



***Gemeinde Buttisholz
Verkehrs- und Siedlungsentwicklung
Dorfzentrum***

*Betriebs- und Gestaltungskonzept Dorfzentrum
Siedlungskonzept Dorfzentrum
Richtplan Dorfzentrum*

Einwohnergemeinde Buttisholz

15. März 2013

Bearbeitung Siedlung

Patrik Ziswiler

Priscilla Dietschy

A6 Architekten AG

Dipl. Architekten ETH FH SIA

Unterdorf 10

6018 Buttisholz

dipl. Architekt ETH SIA, NDS Denkmalpflege ETH

dipl. Hochbauzeichnerin

T 041 928 19 79

F 041 928 19 80

a6@a6net.ch

www.a6net.ch

Bearbeitung Verkehr

Ursula Locher

Ruedi Häfliger

Martin Bohrer

Dominik Kramer

dipl. Ing. ETH, MSc Planning

dipl. Ing. FH/SVI

Natur- und Umweltfachmann, Tiefbauzeichner

Bauzeichner

Metron Verkehrsplanung AG

Postfach 480

Stahlrain 2

CH 5201 Brugg

T 056 460 91 11

F 056 460 91 00

info@metron.ch

www.metron.ch

Inhaltsverzeichnis

I Konzept	4
1 Ausgangslage und Aufgabe	5
2 Bestandaufnahme und Analyse	8
2.1 Verkehr	8
2.2 Bebauung, Nutzungen, Strassenraum	10
3 Ziele	12
3.1 Wirkungsziele	12
3.2 Umsetzungsziele	13
4 Betriebs- und Gestaltungskonzept	14
4.1 Betriebskonzept	14
4.1.1 Motorisierter Individualverkehr	14
4.1.2 Radverkehr	15
4.1.3 Fussverkehr	16
4.1.4 Bus	17
4.2 Gestaltungskonzept	20
4.2.1 Elemente des Querschnitts	20
4.2.2 Elemente der Längsabwicklung	21
4.2.3 Weitere Elemente	22
5 Siedlungskonzept	24
5.1 Alleebereich	24
5.1.1 Stellung und Nutzung	25
5.1.2 Volumetrie	25
5.1.3 Aussenräume und Erschliessung	26
5.1.4 Entwicklungskonzept	27
5.2 Dorfplatz/Areal Gass	28
5.2.1 Stellung und Nutzung	28
5.2.2 Volumetrie	29
5.2.3 Aussenräume und Erschliessung	29
5.2.4 Entwicklungskonzept	30

5.3 Mühleplatz	33
5.3.1 Stellung und Nutzung	33
5.3.2 Volumetrie	33
5.3.3 Aussenräume und Erschliessung	34
5.3.4 Entwicklungskonzept	34
5.4 Gemeindehausplatz	36
5.4.1 Stellung und Nutzung	36
5.4.2 Volumetrie	37
5.4.3 Aussenräume und Erschliessung	37
5.4.4 Entwicklungskonzept	37
6 Massnahmen	38
6.1 Alleebereich	38
6.2 Areal Gass	38
6.3 Etappen und Module	39
6.3.1 Etappe 1	39
6.3.2 Etappe 1	39
6.4 Empfehlungen	40

II Richtplan	41
1 Erläuterungen	42
2 Richtplaninhalt	43
2.1 Grundsätze für den MIV	43
2.2 Grundsätze für den Radverkehr	43
2.3 Grundsätze für den Fussverkehr	44
2.4 Grundsätze für die Parkierung MIV	44
2.5 Grundsätze für den ÖV	44
2.6 Alleebereich	45
2.6.1 Kantonsstrasse	46
2.6.2 Eingangspforten Unterdorf + Oberdorf	46
2.6.3 Allee	48
2.6.4 Chäsistrasse	48
2.7 Dorfplatz	49
2.7.1 Knoten Restaurant Kreuz/Hirschen	50
2.8 Hirschenareal	51
2.9 Gassareal	52
2.9.1 Eingangspforte Allmendstrasse	53
2.10 Mühleplatz	54
2.11 Gemeindehausplatz	55
3 Beschlüsse und Genehmigung	
RichtplanDorfzentrum	56

I Konzept

1 Ausgangslage und Aufgabe

Die Gemeinde Buttisholz führte im Jahr 2000 einen Studienauftrag für die Planung im Gebiet des Dorfbereiches durch. Aus diesem Wettbewerbsverfahren ging das Planungsteam A6 Architekten AG Buttisholz/Metron AG Brugg als Sieger hervor. Auf der Basis des Wettbewerbsresultates wurde von diesem Team 2002 ein Leitbild Verkehrs- und Siedlungsentwicklung Buttisholz ausgearbeitet.

Seit der Fahrplanrevision 2005 wurde von einigen Leuten der Standort der Bushaltestellen im Dorf bemängelt und deren Verlegung verlangt. Die Gemeinde liess von der Metron AG Brugg im Frühling 2007 eine Variantenstudie Bushaltestellen im Dorf ausarbeiten. Die heutige Lage der Haltestellen „Dorf“ wird in dieser Studie nach wie vor als eine der besten angesehen. Als ebenbürtig zur heutigen Lösung wird die Variante 3 (Bushof hinter der Kreuzscheune im Bereich des heutigen P&R) bezeichnet, die aber im Zusammenhang mit der geplanten Zentrumsüberbauung verstanden werden muss. Für die Vor- und Nachteile verweisen wir auf Kapitel 7 der Studie: „Schlussfolgerung und Empfehlung“.

Zur gleichen Zeit lancierten Initianten eine Variante mit Kreisel im Dorfzentrum und angegliedertem Busbahnhof im Bereich der Liegenschaft Gass. Zu diesem Vorschlag wurden von diversen Ämtern und Personen (Vif; Bauberatung Buttisholz; Denkmalpflege Kanton Luzern; A6 Architekten AG) Stellungnahmen eingeholt und deren Machbarkeit und die Kosten überprüft. Im Frühling 2008 stellte Pascal Germann, dipl. Architekt ETH, Buttisholz der Gemeinde eine auf freiwilliger Basis verfasste Studie „Buttisholz Mitte – Gedanken zur Dorfentwicklung“ vor.

Für die weiteren Planungsschritte soll an der Grundhaltung des Siegerprojektes des Studienauftrages von 2000 festgehalten werden. Als Grundlage dient das daraus resultierende Leitbild „Verkehrs- und Siedlungsentwicklung Buttisholz“. Das Problem der Bushaltestellen soll intensiv untersucht werden und in die Planung einfließen. Die Lösungsansätze für die verkehrstechnischen Probleme sollen mit der geplanten Siedlungsentwicklung koordiniert werden.

Die nächsten Planungsschritte umfassen

- Ausarbeiten eines Richtplanes auf der Basis des Leitbildes „Verkehrs- und Siedlungsentwicklung Buttisholz“.
- Bereitstellen von Grundlagen für die Ausarbeitung von konkreten Projekten
- Eigentümergespräche und Information der Öffentlichkeit
- Durchführung von Wettbewerben und Auslösung von konkreten Planungen

Auftrag

Die Gemeinde Buttisholz hat das Planungsteam A6 Architekten AG Buttisholz/Metron AG Brugg mit der Ausarbeitung eines Verkehrs- und Siedlungskonzepts und eines Richtplans für das Dorfzentrum beauftragt.

Im Betriebs- und Gestaltungskonzept werden unter Einbezug des Ortsbildes und der verkehrlichen Situation Varianten für die Strassenraumgestaltung geprüft. Es wird daraus ein Konzept, vergleichbar mit einem Vorprojekt, ausgearbeitet.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wird auf mögliche Bebauungsvarianten für den Dorfteil Nord abgestimmt, wobei eine mögliche neue Anordnung der Bushaltestellen im Gesamtzusammenhang vertieft geprüft wird.

Das Verkehrs- und Siedlungskonzept hat wegleitenden Charakter bei der Ausarbeitung des Richtplanes und bei der Ausführung von Projekten. Bei Vorliegen von neuen Erkenntnissen kann vom Konzept abgewichen werden.

Im Siedlungskonzept werden unter Berücksichtigung der verkehrlichen Situation Möglichkeiten für die Siedlungsentwicklung im Dorfkern geprüft. Daraus resultiert ein Strategiepapier, welches die Stellung, Ausrichtung, Volumetrie und Geschossigkeit der Bauten festlegt. Das Siedlungskonzept wird auf mögliche Varianten für die Strassenraumgestaltung und die möglichen Anordnungen der Bushaltestellen abgestimmt. Es soll als Grundlage für detaillierte Projektplanungen und Wettbewerbsverfahren dienen.

Betriebs- und Gestaltungskonzept und Siedlungskonzept können nicht losgelöst voneinander betrachtet werden und sind unabdingbar miteinander verknüpft.

Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter für das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept umfasst alle Strassenzüge im Kernbereich vom Einmünder Tannenbachstrasse bis zum östlichen Bereich Post/Mühle. Südlich schliesst der Betrachtungsperimeter bei der Häuserzeile an der Allee, nördlich im Bereich des Einmünders Sonnhaldenstrasse in die Schulhausstrasse ab. Die Wiese Gass südlich der Sonnhaldenstrasse wird in der vorliegenden Arbeit nicht in die Überlegungen einbezogen. Speziell bearbeitet werden die Knoten Kreuz / Hirschen, Unter-Allmendstrasse / Schulhausstrasse; Hinterdorf / Kantonsstrasse, sowie der ganze Alleebereich.

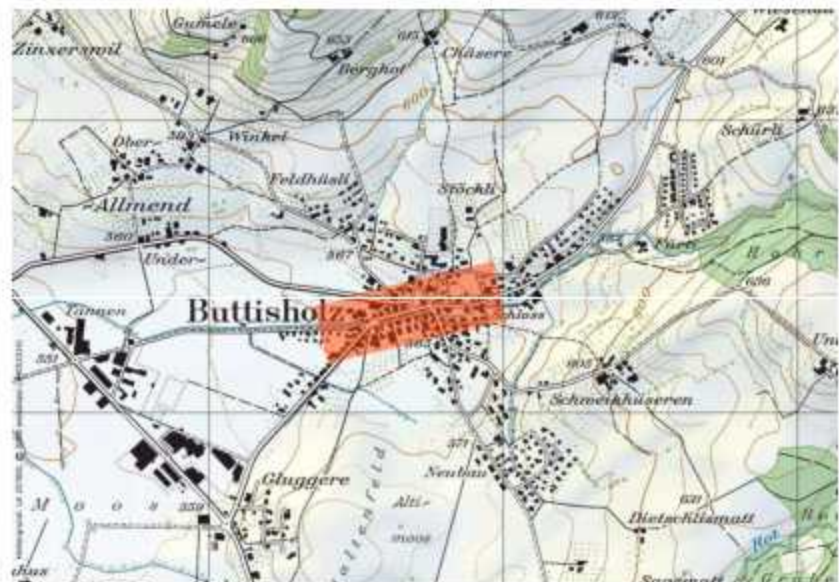


Abbildung 1:
Bearbeitungsperimeter

Beleitung

Die Arbeiten werden von der Kommission „Siedlungsentwicklung Dorf-Nord“ begleitet.

Grundlagen

Nachfolgend sind einige wichtige Grundlagen aufgelistet.

- Studienauftrag Planung Dorfbereich Buttisholz, Bericht der Jury, 30.10.2000
- Leitbild Verkehrs- und Siedlungsentwicklung Buttisholz, A6 Architekten AG/Metron AG, Buttisholz/Brugg, 18. April/10. Juni 2002
- Variantenstudie Bushaltestellen im Dorf, Metron AG, Brugg, 17. April 2007
- Kreisel mit Bushalteplatz, Initianten, Frühling 2007
- Buttisholz Mitte – Gedanken zur Dorfentwicklung, Pascal Germann, dipl. Architekt ETH, Buttisholz, Frühling 2008
- Bebauungsplan und Baulinienplan Ortskern Buttisholz 1:2000, 26. Juli 1994
- ISOS Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz Band 1.1 2006
- Siedlungsinventar Buttisholz Dieter Geissbühler, Luzern 1994
- Bau- und Zonenreglement Gemeinde Buttisholz vom 28. November 2008

2 Bestandesaufnahme und Analyse

Eine ausführliche Analyse erfolgte bereits im Rahmen des Studienauftrags. Es liegt ein Arbeitspapier zur verkehrlichen und räumlichen Analyse vor, das an der ersten Kommissionssitzung verteilt wurde.

Nachfolgend werden die wichtigsten Punkte noch einmal aufgegriffen und wo nötig mit aktuellen Daten ergänzt.

2.1 Verkehr

Verkehrsbelastungen Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Leitbild Verkehrs- und Siedlungsentwicklung Buttisholz, 2002 wurden folgende Werte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) angegeben:

- Kantonsstrasse im Alleebereich DTV 2000: 5'500 Fahrzeuge pro Tag
- Kantonsstrasse Höhe Gemeindehaus DTV 2000: 6'500 Fahrzeuge pro Tag
- Untere Allmendstrasse DTV 2000: 2'500 Fahrzeuge pro Tag

Gemäss der aktuellsten erhältlichen Verkehrszählung 2005 (vif) beträgt der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) an der Kantonsstrasse **5598 Fahrzeuge pro Tag**. Dies zeigt eine relativ kleine Verkehrszunahme. Die heutige Verkehrsbelastung auf der Kantonsstrasse liegt im Alleebereich mutmasslich unter 6'000 Fahrzeugen pro Tag.

Die Verkehrsbelastungen auf der Kantonsstrasse sind für eine Ortsdurchfahrt nicht besonders hoch und gewähren einen relativ grossen Gestaltungsspielraum. Die Chäsistrasse entlastet den Hauptstrom in dem sie als Vorfahrt für Kunden und für den Busverkehr dient.

An den Knoten Kreuz und Hinterdorf gilt Rechtsvortritt. Die Rechtsvortritte haben sich bewährt. Es kann eine aufmerksamere Fahrweise beobachtet werden. Ohne Rechtsvortritt wäre es mutmasslich schwierig, während der Hauptverkehrszeiten in die Kantonsstrasse einzubiegen. Wird der Vortritt erzwungen, kann dies zu Unfällen führen. Bezüglich Wahrnehmbarkeit und Akzeptanz der Rechtsvortritte gibt es aber Verbesserungspotential.

