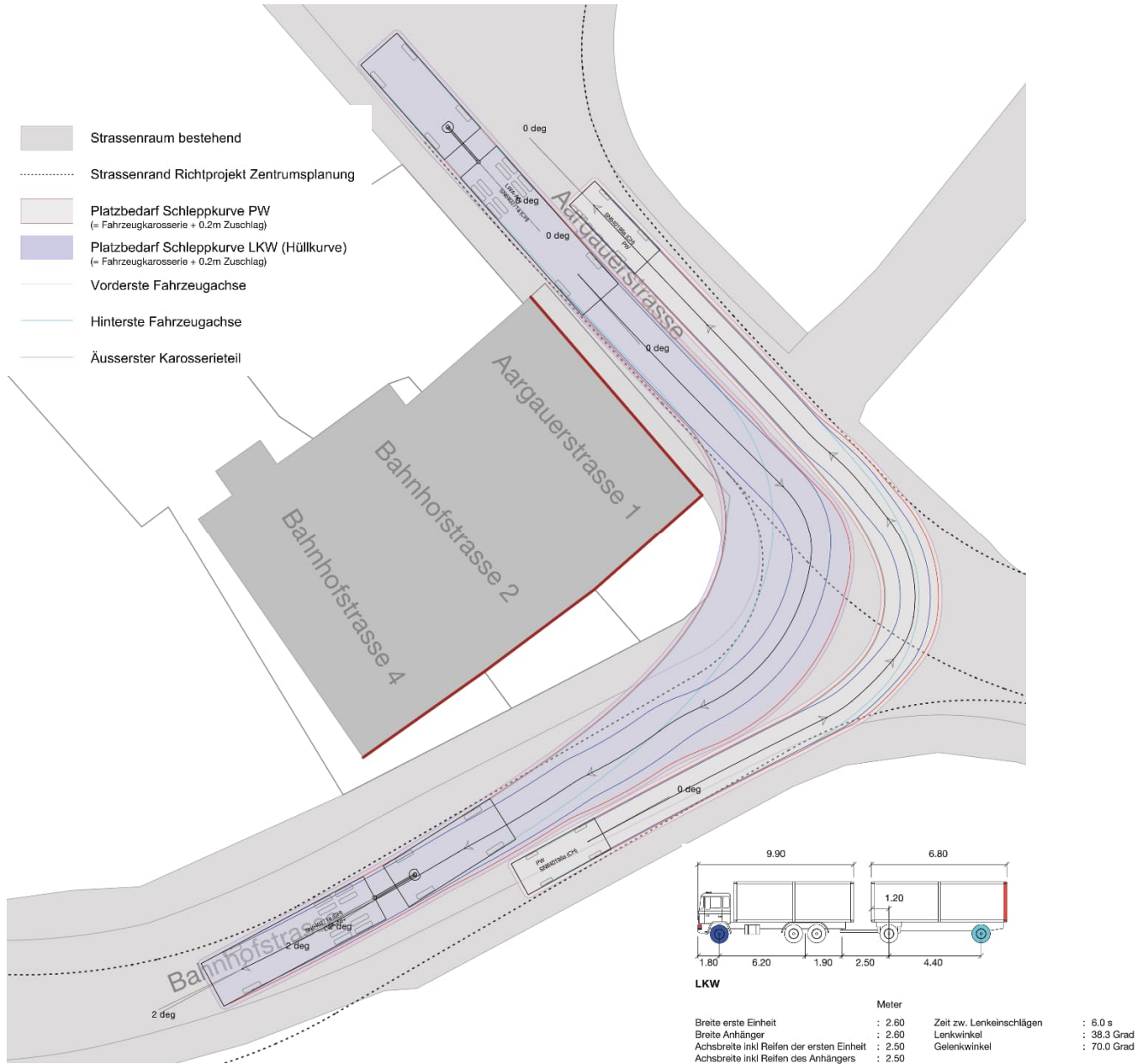
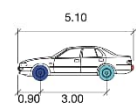


Abb. 5: Schleppkurven LKW/PW

Erkenntnisse: Trottoirbereiche werden überschleppt und überfahren
=> Sicherheitsrisiko für Fussgänger



PW

Breite	: 1.90	Meter
Achsbreite inkl Reifen	: 1.80	
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0 s	
Lenkwinkel	: 27.5 Grad	

