

## EINWOHNERRAT

Gemeindehausplatz 1  
Postfach  
6048 Horw  
info@horw.ch

Thema Einwohnerratssitzung  
Sitzungsdatum 21. Februar 2019, 16.00 – 20.45 Uhr  
Sitzungsort Aula Schulhaus Zentrum  
Vorsitz Reto Eberhard

Kontakt Heike Sommer  
Telefon 041 349 12 51  
E-Mail heike.sommer@horw.ch

## PROTOKOLL NR. 385

Anwesend 29 Einwohnerratsmitglieder      Entschuldigt - Kalbermatten Christoph  
5 Gemeinderatsmitglieder  
1 Gemeindeschreiber

### Traktandenliste

1. Vereidigung von zwei neuen Ratsmitgliedern Seite 2
2. Ersatzwahl eines Mitglieds der Bürgerrechtsdelegation Seite 3
3. Ersatzwahl eines Ersatzmitglieds der Geschäftsprüfungskommission Seite 3
4. Bericht und Antrag Nr. 1633 Sanierung und Ausbau Kastanienbaumstrasse, Abschnitt Buholz bis Schwandenweg Seite 4
5. Bericht und Antrag Nr. 1634 Planungsbericht LuzernSüd - Vertiefungsgebiete III, IV, V und Städtebauliche Richtlinien Mattenplatz Seite 17
6. Fragestunde Seite 28
7. Motion Nr. 2018-298 von Richard Kreienbühl, CVP, und Mitunterzeichnenden: Modellwahl für eine zukunftsfähige Sekundarschule Horw Seite 33
8. Postulat Nr. 2018-685 von Mario Schenkel, FDP, und Mitunterzeichnenden: Schulreisen und Klassenlager für alle Horwer Schulkinder Seite 38
9. Postulat Nr. 2018-687 von Stefan Maissen, FDP, und Mitunterzeichnenden: Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen (an Stellen mit besonderen Vortrittsbedürfnissen) Seite 40
10. Interpellation Nr. 2018-687 von Claudia Röösl Schuler, L20, und Mitunterzeichnenden: Kantonale Aufgaben- und Finanzreform 2018 Seite 41
11. Dringliche Interpellation Nr. 2019-689 von Markus Bider, CVP: Realisierung Personenunterführung Wegmatt Seite 42

## Mitteilungen

### Feststellungen

Die Einladungen wurden fristgerecht versandt. Die Mehrheit der Ratsmitglieder ist anwesend, wir sind verhandlungs- und beschlussfähig.

Reto Eberhard (SVP)

### Mitteilungen

Caroline Wiezel, L20, hat mit Schreiben vom 29. Januar 2019 aus beruflichen Gründen ihr Entlassungsgesuch als Einwohnerrätin per 31. Januar 2019 eingereicht.

Per 1. Januar 2019 haben die Samariter Kriens und der Samariterverein Horw fusioniert. Sie sind neu unter dem Namen «Verein Samariter Kriens-Horw» aktiv.

### Gratulationen

Im November, Dezember und Januar durfte ich zu insgesamt 89 hohen Geburtstagen gratulieren.

### Repräsentationen

- 1. Januar 2019: Neujahrsapéro
- 12. Januar 2019: Inthronisation Eglivater Cornel I
- 25. Januar 2019: Generalversammlung Quartierverein Felmis
- 30. Januar 2019: Generalversammlung Quartierverein Oberdorf
- 8. Februar 2019: Kommandoübergabe ZSO Pilatus
- 20. Februar 2019: Neuzuzügerabend

### Rechtskraft von Beschlüssen

Seit der letzten Sitzung ist der Bericht und Antrag Nr. 1632, Aufgaben- und Finanzplan, in Rechtskraft erwachsen.

### Einbürgerungen

In den Monaten November, Dezember und Januar wurde acht Personen das Bürgerrecht der Gemeinde Horw zugesichert.

### Protokoll

Gegen das Protokoll Nr. 384 der Sitzung vom 22. November 2018 sind keine schriftlichen Einsprachen eingegangen. Das Protokoll ist somit genehmigt.

### Neueingänge

- 7. Februar 2019: Dringliche Interpellation Nr. 2019-689 von Markus Bider, CVP: Realisierung Personenunterführung Wegmatt

## 1. Vereidigung von zwei neuen Ratsmitgliedern

Als neue Ratsmitglieder werden Bettina Beck Bertschmann, CVP, und Martin Eberli, L20, vereidigt. Sie treten die Nachfolge von Jürg Luthiger, CVP, und Caroline Wiezel, L20, an. Bettina Beck Bertschmann legt den Eid, Martin Eberli das Gelübde ab.

Reto Eberhard (SVP)

## 2. Ersatzwahl eines Mitglieds der Bürgerrechtsdelegation

Die CVP-Fraktion schlägt Ihnen Bettina Beck Bertschmann als Mitglied der Bürgerrechtsdelegation vor.

### Wahlergebnis:

Ausgeteilte Stimmzettel	29
Eingegangene Stimmzettel	29
Ungültige Stimmzettel	0
Leere Stimmzettel	1
Gültige Stimmzettel	28
Absolutes Mehr	15

Gewählt ist Bettina Beck Bertschmann mit 28 Stimmen.

## 3. Ersatzwahl eines Ersatzmitglieds der Geschäftsprüfungskommission

Die CVP-Fraktion schlägt Ihnen Bettina Beck Bertschmann als Ersatzmitglied der Geschäftsprüfungskommission vor.

### Wahlergebnis:

Ausgeteilte Stimmzettel	29
Eingegangene Stimmzettel	29
Ungültige Stimmzettel	0
Leere Stimmzettel	2
Gültige Stimmzettel	27
Absolutes Mehr	14

Gewählt ist Bettina Beck Bertschmann mit 27 Stimmen.

## Begründung Dringlichkeit Interpellation Nr. 2019-689: Realisierung Personenunterführung Wegmatt

Wir haben in Horw das Projekt für den Bau der Personenunterführung zeitgerecht auf-geleistet in der Annahme, dass irgendwann einer oder allenfalls zwei der Bahnübergänge geschlossen werden und dadurch die Notwendigkeit der Personenunterführung als Verbindung von zwei Ortsteilen absolut gegeben ist.

Jetzt hat sich bekanntermassen ergeben, dass die Stadt Kriens gegen die Schliessung der beiden Bahnübergänge opponiert. Dadurch ist das ganze Projekt gestoppt und das heisst auch, dass im Moment keine Baubewilligung für die von uns gewünschte und notwendige Personenunterführung vorliegt.

Der Hintergrund meiner Interpellation ist, den aktuellen Stand herauszufinden und zu erfahren, was für einen Gestaltungsraum Horw hat, um die Pläne wie geplant voranzutreiben.

Roger Eichmann  
(CVP)

Reto Eberhard (SVP)

Roger Eichmann  
(CVP)

Reto Eberhard (SVP)

Markus Bider (CVP)

Der Gemeinderat bestreitet die Dringlichkeit nicht. Sie können wählen, ob ich Ihnen heute mündlich oder an der nächsten Einwohnerratssitzung schriftlich Auskunft geben soll.

Thomas Zemp (CVP)

Ich bin für eine mündliche Auskunft an der heutigen Sitzung dankbar.

Markus Bider (CVP)

**Abstimmung:**

**Der Dringlichkeit der Interpellation Nr. 2019-689, Realisierung Personenunterführung Wegmatt, wird einstimmig zugestimmt.**

Reto Eberhard (SVP)

#### **4. Bericht und Antrag Nr. 1633 Sanierung und Ausbau Kastanienbaumstrasse, Abschnitt Buholz bis Schwandenweg**

**Eintreten GPK**

Heute wird hier im Einwohnerrat einmal mehr über die Kastanienbaumstrasse diskutiert. Inzwischen ist sie bestimmt eine der geschichtsträchtigen Strassen in Horw.

Claudia Rösli Schuler  
(L20)

Unbestritten ist, dass die Strasse in einem sehr schlechten Zustand ist und dass etwas unternommen werden muss. Trotz vielen Diskussionen war am Schluss die Mehrheit für die Annahme der vorgeschlagenen Variante des Gemeinderates. Die Strasse wird breiter, weil sich die kantonale Norm verändert hat, und zwar von 6.00 m auf 6.50 m. Die beantragte Temporeduktion von 60 auf 50 km/h wäre sicher sinnvoll gewesen, dies wurde jedoch vom Kanton abgelehnt. Darum ist es nun besonders wichtig, dass eine sichere Querung der Strasse gewährleistet wird, da die Kastanienbaumstrasse als offizieller Schulweg gilt. Um einen Fussgängerstreifen für Kinder zur Überquerung sicher zu gestalten, braucht es Inseln. Wir wissen alle, dass eine Überquerung der Fahrbahnen in einem Zug für Kinder besonders gefährlich ist, da sie das Tempo der Fahrzeuge nicht abschätzen können.

Zum Ausbau der Bushaltestellen mit einer Rampe, damit sie behindertengerecht werden, kann man sicher über Sinn und Unsinn streiten. Aber sind wir doch ehrlich, wenn man schon behindertengerechte Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten schaffen möchte, macht dies sicher Sinn, auch wenn dort nicht so viele Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer ein- und aussteigen. Doch eine Rampe ist auch für Gehbehinderte einfacher beim Ein- und Aussteigen, man denke nur an Menschen mit einem Rollator. Wir alle werden einmal alt und sind dann vielleicht froh, wenn wir behindertengerechte Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten haben.

Die GPK ist für Eintreten und Annahme vom B+A Nr. 1633.

**Eintreten BVK**

Die Notwendigkeit der Sanierung der Kastanienbaumstrasse war in der BVK unbestritten. Hauptdiskussionspunkte waren die Strassenbreite, konkret der Ausbau der Strasse auf neu 6.50 m statt 6.00 m wie im ursprünglichen Projekt, sowie der Standort der Bushaltestellen und die damit verbundene Aufhebung der Busbucht im Buholz.

Andrea Hoher (CVP)

Zur Verbreiterung: Die vorgesehene Kernfahrbahn, d.h. ohne Mittellinie, bekommt einen einseitig aufgemalten Fahrradstreifen von 1.50 m, womit 5.00 m für die Fahrbahn bleiben. Heute hat die Kastanienbaumstrasse eine Breite von ca. 5.50 m, an der schmalsten Stelle etwa 5.00 m. Dadurch wird beim Kreuzen regelmässig der Schotterstreifen oder die Wiese tangiert. Eine Verbreiterung ist daher aus Sicht der BVK notwendig.

Zur Aufhebung der Buchsbucht: Für die BVK waren die Erläuterungen, wonach die Dimensionierung und auch der Standort aufgrund der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes gewählt wurden, einleuchtend. Zudem benötigt die Querungshilfe für Radfahrer und Fussgänger Platz. Da es sich um einen Schulweg handelt, hält die BVK eine solche Querungshilfe für sinnvoll. Mit diesen baulichen Massnahmen ist der Platz der Busbucht bereits weitestgehend verwendet. Wenn man die Busbucht belassen würde, könnte man aktuell zwar 154'000 Franken sparen, aber wenn man die Haltestelle später behindertengerecht umbauen müsste, würden die Kosten rund 80'000 Franken höher ausfallen als heute. Da das Behindertengleichstellungsgesetz bis 2023 umgesetzt werden muss, erachtet es die BVK als richtig, jetzt die Bushaltestellen nach den entsprechenden Vorgaben mit der geplanten Sanierung umzusetzen.

In der BVK wurde auch der Knoten Buholz nochmals besprochen. Es wurde diskutiert, ob der Rückbau der nicht mehr benötigten Strassenfläche zeitgleich mit dem Ausbau der Kastanienbaumstrasse realisiert werden könnte. Sollte sich für diese Idee eine Mehrheit finden, so wird von jemandem aus der BVK ein Postulat eingereicht werden.

Die BVK hat sich einstimmig für die Anträge im B+A Nr. 1633 ausgesprochen.

#### **Eintreten CVP**

Strassenbauprojekte haben in Horw traditionell einen schweren Stand. Während die einen am liebsten gar keine Strassen bauen möchten, wollen die anderen möglichst viele schnelle und direkte Verbindungen erstellen. Die einen möchten viele Fussgängerquerungen, die anderen freie Fahrt für das Auto. Eine Strasse muss heute vielen Bedürfnisgruppen gerecht werden: Autofahrern, Fussgängern, Velofahrern sowie dem öffentlichen Verkehr. In diesem Spannungsfeld ist es für den Gemeinderat nicht immer einfach, mehrheitsfähige Lösungen und Kompromisse zu präsentieren. Aus Sicht der CVP ist die vorliegende Variante ein guter Kompromiss.

Unterscheiden muss man grundsätzlich, ob es sich um eine Neuerstellung oder eine Sanierung von bestehender Infrastruktur handelt. Eine wichtige Aufgabe des Einwohnerrats ist es, die geeigneten Mittel und Ressourcen zur Verfügung zu stellen, damit der Gemeinderat bestehende Infrastrukturen pflegen und sanieren kann. Der Gemeinderat hat gegenüber seinen Bürgern eine Sorgfaltspflicht. Wenn Strassen nicht mehr unterhalten und saniert werden, verletzt er diese Pflicht und ist gegenüber Dritten im Extremfall schadenersatzpflichtig.

Beim vorliegenden B+A handelt es sich um eine Sanierung einer kaputten Strasse. Es ist also nicht so, dass wir hier eine neue Strasse bauen, sondern wir flicken lediglich etwas, das kaputt ist. Ebenfalls nicht vergessen sollte man, dass es sich um die Hauptverbindung zum Ortsteil Kastanienbaum handelt. Täglich kommt es auf diesem Abschnitt zu gefährlichen Kreuzungs- und Ausweichmanövern. Die unzähligen Reifenspurten auf beiden Seiten der Strasse sprechen Klartext.

Schade ist, dass die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur vom Kanton Luzern dem Gesuch auf Temporeduktion nicht stattgegeben hat. Neben dem negativen Entscheid stört mich die arrogante Art und Weise, wie das Gesuch abgeschmettert wurde. Im Französischen sagt man «C'est le ton qui fait la musique». Hier hat die Behörde den Ton eindeutig verfehlt. Leider passt dies sehr gut ins Gesamtbild dieser Behörde und wir haben schon öfters im Rat den Kopf über die Forderungen geschüttelt, die diese Dienststelle stellt. Es gilt ernsthaft zu überlegen, ob es nicht vernünftiger wäre, dieser Behörde den Rücken zuzukehren und bezüglich Signalisation mit der Stadt Luzern zusammenzuarbeiten.

Ivan Studer (CVP)

Mit dem Verzicht auf einen Mittelstreifen und den Radstreifen in Richtung Kastanienbaum, hat der Gemeinderat aus unserer Sicht aber eine gute Alternative gefunden. Damit bekommt die Strasse ganz klar das Erscheinungsbild und den Charakter einer Strasse innerorts und wir sind überzeugt, dass es mit diesen Massnahmen gelingt, allfälligen Temporezessen ein wenig den Riegel zu schieben.

Meine Damen und Herren, es kann nicht sein, dass wir im Rat wieder aufgrund von Grundsatzüberlegungen und ideologischen Argumentationen das Geschäft bodigen. Stimmen wir dem Kompromiss zu, damit der Ortsteil Kastanienbaum wieder eine vernünftige und sichere Strassenverbindung bekommt.