Die Liegenschaften werden in der Regel direkt über die Kantonsstrasse, bzw. Chäsistrasse erschlossen. Dies funktioniert gut und bremst den durchfahrenden Verkehr.

Parkierung

Vor dem Hirschen, bei der Kirche, auf dem Gemeindehaus- und Mühleplatz können die bestehenden Parkplätze platzsparender angeordnet werden. Insbesondere der Parkplatz Hirschen sollte gestalterisch aufgewertet werden. Weil die Parkplätze zum Teil schlecht auffindbar sind, sind diese oft unternutzt (Volg/Bäckerei). Die Organisation des Parkplatzangebots bei speziellen Anlässen ist zu verbessern.

Unfallstatistik 1.1.2002 – 31.12.2007 (5 Jahre)

Die Verkehrssicherheit ist besser als subjektiv wahrgenommen wird. Es wurden relativ wenige Unfälle registriert. Trotzdem gibt es Handlungsbedarf:

- Bei den Einfahrten in den Dorfkern werden die Geschwindigkeiten nicht den Verhältnissen angepasst.
- Die Verkehrssicherheit für den Schülerverkehr an Querungen der Kantonsstrasse ist ungenügend.

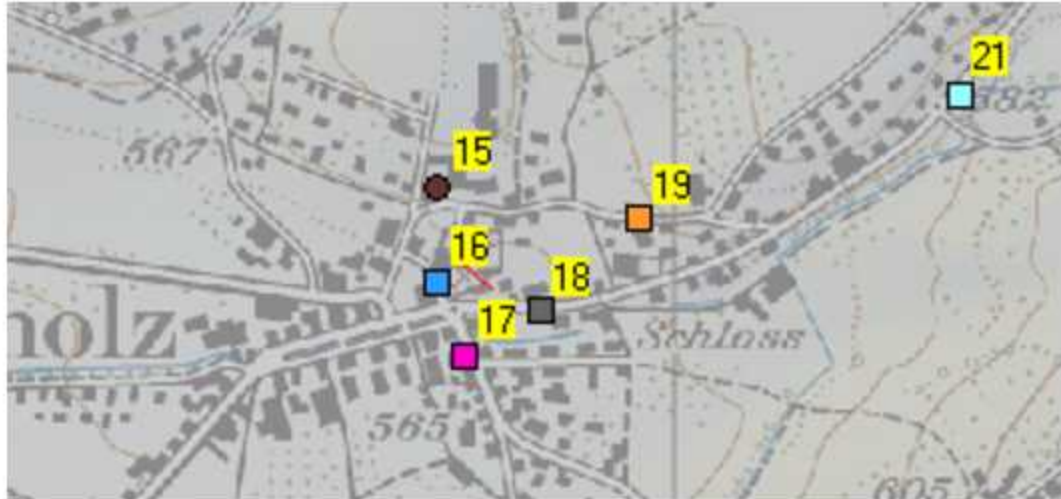


Abbildung 2:
Polizeilich registrierte Unfälle 2002-2007.



Öffentlicher Verkehr

Buttisholz verfügt mit zwei Buslinien über eine sehr gute Anbindung an die wichtigen Zentren (Luzern, Sursee). Die heutige Lage der Bushaltestellen im Zentrum ist aus Sicht einiger Anwohner der Chäsistrasse, sowie vereinzelter Geschäftskunden, Passanten und Busbenützer nicht optimal. Sie beklagen folgende Probleme:

- Lärm und Luftbelastung durch Bus (Umständliche Buswendemanöver beider Linien vor Volg / Bäckerei)
- Einschränkung von Zufahrts- und Parkierungsmöglichkeiten
- Beschädigungen / Lärm durch wartende Jugendliche (Fahrgäste?)
- Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit von schwächeren Verkehrsteilnehmern (subjektives Sicherheitsempfinden)
- Einschränkung der Nutzung der Chäsistrasse als Flanierzone/multifunktionale Zone

Fuss- und Radverkehr

Im Strassenraum dominiert heute der motorisierte Individualverkehr, insbesondere der Verkehrsstrom in Längsrichtung. Das Queren der Kantonsstrasse ist deshalb etwas erschwert. Die Aufenthaltsqualität und die (subjektive) Verkehrssicherheit für den Fuss- und Radverkehr sind schlecht. Das Problem liegt in erster Linie bei der Gestaltung des Strassenraums, die einseitig auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet ist, und nicht bei den Verkehrsmengen. Zum Beispiel ist das Trottoir im Alleebereich zu schmal, dafür ist die Fahrbahn relativ breit. Die Lage der bestehenden Fussgängerstreifen entspricht etwa den Wunschlinien.

Für die Anordnung der Veloabstellplätze fehlt ein Konzept. Die bestehenden Abstellplätze sind zufällig auf Restflächen angeordnet und nicht dort wo man sie braucht. Es fehlen beispielsweise Velo-Parkplätze bei den Bushaltestellen.

2.2 Bebauung, Nutzungen, Strassenraum

Der kleinstädtisch anmutende Dorfkern von Buttisholz ist einzigartig. Er verfügt über eine relativ intakte und geschlossene Raumstruktur. Die Einfahrten in den Kern werden durch Gebäude und/oder Bäume klar markiert.



Abbildung 3:
Bestehende Torsituation bei der Einfahrt in den Dorfkern aus
Fahrtrichtung West (Luzern).

Im Alleebereich sind die Wohnhäuser beidseits des kanalisierten Wasserlaufs frontgleich aufgereiht. Von Ahorn flankiert, vermitteln sie noch weitgehend das Bild ihrer Entstehungszeit nach dem Dorfbrand. Die mehrheitlich traufständigen Massivbauten mit zwei bis drei Vollgeschossen unter Kreuzgiebeldach zeigen strenge Fensteranordnungen und zweiläufige Steintreppen zur Strasse.

Der Dorfkern verfügt über einen gut funktionierenden Nutzungsmix. Die meist zur Strasse orientierten Nutzungen und Hauseingänge beleben den Strassenraum. Die Seitenräume sind interessant und vielfältig. Markante Einzelbäume und Hofbäume prägen den Strassenraum. Die Räume zwischen den Gebäuden gewähren sehr schöne Sichtbezüge in die Landschaft und die hinterliegende Landwirtschaft. Hinter jedem Wohnhaus auf der Südseite stehen grosse, firstgleich ausgerichtete Scheunen, viele mit produktionsbedingten Anbauten aus neuerer Zeit. Die Gasthöfe „Hirschen“ und „Kreuz“ betonen die Abzweigung der Unter-Allmendstrasse durch grössere und repräsentativere Volumen.

Handlungsbedarf gibt es bei der Gestaltung der Verkehrsflächen (inkl. Seitenräume), bzw. des Strassenraums. Die heutige Gestaltung fördert einerseits unangepasste Geschwindigkeiten und vermindert andererseits die Aufenthaltsqualität. Der Strassenraum wird als Verkehrsraum (MIV), statt als Dorfkern wahrgenommen. Problematisch sind:

- Breite Fahrbahn mit zu schmalen Trottoirs
- Fahrdynamische Linienführung (Mittellinie)
- Überdimensionierter Ausbau des Knotens Kreuz (schlecht genutzte und unattraktive Flächen).
- Abschottung der Seitenräume mit Rabatten entlang Strasse Hirschen, Gemeindehaus.



Abbildung 4:
Unwirtlicher Strassenraum „Knoten Kreuz“

Die Bebauungs- und Nutzungsstruktur unterstützt eine gute verkehrliche Lösung im Sinne einer verkehrsberuhigten Gestaltung. Mit einer Umgestaltung des Strassenraums können die vorhandenen Qualitäten gestärkt werden.

3 Ziele

3.1 Wirkungsziele

- Ortsbild von nationaler Bedeutung erhalten
- Dorfzentrum in seiner wichtigen übergeordneten Bedeutung für das ganze Dorf erhalten:
 - *Dorfkern prägt die Identität von Buttisholz massgeblich*
 - *Einzigen Dorfcharakter erhalten*
 - *Dorfkern ist Ort der Begegnung*
 - *Dorfkern ist ein attraktiver öffentlicher Raum*
 - *Dorfkern erfüllt wichtige Funktionen als Dorfzentrum*
 - *Lebensmittel sollen im Zentrum eingekauft werden*
 - *Abwanderung der Zentrumsfunktionen in Randgebiete verhindern*
 - *Wohnen und Arbeiten im Dorfzentrum. Funktionale Durchmischung im Zentrumsbereich erhalten*
 - *Dorfkern nicht nur als schöne Fassade, sondern lebendig und dynamisch erhalten*
 - *Dorfkern nicht als „starres Planerbild“ festlegen, sondern Entwicklung zulassen.*
 - *Die Interessen der direkten Anwohner / Ladenbesitzer berücksichtigen, da diese den Dorfkern „unterhalten“, bzw. lebendig erhalten*
 - *Wohnqualität im Dorfkern erhalten, insbesondere Lebensqualität für heutige Bewohner erhöhen.*
 - *Sicher und wohnlich*
- Reibungsloser, sicherer, ortverträglicher Verkehr bei gleichbleibender Verkehrsmenge
- Gute Erschliessung MIV
- Förderung des Rad- und Fussverkehrs im Dorf
- Gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (Bus) erhalten und ausbauen. Attraktiver ÖV.

3.2 **Umsetzungsziele**

- Verkehrsberuhigung im Dorfkern
Es soll ein flüssiger Verkehrsablauf auf tiefem Geschwindigkeitsniveau erreicht werden. Tiefere Geschwindigkeiten verringern die Dominanz des durchfahrenden Stroms, verbessern die Bedingungen für den seitlichen Verkehr und die Querbeziehungen im Dorf. In der gegebenen Situation kann die Verkehrssicherheit wegen der zahlreichen Zufahrten, Querungen und Strasseneinmündungen nur mit tiefen Geschwindigkeiten gewährleistet werden.
- Verantwortungsvolles Verhalten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und gegenseitige Rücksichtnahme im Sinne der **Koexistenz** fördern
 - Möglichst direkte Kommunikation zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern anstreben
 - Potentielle Konflikte und Gefahrenstellen mit gestalterischen Mitteln verdeutlichen
- Aufwertung und Gestaltung des Ortskerns
 - Aufenthaltsqualität im Strassenraum verbessern. Strassenräume als Orte der Begegnung fördern
 - Attraktiven Dorfplatz schaffen (multifunktionaler Platz)
 - Gemeindeverwaltung und andere zentrumswichtige Funktionen im östlichen Dorfteil an Dorfkern anbinden
 - Gestaltung des Bereichs Mühleplatz als östlicher Abschluss des Alleebereichs
 - Areale Gass und Hirschen zur Siedlungsverdichtung und Zentrumsbildung entwickeln
 - Allee und bestehende Freiräume aufwerten
- Gute Erschliessung und ausreichende Parkierungsmöglichkeiten im Dorfkern
 - Ausreichende Parkierungsmöglichkeiten im Dorfkern anbieten
 - Direkte Vorfahrts- und Parkierungsmöglichkeit vor den Geschäften anbieten
- Sichere und attraktive Verkehrsanlagen für den Rad- und Fussverkehr
 - Schulwegquerungen an der Kantonsstrasse verbessern
 - Radverkehrsverbindung Nord-Süd verbessern
- Optimierte ÖV - Haltestellen
 - Übersichtliche, attraktive Warte- und Einstiegssituation und hohe soziale Sicherheit beibehalten / optimieren
 - Grundsätzlich zentrale Lage beibehalten
 - Haltestellen ins Dorfbild integrieren
 - Gute Orientierung beibehalten
 - Umsteigebeziehungen weiterhin gewährleisten. 4 Standplätze anbieten
 - Fussgängerführung optimieren (innerhalb der Bushaltestelle und im Umfeld)
 - Immissionen und Behinderungen der Aktivitäten im Umfeld der Bushaltestellen minimieren
 - Bike & Ride vorsehen
 - Weitere gemäss Variantenstudie Bushaltestellen im Dorf (2007)

4 Betriebs- und Gestaltungskonzept

Die oben genannten Ziele sollen durch das Zusammenwirken von vielen kleinen betrieblichen und gestalterischen Massnahmen erreicht werden. Es wird eine Gesamtlösung angestrebt, mit der gleichzeitig viele punktuelle Konfliktstellen saniert werden.

4.1 Betriebskonzept

4.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Geschwindigkeitsregime

Es soll eine gute Lösung mit Tempo 50 aufgezeigt werden, wobei die Zielgeschwindigkeit 30 – 40 km/h (Leitbild) beträgt. Diese Zielgeschwindigkeit soll möglichst mittels gestalterischer Massnahmen erreicht werden. Insbesondere bei der Einfahrt in den „Dorfkern“ braucht es Massnahmen.

- Verkehrsberuhigende Raumstrukturen erhalten und ergänzen. Insbesondere Pfortenwirkung bei der Einfahrt in den Dorfkern verstärken.
- Rechtsvorrangsregelungen an den Knoten Hinterdorf und Restaurant Kreuz/Hirschen beibehalten, da sie entscheidend zu einem tiefen Geschwindigkeitsniveau beitragen.

Option Tempo 30:

Der Dorfkern von Buttisholz erfüllt die Voraussetzungen zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone, vorausgesetzt, dass der Strassenraum umgestaltet wird (Leitbild). Die Umgestaltung soll deshalb auch Tempo-30-Zonen tauglich sein.

Option Begegnungszone Chäsistrasse

Die Chäsistrasse eignet sich zur Einrichtung einer Begegnungszone mit gemeinsam genutzter Mischverkehrsfläche. Der heute gelb markierte Gehbereich muss entfernt werden, wobei der Schutz der Fussgänger mit einem Poller besser gewährleistet werden kann. Die Begegnungszone bringt den Nachteil mit sich, dass diese beschildert werden muss. Die Nutzung der Chäsistrasse als Flanierzone oder multifunktionale Fläche für Veranstaltungen wird je nach Buslösung eingeschränkt.

Fahrbahnbreite

Basis bildet die VSS – Norm 640 202 „Geometrisches Normalprofil“. Die Fahrbahnbreite soll zu Gunsten des Fuss- und Radverkehrs auf das für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer notwendige Minimum beschränkt werden.

