

Gemeindehausplatz 1
Postfach
6048 Horw
www.horw.ch

An die Mitglieder
des Einwohnerrates
der Gemeinde Horw

Kontakt Manuela Bernasconi
Telefon 041 349 12 60
Telefax 041 349 14 80
E-Mail manuela.bernasconi@horw.ch

17. März 2016 640.2

Schriftliche Beantwortung der Interpellation Nr. 642/2014 von Hannes Koch, L2O, und Mitunterzeichnenden: Verkehrsplanung LuzernSüd als Folge der Nutzung des Zentralbahntrassees

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 12. November 2014 ist von Hannes Koch, L2O und Mitunterzeichnenden folgende Interpellation eingereicht worden:

"Mit der Abstimmung zur Tieferlegung der Zentralbahn wurde den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern versprochen, dass auf dem Trasse der Zentralbahn ein Rad-/Gehweg Luzern-Kriens-Horw verwirklicht werde. Die Gemeinde Horw hätte sich mit 6,25 % an den Gesamtkosten beteiligen müssen. Im Schreiben vom 14. Mai 2014 an die Stadt Luzern informiert der Gemeinderat, dass er sich wegen dem Territorialprinzip nicht an den Kosten beteiligen kann. Ein weiterer Grund sei aber auch, dass bei "der Gemeinde Horw auf dem eigenen Gemeindegebiet (LuzernSüd) mit der Fortführung der Langsamverkehrsachse gemäss dem Entwicklungskonzept LuzernSüd selber Kosten anfallen werden. Horw werde dazumal auf eine Kostenbeteiligung durch die Stadt Luzern bzw. Gemeinde Kriens verzichten".

Im Entwicklungskonzept LuzernSüd wird immer wieder darauf hingewiesen, wie wichtig eine frühzeitige und weitsichtige Verkehrsplanung ist. Es muss besonderer Wert auf die öffentlichen Verkehrsmittel und den sogenannten Langsamverkehr gelegt werden. Im B+A Nr. 1519 Planungsbericht Entwicklungskonzept LuzernSüd wird im Kapitel 2.2 die Bedeutung für Horw beschrieben. Unter anderem mit folgenden Punkten:

- Für unsere Gemeinde ist die kontrollierte Entwicklung von LuzernSüd von grosser Bedeutung.
- Das vor unseren Toren liegende Entwicklungsgebiet ist auch eine Visitenkarte für Horw.
- Besondere Bedeutung kommt dabei der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu. Wie viel und welche Mobilität durch die Entwicklung in diesem Gebiet erzeugt wird und wie der anfallende Verkehr abgewickelt werden soll, betrifft uns unmittelbar.

Dieser Planungsbericht wurde mit 25 zu 0 mit zwei Enthaltungen an der Einwohnerratssitzung vom 20. März 2014 zur Kenntnis genommen. Die Planung von LuzernSüd vor den Toren Horws ist im Gange.

LuzernSüd wird durch die massive Zunahme an Menschen einen Anstieg an Verkehr zu bewältigen haben. Es gilt heute, diesen zu kanalisieren und attraktive Verbindungen für den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr umzusetzen. Schon die Römer bauten als erstes die Strasse und dann das Dorf!

Dies bedingt zum Beispiel den optimalen Anschluss an den Rad- und Gehweg auf dem Zentralbahntrasse und damit die Möglichkeit, die Zentralbahn gerade wegen zukünftiger Fahrplanverdichtung zu queren und somit einfach nach LuzernSüd zu gelangen. Weiter ist es auch in der Dorfmitte nur mit Umwegen möglich die Zentralbahn zu queren, womit eine Unterführung für Fussgänger und Radfahrende notwendig wird.

Schalteröffnungszeiten:

Montag bis Freitag 8.00 - 11.45 und 14.00 - 17.00 Uhr
oder nach Vereinbarung.