Die CVP unterstützt das Geschäft mehrheitlich und bedankt sich beim Gemeinderat für den vorliegenden B+A.

### **Eintreten L20**

Der Belag der Kastanienbaumstrasse ist in einem sehr schlechten Zustand und muss erneuert werden. Aufgrund einer Motion wurde der Gemeinderat beauftragt, das Projekt aus dem Jahr 2011 wieder aufzugleisen. Die Strasse wird neu auf 6.50 m verbreitert, im Vorgängerprojekt waren es 6.00 m, heute ist die Strasse 5.50 m breit.

Ein Gesuch für eine Temporeduktion auf Tempo 50 statt wie heute Tempo 60, wurde beim Kanton eingereicht. Die Anforderungen an die neu sanierte Strasse sind unter anderem eine sichere Verkehrsanlage für alle Verkehrsteilnehmer. Der Auftrag war, die Strasse so zu gestalten, dass sie nicht den Charakter einer Überlandstrasse erhält. Aus diesem Grund ist es erstaunlich, dass das vif, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, das Gesuch um Temporeduktion abgelehnt hat mit der Begründung, dass die Strasse einer klassischen Ausserortsstrecke entspricht. Offenbar hat die Verkehrssicherheit für die Dienststelle nicht erste Priorität.

Der Umbau zu behindertengerechten Bushaltestellen ist bis 2023 Vorschrift. Die L20 begrüsst, die Haltestellen bereits jetzt behindertengerecht zu erneuern.

Es werden Querungshilfen eingeplant, um den Kindern eine leichtere Querung der Strasse zu ermöglichen. Ein Radstreifen wird Richtung Kastanienbaum markiert, unter anderem für den schnellen Veloverkehr mit Elektrowelos. Die Sicherheit für Fussgänger auf dem Fussweg wird damit verbessert.

Die Gestaltung des neu ausgeführten Knotens Buholz ist auffällig und für Verkehrsteilnehmer verwirrend. Auf der nördlichen Seite ist eine grosse Fläche Asphalt ohne Relation zu irgendetwas. Auf dieser Fläche Asphalt wurde nachträglich ein kleiner Baum gepflanzt, um deutlich zu machen, dass dieser Bereich nicht zur Strasse gehört. Der Baum steht wie verloren auf der grossen Fläche. Es ist sinnvoll, die übrig gebliebene Strassenfläche zurückzubauen und den Boden vollflächig zu begrünen; die Baumaschinen sind ja sowieso vor Ort. Wir werden einem dementsprechenden Antrag zustimmen.

Die L20 war immer der Meinung, dass wenn man etwas erneuern will und Geld in die Hand nimmt, es von Anfang an richtig gemacht werden sollte. Wir begrüssen, leider geschehen mit kostenintensiven Umwegen, nun endlich eine fachgerechte und professionelle Umsetzung.

Wir genehmigen die Sanierung und auch den Kredit für die Kastanienbaumstrasse.

Pia Koefoed (L20)

### **Eintreten FDP**

Die FDP ist nicht generell gegen die Strassensanierung, wir sehen beim vorgeschlagenen Projekt aber klare Mängel.

Für die FDP ist es nicht verständlich, wieso im B+A von grossen Unterhaltskosten geschrieben wird, aber bei entsprechender Nachfrage bezüglich diesem Punkt vom Gemeinderat die Aussage gemacht wird, dass in den letzten Jahren nur das Nötigste gemacht wurde.

Die FDP sieht auch einen Mangel darin, dass uns im letzten Bericht gesagt wurde, dass man den Fussweg 2.20 m machen möchte mit einer Markierung, damit er auch für Velofahrende genutzt werden kann. Hätte man das von Anfang an 2.50 m breit gemacht, hätte man den Weg generell als Radweg benutzen können. Mit dem vorliegenden Projekt soll ein Streifen auf der Strasse markiert werden, der die Strasse einengt und für uns eine Gefahr darstellt, weil Radfahrende gefährdet sind. Es gibt zwar eine optische Verengung der Fahrbahn, aber der Radfahrende ist auf der Strasse.

Das Volk hat mit 60:40 Nein zum Ausbau der Kastanienbaumstrasse gesagt und jetzt müssen wir darüber beschliessen, ob wir die Strasse noch breiter machen wollen. Das letzte Mal wurde schon diskutiert, dass man das nicht möchte.

Die Notwendigkeit der Bushaltestelle mit total 17 Ein- und Ausstiegen wird hinterfragt. Die örtliche Lage zeigt aber, dass diese Bushaltestelle für die Anwohner des Rigiblickquartiers bequemer und näher zu erreichen ist als die Bushaltestelle Felmis.

Die Fraktion ist für Eintreten und Gutheissung des B+As Nr. 1633.

### **Eintreten SVP**

Ich habe mich am 1. März 2018 über die zeitnahe Entgegennahme der Motion Nr. 2017-295 von Ivan Studer zu diesem Thema gewundert, aber auch gefreut. Sie hat nun zu diesem B+A Nr. 1633 geführt.

Noch immer freut es mich, dass die Strasse, die ich tagtäglich befahre, wieder zum Thema geworden ist. Eine kurze Frage in den Rat und die Zuschauerränge: Wer von Ihnen fährt diese Strasse täglich? Wer einmal wöchentlich? Sie sehen, die Hände gehen vor allem hier im hinteren Bereich und bei den Zuschauern hoch. Wenn man die Strasse nicht regelmässig befährt ist es schwierig, den Zustand wirklich zu beurteilen. Sie sind sicher mit mir einig, dass sich der Zustand der Strasse nicht wesentlich geändert hat, d.h. weder verbessert noch verschlechtert, und so ist es auch mit dem Inhalt des vorliegenden B+As. Er ist im Vergleich zu den vorangegangenen Projekten und B+As diesbezüglich einfach genau das Gleiche.

Ich erinnere daran, dass ein «übermässiger» Ausbau der Strasse für rund 2.3 Mio. Franken von 56 % der Bevölkerung, aus welchen Motiven auch immer, am 11. März 2012, also vor 7 Jahren abgelehnt wurde. Mit dem B+A Nr. 1630 wurde uns die Bauabrechnung über 600'000 Franken für den Knoten Buholz, knapp 400'000 Franken für die Wasserleitungen entlang dieser Kastanienbaumstrasse sowie über 130'000 Franken für die Siedlungsentwässerung präsentiert. Und jetzt soll mit diesem B+A noch einmal ein Betrag von 1.2 Mio. Franken fällig werden? Wir sind also hier wieder auf dem Niveau der Kosten, das vom Volk nicht gutgeheissen wurden. Was sagt uns das? Wir alle im Rat sind in der Pflicht, die Kosten im Griff zu behalten liebe Ratskolleginnen und -kollegen, genauso wie wir in der Pflicht sind, zu handeln und jetzt eine sinnvolle Lösung mit einem gangbaren Weg herauszuarbeiten. Dafür sind wir da.

Ueli Nussbaum (FDP)

Oliver Imfeld (SVP)

Die SVP ist klar für Eintreten und wäre unter Berücksichtigung einiger Anpassungen auch für die Annahme des B+As und für eine vernünftige und angemessene Sanierung. Nur so, wie dieser B+A vorliegt, ist es uns nicht möglich, diesen B+A anzunehmen.

Die SVP-Fraktion fordert mit ihren Anträgen einerseits bei Punkt 3.2. die Streichung der Mittelinseln und die Streichung der Verlegung der Bushaltestellen und andererseits eine Anpassung des B+As auf den Perimeter, der vor der bestehenden Bushaltestelle Richtung Kastanienbaum, ca. 70 m weiter südlich liegt. Bis zu der Stelle besteht kein Sanierungsbedarf und es macht keinen Sinn, 250'000 Franken unnötig auszugeben, die man im Endergebnis gar nicht positiv wahrnehmen wird. Eine Schliessung der Bushaltestelle ist auch für uns kein Thema, aber mit 17 Zu- und Aussteigenden pro Tag an dieser Bushaltestelle sind diese Mehrausgaben für eine Verlegung ebenso wenig zu rechtfertigen wie - bei der nachgewiesenermassen guten Sicht - Mittelinseln und Querungshilfen. Wir gehen hier wieder in Richtung einer Horwer Luxuslösung, die keinen Nutzen bringt und von der Horwer Bevölkerung nicht goutiert werden wird und der Bevölkerung in Kastanienbaum, die nachgewiesenermassen einen hohen Beitrag an das Steuersubstrat von Horw leistet, als weitere Behinderungsmassnahmen täglich vor Augen geführt werden wird. Halten wir also ein - tragen wir Sorge zu dieser Strasse, aber auch zur Bevölkerung, die die Strasse tagtäglich nutzt.

Wenn wir nun schon EU Normen - die schleichend national und täglich eingeführt werden - umsetzen und die Strasse mehr als notwendig verbreitern müssen, so sollten wir doch so vernünftig sein und die unnötigen Dinge in diesem B+A streichen, so wie zum Glück der Kanton die Temporeduzierung abgelehnt hat, welche von Ivan Studer gefordert wurde und gegen die sich meine Fraktion und ich damals vehement ausgesprochen haben.

Ohne Streichung auf ein vernünftiges Mass wird der SVP-Fraktion leider keine andere Wahl bleiben, als den B+A abzulehnen oder sich gar einer Rückweisung anzuschliessen. Unsere Fraktion ist grundsätzlich für die Sanierung und will auch die Verbreiterung, aber ohne dabei die Bushaltestellen wesentlich zu verändern und in die Strasse zu setzen. Die Verbreiterung ist wichtiger für die Verkehrssicherheit als der Bau neuer Mittelinseln und weiterer Verkehrsverhinderungsmassnahmen, denn diese erleben wir auf der Halbinsel mittlerweile schon mehr als genügend. Es reicht also. Deshalb bitte ich Sie, den Anträgen der SVP zuzustimmen, um eine mehrheitsfähige und den Bedürfnissen der Anwohner, die diese Strasse täglich nutzen, angepasste Lösung hier im Rat herauszuarbeiten, um die Sanierung der Strasse schnellstmöglich in Angriff nehmen zu können.

Ich danke Ihnen für die Unterstützung und die wohlwollende Aufnahme der Anpassungsvorschläge der SVP.

Aus folgenden Gründen bitte ich Sie, nicht auf diesen B+A 1633 einzutreten:

Gegen den Ausbau der Kastanienbaumstrasse Buholz-Schwanden stimmten im März 2012 knapp 60 % Stimmende, dies aus planerischen sowie Kostengründen.

Das heute überarbeitete Ausbauprojekt entspricht nicht dem Wunsch dieser 60 %. Es sieht dem alten Projekt sehr ähnlich. Die Strasse muss jetzt noch entsprechend den neuen Vorschriften um 50 cm verbreitert werden, dazu kommen Auflagen zu den neu geplanten Busstationen. Man redet immer von einer Sanierung und dem schlechten Zustand der Strasse, doch beinhaltet das alte wie das neue Projekt eine ganze Menge weiterer Änderungen mit Einfahrten, Bushaltestellen, Einspurstrecken usw. Der Gemeinderat hat es verpasst, uns ein mehrheitsfähiges Projekt vorzulegen. Ein echt schweizerischer Kompromiss wäre nötig, um diese Mehrheit zu finden.

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Meine geschätzten Damen und Herren, eine Gemeindestrasse in Ordnung zu halten ist eine Grundaufgabe der Gemeinde. Der Unterhalt ist entsprechend auszuführen. Genau das wurde in den letzten Jahren auf diesem Strassenabschnitt vernachlässigt. Der Steuerzahler aus dem Gebiet Kastanienbaum hat das Recht, eine anständige Strasse zu benutzen. Der vorliegende B+A wäre somit nicht nötig, wenn dieser Strassenabschnitt in den letzten Jahren korrekt unterhalten worden wäre. Bei einem zu schlechten Zustand hätte die Strasse längst saniert werden müssen, in welchem Umfang, hätten Fachleute entschieden. Wer die Strasse kennt, weiss, wie schlecht der heutige Zustand ist. In den letzten Jahren wurden bewusst nur die nötigsten Arbeiten gemacht, weil man immer davon ausging, dass man die Strasse planen und neu ausbauen will, ausser den Knoten Buholz, der im Zusammenhang mit der Umsignalisation gemacht wurde.

Ausgerechnet die Fraktionen, die sich jeweils für Tempo 30 stark machen und weitere verkehrsberuhigende Massnahmen verlangen, wollen nun eine Strasse verbreitern. Der Motionär verlangt in seinem Vorstoss eine Hauptstrasse innerorts. Ich bin der festen Überzeugung, dass wenn man das Stimmvolk hätte fragen können, die Strasse, wie sie heute fachlich korrekt saniert worden wäre, dann mit dem Rad- und Gehweg schon längst hätte saniert werden können.

Der Rad- und Gehweg funktioniert perfekt, ist schön ausgeführt und wird heute gerne benutzt. Die CVP-Fraktion hat beim Kanton noch versucht, wo früher 80 km/h und heute 60 km/h signalisiert sind, auf 50 km/h zu reduzieren. Dies wurde vom Kanton abgelehnt, da keine Siedlungen in nächster Nähe sind.

Das ganze Wohngebiet Kastanienbaum wurde in den letzten Jahren schrittweise gezielt in eine 30er-Zone gefasst. Die breite Strasse im Tannegg, nach dem Krämerstein Richtung Luzern, wurde auf Wunsch von Anwohnenden unbürokratisch nachträglich auch noch auf Tempo 30 angepasst. Somit macht es wenig Sinn, eine Zufahrtsstrasse in dieses Gebiet noch zu verbreitern. Zudem ist diese sehr übersichtlich, im Gegenteil zu anderen Strassenabschnitten in diesem Gebiet. Mit der breiten Stutzstrasse oder der Kastanienbaumstrasse von Hofrüti bis ans Felmisquartier zeigt sich, wie sich verbreiterte Strassen in die Landschaft einfügen.

Dies sind alles Gründe, geschätzte Damen und Herren, mit denen ich Sie bitte, nicht auf den vorliegenden B+A einzutreten, um so der Gemeinde die Möglichkeit zu geben, diese Strasse möglichst bald korrekt, funktionell zu sanieren, so wie es zu den Grundaufgaben der Gemeinde gehört.

Ich möchte mich dem Votum von Frau Strässle anschliessen, Ihnen aber noch einen weiteren fundamentalen, langfristigen und für uns alle wichtigen Aspekt, der noch nicht genannt wurde, in Erinnerung rufen.

Markus Bider (CVP)

Mir geht es um den Aspekt zum Schutz von Kulturland und um den Klimaschutz. Alle wollen das Klima schützen, aber wir realisieren, dass das nicht so einfach ist. Wir sind auf dem Weg stecken geblieben und handeln in unserer Gesellschaft wie ein Übergewichtiger, der jeden Abend vor dem Fernseher wieder eine Packung Chips aufmacht und das Abnehmen auf den nächsten Tag verschiebt. Irgendwann muss man umdenken und irgendwann ist es Zeit für einen Paradigmenwechsel, kein Kulturland mehr dem Verkehr zu opfern und den Verkehr nicht einfach nur zu beschleunigen, damit es schneller wird.