Die heute 7 m breite Fahrbahn wird im Alleebereich (auf einer Länge von ca. 100 m) und bei der Einfahrt von Sursee (ca. 100 m) zu Gunsten des Trottoirs verschmälert. Die genaue Strassenbreite wird bei der Projektausarbeitung unter der Berücksichtigung der Anliegen des Verkehrs und des Ortsbildschutzes definiert. Das Weglassen der Mittellinien kann bei anstehenden Projekten im ganzen Dorfzentrum geprüft werden. Die Geschwindigkeiten werden gesenkt. Die zu schmalen Trottoirs im Alleebereich werden verbreitert. Die relativ schmale Fahrbahn ist auch für den Radverkehr positiv zu bewerten.

Seitenstrassen und Zufahrten

Die Rechtsvortrittsregelungen an den Knoten Restaurant Kreuz/Hirschen und Hinterdorf sollen möglichst beibehalten werden. Die Rechtsvortritte verbessern insbesondere zu Stosszeiten das Einbiegen aus der Hinterdorfstrasse und der Unter-Allmendstrasse und fördern tiefe Geschwindigkeiten. Die Akzeptanz und Erkennbarkeit der Rechtsvortrittsregelung soll mit einer Knotenumgestaltung verbessert werden.

Untergeordnete Seitenstrassen sind vortrittsbelastet. Die Einmündungen können je nach Situation als Mischverkehrsflächen oder Trottoirüberfahrten ausgebildet werden. Beide Varianten fördern tiefe Ein- und Ausfahrtsgeschwindigkeiten.

Die bestehenden Grundstückszufahrten ab Kantonsstrasse sollen möglichst erhalten werden. Sie tragen zur Belebung des Strassenraumes bei und fördern durch die Erhöhung der Aufmerksamkeit tiefe Geschwindigkeiten.

Die Erschliessung der geplanten Bebauung Süd erfolgt auf der Grundlage des rechtsgültigen Bebauungs- und Baulinienplans Ortskern Buttisholz. (26.Juli 1994) über die Chäsistrasse, bzw. die beiden bestehenden Übergänge über den Dorfbach in die Kantonsstrasse. Die Gestaltung der Einmündungen in die Parallelerschliessung erfolgt gleichzeitig mit der Projektierung der Bebauung Süd. Allenfalls muss die Vorgabe die Bebauung Süd über die Chäsistrasse zu erschliessen im Rahmen der konkreten Projektierung noch einmal hinterfragt und Alternativen müssen aufgezeigt werden.

4.1.2 Radverkehr

Längsverbindungen

Im Dorfzentrum soll der Radverkehr im Mischsystem geführt werden. Die vorgeschlagene Verschmälerung der Fahrbahn ist bei den gegebenen Verkehrsmengen günstig für den Radverkehr, da nur dann überholt wird, wenn es keinen Gegenverkehr hat. Das Weglassen der Mittellinie bewirkt, dass der Velofahrer mit grösserem Abstand überholt wird.

Velo-Parkplätze

Die Velo-Parkieranlagen werden dezentral bei den jeweiligen Nutzungen angeordnet. In der Nähe der Bushaltestellen werden möglichst gedeckte Langzeit- Veloparkplätze angeordnet. Die genaue Lage und Anzahl ist bei der Feinprojektierung der jeweiligen Bauaufgaben festzulegen.

4.1.3 Fussverkehr

Längsverbindungen

Die Verkehrssicherheit und Attraktivität an Einmündungen oder Zufahrten werden zum Beispiel mit Trottoirüberfahrten, platzartigen Mischverkehrsflächen oder kleinen Einmündungsradien verbessert. Die Chäsistrasse wird als attraktive Fussverkehrsverbindung abseits des Hauptstrassenraums aufgewertet.

Querungen

Bei den gegebenen Verkehrsmengen können die Fussgängerquerungen mit Fussgängerstreifen gesichert werden. Die Lage der bestehenden Fussgängerstreifen wird grundsätzlich beibehalten. Bei Bedarf können zusätzliche Fussgängerstreifen geprüft werden. Eine Entfernung der Mittelinsel an der Unterallmendstrasse wird im Zusammenhang mit der Knotenumgestaltung geprüft. Eine Lösung mit einem grossen Einzelbaum als möglicher Fahrbahntrenner an Stelle einer Insel muss bei der Ausführungsplanung noch einmal überprüft werden.

Parkierung MIV

Grundlage für das Parkierungskonzept ist das Leitbild.

Der Kundenparkplatz hinter dem Volg soll besser genutzt werden. Dazu wird an der Stelle des heutigen Buswartehauses ein direkter Fussgängerzugang ab Chäsistrasse geschaffen. Eine beschränkte Anzahl von Kundenparkplätzen oder Vorfahrtsmöglichkeiten werden direkt vor den Geschäften an der Chäsistrasse angeordnet. Mögliche Standorte müssen in einem nächsten Planungsschritt aufgezeigt werden.

Die Parkplätze beim Hirschen, auf dem Mühleplatz und auf dem Gemeindeplatz werden gestalterisch und betrieblich optimiert und in die Platzgestaltung integriert. U. a. wird die Zufahrt verbessert. Die Zufahrt zu den Parkplätzen beim Hirschen erfolgt neu nur noch ab der Unter-Allmendstrasse oder der Schulhausstrasse. Auf dem Mühleplatz sollen Kurzzeitparkplätze für Postkunden angeboten werden. Eine direkte Ausfahrt von den einzelnen Parkfeldern auf die Kantonsstrasse ist durch geeignete bauliche Massnahmen zu verhindern.

Der heutige P&R hinter der Kreuzscheune bleibt bestehen und kann nach Bedarf erweitert werden.

Bei grösseren Anlässen wird Wiesland als temporäre Parkierungsfläche bereitgestellt.

4.1.4 Bus

In den nachfolgenden Überlegungen stützen wir uns insbesondere auf die „Variantenstudie Bushaltestellen im Dorf“ (Metron AG, 2007), die zusammen mit dem Kanton und den ÖV-Betreibern erarbeitet wurde.

Als Ergebnis der vorliegenden Arbeiten stehen vier denkbare Varianten zur Diskussion. Zum heutigen Zeitpunkt vermag keine der vier Lösungsansätze zu überzeugen.

Nachfolgend sind die bestehende und zwei neue Buslösungen beschrieben. Für die vierte Lösung verweisen wir auf die „Variantenstudie Bushaltestellen im Dorf“ (Variante 3: Bushof hinter der Kreuzscheune im Bereich P&R). Die neuen Lösungen widersprechen zum Teil den in der oben erwähnten Studie festgelegten Randbedingungen. Sie müssen deshalb auf jeden Fall mit dem Kanton (ÖV) und den ÖV-Betreibern diskutiert werden, bevor sie der Bevölkerung vorgestellt werden.

Heutige Anordnung der Bushaltestellen: Beide Linien an der Chäsistrasse

Der Situationsplan „Betriebs- und Gestaltungskonzept Alleebereich“ in *Beilage 1* zeigt die Variante „Bushaltestellen Ist-Zustand“ mit der heutigen Anordnung der Bushaltestellen im umgestalteten Dorfkern.

Problematisch sind insbesondere die Schlaufenfahrten beider Linien in den Fahrtrichtungen Wolhusen (Linie 61) und Ettiswil (Linie 62) vor Bäckerei / Volg. Zudem sind behindertengerechte Einstiegsrampen nicht möglich.

Schlussfolgerung:

Trotz verschiedener Nachteile ist die heutige Anordnung der Bushaltestellen in der bestehenden Siedlungsstruktur weiterhin eine vertretbare Lösung. Bestehende Nachteile können mit der Umgestaltung des Strassenraumes teilweise beseitigt werden.

Übergangslösung: Linie beidseits der Kantonsstrasse

In der „Übergangslösung“ werden die Haltestellen der Linie 62 (Ettiswil-Luzern) auf die Seite Gass in die bestehenden „Busbuchten“ an der Unterallmendstrasse verlegt. Die Haltestellen der Linie 61 (Sursee-Wolhusen) bleiben etwa am heutigen Ort. Die Linienführungen werden nicht angetastet. Wir empfehlen den Strassenraum vorgängig umzugestalten.

Die Anzahl der Busfahrten in der Allee wird reduziert, die umständlichen Schlaufenfahrten des Busses 62 entfallen

Die Haltestellen sind nicht mehr an einem Ort konzentriert und die Wartesituation an der Unter-Allmendstrasse ist weniger attraktiv als in der Allee. Beim Umsteigen muss die Kantonsstrasse überquert werden. Es werden somit folgende in der Studie (Metron AG, 2007) festgelegten Randbedingungen verletzt:

- Anordnung der Haltestellen einseitig der Kantonsstrasse
- Bereitstellen von Wendemöglichkeiten für beide Linien (Linie 62 kann nicht wenden)

Schlussfolgerungen Übergangslösung:

Die Immissionen und Belastungen in der Allee werden gegenüber heute reduziert. Diese Lösung kann praktisch ohne zusätzlichen baulichen Aufwand realisiert werden.

Damit die Umsteigebeziehungen funktionieren, braucht es eine direkte Verbindung zwischen den beiden Haltestellen mit einer sicheren Querung an der Kantonsstrasse. Zudem müssen für die Orientierung gute Sichtbezüge zwischen den Haltestellen gewährleistet sein. Auch mit einer Umgestaltung des Strassenraums gemäss vorliegendem Betriebs- und Gestaltungskonzept können diese Anforderungen nicht optimal erfüllt werden. Trotzdem ist diese Lösung als Übergangslösung denkbar.

Langfristige Lösung im Falle einer Entwicklung des Gassareals

Beilage 2 „Betriebs- und Gestaltungskonzept Areal Gass“ zeigt die Variante „Busführung über Unterallmendstrasse“. Die Haltestellen beider Linien werden auf die Seite Gass verlegt. Dies ist eine längerfristige Lösung, die idealerweise eine Entwicklung des Gassareals und die Umgestaltung und Verlegung des Knotens Restaurant Kreuz/Restaurant Hirschen bedingt. Es wird zwingend eine andere Linienführung für den Bus der Linie 61 vorausgesetzt, was einen grossen Umweg für die Fahrgäste bedeutet.

Die Bushaltestellen beider Linien werden konzentriert angeordnet. Es können attraktive Warteräume geschaffen werden. Gute Umsteigemöglichkeiten sind gewährleistet. Mit einem Ersatzbau wird die Pfortenwirkung der Kreuzscheune erhalten. Als kurzfristige Übergangslösung ist auch ein teilweiser Erhalt der Kreuzscheune denkbar. Die Entwicklung des Gassareals und die Anlage eines Dorfplatzes bleibt möglich. Es werden folgende Randbedingungen verletzt:

- Die Buslinie Sursee - (Ruswil) – Wolhusen muss neu über die Unter-Allmendstrasse geführt werden.
- Die Kreuzscheune muss zumindest teilweise abgebrochen werden. Ein Ersatzbau steht in anderer Grösse und Volumetrie etwas weiter von der Unter-Allmendstrasse entfernt, nicht mehr auf dem genau gleichen Platz.
- Bei beiden Linien fehlen Wendemöglichkeiten.
- Die Platzverhältnisse sind knapp. Eine optimale Anordnung der Bushaltestellen ist nicht möglich.

Schlussfolgerungen:

Diese Lösung funktioniert nur einwandfrei, falls das Gassareal entwickelt und belebt wird. Der Knoten Restaurant Kreuz/Hirschen muss zu Ungunsten des Parkplatzes Hirschen nach Osten verlegt und neu gestaltet werden. Der Dorfplatz und die umliegenden Strassen müssen verkehrsberuhigt und für den Aufenthalt sicher und attraktiv ausgestaltet sein. In einer ersten Phase ist die Realisierung auch möglich, wenn nur ein Teil der Kreuzscheune abgebrochen wird. Die wichtige Pfortenwirkung der Scheune würde bestehen bleiben und die Lokalitäten für die Jugend könnten erhalten werden. Diese Lösung muss jedoch im Rahmen der Entwicklung des Gassareals auf Stufe Wettbewerb auf die künftige Bebauung abgestimmt werden.

Diese Haltestellenanordnung muss von den ÖV-Betreibern und Bestellern geprüft werden. Ein normgerechter Ausbau der Haltestellen ist nicht möglich. Vorab kann gesagt werden, dass aus Sicht ÖV-Betreiber und aus Sicht ÖV-Besteller (Kanton) diese Lösung die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs zum heutigen Zeitpunkt verringert. Für die Erschliessung des Gewerbegebiets, die mit der Umwegfahrt realisiert werden könnte, ist zum heutigen Zeitpunkt die Nachfrage zu gering, um den Umweg für die Fahrgäste zu rechtfertigen.

Eine abschliessende Empfehlung und eine Abschätzung der Realisierungschancen sind deshalb momentan nicht möglich. Dazu bedarf es weiterer Abklärungen und Gespräche mit allen Betroffenen.

Abbildung 5 zeigt in einer Übersicht die neue Busführung der Linie Sursee-Wolhusen.

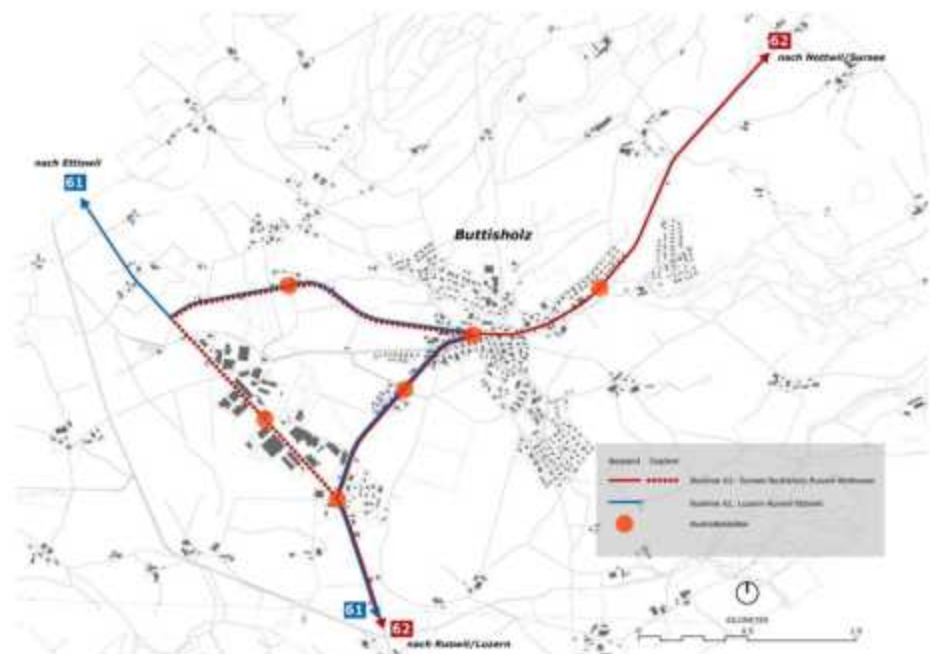


Abbildung 5: Neue Busführung der Linie Sursee – Wolhusen über die Unterallmendstrasse.

