

Gemeindehausplatz 1  
Postfach  
6048 Horw  
www.horw.ch

An die Mitglieder  
des Einwohnerrates  
der Gemeinde Horw

Kontakt Thomas Zemp  
Telefon 041 349 12 60  
E-Mail thomas.zemp@horw.ch

28. September 2017<sup>620.1</sup>

### **Schriftliche Beantwortung der Interpellation Nr. 2017-670 von Stefan Maissen, FDP, und Mitunterzeichnenden: Bypass mit Spange Nord – Nutzen für Horw und Haltung Gemeinderat**

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. Mai 2017 ist von Stefan Maissen, FDP und Mitunterzeichnenden folgende Interpellation eingereicht worden:

"Das Gesamtsystem Bypass Luzern stellt eine Schlüsselmassnahme im Agglomerationsprogramm dar. Mit dem geplanten Tunnel Bypass und den weiteren Ausbauten auf der Autobahn sollen die bereits heute bestehenden Engpässe beseitigt und die Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern langfristig sichergestellt werden.

Die spezielle Topografie von Luzern führt zu einer Konzentration des Verkehrs auf wenige Achsen. Die Verkehrsinfrastrukturen werden in den Spitzenzeiten immer stärker belastet, Störungen haben, wie sich zum Beispiel beim Vorfall am Bahnhof Luzern gezeigt hat, grosse Auswirkungen. Störungen auf dem MIV-Netz<sup>1</sup> (vor allem beim Sonnenbergtunnel) wirken sich unmittelbar auf die Gemeinde Horw aus, wie der jeweils anfallende massive Verkehrsstrom durch das Dorfzentrum zeigt. Nach Realisierung der Projekte Mattenhof und Schweighof wird der Druck auf das lokale Strassennetz von Horw im Störfall weiter zunehmen. Für Horw ist der geplante Bypass von hoher Bedeutung, um die Erreichbarkeit aus Richtung Norden auch zukünftig sicherzustellen.

Integraler Bestandteil des Gesamtsystems sind das Kantonsstrassenprojekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, zu dem im Herbst 2016 eine Vernehmlassung zum optimierten Vorprojekt durchgeführt wurde. Im Rahmen der Vernehmlassung wurde durch die Stadt Luzern die Spange Nord in Frage gestellt, wobei der übergeordnete Nutzen des Projekts für die Agglomeration völlig ausgeblendet wird. Zudem haben sich der Stadtrat sowie das Parlament unlängst für eine Priorisierung des Tiefbahnhofs ausgesprochen, obwohl Bypass und Tiefbahnhof nicht in direkter Konkurrenz stehen und aus unterschiedlichen Töpfen finanziert werden. Das negative Signal der Stadt schadet aber den Realisierungschancen des Bypasses.

Wir bitten den Gemeinderat daher um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welchen Einfluss hat eine allfällige Nichtrealisierung des Bypasses auf das Gesamtverkehrskonzept LuzernSüd und schlussendlich auf die Gemeinde Horw?
2. Welchen Nutzen bringt das Gesamtsystem Bypass zum Beispiel bei der Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit für die Gemeinde Horw?
3. In welchem Verhältnis steht das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern und das aktuell zu erarbeitende Gesamtverkehrskonzept LuzernSüd zum Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern?
4. Mit welchen Mitteln und über welche Kanäle (zum Beispiel K5, LuzernPlus oder Ähnliches) nimmt der Gemeinderat Einfluss auf die kantonale und regionale Verkehrspolitik?

Wir danken für die Beantwortung der Fragen."

---

<sup>1</sup>MIV = Motorisierter Individualverkehr

Vorbemerkung: Die Realisierung des Bypasses führt zu einer Kapazitätserweiterung auf der Autobahn (Transitverkehr). Das hat zur Folge, dass künftige Stausituationen reduziert werden und damit die Zu- und Wegfahrten von Horw über die Autobahn erhalten bleiben. Das Gesamtverkehrskonzept LuzernSüd bezieht sich auf das untergeordnete Strassennetz und hat zum Ziel, dass die Funktion dieses Netzes sichergestellt ist.