Eine Verbreiterung der Strasse, wie es mit dem B+A vorgeschlagen wird, vereinfacht den Verkehr, das wurde mehrfach gesagt und ist offenbar das Ziel. Eine Vereinfachung des Verkehrs ist an und für sich wünschenswert, führt aber tendenziell zu einer Vermehrung des Verkehrs. Zudem gibt es kein Grundrecht, mit 60 km/h über die Strasse zu

brettern. Es ist durchaus zumutbar, wenn eine Strasse schmal ist, auch einmal anzuhalten oder zu verlangsamen, um einen anderen vorbeizulassen. Die Strasse ist auf der ganzen Länge übersichtlich und es besteht kein Sicherheitsproblem, wenn es schmal ist. Man könnte vielleicht noch signalisieren, dass ein Engnis besteht. Das wäre nicht falsch, aber man müsste es nicht, weil man es ja sieht. Velofahrende hatten früher ein Problem, jetzt haben sie einen Veloweg und sind also nicht mehr auf der Strasse, zumindest die, die das nicht wollen und die, die mit ihren schnellen Bikes auf der Strasse fahren wollen, können auch auf einer schmalen Strasse fahren.

Ich bestreite die Notwendigkeit und vor allem die Sinnhaftigkeit einer Verbreiterung der Strasse im Hinblick auf die Zukunft, zum Klima- und Kulturlandschutz. Diese Überlegung richtet sich nicht gegen eine Sanierung der Strasse, es ist selbstverständlich, dass sie saniert werden muss. Aber ein Projekt zur Verbreiterung entspricht einer Denkhaltung, die in den letzten 50 Jahren hängen geblieben ist und die die Herausforderungen, die in Zukunft auf uns zukommen, ignoriert.

Ich bitte Sie, entweder dem Nichteintretensantrag von Frau Strässle zuzustimmen oder den Antrag nach der erfolgten Debatte abzulehnen. Das bietet Raum, auch im Sinne des Volksentscheides von 2012, keine breitere Strasse zu bauen. Eine Sanierung ist unbestritten, aber kein Projekt, das eine noch breitere Strasse vorsieht als die, die vom Volk abgelehnt wurde, nur weil es irgendwelche Normen gibt, die uns offenbar stündlich von der EU oktroyiert werden, wie wir von Herrn Imfeld erfahren haben. Überlegen Sie, was Horw, die Zukunft und unsere Kinder brauchen. Sie brauchen Kulturland und saubere Luft und nicht schnellere Strassen.

Ich habe die Kastanienbaumstrasse schon oft benutzt, aber als Fussgängerin und nicht als Autofahrerin. Fussgänger, evtl. noch mit einem Kinderwagen und Velos auf dem gleichen schmalen Streifen zu führen, ist sehr gefährlich und deshalb begrüssen wir den zusätzlichen Radstreifen. Auf der Strasse, die ja sehr gerade ist, wird dann auch schnell gefahren. Weil man 60 km/h fahren kann ist auch die Überquerung für die Kinder sehr wichtig, denn es ist ja ein Schulweg. Bei 50 oder sogar 30 km/h wären die Fussgängerstreifen vielleicht nicht nötig, aber wenn schnell gefahren wird, ist es gefährlich und wir müssen auch Rücksicht auf die Kinder nehmen und nicht nur auf die Autofahrer.

Pia Koefoed (L20)

Ich danke für die verschiedenen Voten und stelle fest, dass die Sanierung der Kastanienbaumstrasse im Abschnitt Buholz bis Kastanienbaum unbestritten ist. Ich stelle fest, dass die Fachmeinungen aus den Kommissionen sich dafür aussprechen, dass das Projekt richtig ist. Dieser Meinung ist natürlich auch der Gemeinderat. Das Projekt ist verhältnismässig, es entspricht den Bedürfnissen und es entspricht den technischen und gesetzlichen Anforderungen. Es bringt einen Mehrwert für den Langsamverkehr, nämlich indem wir mit einem Velostreifen Sicherheit schaffen und Querungshilfen für Fussgänger und Velofahrende machen. Weiter schafft es einen Mehrwert für den öffentlichen Verkehr, indem wir genug Platz schaffen, damit zwei Busse aneinander vorbeifahren können und Haltestellen schaffen, die den heutigen Normen entsprechen. Auch für den motorisierten Individualverkehr schafft es einen Mehrwert.

Thomas Zemp (CVP)

Wir haben schon gehört, wie die Strasse ausgestaltet werden soll, und zwar mit einer Kernfahrbahn, die ganz bewusst vom optischen Erscheinungsbild enger erscheinen soll als sie tatsächlich ist und damit auch nicht zum schnell fahren animieren soll. Das vorliegende Projekt ist nachhaltig, weil die Strasse so saniert wird, dass sie wieder langfristig nutzbar ist. Es ist auch kein Luxusprojekt und es ist für die Gemeinde Horw finanzierbar. Die Gemeinde Horw ist in der glücklichen Lage, dass sie nötige Investitionen rechtzeitig, richtig und nachhaltig machen kann.

Zum Votum von Herrn Imfeld muss ich vorausschicken, dass ich das Projekt weder mit der EU abgesprochen habe und es auch nicht von der EU genehmigt wurde. Ich bin der Meinung, dass das nicht nötig ist, aber vielleicht muss ich da etwas dazulernen. Sie sagen, das Projekt habe sich nicht verändert. Ja, das stimmt, und zwar weil es schon immer richtig war, dass es so gemacht wird. Es muss nur noch wegen der Normen ein wenig angepasst werden. Aber Sie verkennen etwas Herr Imfeld, und zwar dass sich das finanzielle Umfeld der Gemeinde Horw ganz entscheidend verändert hat. 2012 sah das noch ein wenig anders aus. Wir hatten Aufwandüberschüsse und negative Budgets und Sie wissen sehr gut, was das Budget 2019 für ein Ergebnis erwartet und wir wissen auch, dass die Rechnung 2018 gut abschliessen wird. Das heisst natürlich nicht, dass man irgendwelche Luxusprojekte macht, aber das heisst, dass man vernünftig und nachhaltig investieren kann und nicht basteln muss.

Zum vif kann man sagen, dass es sich bewegt, das konnten Sie in letzter Zeit lesen. Vielleicht nicht ganz in die Richtung, die allen passt, aber sie sind z.B. daran, dass es möglich sein soll, auf Kantonsstrassen Tempo 30 einzuführen. Das ist ein Novum im Kanton, wogegen sich das vif lange gewehrt hat.

Zum Votum der FDP betreffend dem Fussweg: Es ist hinreichend bekannt und wurde in der damaligen Debatte auch verhandelt, dass ein 2.20 m breiter Fussweg nicht in der Lage ist, einen beidseitigen Radweg mit zusätzlichem Fussverkehr abzubilden. Ich habe mich damals selber gegen den Veloweg gewehrt und gesagt, entweder richtig oder gar nicht. Es wurde dann eine Zwitterlösung gemacht. Wenn der Veloweg so gebaut werden soll, dass Velos nicht mehr auf der Strasse fahren müssen, dann müsste der Weg 3.50 m oder breiter sein, weil Velos 1.50 m Breite pro Spur benötigen. Das wurde aber nicht gemacht, weil man gedacht hat, man müsse eine günstige Lösung realisieren.

Aufgrund der Eintretensvoten habe ich den Eindruck, dass das vorliegende Projekt eine Mehrheit im Rat findet und darum danke ich Ihnen, wenn Sie auf den B+A eintreten.

Mit dem Argument «Sicherheit» können Sie immer viele Punkte und Emotionen abholen, um Geschäfte entsprechend zu lenken. Wer ist schon gegen Sicherheit?

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Noch vor dem Ausbau des heutigen Rad- und Gehwegs musste ich jeweils meinen drei Kindern erklären, wie und wo sie ihren Weg in die Schule fahren und welchen Fussgängerstreifen sie benutzen sollen, damit sie sich sicher fühlen und ich auch. Genau dies wurde jetzt mit dem Erstellen des heute funktionierenden Rad- und Gehwegs erreicht. All jene, die die neuen angebotenen Querungen so benutzen, wie diese geplant und ausgeführt worden sind, sind bezüglich Sicherheit bestens aufgehoben.

Eine kleine Anekdote: Noch gut mag ich mich an meine Kindheit erinnern, als meine Eltern es genossen, auf dieser Strecke vom Dorf Kastanienbaum Richtung Buholz so richtig aufs Gas zu drücken.

Es ist klar, dass auf einer breiteren Strasse, trotz Tempo 60, schneller gefahren würde. Wollen wir dies wirklich unterstützen? Oder wollen wir einfach eine holperfreie Strasse? Mit den geplanten Abschlüssen von dem befahrbaren Bankett zum Ausweichen ist auch diese jeweils unschöne Verletzung von Weidland berücksichtigt. Wenn der Feuerwehrkommandant der Luzerner Feuerwehr in der Dornmatte aus der Garage fährt, ist das Horn bereits bis ins Felmis zu hören. Somit ist auch da die Sicherheit gegeben.

Ich bitte Sie, geschätzte Damen und Herren, treten Sie nicht auf diesen B+A zum Ausbau der Kastanienbaum ein und geben Sie der Gemeinde die Möglichkeit, die jetzige Strasse fachgerecht, mit kleinen nötigen Anpassungen wieder zu einer guten Strasse zu sanieren.

**Abstimmung:**

Antrag von R. Strässle, FDP, auf den B+A Nr. 1633, Sanierung und Ausbau Kastanienbaumstrasse, Abschnitt Buholz bis Schwandenweg, nicht einzutreten.

**Der Antrag wird mit 6:22 Stimmen abgelehnt.**

**Detailberatung**

**3.1 Projektperimeter**

Die SVP-Fraktion stellt folgenden Antrag: «Der Projektperimeter ist anzupassen und zu verkürzen. Der Projektanfang soll neu mindestens auf die mit 68,78 bezeichnete Stelle reduziert werden. Die aktuelle Bushaltestelle Buholz in Richtung Kastanienbaum ist so wie bestehend, ohne Abänderung und bauliche Anpassung, beizubehalten und nicht zu verlegen.»

Der Grund ist, dass alles, was vorher ist, in bestem Zustand ist. Das können wir auch fotografisch detailliert belegen. Es gibt keinen Grund, dass man die Baustelle 70 m zu weit auslegt anstatt nur dort zu bauen, wo man wirklich etwas machen muss.

Wenn man den Perimeter Richtung Süden verkleinert, bedeutet das, dass man die Bushaltestelle so belässt wie sie ist. Das führt aber dazu, dass die für Fussgänger und Velofahrende geplanten Querungshilfen nicht realisiert werden können. Die Bushaltestelle wird man vorderhand weiterbedienen können. Sie ist dann aber nicht behindertengerecht und es könnte irgendwann auf uns zukommen, dass man die Busbucht zu einem ziemlich hohen Preis sanieren muss. Man muss sich dann überlegen, die Busbucht aufzuheben und eine Fahrbahnhaltestelle zu machen. Sie haben vielleicht gelesen, dass die Stadt Luzern einen zweistelligen Millionenbetrag bereitstellen wird, um ihre Bushaltestellen zu sanieren. Dabei handelt es sich um bestehende Haltestellen, die früher oder später aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes saniert werden müssen. Für die Umstellung gibt es gewisse Fristen oder vielleicht verlangt auch jemand eine behindertengerechte Haltestelle, um dort ein- und aussteigen zu können.

Weiter müssen Sie bedenken, dass wir heute einen Weg haben, der von der Bushaltestelle Richtung Süden zum Rigiblickweg führt. Diesen Weg müssen wir aufheben, weil wir die Strasse verbreitern. Man muss sich also überlegen, ob man einen neuen Weg bauen will, was zu zusätzlichen Kosten führen würde. Oder sagt man Personen, die vom Rigiblickweg kommen, dass sie neu ohne Querungshilfe die Kastanienbaumstrasse überqueren müssen, nachher auf dem neuen Rad- und Gehweg Richtung Norden laufen, dort beim Fussgängerstreifen wieder die Strasse überqueren und dann noch ein paar Meter zurücklegen müssen, um in den Bus einzusteigen? Das wären die Konsequenzen, wenn man das macht.

Ich denke, das ist durchaus zumutbar. Ich bitte darum, die Fotos einzublenden, die ich geschickt habe. Darauf sieht man, dass die Bushaltestelle in einem guten und valablen Zustand ist. Der Belag ist zusammen mit der Kreuzung Buholz erst gerade saniert worden. Es gibt also keinen Grund, dort schon wieder alles aufzureissen. Das wäre eine Idiotie und kein guter Umgang mit den Steuergeldern unserer Bevölkerung.

Haben Sie die Fotos nicht?

Doch, aber im Büro wurde einmal darüber diskutiert, keine Fotos aufzuschalten.

Wir zeigen jetzt das Foto, werden uns aber daran orientieren, sonst keine Fotos aufzuschalten.

Reto Eberhard (SVP)

Oliver Imfeld (SVP)

Thomas Zemp (CVP)

Oliver Imfeld (SVP)

Ivan Studer (CVP)

Reto Eberhard (SVP)

Man kann sehen, dass die Strasse erst saniert wurde und es gibt gute Gründe erst ab Perimeter 68-70 anfangen würde, die Strasse aufzureissen. Auf der nachfolgenden Fahrbahn gibt es viele Schäden, die von Grund auf behoben werden müssen, aber im vorderen Abschnitt ist das nicht der Fall.

Oliver Imfeld (SVP)

Wenn man mit Fotos Zustandsaufnahmen von Strassen machen kann, gratuliere ich Herrn Imfeld. Ich möchte Herrn Zemp fragen, aufgrund welcher Analysen und Untersuchungen die Aussage im B+A gemacht wurde, dass die Strasse in einem schlechten Zustand ist. Ich habe das Vertrauen, dass gewisse Untersuchungen gemacht wurden, Kernbohrungen usw. Wenn man das in Zukunft einfach mit Fotos machen kann, können wir viel Geld sparen.

Jürg Biese (FDP)

Grundsätzlich ist festzuhalten Herr Imfeld, dass dort gar nichts saniert worden ist. Nur weil vielleicht der Asphalt ein bisschen nass ist, ist er noch nicht neu. Wir haben damals beim Knoten Buholz überhaupt keine Belagssanierungen gemacht, sondern nur die Steine aufgesetzt.

Thomas Zemp (CVP)

2009 wurde eine Zustandsanalyse gemacht, bei der drei Kernbohrungen gemacht wurden. Wir haben eine Aussage zum Strassenaufbau, beim Bau vom neuen Rad- und Gehweg hat man aber vor allem gesehen, was unter der Strasse ist und ist zu dem Schluss gekommen, dass das richtig saniert werden muss. Man sollte nicht nur eine Belagssanierung machen, indem man einfach den Belag überdeckt. Es ist aber überhaupt nicht so, dass Steuergelder für eine Sanierung gebraucht wurden, die man jetzt schon wieder machen will. Das war ein Diskussionspunkt von dem Teil der Mättwilstrasse, der zum Knoten führt. Der ist, glaube ich, neueren Datums.