4.2 Gestaltungskonzept

Mit gestalterischen Massnahmen wird eine angemessene Fahrweise gefördert und der Strassenraum aufgewertet.

Die gestalterischen Massnahmen werden in Elemente des Querschnitts, Elemente der Längsabwicklung und weitere Elemente eingeteilt. Nachfolgend sind jene Elemente beschrieben, die hier zur Anwendung kommen.

4.2.1 Elemente des Querschnitts

Platzraum Dorfzentrum

Das Dorfzentrum soll als „Platzraum“ von Fassade zu Fassade wahrgenommen werden. Der Platzraum umfasst den Hauptstrassenraum zwischen der Liegenschaft Mühle (Gebäude Nr. 4) und dem am anderen Ende der Allee gegenüberliegenden Gebäude Nr. 15.

Randabschlüsse

Im Dorfzentrum wird die Fahrbahn mit Rinnen oder niedrigen Randsteinen abgegrenzt. Diese Massnahme verstärkt die Platzwirkung und die Wahrnehmung des Strassenraumes von Fassade zu Fassade. Der Wechsel der Randabschlüsse bei der Einfahrt ins Dorfzentrum verdeutlicht den Anfang eines neuen Abschnittes und erhöht die Aufmerksamkeit. Weiche Randabschlüsse, wie Rinnen, fördern tiefe Geschwindigkeiten. Mit breiten Rinnen kann die Fahrbahn optisch verschmälert werden.



Abbildung 6:
Querschnitt Alleebereich. Die Fahrbahn wird mit Rinnen oder niedrigen Randsteinen von den Seitenbereichen abgegrenzt, der Strassenraum wird von Fassade zu Fassade wahrgenommen.

Bei den Bushaltestellen müssen behindertengerechte Einsteigekanten angeordnet werden. Abbildung 7 zeigt wie diese in eine Platzgestaltung integriert werden können.



Abbildung 7:
Beispiel Lenzburg, in Platz integrierte hohe Buskanten.

Seitenräume

Zur Strasse offene, belebte oder einsehbare Seitenräume, möglichst auch mit direkten Zugängen und Zufahrten, haben eine verkehrsberuhigende Wirkung. Trennrabatten haben eine beschleunigende Wirkung und sollten möglichst entfernt werden (Hirschen, Gemeindehaus). Sie beeinträchtigen auch die Platzwirkung des Strassenraumes.

Knoten / Einmündungen

Die Einmündung Unter-Allmendstrasse wird redimensioniert und die Fläche zwischen Restaurant Kreuz und Restaurant Hirschen platzartig ausgestaltet. Die Ausgestaltung fördert eine erhöhte Aufmerksamkeit und tiefe Geschwindigkeiten. Der Rechtsvortritt wird verdeutlicht. Die Ausgestaltung muss auf die Buslösung abgestimmt werden.

4.2.2 Elemente der Längsabwicklung

Linienführung

Die Linienführung bei der Einfahrt von Ruswil / Luzern wird geschwindigkeitsdämpfend ausgestaltet. Es wird auf eine Kurvenverbreiterung verzichtet. Die Allee wird vervollständigt, was eine zusätzliche optische Bremswirkung hat.

Eingangsbereiche zum Dorfkern

Damit der Dorfkern als Raumabschnitt wahrgenommen wird ist es besonders wichtig die Einfahrten deutlich erkennbar auszugestalten.

Wichtige Gebäude und Bäume mit Torwirkung bei der Einfahrt ins Dorfzentrum werden erhalten. Die Torwirkung wird mit zusätzlichen Elementen verstärkt (seitliche Baumpflanzung, Wechsel der Randabschlüsse, ev. Belagswechsel).

Aus beiden Richtungen wird vor der Einfahrt ins Dorfzentrum vor dem eigentlichen Eingangsbereich ein kurzer Übergangsbereich angeordnet.

Die Kreuzscheune hat bei der Einfahrt der Unter-Allmendstrasse auf den Dorfplatz eine wichtige Pfortenwirkung. Die Torwirkung ist auch mit einem Ersatzbau zu gewährleisten.

4.2.3 Weitere Elemente

Beläge

Die verkehrsberuhigte Zone „Dorfzentrum“ wird mit einem eigenen Belag visualisiert. Eine kostengünstige Variante wäre ein spezieller Asphalt. Der Dorfplatz soll dabei mit dem gleichen Belag wie der Hauptstrassenraum versehen werden.

Markierung / Signalisation

Zur Förderung der direkten Kommunikation unter den Verkehrsteilnehmern und zur Schonung des Ortsbildes werden Signalisation und Markierung möglichst sparsam eingesetzt.

Die Entfernung der Mittelmarkierung bewirkt tiefere Geschwindigkeiten. Die folgende Abbildung zeigt das Beispiel der Ortsdurchfahrt in Muhen, wo auf die Mittelmarkierung verzichtet wurde.



Abbildung 8:
Muhen AG, Beispiel für eine Ortsdurchfahrt mit Rinnen und fehlender Mittelmarkierung.

Bepflanzung:

Einzelbäume und markante Hofbäume in der zweiten Bautiefe sind typisch für das Dorf und sollten auch als „kleine Oasen“ erhalten und/oder ergänzt werden. Sie tragen zu einer guten Aufenthaltsqualität bei.

Bäume werden zudem zur Raumgliederung, beispielsweise zur Verstärkung der Pfortenwirkung eingesetzt. Bei der Einfahrt aus Richtung Luzern wird die Alleebepflanzung ergänzt.

Gewässer

Durch gestalterische Massnahmen soll der Verlauf der für das Ortsbild wichtigen Gewässer sichtbar und für den Betrachter nachvollziehbar gemacht werden. (ev. Belagsänderung im Bereich der unterirdischen Bachführung, partielle Bachöffnung prüfen).

Die Gewässerräume werden nach den Vorgaben der Gewässerschutzgesetzgebung festgelegt. Die Breite des Gewässerraums in dicht überbautem Gebiet wird den baulichen Gegebenheiten angepasst, soweit der Schutz vor Hochwasser gewährleistet ist. Rechtmässig erstellte und nutzbare Anlagen im Gewässerraum sind in ihrem Bestand grundsätzlich geschützt. (Art. 41c Abs. 2 GSchV).

Möblierung

Mit Bänken und anderen Ausstattungselementen wird der öffentliche Raum aufgewertet und die Aufenthaltsqualität verbessert

Das bestehende Buswartehaus soll durch eine transparente, leichte Konstruktion ersetzt werden.

Beleuchtung

Mit einer besonderen Beleuchtung wird das Dorfzentrum inszeniert und auch bei Nacht als eigenständiger Abschnitt wahrnehmbar. Der Dorfkern soll nicht als Strassenraum sondern als Platz wahrgenommen werden. Mit einer differenzierten Beleuchtung kann die Aufenthaltsqualität und die Gestaltung des Dorfzentrums wesentlich verbessert werden.

5 Siedlungskonzept

Kernzone, Kirchenbezirk und Schlossanlage sind die markantesten Siedlungsteile von Buttisholz, die alle der Haupteerschliessungsachse, der Kantonsstrasse und damit den topografischen Gegebenheiten folgen. In ihrem klaren geometrischen Aufbau und der relativen volumetrischen Einheitlichkeit bildet die Kernzone das Herzstück der gesamten Dorfstruktur von Buttisholz, ursprünglich und funktionell. Doch wurde diese durch eine Verlagerung gewisser Zentrumsfunktionen in den östlichen Bereich etwas abgeschwächt.



Abbildung 9:
Luftaufnahme der typischen Siedlungsteile von Buttisholz

5.1 Alleebereich

Der Dorfkernbereich zeigt eine homogene volumetrische Gesamterscheinung. Diese lässt sich generell folgendermassen gliedern:

- Hauptbauten:
 - kompakte, zwei- bis dreigeschossige Volumetrie
 - auf quadratischem Grundmuster aufbauend
 - den wichtigsten Erschliessungsstrassen folgend
 - direkte Zuordnung zum Strassenraum
 - generell Wohnnutzung
 - gegebenfalls Gewerbe-, Ladennutzung im Erdgeschoss

- An- und Nebenbauten:
 - direkte Zuordnung zu den Hauptbauten
 - mit kleinerer Volumetrik
 - Nebennutzungen
- Scheunen:
 - in präziser Zuordnung zu den Hauptbauten, mit denen sie eine funktionale Einheit bilden, resp. bildeten
 - heute meist nicht mehr landwirtschaftlich genutzt
 - teilweise gewerbliche Nutzung

5.1.1 Stellung und Nutzung

Aus planerischen Vorgaben, die nach dem Dorfbrand erstellt wurden, ergab sich die klare Ordnung sowohl im Bezug zur Stellung wie zur Nutzung: Dem Alleebereich wurden die Wohnhäuser als kompakte, meist fast quadratische Kuben zugeordnet und in mehr oder weniger regelmässigen Abständen plaziert. Die Gebäude sind traufseitig dem Alleebereich zugeordnet und beinhalten in den oberen Geschossen reine Wohnnutzungen, während im meist erhöhten Erdgeschoss in der Regel Laden- und zum Teil Büronutzungen untergebracht sind. Die Wohnhäuser auf der Nordseite der Allee stehen versetzt zu denjenigen auf der südlichen Seite. Die beiden Gasthäuser „Kreuz“ und „Hirschen“ bestimmen durch ihre Stellung und ihre Volumetrie die räumliche Situation der Einmündung der Unter-Allmendstrasse und bilden somit den räumlichen wie auch funktionalen Schwerpunkt des Alleebereichs. Die Anbauten der Wohnhäuser beinhalten Nebennutzungen wie Abstellräume, Waschküchen, Garagen und nehmen heute vermehrt dem Wohnen direkt zugeordnete Räume auf. Den westlichen Abschluss des Alleebereichs bildet der markante Einzelbau des „Stutzehus“. Charakteristisch, im Vergleich zu den restlichen Bauten im Alleebereich ist das kleinere Volumen des Gebäudes, die sehr starke Axialität, sowie der symmetrische Aufbau der Frontfassade, die durch die Bepflanzung vor dem Haus verstärkt wird.

5.1.2 Volumetrie

Die Wohngebäude sind zwei- bis dreigeschossig, zumeist traufständig dem Alleebereich zugeordnet. Zusammen mit der nur minim variierenden Grundfläche ergibt sich daraus eine einheitliche volumetrische Erscheinung, die durch eine ähnliche formale Umsetzung im zurückhaltenden Biedermeierstil unterstützt wird. Die beiden Gasthäuser sind von stattlicher Volumetrie und ausgeprägter Erscheinung. Sie verweisen in angemessener Form auf ihre spezielle Bedeutung. Obwohl verschiedene Dachausbauten von unterschiedlicher Qualität zu vermerken sind, nahm der Ausbau mittels Kreuzgiebellukarnen in Richtung Alleebereich resp. zu den Scheunen überhand. Die meisten Gebäude erhielten rückwärtige Anbauten verschiedenster Ausprägung und ohne stilistische Einheit. Als ein-

zige Ausnahme muss der westseitige Anbau der Käserei als unglücklich und wenig qualitativ angesehen werden.



Abbildung 10:
Charakteristischer Gebäudetyp im Alleebereich

5.1.3 Aussenräume und Erschliessung

Die Hauptbauten auf der Südseite zum Alleebereich sind stirnseitig mittels hohen Freitreppen erschlossen, was eine hohe räumliche Qualität in der Zuordnung dieser Gebäude zur südseitigen Alleehälfte ergibt, welche heute leider fast nur noch als Erschliessungsstrasse genutzt wird. Seitlich zwischen den Häusern liegen die etwas zu grosszügigen Erschliessungsstrassen zu den Scheunen, die die Qualität und Grösse der seitlichen Vorgärten beeinträchtigen. Die Häuser der nordseitigen Bebauung des Alleebereichs werden mehrheitlich lateral erschlossen. Dies dürfte durch den Umstand gegeben sein, dass die nordseitige Hälfte des Alleebereichs die Kantonsstrasse aufnimmt und dadurch die Platzverhältnisse auf dieser Seite enger sind.

Der Alleebereich wurde in der Folge des Dorfbrandes zum „Herzstück“ der neuen Dorfanlage. Dabei wurde der Dorfbach zur bestimmenden Achse, die beidseitig mit breiten Erschliessungsstrassen ausgebaut wurde. Daraus entstand der langgezogene Platzbereich, der mit einer Doppelreihe Bäumen (roter und weisser Ahorn) besetzt wurde. In der Lage folgt der Platz der früheren, relativ geraden Strassenachse. Die Platzanlage muss als für unsere Region einzigartig eingestuft werden und bestimmt die Siedlungsqualität des Dorfes Buttisholz, auch wenn der Platz durch ein teilweises Abwandern eigentlicher Zentrumsnutzungen in seiner funktionalen Bedeutung geschwächt wurde.



Abbildung 11:
Alleebereich mit einer Doppelreihe Bäumen entlang des Bachs und den beidseitigen Häuserreihen

5.1.4 Entwicklungskonzept

Im Dorfzentrum ist neben Schutz und fachgerechter Pflege der Bauten vor allem auf den Erhalt und die Aufwertung des grosszügigen Aussenraums am offen geführten Dorfbach zu achten. Der strassenseitige Vorbereich darf keinesfalls in privatisierte Abschnitte unterteilt werden. Als Rückgrat der Dorfanlage verdient die Dorfstrasse im ganzen Gebiet besondere Beachtung. Damit die räumliche Kontinuität gewahrt bleibt, sind allfällige Neubauten frontgleich in die bestehende Strassenbebauung einzubinden. Als Grundlage für die Bebauung im Alleebereich dient der Bebauungsplan + Baulinienplan Ortskern Buttisholz 1: 2000 vom 26. Juli 1994. Ersatzbauten haben sich in ihrer Stellung und Ausrichtung nach den Vorgängerbauten zu richten. Wesentliche Anpassungen und Ergänzungen müssen auf der Grundlage eines Konkurrenzverfahrens erfolgen.