1.3.2. Schleppkurve BUS/PW einfahrend

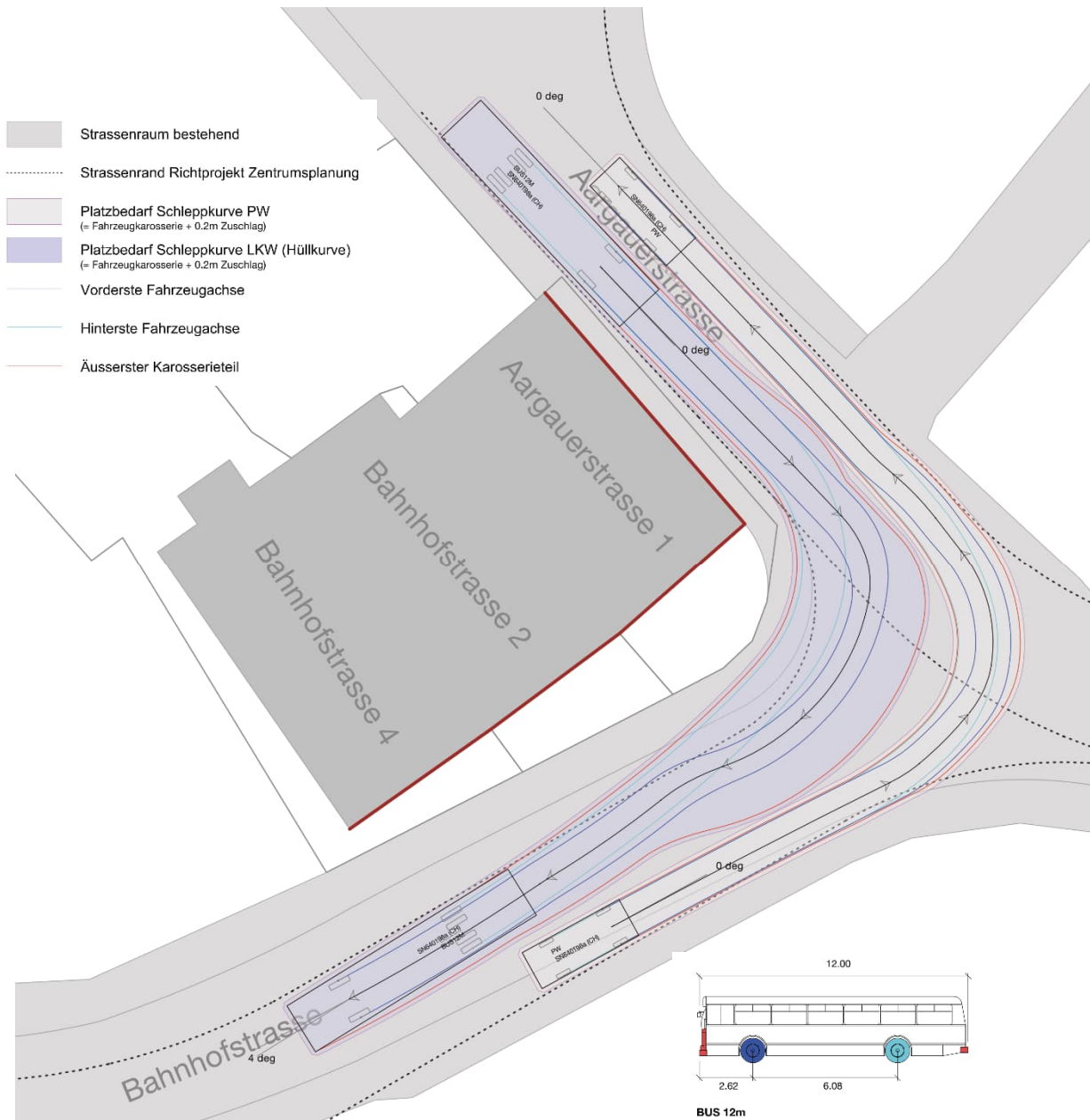


Abb. 6: Schleppkurven Bus/PW

Erkenntnisse: Trottoirbereiche werden überschleppt und überfahren
=> Sicherheitsrisiko für Fussgänger

1.3.3. Schleppkurve LKW/PW ausfahrend

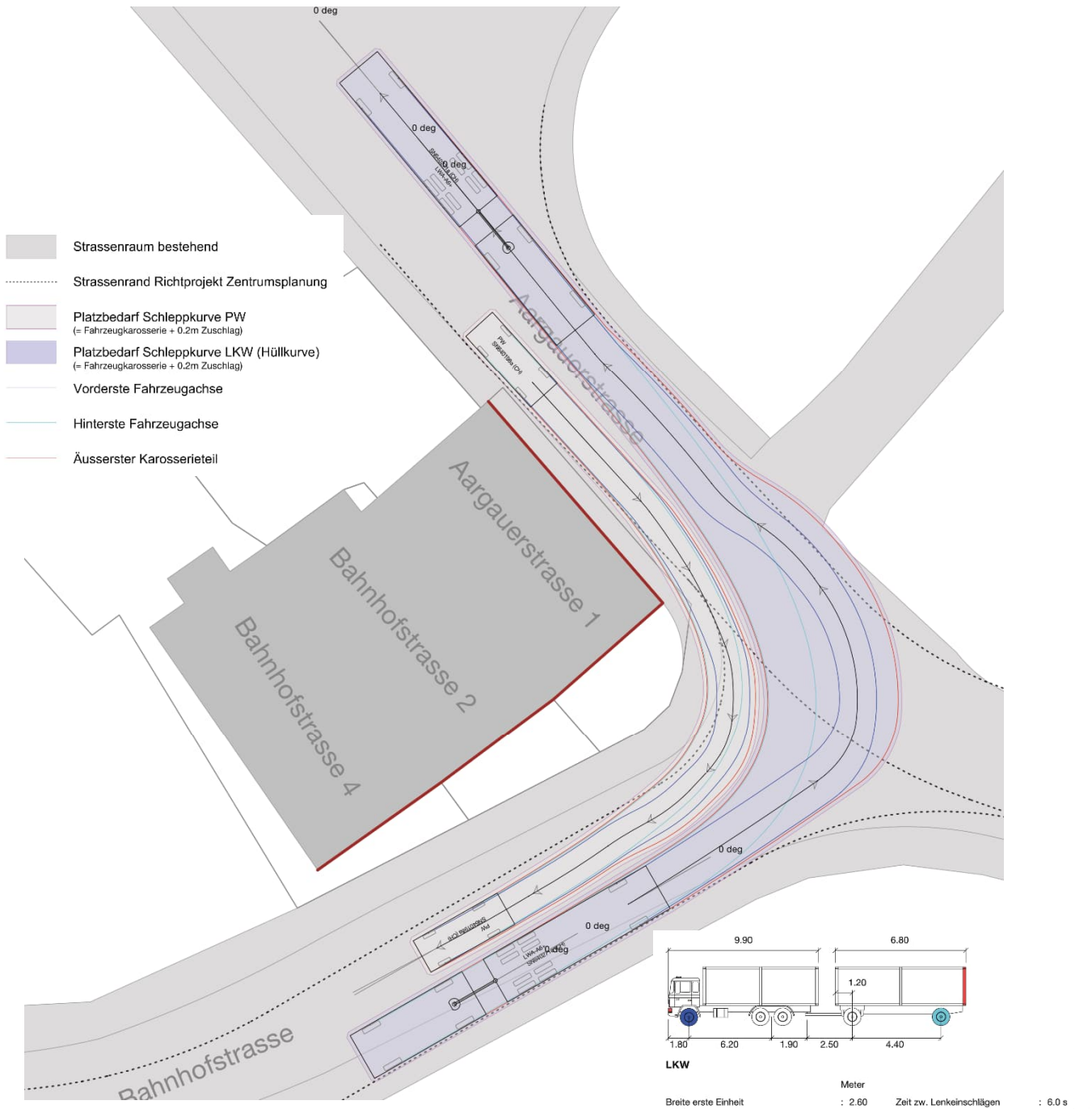
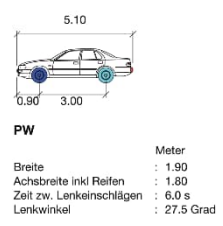