Zu den Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu 1. Welchen Einfluss hat eine allfällige Nichtrealisierung des Bypasses auf das Gesamtverkehrskonzept LuzernSüd und schlussendlich auf die Gemeinde Horw?

Das Gesamtverkehrskonzept LuzernSüd ist unabhängig von der Realisierung des Bypasses. Zielsetzung ist, dass das Verkehrsaufkommen an den Autobahnzufahrten so gesteuert wird, dass deren Funktionalität gewährleistet bleibt. Aus Sicht des ASTRA wird begrüsst, dass das MIV-Aufkommen aus den neuen Nutzungen möglichst minimiert wird, da die Kapazitäten auf dem übergeordneten Strassennetz ebenfalls begrenzt sind (auch mit dem Bypass, kann die Autobahn nicht unbegrenzt viel MIV aufnehmen – es entstehen dann einfach neue Engpässe). Eine Nichtrealisierung des Bypasses hat somit keinen Einfluss auf das Gesamtverkehrskonzept LuzernSüd. Da bei einer Nichtrealisierung des Bypass keine Kapazitätserweiterung auf der Autobahn erfolgt, muss mit zunehmenden Stauzeiten auf der Autobahn gerechnet werden.

Zu 2. Welchen Nutzen bringt das Gesamtsystem Bypass zum Beispiel bei der Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit für die Gemeinde Horw?

Die Realisierung des Projekts Gesamtsystem Bypass beeinflusst das alltägliche Verkehrsgeschehen auf dem Strassennetz der Gemeinde Horw nur am Rande. Die Gesamtleistungsfähigkeit des Autobahnnetzes wird zwar durch den Bypass erhöht, aber die Leistungsfähigkeit der Autobahnzufahrten Luzern-Horw und Luzern-Kriens bleiben auf dem heutigen Kapazitätsniveau bestehen. Die Attraktivität der Erreichbarkeit mit dem MIV nimmt somit auf dem übergeordneten Strassennetz leicht zu, aber auf dem untergeordneten Strassennetz ist dadurch nicht mehr Verkehr bewältigbar.

Zu 3. In welchem Verhältnis steht das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern und das aktuell zu erarbeitende Gesamtverkehrskonzept LuzernSüd zum Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern?

Vorbemerkung: Das Gesamtverkehrskonzept LuzernSüd wurde bereits erarbeitet (Fertigstellung 2015).

Das Gesamtverkehrskonzept LuzernSüd wurde unter Einbezug des ASTRA (in Person des Gesamtprojektleiters Bypass) entwickelt. Wie oben erwähnt, ist seitens ASTRA die zentrale Forderung, dass das Verkehrsaufkommen, welches auf die Autobahnzufahrten kommt, so gesteuert wird, dass deren Funktionalität gewährleistet bleibt. Mit den folgenden Ansätzen, die im Gesamtverkehrskonzept LuzernSüd vorgesehen sind, wird dieser Forderung Rechnung getragen:

- Einhaltung der Belastbarkeiten der Strassen (allenfalls mit Dosierung)
- Minimierung des MIV aus neuen Nutzungen
- Verlagerung von MIV aus dem Bestand auf ÖV und Fuss-/Veloverkehr

Dasselbe gilt auch für das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK).

Zu 4. Mit welchen Mitteln und über welche Kanäle (zum Beispiel K5, LuzernPlus oder Ähnliches) nimmt der Gemeinderat Einfluss auf die kantonale und regionale Verkehrspolitik?

Die Gemeinde Horw ist in verschiedenen Gremien vertreten und nimmt so Einfluss auf die Verkehrspolitik:

- LuzernSüd Steuerungsgruppe
- LuzernSüd Kerngruppe
- LuzernSüd Projektgruppe Verkehr
- K5 Mobilität
- K19-Projekt, Mitwirkung in Begleitgruppe

Zum kantonalen Strassenbauprogramm oder zum ÖV-Bericht können wir mittels Vernehmlassung Stellung beziehen und so Einfluss nehmen.

Freundliche Grüsse



Oskar Mathis  
Gemeinderat



Irene Arnold  
Stv. Gemeindeschreiberin

Versand: 3. Oktober 2017