Die Baumallee, als wichtiger Bestandteil der Gestaltung des Alleebereichs, soll in ihrem westlichen Teil ergänzt werden. Der Gestaltung und Erhaltung der für den Aussenraum wichtigen, seitlich der Häuser befindlichen Vorgärten, ist besondere Beachtung zu schenken. Diese sind wieder in Stand zu stellen und zu ergänzen.

Der südlichen Kernzone kommt heute für eine weitere Dorfentwicklung entscheidende Bedeutung zu, da durch die wirtschaftliche Umstrukturierung die bis anhin landwirtschaftliche Nutzung mehr und mehr in Frage gestellt ist: Von den einstmaligen sieben Scheunen werden heute noch deren drei durch zwei Betriebe landwirtschaftlich genutzt. In diesem Bereich darf nur im Rahmen des Bebauungsplans vom 26. Juli 1994 gebaut werden.

5.2 Dorfplatz/Areal Gass

Die nordseitige Ausdehnung des Dorfes ist geprägt durch die heterogene Einzelbebauung, die aus der landwirtschaftlichen Nutzung heraus entstanden ist und im Laufe der Zeit durch verschiedene Bautypen ergänzt wurde und selbstverständlich durch den eigenen Bereich der Schulhausanlage. Der Kreuzscheune, welche sich in Ihrer Stellung am Verlauf der Unter-Allmendstrasse orientiert, fällt im Siedlungsgefüge von Buttisholz als westliche Eingangspforte eine Schlüsselrolle zu. Das Bauernhaus, sowie die Scheune und die restlichen Ökonomiegebäude des Hofes Gass definieren sowohl den Strassenraum der Schulhausstrasse wie auch den nördlichen Abschluss des platzartigen Kreuzungsbereiches. Die durch den Abbruch der Hirschenscheune entstandene Lücke wird durch einen schlecht gestalteten Parkplatz besetzt.



Abbildung 12:
Raum zwischen Gasthaus Hirschen /Kreuz und Areal Gass

5.2.1 Stellung und Nutzung

Die Kreuzscheune ist längs zur Unter-Allmendstrasse angeordnet und bildet die westliche Eingangspforte. Sie ist mit ihrer Stellung und ihrem Volumen für die Siedlungsstruktur von entscheidender Bedeutung und schliesst die Bebauung gegen Westen zur Landschaft ab. Das Bauernhaus Gass mit den angrenzenden Ökonomiegebäuden bildet den nördlichen Abschluss des platzartigen Kreuzungsbereich. Der mächtige Hofbaum prägt das Gassareal. Die stattliche Gassscheune, längs der Schulhausstrasse platziert, definiert deren Strassenraum. Die Kreuzscheune dient heute als Jugend- und Lagerraum, während die Gassscheune nur noch teilweise landwirtschaftlich genutzt wird. Die fehlenden öffentlichen Nutzungen der Gebäude im Bereich des Gassareal erschweren eine Stärkung und Belebung des Dorfkentrums.



Abbildung 12:
Kreuzscheune als westliche Eingangspforte

5.2.2 *Volumetrie*

Die Kreuzscheune orientiert sich in ihrem Volumen und ihrem Erscheinungsbild an den Scheunen hinter dem südlichen Alleebereich. Die Gassscheune prägt mit ihrer Grösse und Masse das Siedlungsbild nördlich der beiden Gasthöfe. Das dazugehörige Bauernhaus entspricht in seiner Grösse, dem Volumen und den Proportionen den Bauten im Alleebereich und richtet sich mit seiner Giebelfassade zum Ortskern. Bei den Anbauten und den Ökonomiebauten handelt es sich um Gebäude verschiedenster Prägung in bescheidenem Stil.

5.2.3 *Aussenräume und Erschliessung*

Die Gebäude werden von den ihnen angrenzenden Strassen erschlossen. Dem Bauernhaus Gass ist ein grosszügiger Garten vorgelagert, welcher die platzartige Situation rings um den Verkehrsknoten entscheidend prägt. Der zwischen der Kreuzscheune, dem Bauernhaus Gass und den beiden Gasthäusern „Kreuz“ und „Hirschen“ aufgespannte Raum wird heute durch die überdimensionierten Verkehrsflächen resp. den Strassenraum dominiert. Mit einer Redimensionierung der Verkehrsflächen und einer einheitlichen Gestaltung des Platzes könnte die Aufenthaltsqualität entscheidend verbessert und das Dorfzentrum weiter belebt werden.

5.2.4 Entwicklungskonzept

Für die Stärkung des Dorfkerns kommt dem Areal Gass eine entscheidende Bedeutung zu. Durch die wirtschaftliche Umstrukturierung ist die ursprünglich landwirtschaftliche Nutzung der grossen Gebäudevolumen der Scheunen in Frage gestellt, sie werden bereits heute mehrheitlich anders genutzt. Die bauliche Entwicklung in diesem Bereich des Ortskerns basiert auf dem Resultat des Studienauftrags aus dem Jahre 2000 und dem Leitbild Verkehrs- und Siedlungsentwicklung vom 18. April/10. Juni 2002.

Die einzelnen baulichen Eingriffe sind aufeinander abzustimmen und mit den Massnahmen im Bereich des Verkehrs (Bus, Parkierung) zu koordinieren. Die Festlegung der genauen Stellung, Grösse, Volumetrie sowie der Gestaltung der einzelnen Bauvolumen soll auf der Grundlage des Resultats eines Konkurrenzverfahrens erfolgen.

Ersatzbau Kreuzscheune

Das Gebäude muss die für das Siedlungsgefüge wichtige westliche Eingangspforte bilden. Seine Stellung ist mit Baulinien festgelegt und richtet sich nach der Strassenführung der Ober- resp. Unter-Allmendstrasse und ist auf die Bedürfnisse der neuen Busführung abzustimmen. In seiner Höhe, Grösse und Volumen orientiert sich der Neubau nach dem Vorgängerbau (3 - geschossig). Im Erdgeschoss ist eine öffentliche oder gewerbliche Nutzung anzustreben, während in den Obergeschossen Wohnungen oder Büros vorgesehen werden können.

Zentrum Gass

Mit seiner Stellung nimmt das Gebäude Bezug auf die Geometrie der Siedlungsstruktur im Alleebereich und bildet mit seiner Frontfassade den Abschluss des neuen Dorfplatzes. Mit seiner viergeschossigen Erscheinung, seiner imposanten Grösse und seiner dominanten Stellung soll das Gebäude einen neuen räumlichen und funktionalen Schwerpunkt im Dorfkern von Buttisholz bilden. Um das Dorfkern entsprechend zu stärken sollen in dem Zentrum vorwiegend öffentliche und gewerbliche Nutzungen untergebracht werden. Im Bereich der Obergeschosse sind auch Wohnungen denkbar.

Bauernhaus Gass

Die Erhaltung des Bauernhauses Gass mit der dominanten Linde ist zu prüfen. Das Nebeneinander zwischen Alt und Neu, sowie der Massstabssprung verleihen dem Ort eine gewisse Spannung und eine unverwechselbare Identität. Die Geschichte des Orts soll ablesbar bleiben. Sollte der bauliche Zustand eine Erhaltung des Gebäude zu vertretbaren Kosten nicht zulassen ist ein Ersatz oder eine andere Situierung des Zentrum Gass vorstellbar und im Zusammenhang mit der Gesamtsituation und der Platzgestaltung zu prüfen.



Abbildung 13:
Bauernhaus Gass mit stattlicher Linde

Ersatzbau Gassscheune

Der Ersatzbau der Scheune Gass definiert den Strassenraum der Schulhausstrasse. In seinem Volumen und seiner Grösse soll der drei- bis viergeschossige Neubau die prägnante Rolle der alten Scheune im Ortsbild übernehmen. Er kann als reiner Wohnungsbau mit attraktiven Wohnungen in unmittelbarer Nähe des Dorfkerns oder auch mit einer gemischten Nutzung konzipiert werden.

Erweiterungsbau Gasthaus Hirschen

Der Erweiterungsbau soll den Dorfplatz Richtung Norden abschliessen. Das zweigeschossige Volumen ordnet sich in Höhe und Gestaltung dem Hauptbaukörper des Gasthof Hirschen unter. Seine Hauptfassade richtet sich zum Platz, während die westliche Stirnfassade den Strassenraum der Schulhausstrasse fasst. Der Neubau beherbergt Räume für den Betrieb des Restaurants oder wichtige Zentrumsnutzungen.

Bauten nördlich Hirschenareal

Das Bauvolumen nördlich des Gasthaus Hirschen orientiert sich in seiner Stellung nach dem Verlauf der Schulhausstrasse. Der Baukörper bildet eine Front zum Parkplatz und schliesst diesen gegen Norden ab. Das Volumen kann sowohl gewerbliche Nutzungen wie auch Wohnungen beherbergen.

Dorfplatz

Die beiden Gasthäuser „Kreuz“ und „Hirschen“, das Haus Sonnheim, der Ersatzbau Kreuzscheune, das Zentrum und das Wohnhaus Gass, sowie der Erweiterungsbau Hirschen definieren einen neuen Dorfplatz, welcher für vielfältige Nutzungen offen sein und diverse Bedürfnisse abdecken soll. Der Dorfplatz soll nicht nur den Bedürfnissen des Verkehrs dienen, sondern als multifunktionaler Raum im Zentrum des Dorfes in Erscheinung treten. Er soll einerseits den Erfordernissen des öffentlichen Verkehrs gerecht werden und als Parkplatz dienen, andererseits auch als Aussenraum für die Gasthäuser und als Bühne für diverse Aktivitäten (Feste, Markt etc.) genutzt werden können. Ein einheitlicher Bodenbelag visualisiert die Fläche des Platzes und bindet diesen an den Alleebereich an. Die für Buttisholz typischen Einzelbäume gestalten den grosszügigen Aussenraum und verleihen diesem ein spezielles Ambiente.

Parkierung Hirschen

Hinter dem Erweiterungsbau des Gasthof „Hirschen“ soll ein Parkplatz für die Besucher des Zentrums Gass und der Kirche angeboten werden. Grosse Einzelbäume begrünen die Parkfläche.

Park & Ride

Für die Benutzer des Busses werden hinter dem Ersatzbau der Kreuzscheune Park & Ride Plätze zur Verfügung gestellt. Der Platz ist bekiest. Die typische Bepflanzung der westlich angrenzenden Wiese mit Obstbäumen verwebt sich mit der neuen Siedlungsstruktur.

5.3 Mühleplatz

Der ostseitige Abschluss des Alleebereichs wird durch die Bauten der Mühle und der Post bestimmt, wobei die Mühle in der Situation sehr gut besteht, währenddem der kleine Bau der Post etwas untergeht. Im Bereich der Aussenräume kommt diese Unsicherheit resp. Unklarheit am deutlichsten zum Ausdruck, fehlt doch auf dieser Ebene eine zusammenhängende Freiraumgestaltung des Abschlusses des Alleebereichs.



Abbildung 14:
Mühleplatz mit Pfarrhaus und Postgebäude

5.3.1 Stellung und Nutzung

Der ursprünglich gedrungene Baukörper der Mühle ordnet sich gegebenerweise dem Dorfbach unter. Er bildet den Kopf des nach dem Dorfbrand neu erstellten Alleebereichs. Der stattliche, in der Achse der Allee stehende Einzelbaum verstärkt dies zusätzlich. Die Mühle beherbergt heute neben Büroräumlichkeiten und einer Wohnung öffentliche Nutzungen wie Kindergarten, Schulräume und Räume für die Kirchgemeinde. Der Baukörper der Post ist eher unglücklich plaziert und kann so seiner öffentlichen Nutzung nicht angemessen gerecht werden. Der mächtige, giebelständig zur Strasse orientierte Bau des Oberpfisterhus bildet ein Gegenüber zur Post und definiert so die platzartige Öffnung des Strassenraumes.

5.3.2 Volumetrie

Die ursprünglich kompakte Volumetrie der Mühle ist durch verschiedene Anbauten in die Länge gezogen worden. Der dreigeschossige Baukörper entspricht der Volumetrie der grösseren Bauten der nördlichen Kernzone (Gasthäuser) und wirkt ausgewogen in der

Gesamtanlage. Der Post fehlt es hingegen an Masse und Volumen. Für ein Gebäude mit öffentlicher Nutzung wäre eine stärkere Artikulation notwendig, welche auch helfen würde, den oberen Teil des Alleebereichs stärker zu betonen.

5.3.3 Aussenräume und Erschliessung

Infolge der verschiedenen An- resp. Umbauten, welche zu einer Nutzungsmischung führten, ist die Zugangssituation der Mühle nicht mehr klar geordnet. Dem zwischen Mühle - Post - Pfarrhaus – Gemeindehaus und Café aufgespannten Freiraum würde eine klare Gestaltung seine Bedeutung zurückgeben und ihn stärker in den gesamten Alleebereich einbinden.

5.3.4 Entwicklungskonzept

Um die wichtigen öffentlichen Nutzungen von Post, Bank, Gemeindeverwaltung und Café besser an das Dorfzentrum anzubinden ist der Bereich des Mühleplatzes besser zu gestalten und partiell zu verdichten. Die verschiedenen baulichen Eingriffe sind aufeinander abzustimmen. Besonderer Bedeutung fällt dabei der Gestaltung und räumlichen Definition des Platzes zwischen Mühle, Post, Oberpfisterhus und Pfarrhaus zu.

Ersatzbau Post

Ein Ersatzbau für die Post hat sich in seiner Stellung nach der Geometrie des Oberpfisterhus zu richten. Die südliche Frontseite definiert gemeinsam mit Mühle und Oberpfisterhus, sowie dem Pfarrhaus den Mühleplatz. Um der Reputation als öffentliches Gebäude gerecht zu werden orientiert sich das Gebäude betreffend Volumen und Masse an der benachbarten Mühle, resp. dem gegenüberliegenden Oberpfisterhus. Erdgeschoss und eventuell das 1. Obergeschoss sollen gewerblich (Post) oder öffentlich (Pfarreizentrum) genutzt werden. In den restlichen Geschossen sollen Wohnungen erstellt werden.