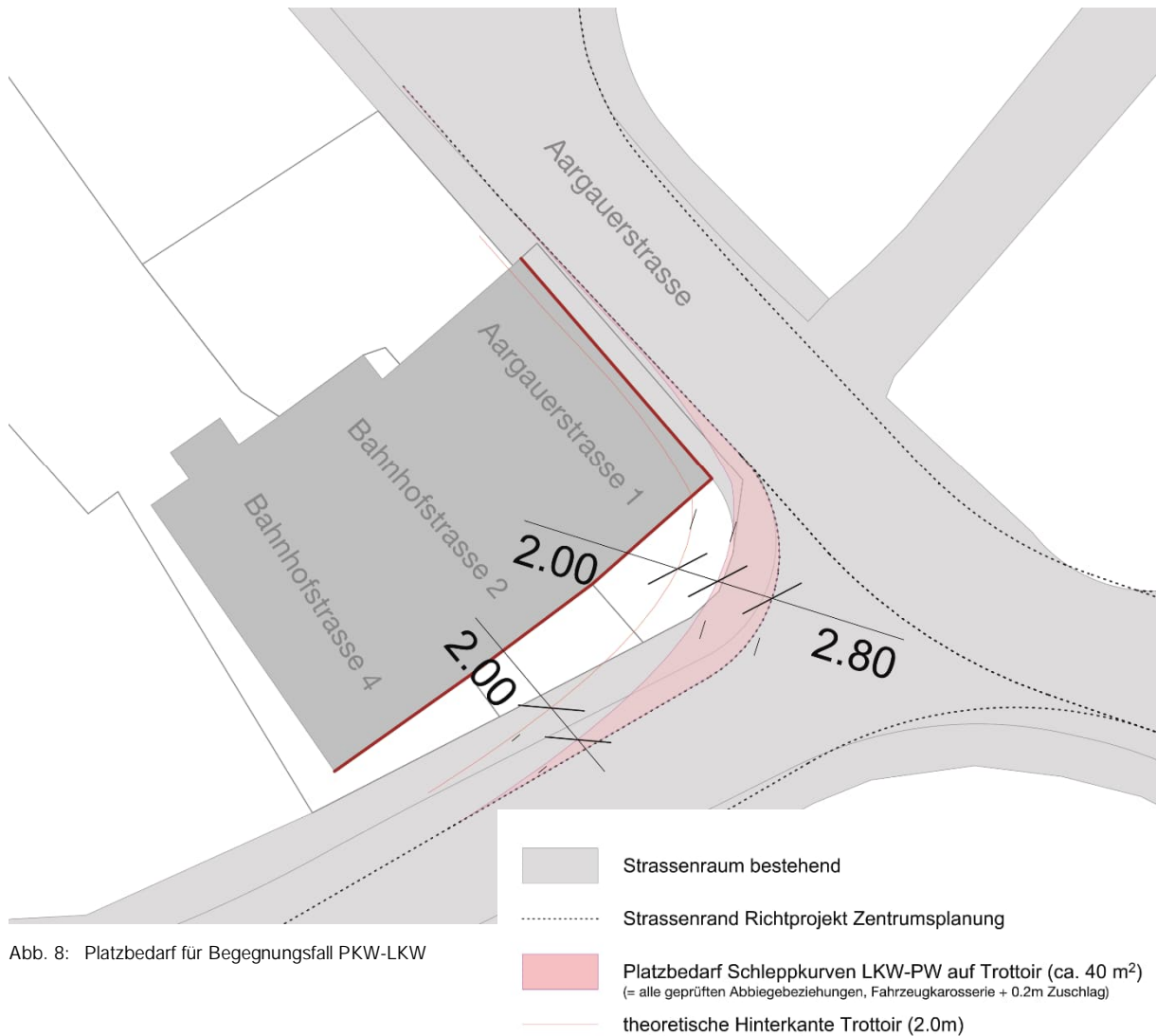
Abb. 7: Schleppkurven PW/LKW

Erkenntnisse: Trottoirbereiche werden überschleppt und überfahren
=> Sicherheitsrisiko für Fussgänger



1.3.4. Resultierender Platzbedarf

Aus den vorangegangenen Schleppkurven ergibt sich folgender theoretischer Platzbedarf:



Erkenntnisse: Sofern der reibungslose Begegnungsfall PW-LKW an der Einmündung der Bahnhofstrasse durchgesetzt werden soll, ist eine Aufweitung um 2.80 m notwendig. Dies hat zur Folge, dass das Gebäude Aargauerstrasse 1 tangiert wird bzw. (teilweise) rückgebaut werden müsste.

2. EINSTELLHALLEN

2.1. Varianten Zentrum

2.1.1. Variante 1 Tiefgarage (TG) mit Husmatt

Überprüfung Idee: Verbindung einer möglichen TG unter dem Platz an der Bahnhofstrasse mit Zu- und Wegfahrt bei der Husmatt. Mögliche Rampe oder Zufahrt beim Platz.



Abb. 9: Variante 1 Tiefgarage mit Husmatt

Erkenntnisse:

- Total ca. 78 Parkplätze möglich
- Verbindung der drei «Abschnitte» in der Situation und Höhe möglich, dafür sind 3 Höhenniveaus bzw. 2 interne Rampen nötig (1 Niveau bei Husmatt, 1 unter Kreuzplatz, 1 unter Platz an der Bahnhofstrasse)
- Technische Machbarkeit ist weiter zu prüfen (Tragfähigkeiten und technische Umsetzung v.a. im Gebäude Husmatt)
- Einspurige Rampe beim Platz an der Bahnhofstrasse als ergänzende Zufahrt (oder Ausfahrt) möglich (siehe auch Var. 3)
- Ebenerdige doppelspurige Zufahrt in Richtung Cornelistrasse möglich (über Drittparzelle)

2.1.2. Variante 2 Tiefgarage mit Husmatt Ergänzung Doppelstock

Überprüfung Idee: Wie viel Platz braucht eine mögliche Rampe für ein weiteres TG-Geschoss und wie viele PP können in einem Untergeschoss erstellt werden?



Abb. 10: Variante 2 Tiefgarage mit Husmatt Ergänzung Doppelstock

Erkenntnisse:

- Für eine doppelspurige Rampe ist relativ viel Platz notwendig. Gegenüber einem «Normalgeschoss» ohne Rampe gehen ca. 8-10 PP verloren.
- In einem UG können ca. 40 Parkplätze erstellt werden. Dafür ist jedoch notwendig, dass Fremdgrundstücke tangiert werden bzw. das Restaurant La Bottega (Gasthof Kreuz) im hinteren Teil (Saal) rückgebaut werden müsste.

2.1.3. Variante 3 Tiefgarage Zentrum mit einspuriger Zufahrt

Überprüfung Idee: Wieviel Platz benötigt eine einspurige Zufahrt und wie gross könnte eine mögliche Parkierung ohne Verbindung zur Husmatt sein?