Folgende Fragen wünschen der Interpellant und die Mitunterzeichnenden beantwortet zu haben:

1. Welche Erhebungen in Bezug auf das Verkehrsaufkommen bei LuzernSüd wurden gemacht?
2. Wie will Horw vorausschauend auf diese Resultate reagieren?
3. Welche unmittelbare Anschlussoptimierung an das Zentralbahntrasse plant die Gemeinde Horw? Wie werden die folgenden Problemstellen gelöst?
 - a) Querung der Zentralbahn beim Mattenhof
 - b) attraktiver Anschluss an LuzernSüd
 - c) Hindernisse bei Familiengärten
 - d) Weiterführung beim Brändi
4. Wie gedenkt Horw die Umsetzungsstrategie in Bezug auf die geplante "Promenade" von Luzern Süd zu verwirklichen? (Promenade wird das Zentralbahntrasse und die Weiterführung auf Horwer Boden bis Ennethorw im Entwicklungskonzept LuzernSüd genannt)
5. Wie weit ist die VBL bereits in die Planung LuzernSüd mit einbezogen?
6. Wie soll dieses Agglomerations-Projekt finanziert werden?
7. Welche Etappen in welchen Zeiträumen sind angedacht?
8. Welche Pläne in Bezug auf die Befahrbarkeit für den Langsamverkehr bestehen bei der Fussgängerunterführung beim Bahnhof Horw?
9. Wie wird die Verbindung beim Bahnhof (Unterführung) während der Bauphase des Busbahnhofs sichergestellt?
10. Welche Velowege aus dem Radroutenrichtplan 1996 in Horw sind bereits umgesetzt?
11. Falls nicht, sind Anpassungen nötig und liegt ein Umsetzungsplan innerhalb der nächsten 3 - 4 Jahre vor?
12. Können Sie uns auch die begründete Priorisierung innerhalb des Radroutennetzes aufzeigen?"

Einführung

Mit dem vorliegenden Planungsbericht Nr. 1564 vom Grundkonzept Verkehr wird ein Grossteil der von Ihnen gestellten Fragen beantwortet.

Vorgaben, Inhalt und Ziel des Grundkonzepts Verkehr sind:

- Die Siedlungsentwicklung und Verdichtung nach innen (tendenziell eine Verdoppelung der Einwohnenden und Arbeitsplätze), verbunden mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität, sind die Ziele für LuzernSüd.

Der Verkehr spielt bei der Umsetzung dieser Entwicklung die ausschlaggebende Rolle: Die Stadt Luzern sowie die Gemeinden Kriens und Horw haben zudem im Rahmen des Studienauftrags und des Entwicklungskonzepts LuzernSüd die zentrale Prämisse formuliert, dass diese Entwicklung ohne Ausbau des Strassennetzes erfolgen soll (mit Ausnahme von Autobahn/By-pass). Ein neuer, zukunftsfähiger Umgang mit dem Verkehr, vor allem mit dem Autoverkehr, ist zwingend nötig. Dies wird im Grundkonzept Verkehr konkretisiert.

Zu den Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu 1. Welche Erhebungen in Bezug auf das Verkehrsaufkommen bei Luzern Süd wurden gemacht?

Im Rahmen der Planungen LuzernSüd wurde bisher mit den Verkehrszahlen aus bestehenden Erhebungen und vorhandenen Modellberechnungen gearbeitet. Dabei handelt es sich unter anderem um Daten aus dem kantonalen Verkehrsmodell und dem Monitoring Gesamtverkehr Luzern. Des Weiteren wurden die Zählraten zum Fuss- und Veloverkehr aus dem Richtkonzept Querungen Zentralbahntrasse von TEAMverkehr beigezogen.

Bei der Entwicklung von LuzernSüd ist der Aufbau eines Monitoring- und Controllingsystems ein zentrales Element zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Ziel dabei ist eine fundierte und kontinuierliche Datenerhebung und Beurteilung. Die künftige Datenerhebung bildet also ein zentrales Element.

Zu 2. Wie will Horw vorausschauend auf diese Resultate reagieren?

LuzernSüd hat ein Grundkonzept Verkehr (GKV) erarbeitet, welches Massnahmen zur Bewältigung der Verkehrsproblematik aufzeigt (siehe Planungsbericht). Dieses Grundkonzept ist ein Puzzleteil einer umfangreichen Agglomerationsentwicklung. Der restriktive Umgang mit den Parkplätzen, „Push-and-Pull“-Massnahmen, die Förderung des öffentlichen Verkehrs und ein funktionierendes Monitoring- und Controllingsystems sind Kernelemente zur Mobilitätsbewältigung im Zielzustand, ohne Ausbau der Verkehrswege.