Mühle

Die Mühle steht in der Achse der Dorfallee und bildet deren östlicher Abschluss. Stellung, Volumetrik und Masse sind für das Siedlungsmuster und für die Definition des Mühleplatzes von entscheidender Bedeutung. Ein möglicher Ersatzbau hat sich betreffend Situierung und Geschossigkeit nach dem heutigen Bestand zu richten. Im Erdgeschoss ist eine gewerbliche oder öffentliche Nutzung vorzusehen, in den Obergeschossen können Wohnungen oder Büros realisiert werden.

Bauten Mühleareal/Wagnerheim

Das Mühleareal soll nördlich und östlich mit Bauten verdichtet werden, welche sich in ihrer Grösse an den Bauten entlang der Kantonstrasse Richtung Sursee orientieren (zwei- bis dreigeschossig). Die Stellung eines Ersatzbaus für das Wagnerhaus richtet

sich nach der Situierung des heute bestehenden Gebäudes, diejenige des Baus nördlich der Mühle nach dem Ersatzbau der Post. Die Bauten können reine Wohn- oder eine Mischnutzung aufweisen.

Mühleplatz

Post, Mühle, Oberpfisterhus und Pfarrhaus spannen einen wohlproportionierten Platz auf, welcher einheitlich gestaltet werden sollte um seine Anbindung an den Alleebereich zu verbessern und ihm eine eigene Identität zu vermitteln. Die in der Achse der Allee stehende, stattliche Linde, prägt sowohl den Platz wie auch den Strassenraum. Der Mühleplatz soll mit dem gleichen Belag wie der Alleebereich ausgestattet werden. Er dient sowohl der Parkierung wie auch diversen Aktivitäten (Weihnachtsmarkt, Apéro etc.) Bei der Realisierung eines Neubaus anstelle des heutigen Postgebäudes und der damit verbundenen Neugestaltung des Platzes soll eine Erweiterung der Bachöffnung des Stockbaches in Richtung Mühleplatz geprüft werden.



Abbildung 15:
Mühleplatz mit Mühle, Oberpfisterhus und dominanter Linde

5.4 Gemeindehausplatz

Das Gemeindehaus mit Bank und das Gebäude Oberpfisterhus (Café) orientieren sich in ihrer Stellung nach dem Verlauf der Kantonsstrasse. Die beiden giebelständig zur Kantonsstrasse plazierten Gebäude definieren durch ihre Seitenfassaden einen Platz mit einer heterogenen Gestaltung, welcher südlich durch den Verlauf des Dorfbaches abgeschlossen wird. Die grosse Linde zwischen den beiden Gebäuden prägt den Platz. Durch eine einheitliche Gestaltung könnte die Qualität und die Gebrauchsfähigkeit wesentlich erhöht werden.



Abbildung 16:
Platz zwischen Gemeindeverwaltung und Oberpfisterhus

5.4.1 Stellung und Nutzung

Gemeindehaus und Oberpfisterhus richten sich in Ihrer Stellung nach dem Verlauf der Kantonsstrasse. Beide Gebäude sind mit ihren Giebelfassaden zur Strasse orientiert. Der Tradition der Gebäude im Dorfkern gehorchend, beherbergt das Oberpfisterhus mit Café und Bäckerei im Erdgeschoss eine gewerbliche Nutzung während die Obergeschosse für Wohnungen reserviert sind. Das Haus der Gemeindeverwaltung mit Räumlichkeiten für Bank und Gemeinde ist mit Ausnahme eines Geschosses fast ausschliesslich durch öffentliche Nutzungen belegt.

5.4.2 Volumetrie

In Grösse und Volumetrie orientieren sich die etwas unförmigen Baukörper der Gemeindeverwaltung und des Oberpfisterhus an den grösseren Gebäuden in der Alleezone und unterstreichen damit ihren Anspruch auf vermehrte Öffentlichkeit. Beide Gebäude sind mit ihrer Frontfassade zur Kantonsstrasse ausgerichtet.

5.4.3 Aussenräume und Erschliessung

Café und Bank werden von der Strasse erschlossen, während die Wohnungen und die Gemeindeverwaltung über den Platz seitlich oder von hinten erreichbar sind. Der zwischen den beiden Gebäuden aufgespannte Platz dient fast ausschliesslich der Parkierung und kann mit seiner Gestaltung den öffentlichen Charakter der beiden Gebäude zu wenig unterstreichen. Mit einer ansprechenderen Gestaltung des Aussenraumes könnte die Anbindung der beiden wichtigen Gebäude an den Alleebereich verbessert werden.

5.4.4 Entwicklungskonzept

Um den öffentlichen Charakter der beiden Gebäude Oberpfisterhus und Gemeindeverwaltung stärker zu betonen und diese besser an das Zentrum anzubinden bedarf es einer einheitlichen Gestaltung des Platzes zwischen den beiden Gebäuden. Die südliche Abgrenzung desselben, welche durch den Verlauf des Dorfbaches definiert wird, soll durch die Wiederherstellung der Bestockung geklärt werden. Mit einer verbesserten Anordnung der Parkierung und einer einheitlichen Gestaltung kann der Gebrauchswert und die Aufenthaltsqualität entscheidend verbessert werden. Die mächtige Linde soll erhalten werden. Mit der Umgestaltung der Vorbereiche des seitlichen Eingangs der Gemeindeverwaltung, sowie der Eingänge zu Bank und Café können diese stärker dem Strassenraum zugeordnet werden.

6 Massnahmen

Die Situationspläne 1:500 in den Beilagen 1 und 2 zeigen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Alleebereich und im Bereich Areal Gass. Die beiden Pläne unterscheiden sich in erster Linie durch die Darstellung der heutigen, resp. einer zukünftigen Bebauung des Nordteils des Dorfzentrums, sowie der Buslösung.

Damit die aufgezeigte Buslösung in der Variante Areal Gass optimal funktioniert und der Öffentliche Verkehr die notwendige Attraktivität erhält, muss die bauliche Entwicklung des Gassareals vorangetrieben werden. Im Plan wird deshalb eine mögliche Bauungsvariante des Gassareals aufgezeigt.

Die Situation 1:500 zeigt mögliche Ergänzungen der Siedlungsstruktur und die gewünschte Stellung der Ergänzungsbauten auf. Die definitiven Grössen, die präzise Stellung und die genauen Volumen der Baukörper sind jeweils in einem Wettbewerbsverfahren zu ermitteln.

Massnahmen im Bereich der Verkehrsführung, der Anordnung der Bushaltestellen und von Parkierungen sind zwingend auf das Siedlungskonzept abzustimmen. Bei baulichen Eingriffen sind die Vorgaben des Verkehrskonzeptes zu berücksichtigen. Es wird empfohlen, dass bei Wettbewerbsverfahren für Projekte im Dorfzentrum immer auch die Aspekte des Verkehrs überprüft werden.

6.1 Alleebereich

Der Plan Alleebereich beinhaltet die bestehende Buslösung oder die Übergangslösung (siehe Kapitel Bus 4.1.4, s. 17).

Die Umgestaltung der Einmündung der Unter-Allmendstrasse, bzw. des Knotens Restaurant Kreuz/Hirschen muss idealerweise gleichzeitig mit der Umgestaltung des Hauptstrassenraums realisiert werden. Die Gestaltung des Knotens ist von der Variantenwahl der Buslösung abhängig. Der Knoten muss allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt auf die Umgestaltung der Unter-Allmendstrasse gemäss Darstellung in Plan Areal Gass abgestimmt werden. Die Unter-Allmendstrasse wird erst im Rahmen der Entwicklung des Gassareals oder auf Grund des definitiven Entscheids für die Verlegung der Bushaltestellen auf die Seite Gass umgestaltet.

6.2 Areal Gass

Der Plan Areal Gass beinhaltet eine längerfristige Lösung mit einer neuen Anordnung der Bushaltestellen auf Seite Gass (siehe Kapitel Bus 4.1.4, s. 17). Diese Variante bedingt idealerweise die Entwicklung des Gassareals und setzt zwingend die Verlegung und Umgestaltung des Knotens Restaurant Kreuz/Hirschen voraus. Als Übergangslösung kann diese Bushaltestellenanordnung bei einem Teilabbruch der Kreuzscheune auch ohne bauliche Entwicklung des Gassareals realisiert werden.

6.3 Etappen und Module

Die Module sind zeitlich nicht aneinander gebunden und können in der Regel unabhängig voneinander realisiert werden. Schnittstellen sind zu planen und auf die einzelnen Etappen und Module abzustimmen. Die Auslösung der Etappen und Module sollte auf andere anstehende Bauvorhaben abgestimmt werden. (Bau Hochwasserschutz, Strassenunterhalt, Bau Zentrum Gass etc.)

6.3.1 Etappe 1

- Allee inkl. Knoten Restaurant Kreuz/Hirschen (je nach Buslösung)
- Module:
 - Allee
 - Mühleplatz
 - Gemeindehausplatz
 - Hirschenplatz

6.3.2 Etappe 2

- Gassareal inklusive Umgestaltung Unter-Allmendstrasse und allfälliger Verlegung des Knotens Restaurant Kreuz/Hirschen (je nach Buslösung) + Ausgestaltung Dorfplatz
- Module:
 - Parkplatz Hirschenareal
 - Parkplatz Park & Ride

6.4 Empfehlungen

Die Verfasser des Betriebs- und Gestaltungskonzept und des Siedlungskonzepts machen folgende Empfehlungen:

- Auf der Grundlage des Richtplans sind für die Erlangung von konkreten Projekten Wettbewerbe oder Studienaufträge durchzuführen. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept und das Siedlungskonzept haben dabei orientierenden Charakter. Bei Planungen über grössere Bereiche sollen sowohl die Aspekte der Siedlung und der Aussenraumgestaltung wie auch des Verkehrs geprüft werden. Hierfür sind die entsprechenden Fachplaner beizuziehen.
- Um die Projekte kostengünstig realisieren zu können, sollen diese auf andere anstehende Bauvorhaben abgestimmt und koordiniert werden. (Bau Hochwasserschutz, Erneuerung Deckbeläge Strassen, Grössere Hochbauprojekte wie Zentrum Gass etc.) Viele Massnahmen im Bereich der Umgestaltung des Strassenraums können mit den ordentlichen Sanierungs- und Unterhaltmassnahmen koordiniert werden.
- Einzelprojekte sind im Sinne des Gesamtkonzepts und des Richtplans frühzeitig zu koordinieren, die Schnittstellen zu definieren und zu planen.
- Bis zu einer Entwicklung des Areals Gass wird empfohlen auf der bestehenden Buslösung im Bereich der Chäsistrasse zu basieren. Mit baulichen und betrieblichen Massnahmen sind die Immissionen für die Anwohner zu verringern und die Aufenthaltsqualität für die Benutzer zu verbessern. Die im Konzept aufgeführte Übergangslösung ist näher zu prüfen. Diese entlastet die Chäsistrasse und ist mit wenig Aufwand zu realisieren. Sie ist flexibel und lässt alle Möglichkeiten für eine spätere definitive Lösung offen, bringt aber erhebliche Nachteile für den Betreiber und die Benutzer mit sich. Eine definitive Lösung im Bereich des Areal Gass soll erst bei konkreten Vorstellungen für die Siedlungsentwicklung in diesem Teil des Dorfes umgesetzt werden. Sie soll im Rahmen der Vernehmlassung auf ihre Machbarkeit überprüft werden. Mit einer koordinierten Planung können die verschiedenen Bedürfnisse von Verkehr und Siedlung optimal berücksichtigt und aufeinander abgestimmt und letztendlich Kosten gespart werden.

II Richtplan

1 Erläuterungen

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept Dorfzentrum und das Siedlungskonzept Dorfzentrum bilden die Grundlage für den Richtplan. Die Konzepte haben wegleitenden Charakter und können bei neuen Erkenntnissen angepasst werden. Der Richtplan ist behördenverbindlich und dient den Behörden, Ämtern, der Bauberatung und den Planern als Grundlage bei Eingriffen im Bereich des Dorfkerns von Buttisholz. Die Abbildungen zu den einzelnen Eingriffsorten im Richtplan sind wegleitend und haben orientierenden Charakter; der Text ist behördenverbindlich.

Bei der Ausarbeitung von konkreten Bauprojekten müssen die Breiten, die Kurvenradien, die Schleppkurven sowie die genaue Position, Grösse und Volumetrie der Bauvolumen überprüft und definitiv festgelegt werden.

2 Richtplaninhalt

2.1 Grundsätze für den MIV

1 Mit gestalterischen Elementen wird eine angemessene Fahrweise gefördert und der Strassenraum aufgewertet werden. Es wird ein flüssiger Verkehrsablauf auf tiefem Geschwindigkeitsniveau angestrebt.

2 Verkehrsberuhigende Raumstrukturen werden erhalten oder ergänzt. Die Pfortenwirkung bei den Einfahrten ins Dorfczentrum wird verstärkt.

3 Die Rechtsvortrittsregelung an den Knoten Restaurant Kreuz/Hirschen und Hinterdorf wird nach Möglichkeit beibehalten. Akzeptanz und Erkennbarkeit wird mit einer Umgestaltung verbessert.

Untergeordnete Seitenstrassen sind vortrittsbelastet. Die bestehenden Grundstückzufahrten ab Kantonsstrasse bleiben erhalten.

4 Basis für die Fahrbahnbreite bildet die VSS-Norm 640 202 „Geometrisches Normalprofil“. Zu Gunsten des Fuss- und Radverkehrs wird die Fahrbahnbreite auf das für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer notwendige Minimum beschränkt.

5 Die Erschliessung der geplanten Bebauung Süd erfolgt auf der Grundlage des rechtsgültigen Bebauungs- und Baulinienplans Ortskern Buttisholz (26. Juli 1994) über die Chäsistrasse, bzw. die beiden bestehenden Übergänge über den Dorfbach in die Kantonsstrasse. Die Vorgabe die Bebauung Süd über die Chäsistrasse zu erschliessen ist im Rahmen der konkreten Projektierung zu überprüfen.