Abb. 11: Variante 3 Tiefgarage Zentrum mit einspuriger Zufahrt

Erkenntnisse:

- Es sind ca. 63 Parkplätze möglich (eingeschossig, ohne Rampe in ein zusätzliches Untergeschoss)
- Ohne Verbindung zur Husmatt bzw. Erschliessung über die Husmatt müsste der gesamte Verkehr von und zur TG nahe ins Zentrum fahren.
- Eine einspurige Rampe hat eine stark beschränkte Leistungsfähigkeit (~50 Fz/h) und kann bei einer privat genutzten Tiefgarage eine Zufahrtsmöglichkeit sein.
- Eine einspurige Rampe hat bei einer öffentlichen Nutzung eine zu geringe Leistungsfähigkeit.

2.1.4. Variante 4 Tiefgarage Zentrum mit zweispuriger Zufahrt

Überprüfung Idee: Wieviel Platz benötigt eine zweispurige Zufahrt und wie gross könnte eine mögliche Parkierung ohne Verbindung zur Husmatt sein?

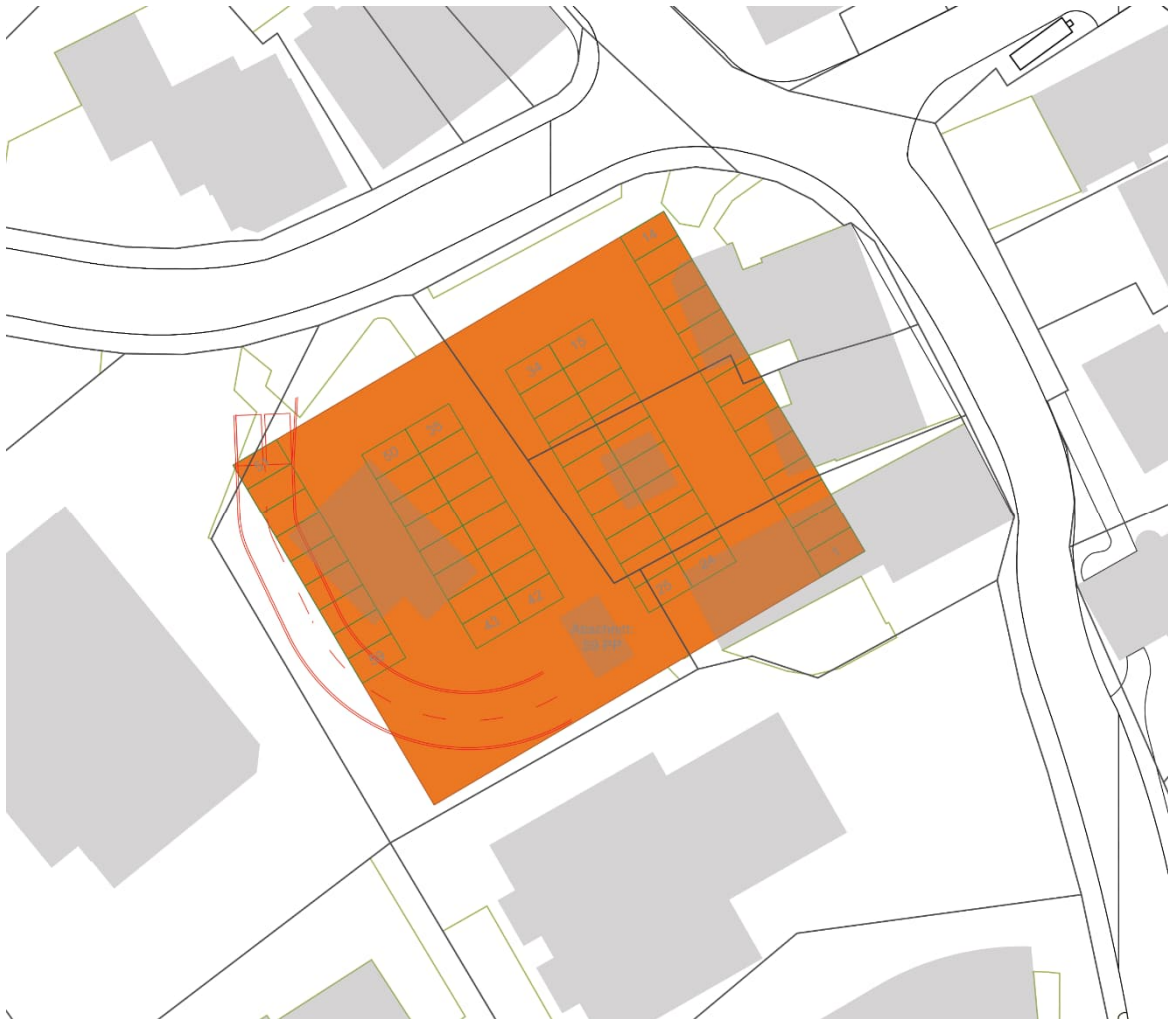


Abb. 12: Variante 4 Tiefgarage Zentrum mit zweispuriger Zufahrt

Erkenntnisse:

- Es sind ca. 59 Parkplätze möglich (-4 PP ggü. Geschoss mit einspuriger Zufahrt)
- Eine doppelspurige Zufahrt braucht eine Breite von ca. 6.5m (2 Fahrstreifen + Mittelinsel für Schranken und Ticketausgabe; in Situationsplan ohne Kontrolleinrichtungen dargestellt; siehe Variante 1 für Kontrolleinrichtungen)
- Radien für Bögen sind gross; entsprechend gehen PP verloren, sofern keine Drittgrundstücke tangiert werden sollen.

2.1.5. Variante 5.1 Tiefgarage Zentrum mit Kreuzplatz

Überprüfung Idee: Wie kann die Variante 3 ergänzt werden, wenn Teile der Gebäudegruppe beim Restaurant Kreuz abgebrochen werden könnten und so eine Vergrößerung in Richtung Kreuzplatz möglich gemacht werden könnte?



Abb. 13: Variante 5.1 Tiefgarage Zentrum mit Kreuzplatz

Erkenntnisse:

- Es sind ca. 87 Parkplätze möglich (+24 ggü. Variante 3)
- Aufgrund der engen Platzverhältnisse (gegeben durch das Gemeindehaus und das Restaurant Kreuz) müsste die Fahrgasse unter dem Kreuzplatz etwas schmaler erstellt werden, als bei den übrigen Parkplätzen; entsprechend müssten die Parkplätze für die Befahrbarkeit etwas breiter als normal sein

2.1.6. Variante 5.2 Tiefgarage Zentrum mit Kreuzplatz

Überprüfung Idee: Welchen Flächenbedarf hätte die Variante 5, wenn die Fahrgasse so breit erstellt werden sollte, wie in der übrigen Tiefgarage und dadurch schmalere Parkfelder erstellt werden könnten?