Herr Bider hat sich ja löblicherweise für den Klimaschutz eingesetzt, das finden wir super. Es ist natürlich klar, dass die L20 keine Autobahn bauen will, sondern wir unterstützen das Projekt, um den Klimaschutz zu fördern, indem der Langsamverkehr gefördert wird und auch Busse kreuzen können. Darum sind die Querungshilfen, Bushaltestellen oder die Verbreiterung der Strasse essenzielle Bestandteile des B+As und wenn eines der Elemente gestrichen wird, können wir nicht mehr hinter dem B+A stehen.

Nathalie Portmann (L20)

Ich bitte darum, noch das zweite Foto aufzuschalten, das die Strasse Richtung Horw zeigt. Dort sieht man klar, wie die Sanierung entstanden ist und ich gehe nicht davon aus, dass das nur provisorisch gemacht wurde.

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Ich stelle einen Ordnungsantrag. Wir haben beschlossen, keine Fotos anzuschauen.

Claudia Röösl Schuler (L20)

Das haben wir nicht beschlossen.

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Ich stelle einen Ordnungsantrag.

Claudia Röösl Schuler (L20)

Das heisst, dass ich meinen Satz beenden kann. Es geht darum, den Antrag von Herrn Imfeld zu unterstützen und Herr Zemp hat gesagt, dass man die Situation als neu anschauen kann und nicht als alt.

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Vorhin wurde darüber diskutiert, dass keine Fotos gezeigt werden und jetzt kommt schon das zweite. Ich finde, das ist nicht richtig. Wenn man sagt, es werden keine Fotos gezeigt, dann sollen auch keine gezeigt werden.

Claudia Röösl Schuler (L20)

Wir haben nie darüber gesprochen, dass keine Fotos aufgeschaltet werden dürfen. Wir haben das genauso wenig besprochen wie wir auch nicht über Rückkommen auf eine bereits durchgeführte Abstimmung gesprochen haben.

Oliver Imfeld (SVP)

Dann müssen wir es jetzt besprechen, denn das Büro sagt, dass das nicht zulässig ist.

Claudia Rössli Schuler (L20)

Ein Foto ist ein Beweismittel und wenn ein Foto etwas klar darstellt sehe ich keinen Grund, warum man es nicht zeigen sollte. Das wäre eine Vorenthaltung einer Rechtsform.

Jörg Conrad (SVP)

Wenn zu einem Geschäft keine Fotos gezeigt werden dürfen, müsste das in der Geschäftsordnung des Einwohnerrates enthalten sein.

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Ich möchte den Präsidenten fragen, ob das im Büro besprochen wurde. Die Information müsste ja dann in die Fraktionen gelangt sein, aber wir wissen von nichts. Als alt Einwohnerratspräsident kann ich sagen, dass während meiner Amtszeit nie über so etwas gesprochen wurde. Auch an der letzten Sitzung, als meine Interpellation betreffend dem Treppenaufgang bei der Horwerhalle behandelt wurde, gab es keine Diskussion über das angefügte Foto. Und jetzt darf man auf einmal keine Fotos mehr zeigen?

Roland Bühlmann (SVP)

Mir ist nichts bekannt, dass wir darüber während meinem Amtsjahr diskutiert haben.

Reto Eberhard (SVP)

Zum Ordnungsantrag heisst in Art. 55 Abs. 1: «Ordnungsanträge beziehen sich auf die Form der Behandlung der Geschäfte, deren Verschiebung oder Rückweisung, Eintreten oder Nichteintreten, den Schluss der Diskussion, das Vorgehen bei Abstimmungen oder auf die Anwendung der Geschäftsordnung.» Über Fotos ist nichts enthalten.

Mir ist nicht klar, über was ich jetzt abstimmen soll. Ich weiss nicht, wo geschrieben steht, dass man Bilder zeigen darf oder nicht. Wenn ein Ordnungsantrag im Raum steht, dass man keine Bilder zeigen darf, dann kann ich den nur gutheissen, wenn irgendwo steht, dass es der bestehenden Ordnung widerspricht. Das kann ich nirgends entnehmen und darum finde ich es obsolet, über den Antrag abzustimmen. Wir müssten die Frage einmal klären, ob man Bilder zeigen darf oder nicht, aber ich glaube nicht, dass das jetzt der richtige Rahmen ist. Generell betrachte ich Bilder nicht als Beweismittel wie Herr Conrad. Die Zeiten sind längst vorbei, dass alles stimmt, was auf den Bildern ist. Man muss aber regeln, inwieweit Bilder zur Illustration usw. im Rat gezeigt werden dürfen. Mir ist nicht bekannt, dass es diesbezüglich eine Einschränkung gibt.

Richard Kreienbühl (CVP)

Ich ziehe den Ordnungsantrag zurück.

Claudia Rössli Schuler (L20)

**Abstimmung:**

Antrag der SVP: «Der Projektperimeter ist anzupassen und zu verkürzen. Der Projektanfang soll neu mindestens auf die mit 68,78 bezeichnete Stelle reduziert werden. Die aktuelle Bushaltestelle Buholz in Richtung Kastanienbaum ist so wie bestehend, ohne Abänderung und bauliche Anpassung, beizubehalten und nicht zu verlegen.»

Reto Eberhard (SVP)

**Der Antrag wird mit 10:18 Stimmen abgelehnt.**

### 3.2 Projektelemente

Die SVP-Fraktion stellt folgenden Antrag: «Die unter dem dritten Punkt genannten Elemente, Querungshilfen und Radfahreinspurstrecken, sind aus dem B+A zu streichen und nicht zu realisieren. Weiter sind die unter dem vierten Punkt genannten Elemente, neue Doppelbushaltestelle «Buholz» im Bereich Rigiblickstrasse/Unterwilstrasse mit Fahrbahnhaltestellen zu streichen und die aktuelle Situation mit den bestehenden Haltestellen beizubehalten.»

Die Querungshilfen und Radfahreinspurstrecken sind völlig überflüssig bei der klaren Übersichtlichkeit, die die Strecke bietet. Man muss kein Geld für etwas ausgeben, das unnötig ist.

Weiter macht es keinen Sinn, die Doppelbushaltestelle «Buholz» auf der Fahrbahn zu machen. Wir haben da schon «beste» Erfahrungen in Kastanienbaum gemacht. Auf der St. Niklausenstrasse haben wir Stau, was wir jahrelang nie hatten, wir haben gefährliche Überholmanöver, wir haben Inlineskater, die überholen. Mit einer Bushaltestelle auf der Strasse haben wir genau die gleiche Situation, nämlich dass wir gefährliche Situationen kreieren, die völlig überflüssig und unnötig sind. Darum bitte ich Sie, dem Antrag zuzustimmen.

Was die Bushaltestelle betrifft muss man sagen, dass wir diese sanieren müssen, wenn wir die Strasse sanieren. Wir können keine Haltestellen mehr bei einer Strasseneinfahrt machen, denn wir müssen die Einstiegs-kante sicherstellen. Wenn Sie den Bus nicht auf der Strasse möchten, müssen sie dort zwei normgerechte Busbuchten machen, so dass der Bus richtig an die Haltestelle heranfahren kann. Pro Busbucht müssen Sie dafür 125 bis 150 m<sup>2</sup> Land aufwenden und es ist auch relativ kostenintensiv. Das wäre meiner Meinung nach unverhältnismässig. Wir werden das Land entweder gütlich erwerben müssen oder enteignen. Ich bezweifle, dass wir begründen können, dass es tatsächlich nötig und im öffentlichen Interesse ist, das Land zu enteignen, um Busbuchten zu machen für den Bus, der an Werktagen 47-mal an der Haltestelle durchfährt und im schlechtesten Fall 17-mal hält, wenn nur eine Person ein- oder aussteigt, also 1/3 der Fälle. Es wäre einerseits aus finanzieller Sicht unverhältnismässig, Sie haben ja gesagt, dass wir aufpassen müssen, dass wir kein Luxusprojekt bauen, und andererseits auch, wenn man aus dem Grund eine Enteignung vornehmen möchte. Darum ist es keine Möglichkeit, Busbuchten zu machen und es ist schon gar keine Möglichkeit, weiterhin auf der Strasseneinfahrt zu halten. Das würde auch nicht bewilligt.

Ist es möglich, die bestehende Bushaltestelle mit der Bucht zu belassen? Was würde es kosten, wenn man anstelle einer neuen Bushaltestelle weiter vorne einfach die bestehende weiterbetrieben würde und die halt auch ausbauen würde?

Man kann die Bushaltestelle belassen, wenn man den Strassenabschnitt nicht saniert. Solange nichts gemacht ist, hat man dann den bestehenden Zustand. Es würden keine Kosten anfallen, aber Sie haben vorhin darüber abgestimmt, dass das nicht stattfinden wird. Die Fahrbahnhaltestelle ist keine teure Sache, dort müssen wir einfach die Kante sicherstellen. Was Busbuchten genau kosten würden, müsste ich nachschauen. Aber wie gesagt denke ich, dass das unverhältnismässig wäre.

Oliver Imfeld (SVP)

Thomas Zemp (CVP)

Oliver Imfeld (SVP)

Thomas Zemp (CVP)

**Abstimmung:**

Antrag der SVP zu Punkt 3.2 Projektelemente: «Die unter dem dritten Punkt genannten Elemente, Querungshilfen und Radfahreinspurstrecken, sind aus dem B+A zu streichen und nicht zu realisieren. Weiter sind die unter dem vierten Punkt genannten Elemente, neue Doppelbushaltestelle «Buholz» im Bereich Rigiblickstrasse/Unterwilstrasse mit Fahrbahnhaltestellen zu streichen und die aktuelle Situation mit den bestehenden Haltestellen beizubehalten.»

Reto Eberhard (SVP)

**Der Antrag wird mit 7:20 Stimmen, bei 1 Enthaltung, abgelehnt.**

**6 Land- und Rechtserwerb**

Bei den Kosten unter Punkt 9.2.1 ist die Summe für den Landerwerb im Vergleich zu vorhergehenden Budgets von 46'000 auf 19'000 Franken gesunken. Hat das damit zu tun, dass die Landerwerbe, die im Zusammenhang mit der Erstellung des Radwegs getätigt werden mussten, schon fast abgeschlossen sind?

Oliver Imfeld (SVP)

Ich habe die Abrechnung vom Rad- und Gehweg nicht da und ich weiss auch nicht, wieviel Land wir da erworben haben. Die Erfahrung zeigt auch, dass nicht die Kosten für das Land das Problem sind, sondern der Rechtsweg, wenn es zu einer Enteignung kommt. Das Landwirtschaftsland liegt im Bereich von 20 Franken pro m<sup>2</sup>, aber wenn man mit der Schätzungskommission operieren muss, ist der Rechtsaufwand viel höher. Wir haben so kalkuliert, wie es bei der benötigten Anzahl Quadratmeter etwa kommen könnte.

Thomas Zemp (CVP)

**9.2 Kostenzusammenstellung**

Die SVP-Fraktion stellt folgenden dritten Antrag: «Die unter 9.2.1. aufgeführten für das Projekt vorgesehenen Kosten sind um den Betrag von 280'000 Franken (zweihundertachtzigtausend Franken), welche mindestens durch die Anpassungen im B+A unter 3.1 durch die Kürzung des Projektes um rund 70 Meter und die damit einhergehende Erhaltung der aktuellen Bushaltestelle sowie die Streichung der unter 3.2. aufgeführten Projektelemente (Querungshilfen, Radeinspurstrecken, keine neue Doppelbushaltestelle auf den Fahrbahnen) zu kürzen.»

Oliver Imfeld (SVP)

**Abstimmung:**

Antrag der SVP: «Die unter 9.2.1. aufgeführten für das Projekt vorgesehenen Kosten sind um den Betrag von 280'000 Franken (zweihundertachtzigtausend Franken), welche mindestens durch die Anpassungen im B+A unter 3.1 durch die Kürzung des Projektes um rund 70 Meter und die damit einhergehende Erhaltung der aktuellen Bushaltestelle sowie die Streichung der unter 3.2. aufgeführten Projektelemente (Querungshilfen, Radeinspurstrecken, keine neue Doppelbushaltestelle auf den Fahrbahnen) zu kürzen.»

Reto Eberhard (SVP)

**Der Antrag wird mit 7:18 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, abgelehnt.**

**Abstimmung Beschluss:**

1. Die Sanierung der Kastanienbaumstrasse, Abschnitt Buholz bis Schwanden, wird mit 19:9 Stimmen genehmigt.
2. Für den Strassenbau wird mit 19:9 Stimmen die Ausgabebewilligung durch den Sonderkredit von Fr. 1'200'000.00 (inkl. MWST) zuzüglich allfälliger Teuerung zulasten der Investitionsrechnung Konto 462043 genehmigt.

## **5. Bericht und Antrag Nr. 1634 Planungsbericht LuzernSüd - Vertiefungsgebiete III, IV, V und Städtebauliche Richtlinien Mattenplatz**

### **Eintreten BVK**

Jürg Biese (FDP)

Wenn man den heute vorliegenden B+A Nr. 1634 Planungsbericht LuzernSüd anschaut, wird offensichtlich, wie sehr die heutigen Planungsinstrumente bereits ohne Zersiedlungsinitiative und weiteren Vorschriften vom Bund zu einer ungeheuren Verdichtung in der Region LuzernSüd und insbesondere in den Vertiefungsgebieten III, IV und V und am Mattenplatz führen.

Gemeinderat Thomas Zemp hat bei der Beratung des B+As in der BVK festgestellt, dass nur rund 20 % der Vertiefungsgebiete Horw betreffen und dass Horw schon gut und dicht bebaut ist oder kurz- bis mittelfristig noch wird. Trotzdem sind wir alle mit den umfangreichen Dokumenten, Plänen und Visualisierungen bedient worden, die in den letzten Jahren von Siedlungsplanern erarbeitet worden sind und uns mit teilweise schwer verständlichen und abstrakten Beschreibungen präsentiert werden.

Vermutlich hat der Planungsbericht LuzernSüd mit den vielen Beilagen zu den drei Vertiefungsgebieten und den Städtebaulichen Richtlinien Mattenplatz aufgrund vom Umfang, aber auch inhaltlich, einige von uns an den Rand unseres Vorstellungs- und Aufnahmevermögens gebracht. Darum ist es für uns als Milizparlament nicht einfach gewesen, einzelne Details in all den Konzepten und Projekten in den Gesamtkontext zu stellen und zu verstehen. Dabei ist genau jetzt noch die Gelegenheit, Signale oder Leitplanken für die weiteren Schritte zu setzen. Denn als nächstes sollen die unverbindlichen Konzepte über die Richtpläne behördenverbindlich werden. Wir müssen uns also bewusst sein, dass wir genau jetzt mit unseren Inputs noch städtebaulich Einfluss nehmen können und für mehrere Generationen die Weichen für die Siedlungsentwicklung südlich von Luzern stellen!

Auch für die BVK ist es nicht einfach gewesen, sich durch all die Unterlagen zu kämpfen, den Gesamtüberblick zu bewahren und trotzdem ihre Aufgabe wahrzunehmen.

Für die BVK sind übergeordnet folgende Punkte wichtig:

Es braucht übergeordnete, von Profis entwickelte städtebauliche Siedlungs- und Verkehrskonzepte, die die Anforderungen an eine ganzheitliche Entwicklung der verschiedenen Vertiefungsgebiete zur Gewährleistung einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität definieren und sicherstellen.