6 Die Option zur Errichtung einer Begegnungszone auf der Chäsistrasse wird geprüft und offen gehalten

7 Signalisation und Markierung werden zur Schonung des Ortsbildes möglichst sparsam eingesetzt. Das Weglassen der Mittellinie kann bei anstehenden Projekten geprüft werden.

8 Die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer wird verbessert.

Federführung: *Kanton/Gemeinde*

Beteiligte: *Kanton/Gemeinde*

Abhängig von:

Voraussetzung für: 2.6, 2.6.1, 2.6.2, 2.6.3, 2.6.4, 2.7, 2.7.1, 2.8, 2.9, 2.9.1

2.2 Grundsätze für den Radverkehr

1 Im Dorfczentrum wird der Radverkehr im Mischsystem geführt.

2 Die Radverkehrsverbindung Nord-Süd sowie die Schulwegquerungen an der Kantonsstrasse werden durch gestalterische Massnahmen verbessert.

3 Die Velo-Parkierungsanlagen werden dezentral bei den jeweiligen Nutzungen angeordnet. Die genaue Lage und Anzahl ist bei der Feinprojektierung der jeweiligen Bauaufgaben festzulegen.

Federführung: *Kanton/Gemeinde*

Beteiligte: *Kanton/Gemeinde*

Abhängig von:

Voraussetzung für: 2.6, 2.6.1, 2.6.2, 2.6.3, 2.6.4, 2.7, 2.7.1, 2.9, 2.9.1

2.3 Grundsätze für den Fussverkehr

- 1 Die Verkehrssicherheit an Einmündungen und Zufahrten und die Schulwegquerungen an der Kantonsstrasse werden durch gestalterische Massnahmen verbessert.
- 2 Die Lage der bestehenden Fussgängerstreifen wird grundsätzlich beibehalten. Zusätzliche Fussgängerstreifen können bei Bedarf geprüft werden.
- 3 Das Entfernen der Mittelinsel beim Knoten Restaurant Kreuz/Hirschen (Einfahrt Unter-Allmendstrasse) wird im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Knotens geprüft.
- 4 Die Chäsistrasse wird als attraktive Fussverkehrsverbindung abseits des Hauptstrassenraums aufgewertet. Die Option für die Einführung einer Begegnungszone ist offen zu halten.

Federführung: *Kanton/Gemeinde*

Beteiligte: *Kanton/Gemeinde*

Abhängig von:

Voraussetzung für: 2.6, 2.6.1, 2.6.2, 2.6.3, 2.6.4, 2.7, 2.7.1, 2.9, 2.9.1

2.4 Grundsätze für die Parkierung MIV

- 1 Die Parkplätze auf dem Hirschenareal, auf dem Mühleplatz und auf dem Gemeindehausplatz werden gestalterisch und betrieblich optimiert und in die Platzgestaltung integriert. Eine direkte Ein- und Ausfahrt von den einzelnen Parkfeldern auf die Strasse ist durch geeignete bauliche Massnahmen zu verhindern.
- 2 Im Rahmen einer baulichen Entwicklung auf dem Hirschenareal wird das Parkplatangebot erweitert und die Parkplatzanordnung neu organisiert.
- 3 Die Erreichbarkeit der Parkplätze auf den Parzellen 382/383 + 388 wird verbessert.
- 4 Der heutige P&R hinter der Kreuzscheune bleibt bestehen und kann bei Bedarf erweitert werden.
- 5 Bei Neubauten und Erweiterungen ist die Parkierung in der Regel unterirdisch oder im Bauvolumen zu lösen

Federführung: *Gemeinde*

Beteiligte: *Gemeinde, Grundeigentümer Parz. 322/326/336/344/417/1054*

Abhängig von:

Voraussetzung für: 2.8, 2.9, 2.10, 2.11

2.5 Grundsätze für den ÖV

- 1 Die Attraktivität des ÖV soll durch die zentrale Lage der Haltestellen und die Verbesserung der Infrastruktur und der Aufenthaltsqualität für die Benutzer verbessert werden.
- 2 Die Haltestellen sind zurückhaltend zu gestalten und in das Dorfbild zu integrieren.
- 3 Solange im Bereich des Gassareals keine bauliche Entwicklung erfolgt oder sich keine andere bessere Standortmöglichkeit ergibt, bleibt die Anordnung der Bushaltestellen auf der Chäsistrasse
- 4 Mit baulichen und betrieblichen Massnahmen werden die Immissionen für die Anwohner verringert und die Aufenthaltsqualität für die Busbenutzer verbessert.

5 Signalisation und Markierung werden zur Schonung des Ortsbildes möglichst sparsam eingesetzt.

6 Wird das Areal Gass entwickelt ist die Anordnung der Bushaltesstellen in diesem Bereich zu prüfen. Die siedlungsbauliche Entwicklung und die Massnahmen für den ÖV sind aufeinander abzustimmen.

7 Es werden die Voraussetzungen für Park & Ride und Bike & Ride geschaffen.

Federführung: Kanton/Gemeinde
Beteiligte: Kanton/Gemeinde/Grundeigentümer Parz. 326
Abhängig von: 2.6, 2.6.4, 2.7, 2.7.1, 2.9
Voraussetzung für:

2.6 Alleebereich

1 Mit gestalterischen Elementen wird eine angemessene Fahrweise gefördert und der Strassenraum aufgewertet.

2 Die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer wird verbessert.

3 Das Dorfzentrum soll als „Platzraum“ von Fassade zu Fassade wahrgenommen werden. Weiche Randabschlüsse verstärken die Wahrnehmung des Strassenraumes von Fassade zu Fassade. Der Platzraum umfasst den Hauptstrassenraum zwischen der Liegenschaft Mühle (Gebäude Nr 4) und dem gegenüberliegenden Gebäude Nr 15 am östlichen Ende der Allee (Stutzehus).

Der Alleebereich wird mit einem einheitlichen Belag versehen.

4 Signalisation und Markierung werden zur Schonung des Ortsbildes möglichst sparsam eingesetzt.

5 Durch eine differenzierte Beleuchtung wird das Dorfzentrum auch bei Nacht als Platz und nicht als Strassenraum wahrgenommen.

6 Die für das Ortsbild von Buttisholz wichtigen Bauten im Dorfzentrum werden fachgerecht gepflegt und unterhalten. Ersatzbauten haben sich in ihrer Stellung, Volumetrie und Ausrichtung nach den Vorgängerbauten zu richten. Als Grundlage für die Bebauung im Alleebereich dient der Bebauungsplan + Baulinienplan Ortskern Buttisholz 1:2000 vom 26. Juli 1994. Neubauten und wesentliche Umbauten erfolgen auf der Grundlage eines Konkurrenzverfahrens (Art. 27 Bau- und Zonenreglement Buttisholz vom 28. November 2007).

7 Die Baumallee als wichtiger Bestandteil der Gestaltung des Alleebereichs wird gepflegt und am westlichen Ende durch die Pflanzung eines Baumes ergänzt.

Federführung: Kanton/Gemeinde
Beteiligte: Kanton/Gemeinde/
 Grundeigentümer Parz.344/345/361/362/364/374/375/378/382/388/389/390/391
Abhängig von: 2.1, 2.2, 2.3,
Voraussetzung für: 2.6.1, 2.6.3, 2.6.4, 2.7.1

2.6.1 Kantonsstrasse

1 Mit gestalterischen Elementen wird eine angemessene Fahrweise gefördert und der Strassenraum aufgewertet. Der Ausbau der Kantonsstrasse erfolgt ortsbildverträglich. Es wird ein flüssiger Verkehrsablauf auf tiefem Geschwindigkeitsniveau angestrebt.

2 Die Rechtsvortrittsregelung an den Knoten Hinterdorf und Restaurant Kreuz/Hirschen wird nach Möglichkeit beibehalten.

3 Grundstückszufahrten ab Kantonsstrasse werden erhalten. Untergeordnete Seitenstrassen sind vortrittsbelastet.

4 Verkehrsberuhigende Raumstrukturen werden erhalten und ergänzt.

5 Um tiefere Geschwindigkeiten zu bewirken kann das Weglassen der Mittelmarkierung geprüft werden.

6 Weiche Randabschlüsse verstärken die Platzwirkung und fördern tiefe Geschwindigkeiten.

7 Die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer wird verbessert.

8 Eingangsbereiche signalisieren die Einfahrten ins Dorfzentrum.

Federführung: Kanton
Beteiligte: Kanton/Gemeinde
Abhängig von: 2.1, 2.2, 2.3, 2.6
Voraussetzung für: 2.6.2, 2.6.3, 2.7.1

2.6.2 Eingangsbereich Unterdorf + Oberdorf



2.6.2 Eingangsbereich Unterdorf



2.6.2 Eingangsbereich Oberdorf

1 Damit der Dorfkern als Raumabschnitt wahrgenommen wird, werden die Einfahrten deutlich erkennbar ausgestaltet. Wichtige Gebäude und Bäume mit Torwirkung werden erhalten. Die Torwirkung wird mit zusätzlichen Elementen verstärkt (seitliche Baumpflanzung, Wechsel der Randabschlüsse, ev. Belagswechsel).

2 Vor dem eigentlichen Eingangsbereich wird ein kurzer Übergangsbereich angeordnet.

Federführung: Kanton
Beteiligte: Kanton/Gemeinde/Grundeigentümer Parz. 365/345/370/1027
Abhängig von: 2.1, 2.2, 2.3, 2.6.1
Voraussetzung für: 2.6.1, 2.6.3

2.6.3 Allee



- 1 Die Allee als wichtiger Bestandteil des geschützten Ortsbildes wird erhalten und gepflegt. Der westliche Abschluss wird mit einem Baum ergänzt.
- 2 Die Strassenführung der Kantonsstrasse wird angepasst. Auf eine Kurvenverbreiterung wird verzichtet.
- 3 Die Vorgärten der angrenzenden Grundstücke werden, wo notwendig, angepasst.

Federführung: Kanton
Beteiligte: Kanton/Gemeinde/Grundeigentümer Parz. 361/362/364
Abhängig von: 2.1, 2.2, 2.3, 2.6, 2.6.1, 2.6.2
Voraussetzung für: 2.6

2.6.4 Chäsistrasse

- 1 Die Chäsistrasse dient als gemeinsam genutzte Mischverkehrsfläche.
- 2 Die Option zur Errichtung einer Begegnungszone wird geprüft und offen gehalten.
- 3 Solange im Bereich des Gassareals keine bauliche Entwicklung erfolgt, bleibt die Anordnung der Bushaltestellen auf der Chäsistrasse.
- 4 Die Vorgärten der angrenzenden Grundstücke werden erhalten, wo notwendig, angepasst oder ergänzt.
- 5 Die Erschliessung der geplanten Bebauung Süd erfolgt auf der Grundlage des rechtsgültigen Bebauungs- und Baulinienplans Ortskern Buttisholz (26. Juli 1994) über die Chäsistrasse, bzw. die beiden bestehenden Übergänge über den Dorfbach in die Kantonsstrasse. Die Vorgabe die Bebauung Süd über die Chäsistrasse zu erschliessen, ist im Rahmen der konkreten Projektierung zu überprüfen.

Federführung: Gemeinde
Beteiligte: Gemeinde/Grundeigentümer Parz. 374/375/378/382/388/389/ 390/391
Abhängig von: 2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6
Voraussetzung für: 2.6

2.7 Dorfplatz



1 Die Verkehrsflächen werden redimensioniert und durch die einheitliche Gestaltung des Platzes wird die Aufenthaltsqualität verbessert.

2 Die Einmündung der Unteralmendstrasse wird verkleinert, die Fläche zwischen Restaurant Kreuz und Restaurant Hirschen platzartig ausgestaltet. Die Ausgestaltung muss auf die Buslösung abgestimmt sein. Weiche Randabschlüsse verstärken die Platzwirkung. Der Dorfplatz dient nicht nur den Bedürfnissen des Verkehrs, er kann auch als Aussenraum für die beiden Gasthäuser und für diverse Aktivitäten (Feste, Markt etc.) genutzt werden.

4 Der Dorfplatz verfügt über einen einheitlichen Belag und Einzelbäume gestalten den grosszügigen Aussenraum.

5 Die Entfernung der Mittelinsel an der Unteralmendstrasse wird im Zusammenhang mit der Knotenumgestaltung geprüft.

6 Die Trennrabatten entlang der Fahrbahn werden entfernt.

7 Signalisation und Markierung werden zur Schonung des Ortsbildes möglichst sparsam eingesetzt. Das Weglassen der Mittellinie kann bei anstehenden Projekten geprüft werden.

8 Neubauten und wesentliche Umbauten erfolgen auf der Grundlage eines Konkurrenzverfahrens (Art. 27 Bau- und Zonenreglement Buttisholz vom 28. November 2007). Die im Richtplan definierten Baufelder sind im Rahmen dieses Verfahrens zu überprüfen und zu präzisieren.

9 Die einzelnen baulichen Eingriffe sind aufeinander abzustimmen und mit den Massnahmen im Bereich des Verkehrs (Bus, Parkierung) zu koordinieren.

Federführung: Gemeinde
Beteiligte: Gemeinde/Grundeigentümer Parz. 326/336/358
Abhängig von: 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.7.1, 2.8, 2.9
Voraussetzung für: 2.7.1, 2.8, 2.9

2.7.1 Knoten Restaurant Kreuz/Hirschen



1 Die Rechtsvorrangsregelung wird nach Möglichkeit beibehalten. Die Akzeptanz und Erkennbarkeit der Rechtsvorrangsregelung soll mit der Knotenumgestaltung verbessert werden.

2 Die Einmündung der Unterallmendstrasse wird redimensioniert, die Fläche zwischen Restaurant Kreuz und Restaurant Hirschen platzartig ausgestaltet. Weiche Randabschlüsse verstärken die Platzwirkung. Die Ausgestaltung muss auf die Buslösung abgestimmt sein. Eine Verschiebung der Lage der Kreuzung Richtung Rest. Hirschen erfolgt nur, wenn diese aus verkehrstechnischen Gründen erforderlich ist.

3 Die Entfernung der Mittelinsel an der Unterallmendstrasse wird im Zusammenhang mit der Knotenumgestaltung geprüft.

4 Signalisation und Markierung werden zur Schonung des Ortsbildes möglichst sparsam eingesetzt. Das Weglassen der Mittellinie kann bei anstehenden Projekten geprüft werden.