Abb. 14: Variante 5.2 Tiefgarage Zentrum mit Kreuzplatz

Erkenntnisse:

- Es sind ca. 89 Parkplätze möglich (+24 ggü. Variante 3, +2 ggü. Variante 5)
- Es können dank der breiteren Fahrgasse und dadurch schmalere Parkplätze zwei zusätzliche Parkplätze erstellt werden.

2.1.7. Fazit Einstellhallen Zentrum

- Eine doppelspurige Zufahrt ist notwendig, wenn die Tiefgarage eher gross ist und öffentlich genutzt wird.
- Zufahrt via Bahnhofstrasse ist suboptimal, da mitten im Zentrum rel. viel Verkehr generiert wird (-> Konflikte mit Fussgänger)
- Eine ortsbaulich gute Eingliederung der Ein-/Ausfahrt ist anspruchsvoll.

2.2. Einstellhallen Pauliplatz

2.2.1. Einstellhalle Pauliplatz

Überprüfung Idee: Welchen Platzbedarf hätte eine Einstellhalle unter dem Pauliplatz und wie viele Parkplätze könnten erstellt werden?



Abb. 15: Einstellhalle Pauliplatz

- Erkenntnisse:
- Es sind ca. 16 Parkplätze möglich
 - Eine ortsbaulich gute Eingliederung der Ein-/Ausfahrt ist anspruchsvoll.

2.2.2. Variante Pauliplatz maximiert

Überprüfung Idee: Wie könnte die Einstellhalle soweit zur Strasse hin maximiert werden, ohne dass sie private Flächen tangiert?



Abb. 16: Variante Pauliplatz maximiert

- Erkenntnisse:
- Es sind ca. 19 Parkplätze möglich (+3 ggü. nicht optimierter Variante)
 - Viel Erschliessungs- und Manöverflächen nötig
 - Zur Erstellung einer TG mit ausreichender Kapazität (PP-Anzahl) ist ein Bau gegen den Hang notwendig, was im Zuge eines Neubaus (Ersatz Scheune) zu prüfen ist.

2.2.3. Variante Verbindung Kreuzplatz

Überprüfung Idee: Wie könnte eine mögliche Einstellhalle aussehen, die eine Verbindung zu einer Einstellhalle im Bereich des Kreuzplatzes hat?

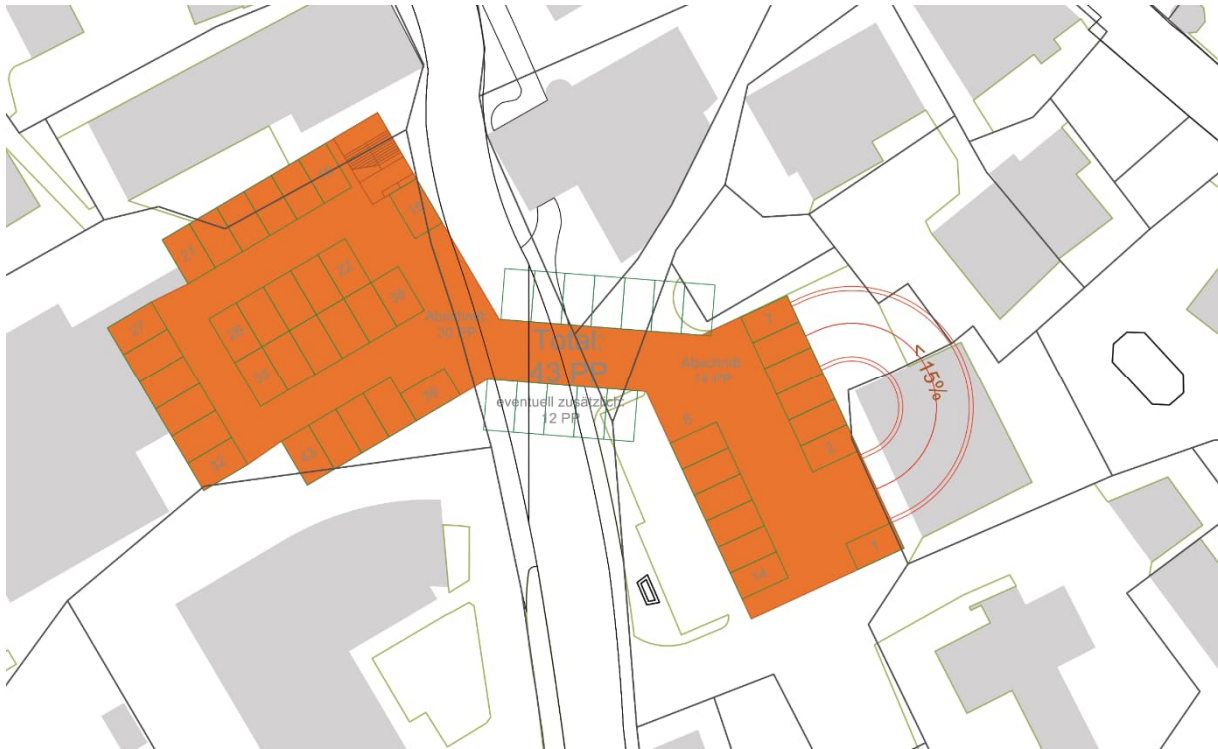


Abb. 17: Variante Verbindung Kreuzplatz

Erkenntnisse:

- Es sind ca. 43 Parkplätze möglich (14 PP Pauliplatz, 30 PP Kreuzplatz), dazu wären im Bereich der Luzernerstrasse (Verbindungsstück) zusätzlich 12 Parkplätze möglich; total 55 Parkplätze
- Die Realisierung der Durchfahrt zwischen den beiden Plätzen wäre aufgrund der Leitungen in der Strasse (inkl. Bach) bautechnisch kaum oder nur schwierig realisierbar.

3. OBERIRDISCHE PARKPLÄTZE

3.1. Platz an der Bahnhofstrasse

Der Platz an der Bahnhofstrasse wurde im Verlauf der Planung unterschiedlich benannt. So ist er in den Plänen teilweise als Dorfplatz oder Piriplatz bezeichnet.