Die Umsetzung der Vertiefungsgebiete braucht Zeit, Geld und Geduld. Teilweise zeigen die Konzepte ja auch einfach mögliches Potenzial auf, was realisiert werden könnte. Es ist aber nicht so, dass das alles von heute auf morgen realisiert werden wird. Im Gegenteil, weil es so bedeutende Veränderungen sind, muss der Bedarf in den Entwicklungsgebieten sehr genau geprüft und abgeklärt werden, bevor mit der Ausführungsplanung und der Realisierung gestartet wird. Die Befürchtungen der Bewohner in der Region LuzernSüd sind gross, dass die bereits heute als Profitcenter errichteten und noch geplanten Überbauungen am Schluss gar nicht in dem Umfang nötig sind.

Der BVK ist es darum ein grosses Anliegen, dass nichts Unüberlegtes und ohne Mitwirkung von der betroffenen Bevölkerung umgesetzt wird. Der Miteinbezug der Städte Kriens und Luzern und der Gemeinde Horw muss einen hohen Stellenwert erhalten und zwingend sichergestellt werden. Die BVK hat grosse Bedenken, dass uns die Entwicklung überrollt und wir kaum mehr Platz zum Atmen haben. Es ist damit zu rechnen, dass

ein höherer Verkehrsdruck sowie eine Beeinträchtigung der Mobilität und Flexibilität entsteht. Mit der Entwicklung werden erfahrungsgemäss auch soziale Probleme geschaffen. Diese Themen sind aus Sicht von der BVK noch zu wenig berücksichtigt.

Dass der heute gut funktionierende Kreisel Mattenhof gegen einen lichtsignalgesteuerten Knoten ersetzt werden soll, mag vielleicht mit einer besseren Verkehrssteuerung zu tun haben, aber viel mehr gehts darum, noch mehr Platz für eine noch dichtere Bebauung am Mattenplatz zu schaffen. Das hat in der BVK für Unverständnis gesorgt. Erst recht, wenn dann noch von einer Verbesserung von der Aufenthaltsqualität gesprochen wird. Das haben wir nicht verstanden, und wir werden einen entsprechenden Antrag zum Rückschritt zu Lichtsignalanlagen formulieren.

Das Gleiche gilt für die Kreisel Wegmatt und Steinibach. Auch dort muss nach besseren Lösungen als dem Rückbau zu lichtsignalgesteuerten Knoten gesucht werden.

Zu reden gab aus naheliegenden Gründen auch das Vertiefungsgebiet III, Horw See. Die BVK hat festgestellt, und Thomas Zemp hat es bestätigt, dass nicht alle von den fast 40 Bemerkungen im Vernehmlassungsverfahren berücksichtigt werden können, weil bei den verschiedenen Interessengruppen logischerweise unterschiedliche Anliegen und Bedürfnisse auf den gleichen Flächen bestehen. Umso schwieriger ist die Aufgabe für die Planungsteams, die jetzt mit weiteren Studien für dieses Gebiet beauftragt werden. Sicher ist, dass nach der Realisierung vom Campus mittelfristig Lösungen für den Bereich Campingplatz und Seebad und langfristig auch für das Areal der Sand & Kies AG gefunden werden müssen.

Wichtig ist für die BVK weiter, dass die öffentlich nutzbaren und zugänglichen Plätze als Aufenthaltsraum und Begegnungszonen vorgesehen werden, und dass auch eine ökologische Vernetzung stattfindet.

Apropos Plätze und Zugänglichkeiten: Die BVK hat sich bei der Beratung immer wieder die Frage gestellt, für wen denn überhaupt die Vertiefungsgebiete und insbesondere die drei sogenannten prägenden Achsen entwickelt werden. Es kommt der Eindruck auf, dass die in Kriens und Luzern massiv verdichteten Quartiere, oder wie man so schön sagt Gevierte, mit dem Autobahnpark, der Südallee und der Promenade neue, zusätzliche und schnellere Zugänge zur Horwer Seebucht bekommen sollen. Das führt zu Zwangenermassen zu mehr Verkehr, der über ein feinmaschiges Wegnetz verteilt und an geeigneter Stelle konzentriert respektive kanalisiert werden muss. Aber auch hier haben wir Bedenken, ob unsere Region das alles verkraften kann.

Darum hat die BVK am Schluss den B+A Nr. 1634 Planungsbericht Luzern Süd mit einigem Unbehagen und gemischten Gefühlen zur Kenntnis genommen, ist aber für Eintreten.

### **Eintreten CVP**

Wie schon bei der früheren Beratung von Planungsberichten, Verkehrskonzepten usw. im Zusammenhang mit LuzernSüd hat auch der vorliegende Planungsbericht in der Fraktion der CVP gemischte Gefühle bis Unbehagen ausgelöst. Insgesamt sind die Dimensionen von LuzernSüd enorm und oftmals wird man sich der wirklichen Konsequenzen erst bewusst, wenn die Umsetzung konkret sichtbar wird, z.B. im Mattenhof.

Die Umsetzung von LuzernSüd vor den Toren Horws ist im Gange. LuzernSüd wird durch die massive Zunahme an Menschen einen Anstieg an Verkehr zu bewältigen haben. Die Auswirkungen der Umsetzung, die ja grösstenteils in den Städten Kriens und Luzern geschehen, werden auf Horw einen spürbaren grossen Einfluss haben und auch Horw verändern, ob wir wollen oder nicht; z.B. durch Verkehrszunahme, Druck auf die

Richard Kreienbühl  
(CVP)

Nutzung von Freizeitanlagen - beispielsweise am See - und Naherholungsräume, wie die Horwer Halbinsel und den Bireggwald. Wir sprechen von rund 15'000 zusätzlichen Menschen, die aufgrund von LuzernSüd in die Region zuziehen werden. Nicht alles an dieser Entwicklung wird kontrollierbar sein, so wie es die Planungsunterlagen manchmal gerne suggerieren wollen.

Die zu verarbeitenden Unterlagen für die Beratung dieses Planungsberichts waren bezüglich des Umfangs beträchtlich und es scheint oftmals nicht möglich, die Komplexität des Planungswerks in der notwendigen Tiefe zu durchdringen. Kommt hinzu, dass im vorliegenden Planungsbericht teilweise eine Sprache verwendet wird, die den Eindruck erweckt, als seien die Verfasser in einer eigenen Sphäre unterwegs. Es sind verschiedene Formulierungen in den vorliegenden Dokumenten zu erkennen, die in der CVP-Fraktion und bereits in der BVK Unverständnis bis Kopfschütteln verursacht haben. Ein Beispiel: «Zudem soll mit einem Zwillingsspaar zweier gleich hoher Hochhäuser von 50 m westlich der Südallee (Baubereich 2 und 6) bewirkt werden, dass sich der Platz aufspannt, der Blick zum Pilatus gerahmt und durch die gleiche Höhe eine stadträumliche Ruhe an den Platz gebracht wird.»

Das klingt alles gut, mit (zu) viel Fachjargon und (zu) visionär oder vielleicht etwas provokativer ausgedrückt, zu schönfärberisch, um die Bevölkerung damit wirklich zu erreichen. Hören Sie sich einmal um, was man über die Bebauung Mattenhof in der Bevölkerung so alles hört. Wie hiess es am 26. November 2018 in der LZ: «Die wichtigsten Knackpunkte: Die ansässigen Bewohner fühlen sich nicht als Teil von «Luzern Süd», es wird zu wenig grenzübergreifend kommuniziert, und es gibt Spannungen zwischen den Bewohnern der bestehenden und neuen Quartiere.»

Trotz Verkehrskonzept, das wir beraten haben, ist dies bei der betroffenen Bevölkerung noch nicht angekommen. So heisst es weiter im erwähnten Artikel: «Als negative Auswirkungen befürchtet man vor allem den Verkehr, etwa den Suchverkehr im Quartier: «Wir wollen kein Dosiersystem mit Lichtsignalanlagen, das die Wegfahrt aus dem Quartier verzögert. Wir zahlen hier Steuern. Warum sollen wir gegenüber dem fremden Durchgangsverkehr benachteiligt werden?»

Damit sind klare Zeichen erkennbar für Ängste und Befürchtungen von Menschen in diesem Lebensraum. Investment und Wachstum sind die eine Seite, die andere Seite sind die Menschen, die bereits da sind und die Menschen, die neu hinzuziehen werden. Weiter konnte man lesen: «Dabei gehe es um öffentliche Räume und öffentliche Nutzungen, wie beispielsweise um Schulräume, Recyclingstellen, Freiflächen, Biodiversitätsflächen und Möglichkeiten, den Hund zu versäubern bis hin zur Frage, wo man sich abends trifft, um ein Bier zu trinken.» Diesen Themen wollen sich die drei beteiligten Gemeinden und der Verband LuzernPlus nun vermehrt widmen. Erst jetzt. Der soziale Aspekte bei diesem Grossprojekt gewinnt leider erst nachträglich an Bedeutung, was Cyrill Wiget, Gemeindepräsident Kriens, in der LZ vom Juni 2018 bestätigt: «Die sozialräumliche Dimension wurde dagegen bisher unterschätzt».

Man hat viel für die Investoren getan, aber jetzt merkt man, dass an ein Sozialraumkonzept nicht rechtzeitig gedacht wurde und man muss nun nachträglich noch retten, was zu retten ist. Und dann redet man im Bericht von Identifikation. Dafür braucht es wesentlich mehr als nachträglich rettende Massnahmen. Identifikation braucht Zeit und Grundvoraussetzungen, um entstehen zu können. Dies nach der langen Planungszeit festzustellen, kann verheerend sein und man muss sich nicht wundern, wenn ein gewisser Widerstand wächst.

Nun zu einigen konkreten Punkten:

- Gemäss Projekt K19 vom Bauprogramm des Kantons ist davon die Rede, auf der Ringstrasse eine Busspur zu machen plus Lichtsignalanlage beim Kreisel Mattenhof, was wohl ohne Ausbau schwer möglich ist. Es wurde aber im Verkehrskonzept von keinem Ausbau der Ringstrasse gesprochen.
- Wie will die Gemeinde Horw ihren Dorfkern vor dem Verkehrsdruck, vor Überlastung schützen? Stichwort: Schleichverkehr, Ausweichverkehr. Wird der Ortskern bei Verkehrsüberlastung nicht als Ausweichstrecke genutzt werden? Dazu sind zwingend Massnahmen nötig.
- Bei der Infoveranstaltung zu LuzernSüd wurde von vier bis sechs Stunden Stau (total morgens und abends) auf der Ringstrasse gesprochen!
- Einen wichtigen Punkt möchten wir in Erinnerung rufen: Der Inhalt des Planungsberichts ist nicht behördenverbindlich. Somit könnte man über den Planungsbericht fast beruhigt hinweggehen. Aber: Am Schluss entscheidet der Vorstand von Luzern Plus per Delegiertenbeschluss z.B. über den Richtplan, der Verbindlichkeit für den Kanton und die Gemeinde hat. Das bedeutet z.B., dass wir ein neues Parkplatzreglement machen müssen.

Die CVP wird aufgrund der Stimmungslage folgende Anträge auf Bemerkungen anbringen zu Punkten, die ihr Sorge bereiten und aus ihrer Sicht beachtet werden sollten:

- Die CVP erachtet die Bereiche Versorgung und Entsorgung als Bereiche, die nicht genügend berücksichtigt worden sind. Die Stadt Kriens ist in die Pflicht zu nehmen und soll eine öffentliche Zone für den Ökihof ausscheiden, da daran bis jetzt schlicht nicht gedacht wurde. Zusätzlich soll die Standortfrage des Werkhofs Horw geklärt werden. Das Werkhofareal Horw ist verdichtbar, aber wo man mit dem Werkhof hinget, ist bis jetzt offen.
- Die CVP erwartet Verlässlichkeit, dass man sich an bereits Kommuniziertes hält, nicht wie dies bei den Hochhäusern der Fall zu sein scheint. Da soll der eine Turm plötzlich bis 105 m möglich sein, obwohl ursprünglich 70 m geplant waren. Das Vertrauen wird dadurch nicht gestärkt.

Die CVP-Fraktion ist für Eintreten. Wir werden jedoch einen Antrag auf ablehnende Kenntnisnahme stellen. Dies als Zeichen dafür, weil zu viel, zu dicht und zu schnell gebaut wird und man sich anscheinend nicht an gewisse Abmachungen hält. Zur ganzen Bauproblematik mit dem schnellen Bauen und einem hohen Wohnungsanteil konnte man in letzter Zeit in der Presse lesen, was Investoren machen, um Leute in die Quartiere zu locken, was dann z.B. wieder zum Leerstand an Altwohnungen führt. Man merkt, dass man beim Wohnungsbau an eine gewisse Grenze kommt.

Die CVP möchten betonen, dass sie nicht in Frage stellt, überregional zu planen. Dies ist eine zwingende Notwendigkeit. Aber wir verlangen genügend Sensibilität für die Befindlichkeit der Bevölkerung, eine verständliche, verlässliche Kommunikation und schlicht ein stärker gewichtetes Mitdenken und Berücksichtigen der Aspekte des Zusammenlebens der Menschen in den neu entstandenen und neu entstehenden Gebieten und Regionen.

### **Eintreten L20**

Die L20 steht dem Planungsbericht LuzernSüd grundsätzlich positiv gegenüber, wir begrüssen die zusammenhängende Planung der auch uns betreffenden Gebiete mit den Nachbargemeinden.

Verdichtetes Bauen bis an die «Ortskante» Kantonsstrasse erscheint uns sinnvoll. In den Gebäuden nördlich der Kantonsstrasse zwischen Rank und Ennethorw wird die gemischte Nutzung von Wohn- und Gewerbegebäuden gut umgesetzt. Südlich ist hingegen der Natur genügend Raum zu geben.

Die L20 hat sich wiederholt für eine Parkanlage im Seefeld stark gemacht. Der Planungsbericht priorisiert das Naturschutzgebiet Steinibachried als ökologisch sensibles Flachmoor mit reicher Artenvielfalt. Das durch den befristeten Campingplatz freierwerdende Gebiet soll Teil eines Ortes werden, der jederzeit für die ganze Bevölkerung zugänglich ist.

Mit der neuen Haltestelle «Horw See» der Zentralbahn wird Ennethorw besser an den öffentlichen Verkehr angebunden. Ausserdem ist sie eine nützliche Ergänzung für die Studierenden der Luzerner Hochschulen Technik und Architektur und der pädagogischen Hochschule, die künftig beide auf diesem Areal als Campus angesiedelt sind.

Die Zielsetzungen des Vertiefungsgebietes III Horw See braucht nach Meinung der L20 eine Ergänzung. Darum wird ein Antrag auf Bemerkung für die Sicherstellung von öffentlichem Raum folgen. Auffällig ist, dass im Areal LuzernSüd auf dem Boden der Stadt Kriens massiv Wohn- und Gewerbebaum geschaffen wird, die Verkehrssituation allerdings in der Planung kaum beachtet wurde. Es liegt an der Stadt Kriens, dort griffige Lösungen für ein nachhaltiges und schonendes Verkehrskonzept auszuarbeiten, welches dem Bevölkerungsanstieg entsprechend Rechnung trägt, wobei aber nicht einfach mehr Strassen die Lösung sein können.