Zu 3. Welche unmittelbare Anschlussoptimierung an das Zentralbahntrasse plant die Gemeinde Horw? Wie werden die folgenden Problemstellen gelöst? a) Querung der Zentralbahn beim Mattenhof b) attraktiver Anschluss an LuzernSüd c) Hindernisse bei Familiengärten d) Weiterführung beim Brändi

- a) Die Querung der Zentralbahn beim Bahnhof Mattenhof ist Teil des Projekts Bahnhof Mattenhof der Gemeinde Kriens. Gemäss dem Grundkonzept Verkehr ist beim Bahnhof im Perronbereich eine Unterführung ausschliesslich für Zufussgehende geplant („Personenunterführung“). Im Zuge des Projekts Sternmatt wird die Westrampe der heutigen Unterführung Sternmatt abgebrochen. Auf dem Bahnhofplatz ist jedoch eine Ersatzrampe vorgesehen, sodass diese Unterführung weiterhin für den Velo- und Fussverkehr zur Verfügung steht.
- b) Eine attraktive Anbindung von Horw ans Agglomerationszentrum Luzern sowie an die Gemeinde Kriens (aber auch gegen Süd Richtung Hergiswil) ist sehr wichtig für die Attraktivität des Veloverkehrs. Und dieser soll, gemäss Grundkonzept Verkehr LuzernSüd aktiv gefördert werden, um innerhalb von LuzernSüd möglichst viel Verkehr mit dem Velo bewältigen zu können. Vorschläge für eine solch attraktive Anbindung sind im Grundkonzept Verkehr LuzernSüd enthalten, ebenfalls in der Studie „Richtkonzept Querungen zb“ der Gemeinde Horw. Zur optimalen Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr wurde im Grundkonzept Verkehr ein Zielzustand definiert und die hierfür erforderlichen Massnahmen aufgezeigt.
- c) Bei den Familiengärten wird das Schwenkgitter analog der Barriere in der Allmendstrasse eine Durchgangsbreite von min. 1.20 m aufweisen. Weitere Hindernisse sind uns in diesem Bereich nicht bekannt.
- d) Um die Verbindung von der Unterführung Brändi Richtung Norden (Bahnhof Mattenhof und Promenade) direkter und komfortabler zu gestalten, ist im Grundkonzept Verkehr vorgesehen, eine befahrbare Verbindung von der Unterführung entlang der Geleise zum Bahnhof und weiterführend zur Promenade zu erstellen. Diese Planung liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Kriens.

Zu 4. Wie gedenkt Horw die Umsetzungsstrategie in Bezug auf die geplante "Promenade" von Luzern Süd zu verwirklichen? (Promenade wird das Zentralbahntrasse und die Weiterführung auf Horwer Boden bis Ennethorw im Entwicklungskonzept LuzernSüd genannt)

Auf Horwerboden ist der Abschnitt „Promenade“ bereits realisiert und wird heute schon als Fussweg benutzt. Auch in Zukunft soll der Promenadenweg nur für Fussgänger zur Verfügung gestellt werden. Velofahrende werden via Brändi- Allmendstrasse Richtung Ennethorw geleitet. Die genaue Anbindung beim Blindenheim (Einstieg zum Promenadenweg) muss noch überprüft werden (Verbesserungspotenzial betr. Kennzeichnung und Verlauf).

Zu 5. Wie weit ist die VBL bereits in die Planung LuzernSüd mit einbezogen?

Die VBL wurde nicht direkt in die Planung LuzernSüd eingebunden. Der öffentliche Verkehr wurde jedoch stets durch den VVL vertreten, auch im Rahmen der Erarbeitung des Grundkonzepts Verkehr. Der VVL ist das strategische Organ, die VBL das ausführende, deshalb ist der VVL bei der Planung der richtige Partner.

Zu 6. Wie soll dieses Agglomerations-Projekt finanziert werden?

Die im Grundkonzept Verkehr aufgezeigten Massnahmen müssen in die bestehenden Instrumentarien des Kantons und der Gemeinden einfließen, um finanziert werden zu können (z.B. kommunaler Finanzplan, kantonales Strassenbauprogramm, Agglomerationsprogramm 3G, Budget). Wo möglich, ist eine Mitfinanzierung gewisser Massnahmen der Investoren in Form von Infrastrukturverträgen vorzusehen (z.B. neue Bushaltestelle, Anteil an den Kosten für eine Strassenumgestaltung/-aufwertung, neuer Fuss-/Veloweg durch ein Areal).

Zu 7. Welche Etappen in welchen Zeiträumen sind angedacht?