3.1.1. Anordnung Parkplätze und Nutzung Platz bei L-Bau

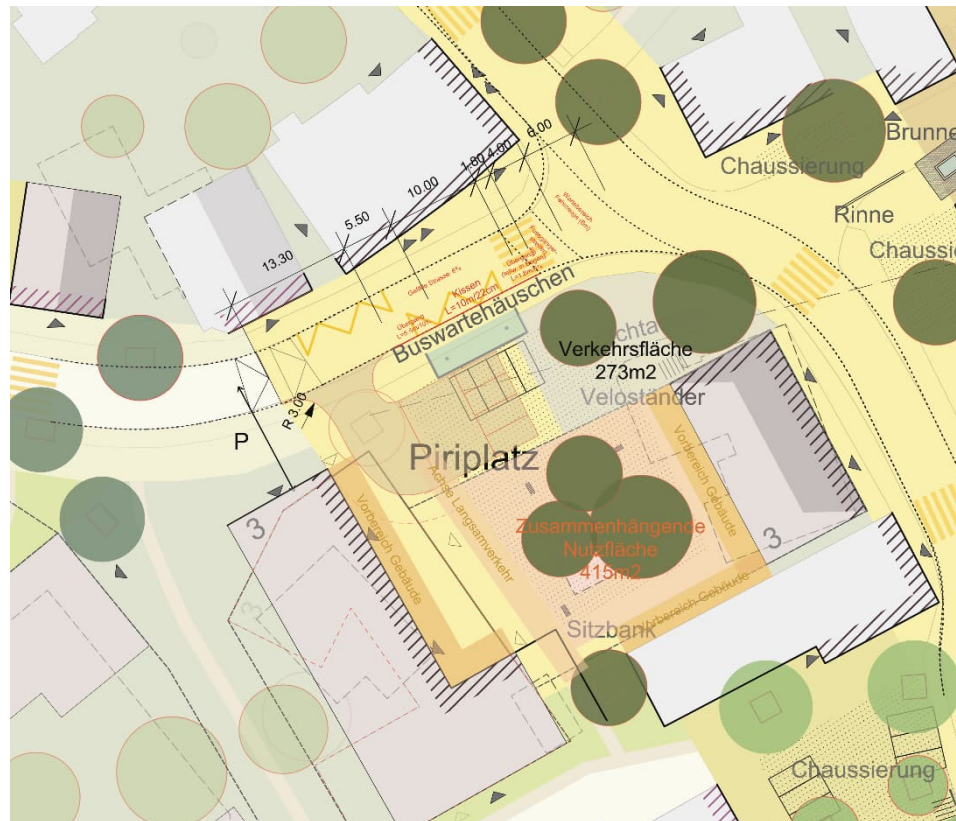


Abb. 18: Anordnung Parkplätze und Nutzung Platz bei L-Bau

3.1.2. Anordnung Parkplätze und Nutzung Platz bei I-Bau

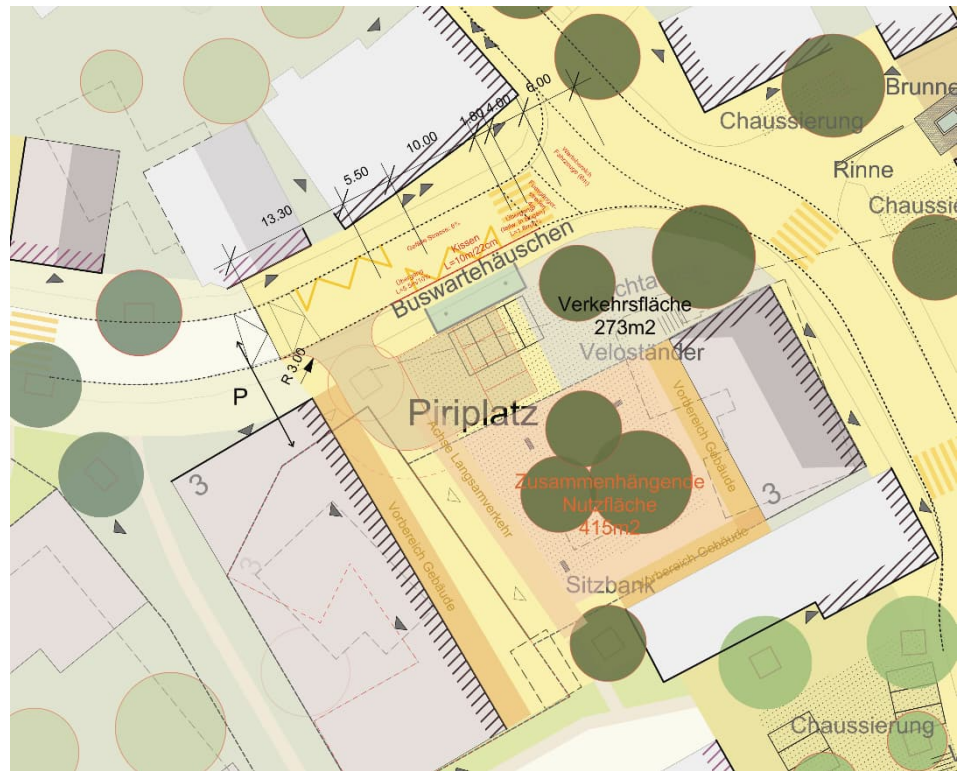


Abb. 19: Anordnung Parkplätze und Nutzung Platz bei I-Bau

3.1.3. Anordnung Längsparkplätze

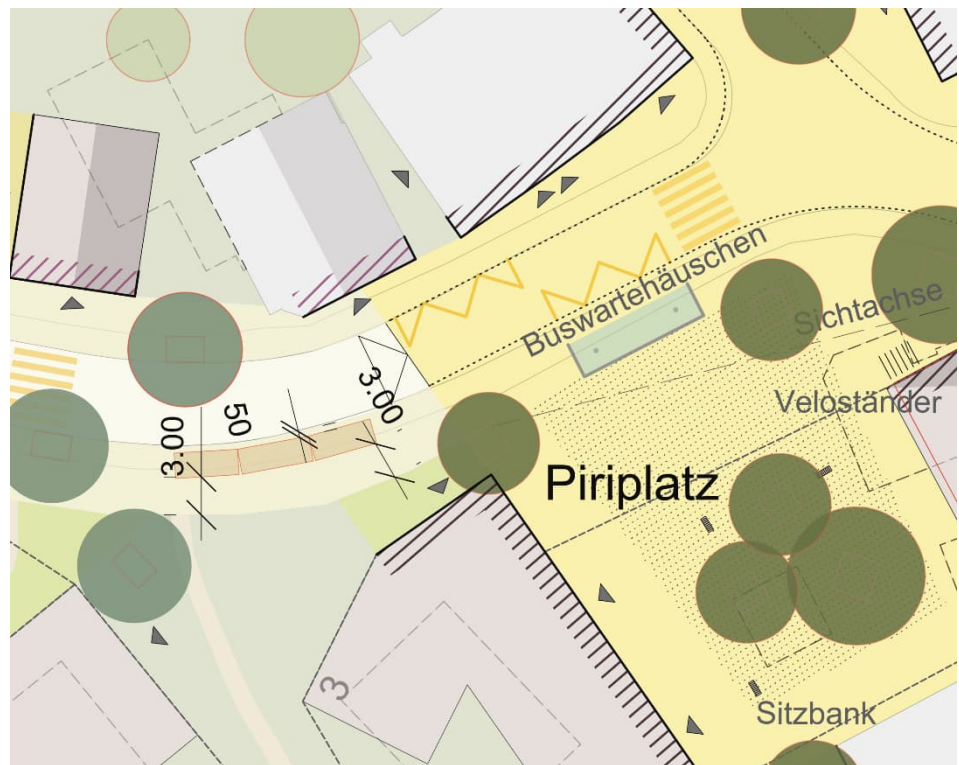


Abb. 18: Anordnung Längsparkplätze vor dem Platz an der Bahnhofstrasse

3.2. Befahrbarkeit und Anordnung PP beim Platz an der Bahnhofstrasse

Beim Platz an der Bahnhofstrasse sind heute 10 Parkplätze vorhanden. Die aktuelle Nutzung beschränkt bzw. verhindert eine potenzielle Aufwertung des Platzes zu einem eigentlichen Dorfplatz. Aus diesem Grund wurden alternative Parkierungsoptionen geprüft. Diese sind nachfolgend mit den notwendigen Schleppkurven für die Zufahrt dargestellt. Bei