Die L20 nimmt den B+A Nr. 1634 zur Kenntnis und ist für Eintreten.

### **Eintreten FDP**

Mit dem heute vorgelegten Planungsbericht LuzernSüd und den zugehörigen Studien zu den Vertiefungsgebieten III-IV wird der Grundstein für die städtebauliche Entwicklung dieser Gebiete in den nächsten 20 Jahren gelegt. Die vorliegenden Studien zeigen grundsätzlich eine zukunftsorientierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Wir haben den B+A innerhalb der FDP sehr kontrovers diskutiert, vor allem über fünf Punkte:

- Das Wachstum, das ziemlich stark forciert wird,
- die Zonen für die öffentliche Nutzung, die nicht berücksichtigt wurden,
- die Verkehrslösungen, die wir als nicht zukunftsträchtig erachten,
- die Mitwirkung, die wir zumindest als fragwürdig einschätzen,
- die Auswirkungen auf das Gebiet Horw See.

Aus heutiger Sicht muss in Frage gestellt werden, ob die Gesamtausrichtung des Konzepts nicht zu stark auf Wachstum ausgerichtet ist, welches die Mehrheit der Bevölkerung in diesem Ausmass gar nicht will. Insofern ist es positiv, dass bis zur Realisierung einzelner Planungsgebiete noch viele Jahre vergehen und sich noch vieles ändern wird oder nicht so realisieren lässt.

Jonas Heeb (L20)

Stefan Maissen (FDP)

Die FDP ist aufgrund von Gesprächen überzeugt, dass die Bevölkerung aktuell eher die Risiken als die Chancen des angestrebten Wachstums und der massiven Verdichtung sieht. Ich erinnere Sie an den Abstimmungssonntag vom 10. Februar in Ebikon, wo die Bevölkerung schon mal die Notbremse gezogen hat. Ich hoffe, LuzernSüd und auch der Gemeinderat von Horw hören genau hin, wenn dieses Ergebnis analysiert wird.

Umso erstaunlicher finden wir, dass Zonen für die öffentliche Nutzung bei der gebietsübergreifenden Planung vergessen wurden. Mit Ausnahme von Horw See gibt es keinen Freiraum für die Bevölkerung. Die planerische Schönheit mit sogenannten Hochpunkten, Baukanten und «gerahmten Durchblicken auf den Pilatus» machen aber die Menschen in Horw vielleicht weniger glücklich als die Planungsbüros aus Zürich. Ein Beispiel zur Behandlung der öffentlichen Nutzung aus aktuellem Anlass: Es wird im Bericht zum Vertiefungsgebiet V einfach lapidar bemerkt, dass der Ökihof nicht optimal sei und ein neuer Standort gefunden werden sollte. Finden wir den irgendwo in dem Bericht? Nein, das wird nicht erwähnt. Da ist ein Antrag nötig, um dem Ökihof das nötige Gewicht beizumessen.

Typisch ist aus unserer Sicht auch, dass das Geschäft nur der BVK zugewiesen worden ist. Wir haben gehört, dass die sozialräumliche Entwicklung ein wichtiges Thema ist. Neben guten baulichen Lösungen ist eine gute sozialräumliche Entwicklung immer zwingend notwendig. Es müssen alle Menschen und Anspruchsgruppen an der Entwicklung partizipieren können, sonst wird die Quittung später präsentiert.

Mit dem Thema Verkehr haben wir uns sehr intensiv auseinandergesetzt. Verkehrskonzepten spielen in allen Vertiefungsgebieten eine zentrale Rolle. Die Lenkung der Verkehrsströme, nicht nur des motorisierten Individualverkehrs, sondern auch vom ÖV und Langsamverkehr sind zentral für das Gelingen der Planung. Im Bereich Mattenplatz und Schlund sind aber Lösungen vorgesehen, welche der Entwicklung nicht Rechnung tragen und deren Auswirkungen auf Horw fatal sein können. Wir werden dazu entsprechende Anträge stellen.

Beim Mattenplatz zeigt sich exemplarisch der Widerspruch zwischen maximaler Ausnutzung und Lebensqualität. Man will einen funktionierenden Verkehrsknotenpunkt, maximale Ausnutzung in Höhe, Tiefe und Breite und höchste Aufenthaltsqualität. Und dann stellt man eine Lichtsignalanlage hin; da verstehe ich die Welt nicht mehr. Dort versucht LuzernSüd wortwörtlich die Quadratur des Kreisels.

Zur Mitwirkung befürwortet die FDP grundsätzlich, dass die Studien in einem nächsten Schritt in ein behördenverbindliches Regelwerk überführt werden. Über die Mitwirkungsmöglichkeiten sind wir aber nicht glücklich. Auch wenn der vorliegende Inhalt noch keine Behördenverbindlichkeit aufweist, hat die FDP-Fraktion das Gefühl, dass die demokratischen Institutionen, in Horw namentlich der Einwohnerrat, mit einer reinen Kenntnisnahme mehr oder weniger umgangen wird. Wir können heute zwar Anträge auf Bemerkungen machen, aber verabschiedet wird das spätere Regelwerk nicht von den jeweiligen Parlamenten. Wir werden aber nicht erfolgreich sein, wenn wir die Bevölkerung nicht abholen und ihre Bedürfnisse berücksichtigen.

Zum Schluss noch zum Vertiefungsgebiet Horw See, das für uns eines der wichtigsten ist. Uns ist es eminent wichtig, dass die Planung sorgfältig und im Interesse der Horwer Bevölkerung gemacht wird. Der Lead für die Entwicklung dieses Areals muss bei Horw sein und nicht bei LuzernSüd. Das Thema Sport- und Freizeitanlagen ist für uns zentral, ebenso natürlich der Schutz des Rieds im heute bereits definierten Gebiet. Es muss verhindert werden, dass Horw See zu Disneyland für ganz LuzernSüd wird. Die Studie zum Seefeld und Seebad ist in diesem Zusammenhang von grösster Bedeutung.

Die FDP ist Eintreten auf den B+A Nr. 1634.

### **Eintreten SVP**

Die SVP-Fraktion hat sich eingehend mit dem Planungsbericht befasst und nimmt wie folgt Stellung:

Die SVP steht der ganzen Planung LuzernSüd sehr kritisch gegenüber. Die ganze Geschichte LuzernSüd hat ein Ausmass und ein Tempo angenommen, dass man ohne zu übertreiben festhalten muss, dass die Kontrollsysteme nicht mehr zeitgerecht wahrgenommen werden konnten, was im Übereifer der Bauherren zu einer Bauverdichtung führt, die letztlich auf dem Buckel der zukünftigen Bewohner und Unternehmungen ihren Schlusspunkt finden wird. Unter uns gesagt, es ist ein planerischer Grössenwahnsinn ausgebrochen, dem Einhalt geboten werden soll. Wir werden nicht mehr Strassen haben, aber der Verkehr wird massiv zunehmen.

Im B+A wird in der Einleitung knallhart festgehalten, dass die drei Standortgemeinden in enger Zusammenarbeit seit 2010 eine umfassende und koordinierte Planung für die zukünftigen Nutzungen und Erschliessungen erstellt haben. Wir erlauben uns, hier wiederholt explizit festzuhalten, dass in keiner einzigen der drei Gemeinden der Einwohnerrat das je beschlossen hat, sondern nur die dazumal eingesetzten Gemeinderäte der jeweiligen Gemeinden. Für uns ist das rechtlich sehr fragwürdig. Das Vorgehen ist unserer Ansicht nach noch nicht definitiv ausdiskutiert.

Unter Punkt 2 des B+As, Vertiefungsgebiet III, Horw See, muss man bei einer Weiterplanung eine exakte Interessenabwägung betreffend Sport und Freizeit zwingend ins Auge fassen.

Unter 2.1, Ausgangslage, wird in Abs. 3 festgehalten, dass Horw in den nächsten Jahren eine wesentliche, städtische Verdichtung erfahren wird. Hier stellt sich doch die Frage: Wollen wir das wirklich in Horw? Nachdem die vorherrschende Haltung der Horwer Bürgerinnen und Bürger ist, dass Horw ein Dorf bleiben sollte. Dies sind doch grosse Widersprüche, die geklärt werden müssen bevor es zu spät ist. Fast in jedem Abschnitt kommt das sog. «städtebauliche» zum Vorschein. Hier ist der Gemeinderat sehr gefordert (wenn nicht sogar etwas überfordert).

Unter 5.2, Gebäudehöhen, kann man u.a. in Erfahrung bringen, dass Gebäude bis zu einer Höhe von 110 m geplant sind. Das scheint uns bezüglich Mobilität sehr problematisch zu sein, da ein riesiger Mehrverkehr von den zahlreichen Wohnungen voraussehbar ist, jedoch keine neuen Strassen gebaut werden können. Damit wird ein massiver Mehrverkehr generiert, der die Ausfallachse von Horw enorm blockieren wird. Zudem gibt es keine klare Planung betreffend Parkplätzen.

Genug der Worte meine Damen und Herren, die SVP-Fraktion nimmt, wie die CVP-Fraktion, den Planungsbericht LuzernSüd voraussichtlich ablehnend zur Kenntnis.

Bei dem B+A hat mich sehr erstaunt, dass auf die finanziellen Folgekosten überhaupt nicht eingegangen wird. Es, gibt zwar ein Kapitel 6.4, Finanzierung und Folgekosten, aber das sagt so gut wie nichts aus. Erstaunlich ist, wenn man den B+A von vor fünf Jahren anschaut, waren dort immerhin Kosten in Höhe von rund 2.3 Mio. Franken enthalten. Auch im B+A vor drei Jahren waren noch einmal Kosten von rund 400'000 Franken enthalten, zum Teil überschneidend. Es geht für mich aber gar nicht, dass man keine Transparenz bildet, sondern auf Budgets verweist und dem Rat, der ein Milizparlament ist, keinen klaren Wein darüber einschenkt, was uns das kostet und was vielleicht wieder einmal zurückkommt.

Jörg Conrad (SVP)

Urs Röllli (FDP)

Danke für die kritische Auseinandersetzung mit dem Planungsbericht. Der Bericht selber ist relativ schlank gehalten, aber wir sind uns bewusst, wie viel Papier in den einzelnen Dokumentationen enthalten ist, die Sie auf heute lesen mussten, wenn Sie etwas dazu sagen möchten.

Die ganze Raumplanung ist relativ kompliziert und komplex und wenn man versucht, das einzuordnen, gibt es verschiedene Ebenen, die mitreden. Es gibt heute einen Richtplan ESP Eichhof - Schlund - Bahnhof Horw, der um die Jahrtausendwende entstanden ist. Er beschreibt das ganze Gebiet und es ist auch der Richtplan, der durch den neuen Teilrichtplan abgelöst werden soll. 2009 hat der Kanton den Richtplan überarbeitet und angefangen, den Entwicklungsschwerpunkt in unserem Gebiet «LuzernSüd» zu nennen. 2010 haben sich die Gemeinden Kriens und Horw und die Stadt Luzern zusammengetan und gesagt, dass sie das Gebiet grossflächig betrachten möchten und anfangen, das Gebiet zu beplanen. Es wurde ein Wettbewerb lanciert, den Ernst Niklaus Fausch & Partner gewonnen haben und herausgekommen ist das vorliegende Planungskonzept. Aus dem Wettbewerb heraus wurde das Grundkonzept Verkehr erstellt und die Vertiefungsgebiete wurden definiert und die Studien gemacht, woraus die städtebaulichen Richtlinien resultierten. Sie wurden bereits verschiedentlich mit dem Planungsthema konfrontiert. Am 20. März 2014 haben Sie mit dem Planungsbericht Nr. 1519 das Entwicklungskonzept LuzernSüd zur Kenntnis genommen und am 21. April 2016 mit dem Planungsbericht Nr. 1564 das Grundkonzept Verkehr und die Beilagen des Vertiefungsgebietes II zur Kenntnis genommen. Heute legen wir noch den Planungsbericht mit den Vertiefungsgebieten III, IV und V sowie die städtebaulichen Richtlinien vom Mattenhof vor. Das findet mehr oder weniger zeitgleich auch in Kriens und Luzern statt.

Von der Flughöhe her haben wir jetzt eine Gesamtplanung auf der Stufe «Leitbild/Richtlinie» gemacht. Das Planungswerk will man in einer Art Planungsbox zusammenfassen, in der alle Vertiefungsgebiete sind. Mit dem Teilrichtplan, zu dem der Gemeinderat noch Stellung nehmen wird, möchte man dem Ganzen eine gewisse Verbindlichkeit geben. Er wird öffentlich aufgelegt, die Bevölkerung kann dazu Stellung nehmen und der Einwohnerrat wird ihn wieder zur Kenntnis nehmen. Der Teilrichtplan ist behördenverbindlich, d.h. wenn es z.B. heisst, man muss ein Parkplatzreglement erstellen, müssen wir uns dafür einsetzen, dass das auch tatsächlich gemacht wird.

Es sind andere Herr Conrad, die über einen Richtplan entscheiden, nämlich das Kantonsparlament. Da könnte man jetzt auch sagen, warum jemand von Flüeli mitreden soll, was hier in Horw passieren soll. Aber es ist so definiert, dass auf der übergeordneten Ebene das Kantonsparlament festlegt, auf der Ebene vom Entwicklungsträger ist es LuzernPlus, d.h. die Delegierten der Gemeinden, aber dort, wo es wirklich entscheidend wird, nämlich auf der Stufe Zonenplan und Bebauungsplan, entscheiden immer noch Sie. Man kann das an einem konkreten Beispiel sehen, wenn es z.B. um das Hochhaus geht. Bei den städtebaulichen Richtlinien wurde von 60 m gesprochen und jetzt ist man gerade daran, den Bebauungsplan zu definieren. Der liegt jetzt auf, aber das ist eine Krienser Angelegenheit und wir Horwer können nicht viel dazu sagen. Das Krienser Stadtparlament wird beschliessen, wie hoch und wie dicht das Gebiet sein darf. Das passiert dann bei uns genauso. Wenn wir z.B. den Campus Horw weiterentwickeln, werden Sie sagen, wie der Bebauungsplan ausgestaltet sein soll. So gesehen ist es nicht wahnsinnig undemokratisch, was dort passiert, denn wenn es wirklich entscheidend wird, sind es der Einwohnerrat und die Stimmberechtigten von Horw, die den Entscheid treffen. Ich kann aber nachvollziehen, dass als Milizparlamentarier ein gewisses Unbehagen vorhanden ist. Man wird mit sehr viel Papier konfrontiert, das ist uns im Gemeinderat übrigens auch so gegangen, denn wir mussten die Geschäfte mehrmals behandeln und das war immer sehr zeitaufwendig. Sie werden mit dem Papier konfrontiert und man sagt Ihnen, dass Sie es nur zur Kenntnis nehmen können, das ist nicht

sehr motivierend. Wenn Sie jetzt nichts machen, wird man Ihnen in ein oder zwei Jahren vorwerfen, dass Sie nichts gesagt haben. Darum ist wichtig, sich jetzt kritisch damit auseinanderzusetzen und die Bemerkungen, die ich beim Eintreten schon gehört habe, in der Detailberatung anzubringen. Ich empfehle Ihnen auch, über die Bemerkungen abzustimmen, damit sie ein Gewicht haben und man nachher sieht, ob ein grosser oder kleiner Teil des Rates dahintersteht.