Im Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2013 wurde mittels der Vertiefungsgebiete I-V eine Priorisierung der Bearbeitungsgebiete anhand von aktuellen Abschätzungen der jeweiligen Planungsdynamik gemacht. Für die konkrete Umsetzung von Massnahmen im Bereich des Verkehrs (u.a. Fuss- und Veloverkehr) macht das Grundkonzept Verkehr bei den Massnahmenlisten zu den einzelnen Verkehrsträgern Aussagen in Form einer Prioritätenangabe (hoch / mittel / tief). Die genauen Umsetzungszeitpunkte sind jedoch Gegenstand der weiterzuführenden Planung auf Kantons- und Gemeindeebene.

Zu 8. Welche Pläne in Bezug auf die Befahrbarkeit für den Langsamverkehr bestehen bei der Fussgängerunterführung beim Bahnhof Horw?

Die Unterführung wird so belassen wie sie ist, dies betrifft auch das vorhandene Verkehrsregime. In einer solchen Unterführung gibt es oft pulkartige Ansammlungen von Personen (bei Zugsabfahrt / -ankunft), bei denen das Konfliktpotenzial mit Velofahrenden hoch wäre. Siehe auch Planungsbericht Nr.1552

Zu 9. Wie wird die Verbindung beim Bahnhof (Unterführung) während der Bauphase des Busbahnhofs sichergestellt?

Die genaue Umsetzungsstrategie ergibt sich frühestens mit einem konkreten Bauprojekt. Dies ist jedoch Gegenstand der weiterzuführenden Planung auf Kantons- und Gemeindeebene.

Zu 10. Welche Velowege aus dem Radroutenrichtplan 1996 in Horw sind bereits umgesetzt?

Beim kantonalen und regionalen Radroutennetz sind alle Anpassungen und Erneuerungen gemacht worden. Beim kommunalen Netz gibt es noch Handlungsbedarf. So besteht bei der Kreuzung im Buholz und bei der Kreuzung Mättiwil- Stutzstrasse ein gewisser Optimierungsbedarf betreffend Sicherheit. Bei den zb-Unterführungen sind zum Teil die Velofahrer nicht zugelassen (Liebegg und Bahnhof). Die kommunale Route im Bereich Felmis-Kirchfeld führt bei gewissen Streckenabschnitten über allgemeine Fahrverbote. Das Baudepartement beabsichtigt, die in die Jahre gekommenen Teilrichtpläne für den Langsamverkehr zu erneuern. Als Hilfsmittel soll das Grundkonzept Verkehr dienen.

Zu 11. Falls nicht, sind Anpassungen nötig und liegt ein Umsetzungsplan innerhalb der nächsten 3 - 4 Jahre vor?

Im Grundkonzept Verkehr, welches den Parlamenten der drei an LuzernSüd beteiligten Gemeinden vorgelegt wird, wird aufgezeigt, wo im Veloverkehrsnetz Lücken bestehen und wo Schwachstellen behoben werden müssen (siehe S. 33-39 GKV). Das Umsetzungskonzept dazu muss in einem nächsten Schritt von der Gemeinde erstellt werden. Hierfür sind jedoch die Vernehmlassung und anschliessend die Kenntnisnahme von Gemeinderat und Parlament abzuwarten. Erst anschliessend kann der Umsetzungsplan zusammen mit allen involvierten Stellen erarbeitet werden.

Zu 12. Können Sie uns auch die begründete Priorisierung innerhalb des Radroutennetzes aufzeigen?

Massnahmen für den Velo- und Fussverkehr haben allgemein eine hohe Priorität. Um ein funktionierendes, attraktives Veloverkehrsnetz zu erhalten, ist die Behebung von Netzlücken und Schwachstellen auf allen Hierarchiestufen (Basisnetz, Verbindungsnetz) wichtig. Bei der Priorisierung im Rahmen des Grundkonzepts Verkehr (Einteilung in Priorität hoch / mittel / tief) wurde einerseits die Bedeutung der Strecke innerhalb des gesamten Fuss- und Velowegnetzes beurteilt, andererseits auch das Vorhandensein von alternativen attraktiven und sicheren Verbindungen.

Freundliche Grüsse



Markus Hool
Gemeindepräsident



Daniel Hunn
Gemeindeschreiber

Versand: Abgabe an Einwohnerratssitzung vom 17. März 2016