einer Umgestaltung dürfte die heutige Wegfahrt entfallen, da sie mit den gängigen Normen kaum vereinbar ist. D.h. Zu- und Wegfahrt müssen zentral erfolgen. Zudem ist die Einfahrtssituation bei allen Varianten kritisch hinsichtlich der Lage bzw. der behindertengerechten Ausgestaltung der Bushaltestelle (Konflikt mit Trottoir-/Buskantenhöhe).

3.2.1. Variante Anordnung Nord-Süd

4 PP hinter Bushaltestelle, quer zur Bahnhofstrasse

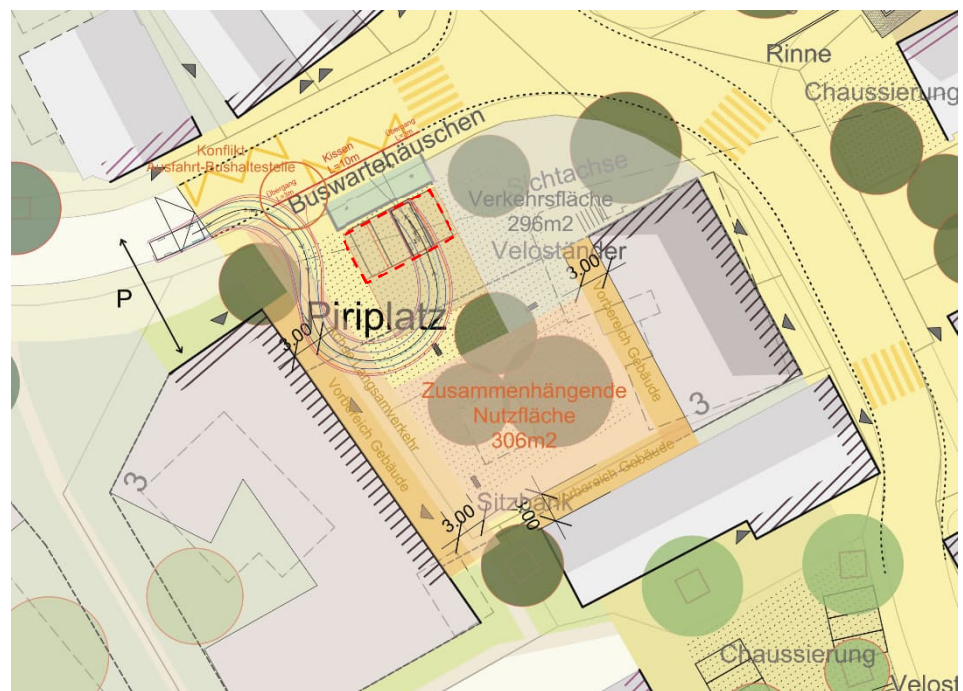


Abb. 20: Variante Anordnung Nord-Süd

Beurteilung:

- Grosser Platzbedarf bei Zufahrt, tangiert Fussweg
- Wegfahrt verlangt Retourfahren im Platzbereich
=> Kritisch bzgl. Raumbedarf, Fussgängersicherheit

3.2.2. Variante Anordnung Ost-West

4 PP hinter Bushaltestelle, längs zur Bahnhofstrasse

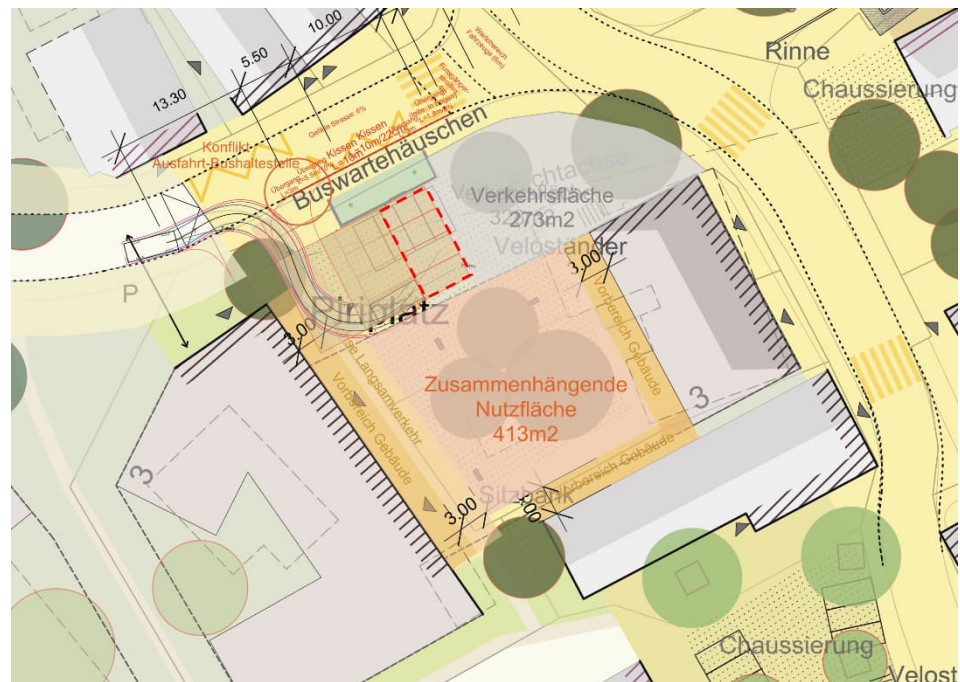


Abb. 21: Variante Anordnung Ost-West

Beurteilung:

- weniger Platzbedarf bei Zufahrt
- Wegfahrt verlangt Retourfahren im Fußgängerbereich
=> Kritisch bzgl. Fußgängersicherheit

3.2.3. Variante Anordnung Längsparkplätze auf Platz

- Zu- und Wegfahrt getrennt, wie bisher
- 4 PP hinter Bushaltestelle, zweiseitig, längs zur Bahnhofstrasse

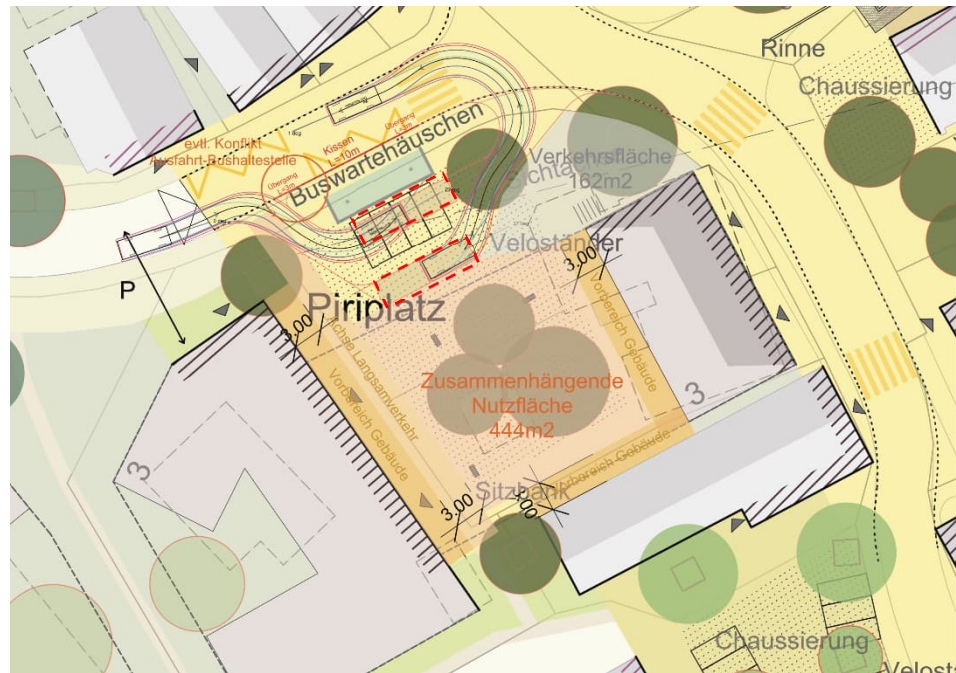


Abb. 22: Variante Anordnung Längsparkplätze auf Plätze Anordnung

Beurteilung:

- Rel. geringer Platzbedarf
- Einparkieren u.U. mühsam
- Ausfahrt über Knoten problematisch bzgl. Verkehrssicherheit
=> *Kritisch bzgl. Fussgängersicherheit, Ausfahrt auf Knoten Bahnhofstrasse*

3.2.4. Variante Anordnung Schrägparkplätze auf Platz

- Zu- und Wegfahrt getrennt, wie bisher
- 5 PP hinter Bushaltestelle, schräg angeordnet

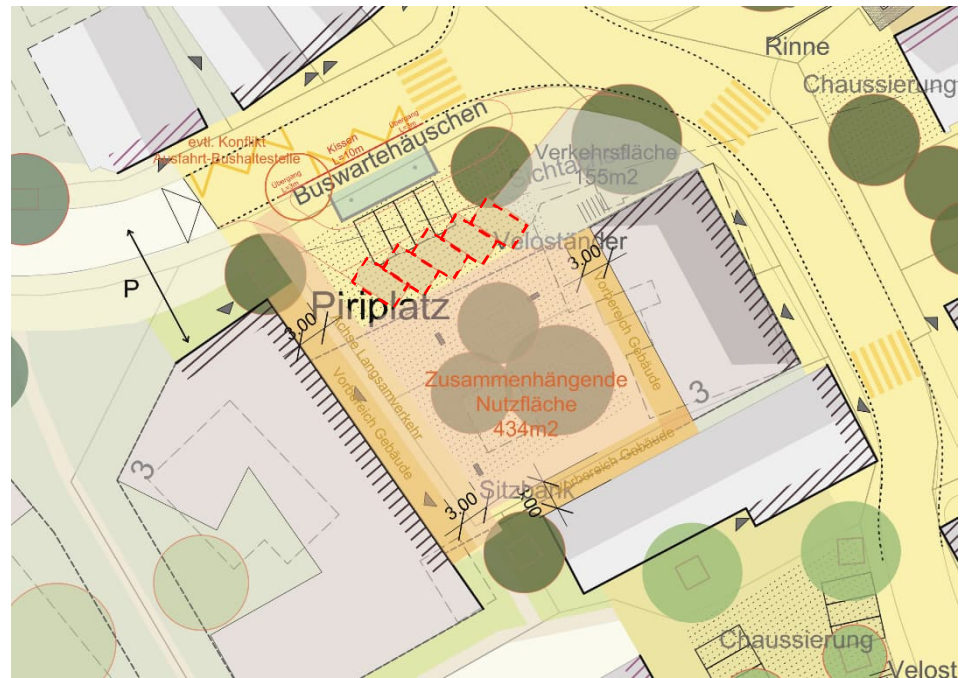


Abb. 23: Variante Anordnung Schrägparkplätze auf Platz

Beurteilung:

- grösserer Platzbedarf bei Zufahrt (Fahrgasse)
=> Ausfahrt über Knoten problematisch bzgl. Verkehrssicherheit

3.2.5. Fazit

Die Kombination von attraktiver Platzgestaltung und gleichzeitiger Oberflächenparkierung ist aufgrund der beschränkten Raumverhältnisse kaum möglich. Soll der Platz aufgewertet werden, sind die bestehenden PP zu entfernen und unterirdisch anzuordnen. Oberirdisch können allenfalls einzelne Längs-Parkfelder an der Strasse erstellt werden. Möglich wären ev. 2 Parkfelder an der Luzernerstrasse und max. 3 Felder an der Bahnhofstrasse, vor der Musikschule

4. VERGLEICH PARKIERUNG BESTEHEND – RICHTPROJEKT

Abgleich der bestehenden und projektierten Parkplätze im Projektstand vom 13. Januar 2020 (ohne Einstellhallen).



Abb. 24: Abgleich der bestehenden (IST) und projektierten (PROJ.) Parkplätze im Projektstand vom 13. Januar 2020 (ohne Einstellhallen).