5 Links und rechts des Einmünders wird zur Raumgliederung ein Baum gepflanzt.

6 Die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer wird verbessert.

Federführung: Kanton
Beteiligte: Kanton/Gemeinde
Abhängig von: 2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.7, 2.8, 2.9
Voraussetzung für: 2.7, 2.8, 2.9

2.8 Hirschenareal



- 1 Die Verkehrsflächen werden redimensioniert und durch die einheitliche Gestaltung des Platzes wird die Aufenthaltsqualität verbessert.
- 2 Die Einmündung der Unterallmendstrasse wird verkleinert, die Fläche zwischen Restaurant Kreuz und Restaurant Hirschen platzartig ausgestaltet. Die Ausgestaltung muss auf die Buslösung abgestimmt sein. Weiche Randabschlüsse verstärken die Platzwirkung. Eine Verschiebung der Lage der Kreuzung Richtung Rest. Hirschen erfolgt nur, wenn diese aus verkehrstechnischen Gründen erforderlich ist.
- 3 Die Trennrabatten entlang der Fahrbahn werden entfernt. Durch geeignete bauliche Massnahmen wird die direkte Ausfahrt von den einzelnen Parkfeldern auf die Strasse verhindert.
- 4 Signalisation und Markierung werden zur Schonung des Ortsbildes möglichst sparsam eingesetzt.
- 5 Neubauten und wesentliche Umbauten erfolgen auf der Grundlage eines Konkurrenzverfahrens (Art. 27 Bau- und Zonenreglement Buttisholz vom 28. November 2007). Die Stellung und Ausrichtung der Neubauten orientiert sich nach den Vorgaben im Richtplan. Die im Richtplan definierten Baufelder sind im Rahmen dieses Verfahrens zu überprüfen und zu präzisieren.
- 6 Zwischen den beiden grösseren Bauvolumen westlich der Kirche wird ein Parkplatz erstellt.
- 7 Die einzelnen baulichen Eingriffe sind aufeinander abzustimmen und mit den Massnahmen im Bereich des Verkehrs (Bus, Parkierung) zu koordinieren.

Federführung: Gemeinde
Beteiligte: Gemeinde/Grundeigentümer Parz. 336
Abhängig von: 2.4, 2.7, 2.7.1
Voraussetzung für: 2.4, 2.7,

2.9 Gassareal



- 1 Für die Stärkung des Dorfzentrums kommt dem Gass-Areal eine entscheidende Bedeutung zu. Die neue Überbauung soll wichtige Zentrumsfunktionen aufnehmen.
- 2 Neubauten und wesentliche Umbauten erfolgen auf der Grundlage eines Konkurrenzverfahrens (Art. 27 Bau- und Zonenreglement Buttisholz vom 28. November 2007). Die Stellung und Ausrichtung der Neubauten orientiert sich nach den Vorgaben im Richtplan. Die im Richtplan definierten Baufelder sind im Rahmen dieses Verfahrens zu überprüfen und zu präzisieren.
- 3 Das mittlere Gebäude nimmt mit seiner Stellung Bezug auf die Siedlungsstruktur im Alleebereich und bildet mit seiner Volumetrie und Erscheinung einen räumlichen und funktionalen Schwerpunkt im Dorfkern von Buttisholz. Um das Zentrum zu stärken sind darin vorwiegend öffentliche und gewerbliche Nutzungen untergebracht.
- 4 Die Erhaltung des Bauernhauses Gass mit der dominanten Linde wird geprüft. Die Beurteilung erfolgt im Rahmen einer Gesamtplanung des Areal Gass.
- 5 Ein Ersatzbau für die Kreuzscheune muss die für das Siedlungsgefüge wichtige westliche Eingangspforte bilden.
- 6 Der Ersatzbau für die Gassscheune definiert den Strassenraum der Schulhausstrasse. In seiner Volumetrie und Grösse soll der Neubau die prägnante Rolle der bestehenden Scheune im Ortsbild übernehmen.
- 7 Mit der Entwicklung des Gassareals wird die Verlegung der Bushaltestellen auf die Seite Gass geprüft.
- 8 Die einzelnen baulichen Eingriffe sind aufeinander abzustimmen und mit den Massnahmen im Bereich des Verkehrs (Bus, Parkierung) zu koordinieren.

Federführung: Gemeinde
Beteiligte: Gemeinde/Grundeigentümer Parz. 322/326
Abhängig von: 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.7, 2.7.1
Voraussetzung für: 2.4, 2.5, 2.7, 2.7.1

2.9.1 Eingangsbereich Unterallmendstrasse



1 Damit der Dorfkern als Raumabschnitt wahrgenommen wird, werden die Einfahrten deutlich erkennbar ausgestaltet. Wichtige Gebäude und Bäume mit Torwirkung werden erhalten. Die Torwirkung wird mit zusätzlichen Elementen verstärkt (seitliche Baumpflanzung, Wechsel der Randabschlüsse, ev. Belagswechsel).

2 Vor dem eigentlichen Eingangsbereich wird ein kurzer Übergangsbereich angeordnet.

3 Ein Ersatzbau für die Kreuzscheune muss die für das Siedlungsgefüge wichtige westliche Eingangspforte bilden. Seine Stellung richtet sich nach der Strassenführung der Unter-, resp. der Oberallmendstrasse. Die Realisierung des Ersatzbaus erfolgt auf der Grundlage eines Konkurrenzverfahrens (Art. 27 Bau- und Zonenreglement Buttisholz vom 28. November 2007). Die Stellung und Ausrichtung orientiert sich nach den Vorgaben im Richtplan. Das im Richtplan definierte Baufeld ist im Rahmen dieses Verfahrens zu überprüfen und zu präzisieren.

4 Die einzelnen baulichen Eingriffe sind aufeinander abzustimmen und mit den Massnahmen im Bereich des Verkehrs (Bus, Parkierung) zu koordinieren.

Federführung: Gemeinde
Beteiligte: Gemeinde/Grundeigentümer Parz. 325
Abhängig von: 2.1, 2.2, 2.3, 2.7, 2.9
Voraussetzung für: 2.7, 2.9

2.10 Mühleplatz



1 Post, Mühle, Oberpfisterhus und Pfarrhaus spannen einen Platz auf, welcher einheitlich gestaltet wird und sowohl der Parkierung wie auch anderen Aktivitäten (Markt, Vorträge etc.) dient. Weiche Randabschlüsse verstärken den Platzcharakter. Auf Trennrabatten entlang der Fahrbahn wird verzichtet. Der Mühleplatz verfügt über einen einheitlichen Bodenbelag. Signalisation und Markierung werden zur Schonung des Ortsbildes möglichst sparsam eingesetzt.

2 Die bestehende grosse Linde wird erhalten und gepflegt.

3 Ein Ersatzbau für die heutige Post hat sich in seiner Stellung nach der Geometrie des gegenüberliegenden Oberpfisterhus zu richten. Betreffend Volumetrie und Masse orientiert sich dieser nach der Mühle und dem Oberpfisterhus.

4 Ein Ersatzbau für die Mühle hat sich in seiner Stellung, Volumetrie und Ausrichtung nach dem Vorgängerbau zu richten. Als Grundlage für die Bebauung dient der Bebauungsplan + Baulinienplan Ortskern Buttisholz 1:2000 vom 26. Juli 1994.

5 Neubauten und wesentliche Umbauten im Bereich der Gebäude Mühle und Post erfolgen auf Grundlage des aktuellen Bau- und Zonenreglements (Art. 16, Art 26 und Anhang A „Gestaltungsrichtplan Kernbereich Süd“, Bereich II) vom 28. November 2007.

6 Neubauten nördlich und östlich der Mühle orientieren sich hinsichtlich Stellung und Ausrichtung nach den Vorgaben im Richtplan. Die im Richtplan definierten Baufelder sind im Rahmen einer konkreten Planung zu überprüfen und zu präzisieren.

7 Eine Erweiterung der Bachöffnung des Stockbaches wird bei der Realisierung eines Ersatzbaus des Postgebäudes und der damit verbundenen Umgestaltung des Mühleplatzes geprüft.

Federführung: Gemeinde
Beteiligte: Gemeinde/Grundeigentümer Parz. 344/345/928
Abhängig von: 2.4, 2.6
Voraussetzung für: 2.4

2.11 Gemeindehausplatz



- 1 Der Platz wird nach einem einheitlichen Konzept gestaltet.
- 2 Die Anordnung der Parkplätze wird optimiert.
- 3 Die bestehende Linde wird erhalten und gepflegt.
- 4 Die südliche Abgrenzung zum Dorfbach wird durch eine Bepflanzung definiert.
- 5 Signalisation und Markierung werden zur Schonung des Ortsbildes möglichst sparsam eingesetzt.

Federführung: Gemeinde
Beteiligte: Gemeinde/Grundeigentümer Parz. 417/1054
Abhängig von: 2.4
Voraussetzung für: 2.4

3 Beschlüsse und Genehmigung Richtplan Dorfkern

Gemeinde Buttisholz

Vom Gemeinderat (zuständige kommunale Behörde)

Beschlossen am:

Der Gemeindepräsident

.....

Der Gemeindeschreiber:

.....

Vom Regierungsrat mit Entscheid

Nr. vom

.....
Datum

.....
Unterschrift

Richtplan Dorfzentrum

Projekt - Nr.	17-08-039-00
Plan - Nr.	12
Format	30 / 84
Gez. / Geprüft	mbo, dok / HAE
Datum	15.04.2011
Revidiert	15.03.2013

Situation 1:1000

Metron Verkehrsplanung AG Stahlrain 2 / 5200 Brugg T: 056 460 91 11 F: 056 460 91 00 info@metron.ch www.metron.ch
 A6 architekten ag Unterdorf 10 / 6018 Buttisholz T: 041 928 19 79 F: 041 928 19 80 a6@a6net.ch www.a6net.ch

Bestand	Projekt
Fahrbahn	Fahrbahn
Gehbereich, Vorplatz, Zufahrt, Strassen	Gehbereich, Vorplatz, Zufahrt, Strassen
Grünfläche	Grünfläche
Pflasterung	Pflasterung
Kies	
Einzelbaum (z.T. ca. Lage)	Einzelbaum
Hofbaum (ca. Lage)	Einzelbaum entfernen
Hecke	Abbruch Häuser
Gebäude	mögliche Zufahrt Überbauung Süd (Konzeptstudie)
Hauseingang / Zufahrt / Garageneinfahrt	Fussgängerbeziehung
Fussgängerbeziehung	mögliche Anordnung Parkplätze (mit Realisierung neuer Überbauung prüfen)
Mauer	eingedeckte Fließgewässer
Parkplatz	offene Fließgewässer
Steinpöller	Baulinie Wasserabstand
Kandelaber	
Schützenswerte Bauten und Objekte	
Erhaltenswerte Bauten und Objekte	
Baugruppe	

Vom Regierungsrat mit Entscheid
 Nr. vom

Vom Gemeinderat (zuständige kommunale Behörde)
 beschlossen am

Der Gemeindepräsident Der Gemeindegeschreiber

Datum
 Unterschrift

- 2.6 **Alleebereich**
 2.6.1 Kantonsstrasse
 2.6.2 Eingangsbereich Unterdorf + Oberdorf
 2.6.3 Allee
 2.6.4 Chäsistrasse
- 2.7 **Dorfplatz**
 2.7.1 Knoten Kreuz / Hirschen
- 2.8 **Hirschenareal**
- 2.9 **Gass-Areal**
 2.9.1 Eingangsbereich Unterallmendstrasse
- 2.10 **Mühleplatz**
- 2.11 **Gemeindehausplatz**



Bestand	Projekt
Fahrbahn	Fahrbahn
Gehbereich, Vorplatz, Zufahrt, Strassen	Gehbereich, Vorplatz, Zufahrt, Strassen
Grünfläche	Grünfläche
Pflasterung	Pflasterung
Kies	
Einzelbaum (z.T. ca. Lage)	Einzelbaum
Hofbaum (ca. Lage)	Einzelbaum entfernen
Hecke	Abbruch Häuser
Gebäude	mögliche bauliche Entwicklung
Hauseingang / Zufahrt / Garageneinfahrt	mögliche Zufahrt Überbauung Süd (Konzeptstudie)
Fussgängerbeziehung	Fussgängerbeziehung
Mauer	mögliche Anordnung Parkplätze (mit Realisierung neuer Überbauung prüfen)
Parkplatz	eingedeckte Fließgewässer
Steinpoller	offene Fließgewässer
Kandelaber	Baulinie Wasserabstand
Schützenswerte Bauten und Objekte	
Erhaltenswerte Bauten und Objekte	
Baugruppe	

Vom Regierungsrat mit Entscheid
 Nr. vom

Vom Gemeinderat (zuständige kommunale Behörde)
 beschlossen am

Der Gemeindepräsident Der Gemeindevizepräsident

Datum
 Unterschrift



Bestand

- Fahrbahn
- Gebereich, Vorplatz, Zufahrt, Strassen
- Grünfläche
- Pflasterung
- Kies
- Einzelbaum (z.T. ca. Lage)
- Hofbaum (ca. Lage)
- Hecke
- Gebäude
- Hauseingang / Zufahrt / Garageneinfahrt
- Fussgängerbeziehung
- Mauer
- Parkplatz
- Steinpoller
- Kandelaber
- Schützenswerte Bauten und Objekte
- Erhaltenswerte Bauten und Objekte
- Baugruppe

Projekt

- Fahrbahn
- Gebereich, Vorplatz, Zufahrt, Strassen
- Grünfläche
- Pflasterung
- Randstein, Anschlag= 6 cm
- Randstein abgesenkt, Anschlag= 3 cm
- Bundstein
- Rinne, Breite= 50 cm
- Einzelbaum
- Einzelbaum entfernen
- Abbruch Häuser
- mögliche bauliche Entwicklung
- mögliche Zufahrt Überbauung Süd (Konzeptstudie)
- Fussgängerbeziehung
- mögliche Anordnung Parkplätze (mit Realisierung neuer Überbauung prüfen)
- eingedeckte Fliessgewässer
- offene Fliessgewässer
- Baulinie Wasserabstand

Vom Regierungsrat mit Entscheid

Nr. vom

Vom Gemeinderat (zuständige kommunale Behörde)

beschlossen am

Der Gemeindepräsident _____ Datum

Der Gemeindevorsteher _____ Unterschrift