Bis vor Kurzem habe ich noch gesagt, dort wo die Kräne sind, fängt Kriens an. Jetzt gab es in Horw ein paar Veränderungen und wir haben ein paar mehr Kräne. Aber wenn man es sachlich betrachtet, muss man sagen, dass wir in Horw vor allem ein Entwicklungsgebiet haben, und zwar Horw Mitte. Das ist seit 2012 auf der Ebene Bebauungsplan grundeigentümergebunden definiert und jetzt mehr oder weniger schnell realisiert. Ich bin sehr froh, dass es nicht so geht wie an anderen Orten, bis jetzt hat sich das recht gut verteilt. Ich darf daran erinnern, dass mit dem Haus «Aqua» bis jetzt ein Haus fertig erstellt ist. Jetzt kommt das Hochhaus und es hat ein wenig Dynamik angenommen, weil links und rechts der Allmendstrasse auch Baubewilligungen erteilt wurden. Im anderen Entwicklungsgebiet in Kriens läuft viel mehr viel gleichzeitiger ab und ich kann auch verstehen, wenn einen das ein wenig nachdenklich stimmt oder vielleicht sogar ein wenig Angst macht.

Sie haben verschiedene Bemerkungen zur sozialräumlichen Entwicklung gemacht. Vorab ist zu erwähnen, dass vom Büro entschieden wird, welcher Kommission ein B+A zugewiesen wird. Den vorliegenden B+A hätte man allenfalls der GSK zuweisen können. Ich denke auch, dass die sozialräumliche Entwicklung bisher einen zu wenig hohen Stellenwert hatte. Man hätte eine Studie dazu machen müssen, so wie es auch das Verkehrskonzept gibt. Mit ein bisschen Verspätung ist man jetzt daran, obwohl ich auf der anderen Seite sagen muss, dass es erst auf der Ebene Bebauungsplan konkret wird. Dort müssen Zonen für öffentliche Zwecke ausgeschieden werden. Horw hat das nicht schlecht vorgemacht. Wenn man den Bebauungsplan «Zentrumszone Bahnhof» anschaut, also Horw Mitte, darin haben wir genau die Flächen rechtzeitig ausgeschieden, die wir brauchen. Wir haben Flächen für den Bushof, Bahnhofplatz, Eichenpark und Eichenplatz und den Ausbau vom Brünigweg ausgeschieden. Das müsste man auch bei anderen Bebauungsplänen machen. Wenn man z.B. im Gebiet «Hinterschlund» eine Zone für öffentliche Zwecke für den Ökihof ausscheidet, dann ist das grundeigentümergebunden. So gesehen ist es gerechtfertigt, wenn Sie solche Bemerkungen einbringen.

Zu den finanziellen Folgekosten: Die Planung «LuzernSüd» läuft mit dem Gebietsmanagement weiter, das ist eine langfristige Geschichte. Wir haben das im Budget aufgezeigt und es wäre vielleicht komfortabler gewesen, wenn wir Zahlen in den B+A kopiert hätten. Was die Vertiefungsstudien betrifft, haben wir alle gemacht. Was noch ansteht, ist der Teilrichtplan und das haben wir im Budget auch vorgesehen. Dann ist die Meinung, unter die Planung einen Strich zu machen und zu sagen, dass es konkret und grundeigentümergebunden wird. Unser nächster Bebauungsplan wird der für den Campus sein, und zwar den Ausbau und die Sanierung der Hochschule Luzern. Die Stadt Kriens ist gerade am Bebauungsplan für den Mattenplatz. Beim Vertiefungsgebiet III, das uns am meisten betrifft, geht es mehr darum, einmal einen Studienauftrag zu vergeben, um herauszufinden, was in dem Gebiet möglich ist. Das wird aber nicht unbedingt in einen Bebauungsplan münden. Wenn wir aber entlang der Kantonsstrasse eine Entwicklung erzielen wollen, werden wir auch dort einen Bebauungsplan machen.

Ich danke Ihnen für das Eintreten auf den B+A. Am Schluss muss man sich vielleicht noch einmal überlegen, ob es sinnvoll ist, den Planungsbericht negativ zur Kenntnis zu nehmen. Ich denke, es ist prinzipiell wichtig, dass Sie Bemerkungen formulieren und überweisen, die Ihnen wichtig für die Planung der Gebiete sind.

## Detailberatung

### Rückkommen auf Punkt 2.6 Umsetzungsstrategie

Wir haben das Gefühl, dass es von grösster Bedeutung ist, dass die Horwer Bevölkerung gut integriert wird und vor allem auch Vereine ihren Platz erhalten oder behalten. Wir haben folgenden entsprechenden Antrag auf Bemerkung formuliert: «Es ist auszuweisen, wie der Bedarf an Sport- und Freizeitanlagen im Seefeld unter Berücksichtigung des Bevölkerungswachstum abgedeckt werden kann und wie allenfalls wegfallende oder zusätzlich benötigte Flächen an anderen Standorten kompensiert werden können.»

Wir sehen, dass ein massives Wachstum der Bevölkerung stattfindet. Wir haben massiv Druck auf die Gebiete und uns geht es darum aufzuzeigen, dass man nicht einfach sagen kann, dass jetzt z.B. einfach Fussballfelder oder die Leichtathletikanlage oder was auch immer weggenommen werden. Wenn wir einen Mehrbedarf an Sport- und Freizeitanlagen haben soll aufgezeigt werden, dass die entweder im Seefeld oder an anderen Standorten sein könnten.

### Abstimmung:

Antrag auf Bemerkung der FDP: «Es ist auszuweisen, wie der Bedarf an Sport- und Freizeitanlagen im Seefeld unter Berücksichtigung des Bevölkerungswachstum abgedeckt werden kann und wie allenfalls wegfallende oder zusätzlich benötigte Flächen an anderen Standorten kompensiert werden können.»

**Dem Antrag wird mit 25:1 Stimmen, bei 1 Enthaltung, zugestimmt.**

### 4.2 Zielsetzungen

Die CVP-Fraktion stellt folgenden Antrag auf Bemerkung: «Die Ver- und Entsorgung ist besser zu berücksichtigen. Die Stadt Kriens soll für den Ökihof eine öffentliche Zone ausscheiden. Weiter ist für den Werkhof Horw zwingend ein Ersatz zu definieren, wenn das Werkhofareal überbaut wird.»

Auch die SVP-Fraktion stellt einen ähnlichen Antrag: «In den Zielsetzungen ist die Ver- und Entsorgung besser zu berücksichtigen. Die Stadt Kriens soll für den Ökihof eine öffentliche Zone ausscheiden.»

Ich stelle fest, dass der Antrag praktisch gleich ist. Von uns aus können wir über den SVP-Antrag abstimmen.

Auch wir haben einen ähnlichen Antrag. Über die Formulierung kann man sich streiten, aber es geht darum, eine Zone für den Ökihof konkret auszuscheiden. Es ist sinnvoll, über einen Antrag abzustimmen, weil das Thema in allen Fraktionen positioniert ist.

Beim Antrag würde ich ein Wort tauschen, und zwar heisst es korrekt nicht «öffentliche Zone», sondern «Zone für öffentliche Zwecke.»

Können wir der Stadt Kriens den Auftrag geben, das zu machen oder ist das eine Absichtserklärung? Bedeutet das im Umkehrschluss, dass unsere Gemeinde aus dem Spiel ist und sich nicht mehr um den Ökihof kümmern muss?

Es geht darum, verbindlich zu definieren, dass in den Vertiefungsgebieten ein Standort für den Ökihof festgelegt wird. Ich würde nicht zwingend die Stadt Kriens beauftragen. Im Rahmen einer Bemerkung einen Auftrag an eine Gemeinde zu erteilen, ist eher schwierig.

Stefan Maissen (FDP)

Reto Eberhard (SVP)

Richard Kreienbühl  
(CVP)

Jörg Conrad (SVP)

Richard Kreienbühl  
(CVP)

Stefan Maissen (FDP)

Thomas Zemp (CVP)

Nathalie Portmann  
(L20)

Stefan Maissen (FDP)

Es sind natürlich Bemerkungen, aber wie Sie in der Zeitung lesen konnten, hat auch die Stadträtin Manuela Jost einen klaren Auftrag an die Stadt Kriens und die Gemeinde Horw gerichtet, in dem sie gesagt hat, dass sie erwarte, dass wir den Verkehr im Griff haben und endlich unsere Parkplatzreglemente anpassen. Jeder vertritt seine Interessen und postuliert das auch so.

Thomas Zemp (CVP)

Zum Ökihof-Thema könnte man im Sinn einer gemeinschaftlichen Lösung sagen, dass wir die Idee hatten, die Stadt könnte das Grundstück im Hinterschlund zur Verfügung stellen und Kriens einen Bebauungsplan für öffentliche Zwecke machen.

Auf Ebene des Berichts müsste man einen Auftrag erteilen, dass das Ökihof-Thema gelöst werden muss, aber dann müsste man «Kriens» aus dem Antrag streichen.

Nathalie Portmann (L20)

Die FDP-Fraktion hat ihren Antrag mit gleichem Inhalt neutraler formuliert, und zwar so: «Im Rahmen der weiteren Arbeiten zum Vertiefungsgebiet V ist ein neuer Standort für den Ökihof zu definieren. Falls dies im Vertiefungsgebiet V nicht möglich ist, ist dies zwingend in einem anderem Vertiefungsgebiet vorzusehen.»

Stefan Maissen (FDP)

Beim Antrag der SVP-Fraktion könnte man folgende Korrektur anbringen: Statt «Die Stadt Kriens soll...» könnte es heissen: «Die Standortgemeinden sollen für den Ökihof eine Zone für öffentliche Zwecke ausscheiden.»

Jörg Conrad (SVP)

Sind die anderen Fraktionen, die einen ähnlichen Antrag gestellt haben, mit der Formulierung des SVP-Antrags einverstanden?

Reto Eberhard (SVP)

Ich kann den Antrag mit der Formulierung nicht unterstützen. Wenn es heisst «die Standortgemeinden», sagen nachher die Städte Luzern und Kriens und die Gemeinde Horw, dass der Standort nicht bei ihnen liegt und sie somit auch keine Zone ausscheiden müssen. Man sollte sagen, dass im Entwicklungsgebiet, wahrscheinlich ist das Kriens, denn der Mattenhof ist ja grösstenteils bei ihnen, eine Zone für die Entsorgung ausgeschieden werden muss.

Mario Schenkel (FDP)

Ich schlage vor, über alle Anträge abzustimmen. Es spricht nichts dagegen, dass drei Anträge überwiesen werden.

Roger Eichmann (CVP)

Dann muss ich jetzt noch ein bisschen mehr Verwirrung in die Sache bringen, denn die L20 stellt auch noch einen Antrag, der noch ein wenig anders formuliert ist. Dieser lautet: «Es sollen mehrere Zonen für öffentliche Zwecke freigehalten werden.» Der Antrag bezieht sich nicht nur auf den Ökihof, sondern wir denken auch an Parks, Grünflächen, Schulanlagen oder was auch immer.

Jonas Heeb (L20)

Ich glaube, es ist nicht richtig, wenn man sagt «mehrere Zonen». Es wären mehrere Gebiete, denn es gibt nur eine Zone für öffentliche Zwecke.

Ueli Nussbaum (FDP)

Den Antrag der L20, der das Vertiefungsgebiet III betrifft, müsste man präzisieren. Mit Ausnahme des Tschümperlin-Areals ist alles, was südlich der Kantonsstrasse liegt, entweder in der Zone für öffentliche Zwecke oder in der Naturschutzzone. Man müsste wissen, ob es mehr Richtung Campus oder nördlich der Kantonsstrasse geht.

Thomas Zemp (CVP)

Unser Antrag betrifft auch das Vertiefungsgebiet V, gleich wie bei den anderen Fraktionen.

Jonas Heeb (L20)

Wir werden nun über alle Anträge in der Reihenfolge, in der sie eingegangen sind, abstimmen.

Reto Eberhard (SVP)

**Abstimmung:**

Antrag auf Bemerkung der CVP: «In den Zielsetzungen ist die Ver- und Entsorgung besser zu berücksichtigen. Die Stadt Kriens soll für den Ökihof eine Zone für öffentliche Zwecke ausscheiden. Weiter ist für den Werkhof Horw zwingend ein Ersatz zu definieren, wenn das Werkhofareal überbaut wird»

**Dem Antrag wird mit 27:1 Stimmen zugestimmt.**

**Abstimmung:**

Antrag auf Bemerkung der SVP: «In den Zielsetzungen ist die Ver- und Entsorgung besser zu berücksichtigen. Die Standortgemeinden sollen für den Ökihof eine Zone für öffentliche Zwecke ausscheiden»

**Dem Antrag wird einstimmig zugestimmt.**

**Abstimmung:**

Antrag auf Bemerkung der FDP: «Im Rahmen der weiteren Arbeiten zum Vertiefungsgebiet V ist ein neuer Standort für den Ökihof zu definieren. Falls dies im Vertiefungsgebiet V nicht möglich ist, ist dies zwingend in einem anderem Vertiefungsgebiet vorzusehen.»

**Dem Antrag wird einstimmig zugestimmt.**

**Abstimmung:**

Antrag auf Bemerkung der L20: «Die Zielsetzungen der Vertiefungsgebiete III und V sollen wie folgt ergänzt werden: Es sollen mehrere Zonen für öffentliche Zwecke freigehalten werden.»

**Dem Antrag wird mit 22:5 Stimmen, bei 1 Enthaltung, zugestimmt.**

## 6. Fragestunde

anschliessend Weiterbehandlung Bericht und Antrag Nr. 1634

### 4.5.1 Element 1: Ringstrasse

Die BVK stellt einen Antrag auf Bemerkung, der auch Kap. 5, Städtebauliche Richtlinien Mattenplatz, betrifft. Wir haben wenig Verständnis dafür, dass die bestehenden Kreisel Wegmatt, Steinibach und Mattenhof, die gut funktionieren, zur besseren Koordination und Priorisierung vom öffentlichen Verkehr zu Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen zurückgebaut werden sollen. In der Schweiz und in ganz Europa laufen Bestrebungen, den Verkehrsfluss an Kreuzungen durch die Errichtung von Kreisverkehr zu vergrössern. Bei uns will man jetzt zwischen Kriens und Horw, nach der Premiere vom ersten Autobahnabschnitt vor dutzenden von Jahren, wieder eine Premiere schaffen, indem Kreisel zu Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen zurückgebaut werden. Beim Mattenhofplatz ist es sogar ganz offensichtlich mit der Begründung, mehr Platz für Überbauungen näher an den Platz zu erhalten. Das stört die BVK. Es schränkt auch die Aufenthaltsqualität an der Stelle sehr stark ein. Darum stellen wir folgenden Antrag auf Bemerkung: «Auf den Rückbau von Kreiseln zu Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen soll wenn immer möglich verzichtet werden. Im Ausnahmefall ist eine detaillierte Begründung anzugeben und aufzuzeigen, dass es keine bessere Lösung gibt.»

Jürg Biese (FDP)

**Abstimmung:**

Antrag auf Bemerkung der BVK: «Auf den Rückbau von Kreiseln zu Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen soll wenn immer möglich verzichtet werden. Im Ausnahmefall ist eine detaillierte Begründung anzugeben und aufzuzeigen, dass es keine bessere Lösung gibt.»

Reto Eberhard (SVP)

**Dem Antrag wird mit 27:0 Stimmen, bei 1 Enthaltung, zugestimmt.**

Die FDP-Fraktion stellt zum gleichen Anliegen einen Antrag auf Bemerkung, der konkret die Ringstrasse betrifft. Laut den Plänen der Vertiefungsstudie ist eine Lichtsignalanlage mit entsprechenden Ampeln bei den Einfahrten Wegmatt und Ziegelei. Wir sind der Meinung, dass man das besser lösen kann, und zwar indem man den Kreisel lässt und die Wegmatt- und Ziegeleiausfahrt mit Rechtsabbieger macht und den Verkehr via Kreisel führen würde. Darum stellen wir folgenden Antrag auf Bemerkung: «Der Schlundkreisel wird belassen. Auf die Umstellung auf einen lichtsignalgesteuerten Knoten wird zugunsten des Verkehrsflusses verzichtet.»

Stefan Maissen (FDP)

**Abstimmung:**

Antrag auf Bemerkung der FDP: «Der Schlundkreisel wird belassen. Auf die Umstellung auf einen lichtsignalgesteuerten Knoten wird zugunsten des Verkehrsflusses verzichtet.»

Reto Eberhard (SVP)

**Dem Antrag wird mit 21:0 Stimmen, bei 6 Enthaltungen, zugestimmt.**

**5 Mattenplatz**

Es geht um den Verkehr beim Mattenplatz. Wir haben gehört, dass rund 15'000 Arbeitsplätze entstehen und Platz für mehr Menschen. Jetzt will man tatsächlich die Kreisel zurückbauen und dazu stellen wir folgenden Antrag auf Bemerkung: «Der Mattenplatzkreisel wird belassen. Auf die Umstellung auf einen lichtsignalgesteuerten Knoten wird zugunsten des Verkehrsflusses verzichtet. Es soll bei der Verkehrsplanung auch eine unterirdische Lösung anstelle einer Lichtsignalsteuerung als Ablösung des Kreisels geprüft werden. In jedem Fall ist sicherzustellen, dass die verkehrlichen Massnahmen im Bereich Mattenplatz zu keinen negativen Auswirkungen für die Gemeinde Horw führen.»

Stefan Maissen (FDP)

Es geht uns darum, dass man nicht einfach dafür sorgt, dass die Kapazität auf dem Strassennetz nicht massiv reduziert wird. Wir haben den Eindruck, so ist es auf den Plänen eingezeichnet, dass man den Privatverkehr durch den MIV möglichst einschränken möchte. Als die Autobahn überdacht wurde, hat man die Ringstrasse als Zubringer von beiden Seiten gebaut. Das sind wichtige Zufahrten auf die Autobahn für den Raum Biregg, Luzern, Horw und natürlich der anderen Seite der Ringstrasse.

Wir haben jetzt in der Beratung auch von anderen Einwohnerräten gehört, dass sicher geprüft werden muss, was für Lösungen es gibt, allenfalls auch eine unterirdische. Eine Lichtsignalanlage in der Ausprägung, wie sie im Plan dargestellt ist, ist nicht zielführend.

**Abstimmung:**

Antrag auf Bemerkung der FDP: «Der Mattenplatzkreisel wird belassen. Auf die Umstellung auf einen lichtsignalgesteuerten Knoten wird zugunsten des Verkehrsflusses verzichtet. Es soll bei der Verkehrsplanung auch eine unterirdische Lösung anstelle einer Lichtsignalsteuerung als Ablösung des Kreisels geprüft werden. In jedem Fall ist sicherzustellen, dass die verkehrlichen Massnahmen im Bereich Mattenplatz zu keinen negativen Auswirkungen auf die Gemeinde Horw führen.»

Reto Eberhard (SVP)

**Dem Antrag wird mit 21:1 Stimmen, bei 5 Enthaltungen, zugestimmt.**

### 6.1 Verbindlichkeit

Die CVP-Fraktion stellt folgenden Antrag auf Bemerkung: «Die Verantwortlichen sind aufgefordert, sich verlässlich an kommunizierte Planungsinhalte zu halten, wenn diese nicht unter Einhaltung der definierten Zuständigkeiten demokratisch korrekt geändert werden.»

Das ist als Zeichen zu verstehen, wenn man als Einwohnerrat die Papiere liest und nachher auf anderen Wegen Änderungen stattfinden. Die Verantwortlichen sollen aufgefordert werden, in Bezug auf die Verbindlichkeit die notwendige Sensibilität an den Tag zu legen.

#### Abstimmung:

Antrag auf Bemerkung der CVP: «Die Verantwortlichen sind aufgefordert, sich verlässlich an kommunizierte Planungsinhalte zu halten, wenn diese nicht unter Einhaltung der definierten Zuständigkeiten demokratisch korrekt geändert werden.»

**Dem Antrag wird mit 26:0 Stimmen, bei 1 Enthaltung, zugestimmt.**

### 6.2 Umsetzung in Richtplanung

Die SVP stellt folgenden Antrag auf Bemerkung: «Der Gemeinderat von Horw wird beauftragt, zu sichern, dass die Ausfallachse von Horw durch den enormen Mehrverkehr nicht blockiert wird, und er soll sich deshalb für einen flüssigen Verkehr auf der Ringstrasse / Mattenplatz einsetzen».

Es ist jetzt schon vorprogrammiert, dass es dort einen riesen Knopf gibt und es müssen sich jetzt alle daransetzen, damit dieser Knopf verhindert werden kann und keine Ampeln kommen usw. und der Verkehr flüssig läuft.

Bedeutet das, dass sich der Gemeinderat unbedingt für das Parkplatzreglement einsetzen soll, damit möglichst wenig Parkplätze gebaut werden, damit das umgesetzt werden kann?

Nein Frau Portmann, mit den Parkplätzen hat das nichts zu tun, sondern es geht um den Verkehrsfluss. Je mehr sich der Verkehr staut, desto mehr ist unser Klima im See, es stinkt und dampft usw. Der Verkehr muss laufen und nicht stehen bleiben, das sollten Sie von der linken Seite eigentlich unterstützen.

Ich habe eine Frage: Was ist eine Ausfallachse?

Die Frage kann Herr Conrad vielleicht selber beantworten.

Es gibt Bemerkungen, die mehr oder weniger nötig sind. Das Problem ist, wenn man sie nachher ablehnt, könnte man den Schluss daraus ziehen, dass man das nicht will. Selbstverständlich setzt sich der Gemeinderat dafür ein, dass wir in Horw möglichst gute und flüssige Verkehrsbedingungen haben.

Wenn Sie die Bemerkung ablehnen, werden wir nicht einfach sagen, dass wir jetzt nichts mehr machen dürfen, sondern wir werden uns nach wie vor dafür einsetzen mit den Mitteln, die uns zur Verfügung stehen. Wir können wahrscheinlich relativ wenig machen, wenn es um die Ringstrasse geht, die am Mattenplatz vorbeiführt. Wir können überhaupt wenig machen, wenn es um eine Strasse geht, die dem Kanton gehört, aber wir können unsere Anliegen vorbringen. Letztlich hat aber der Kanton die Hoheit über seine Kantonsstrassen und der Kanton hat auch angefangen, zu monitoren, was auf

Richard Kreienbühl  
(CVP)

Reto Eberhard (SVP)

Jörg Conrad (SVP)

Nathalie Portmann  
(L20)

Jörg Conrad (SVP)

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Thomas Zemp (CVP)

seinen Strassen läuft. Er hat auch angefangen oder zumindest angedroht, den Verkehr zu blockieren, wenn zu viel auf das übergeordnete Strassennetz geht, z.B. durch ein Dosierungssystem an den Einfahrten zu den Kantonsstrassen. Dann würde der Verkehr auf dem untergeordneten Netz stehen bleiben oder an anderen Orten durchfahren. Das grosse Problem wäre, wenn der Verkehr dann plötzlich durch das Dorf fährt und die Frage ist, was man machen kann, damit das nicht passiert. Dann muss man am Dorfeingang vielleicht wieder eine Ampel machen, damit nicht zu viel Verkehr hereinkommt, aber das führt natürlich auch dazu, dass unsere Bürgerinnen und Bürger nicht mehr in das Dorf fahren können.

Es ist einfach, eine Lösung zu fordern, aber es ist sehr schwierig, dann auch eine Lösung zu bringen. Aber ich sehe aus der Diskussion heraus, dass das allen ein Anliegen ist und es ist auch gut, wenn man das artikuliert.

Ich möchte den Gemeinderat auffordern, in der Sache alles zu überdenken und nicht einfach Ja oder Nein zu sagen, sondern sich voll dafür einzusetzen. Das ist ein ganz gefährlicher Punkt, Kanton hin oder her. Dann müssen wir dem Kanton halt zeigen, wie es in Horw geht und nicht wie er will. In dieser Sache müssen wir unseren Kopf durchsetzen.

**Abstimmung:**

Antrag auf Bemerkung der SVP: «Der Gemeinderat von Horw wird beauftragt, zu sichern, dass die Ausfallachse von Horw durch den enormen Mehrverkehr nicht blockiert wird, und er soll sich deshalb für einen flüssigen Verkehr auf der Ringstrasse / Mattenplatz einsetzen».

**Dem Antrag wird mit 19:7 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, zugestimmt.**

**8 Antrag**

Die CVP stellt den Antrag, den Planungsbericht ablehnend zur Kenntnis zu nehmen.

Die SVP stellt ebenfalls folgenden Antrag: «Die SVP-Fraktion stellt den Antrag an den Einwohnerrat, den Planungsbericht LuzernSüd – Vertiefungsgebiete III, IV und V und Städtebauliche Richtlinien Mattenplatz, ablehnend zur Kenntnis zu nehmen.»

Wenn wir den B+A ablehnen, müssen die Herren von LuzernPlus anfangen zu denken und das Konzept muss noch einmal überarbeitet werden. Ich finde, das ist das einzig Richtige. Wir müssen uns für Horw wehren und nicht für etwas anderes.

Was heisst das für uns, wenn wir den Planungsbericht ablehnend zur Kenntnis nehmen? Bewirken wir das, was Herr Conrad will oder wäre eine Ablehnung kontraproduktiv?

Es wäre sicher ein Signal, das Sie aussenden würden. Es ist natürlich immer schwierig, wenn man etwas ablehnend zur Kenntnis nimmt, dann muss man sagen, warum. Wir haben jetzt ein paar Argumente gehört, die man wahrnehmen wird, z.B. dass man das Gefühl hat, dass es langsam zu viel ist und es eine Verunsicherung gibt.

Zu einzelnen Vertiefungsgebieten haben wir hier im Rat gar nichts gehört. Wenn Sie z.B. das Vertiefungsgebiet IV ablehnend zur Kenntnis nehmen, weiss ich nicht, was man dort ändern muss. Ich finde, wir haben einen guten Planungsbericht gemacht. Er ist im Vergleich mit dem der Stadt Luzern kompakt, denn wir haben versucht uns auf das zu fokussieren, was Horw betrifft. Inhaltlich haben Sie zum Teil Mühe, weil es gewisse Entwicklungen gibt, die vielleicht eine Dimension annehmen, die nicht erwartet

Jörg Conrad (SVP)

Reto Eberhard (SVP)

Richard Kreienbühl  
(CVP)

Jörg Conrad (SVP)

Ueli Nussbaum (FDP)

Thomas Zemp (CVP)

wurde. Es werden auch Probleme gesehen, die auf uns zukommen können, insbesondere im Bereich vom Verkehr und auch Probleme im Bereich vom Nutzungsdruck auf unsere Erholungsgebiete. Es ist sicher gut, dass Sie die Bemerkungen angebracht haben, aber ob Sie das ablehnend zur Kenntnis nehmen oder einfach zur Kenntnis nehmen, spielt am Schluss materiell keine Rolle. Vielleicht erreicht man bei einer Ablehnung eine gewisse Aufmerksamkeit, aber ich glaube, dass die Bemerkungen wahrgenommen und zu Diskussionen führen werden.

Es gibt nicht nur eine materielle Sicht, es gibt in der ganzen Sache auch eine ideologische Sicht und wenn man die einfasst, dann ist die Möglichkeit, dass man anfängt zu denken und man hat zwei Sichtweisen.

Die Vertiefungsgebiete IV haben uns ja gar nicht betroffen bzw. sind nicht auf dem Gemeindegebiet von Horw und trotzdem sind sie in dem B+A enthalten. Wieso sind die überhaupt in dem Planungsbericht? Es ist ja nett, dass man sieht, was vis-à-vis passiert, aber das ist ja genau der Grund, dass für das Gebiet keine Anträge gestellt oder Anmerkungen gemacht wurden, weil es uns nicht betrifft.

Die anderen Vertiefungsgebiete betreffen uns sehr wohl, denn das sind die, die den Verkehr und den Nutzungsdruck erzeugen. Sie müssen sich bewusst werden, dass Kriens in ihrem Teil des Gebietes mit geschätzt 8'000 neuen Menschen rechnet, wir rechnen im Bereich von «horw mitte» zwischenzeitlich mit 1'000 Wohnungen. Das ist ein Verhältnis von 8:1 und das spielt sehr wohl eine Rolle bei uns. Es stellt sich dann eben genau die Frage, wie viel Ökihof nötig ist und wo der stehen muss oder wie viel Erholungsgebiet nötig sein muss und wo das sein muss und auch wie viel Verkehr entsteht und wer schauen muss, dass sein Verkehr nicht unbegrenzt wächst. Dann kommt das Anliegen der Stadt Luzern, die erwartet, dass man den Mehrverkehr im Griff hat, der durch das Wachstum entsteht und dann kommt auch das Thema mit dem Parkplatzreglement, das eine mögliche Massnahme sein kann, um den Verkehr tief zu halten. Es kommen dann plötzlich Fragen vom Mobilitätskonzept, das zum Teil umgesetzt wird beim Mattenplatz, indem man sagt, dass für Mieter in ihrem Wohnungspreis ein öV-Abo eingerechnet ist, es dafür aber keine Parkplätze gibt, weil man den Verkehr sonst nicht bewältigen kann. Das sind Themen, die uns jetzt indirekt und dann plötzlich direkt betreffen. Wenn man in der Zeitung gelesen hat, was z.B. auf dem Nidfeldareal passiert, dann sind das ganz andere Dichten als bei uns auf dem Ziegeleiareal. Oder schauen Sie einmal, was beim Mattenplatz passiert, von solchen Dichten sind wir in Horw weit entfernt. Man könnte schon Bemerkungen dazu überweisen und sagen, dass es eine Obergrenze geben soll.

**Anhang 1: Vertiefungsgebiet III, Leitbild, 23. März 2018**

Keine Anmerkungen

**Anhang 2: Vertiefungsgebiet III, Bericht zum öffentlichen Mitwirkungsverfahren, 29. März 2018**

Keine Anmerkungen

**Anhang 3: Vertiefungsgebiet IV, Stadträumliche Richtlinien (Textteil) 2. März 2017**

Keine Anmerkungen

**Anhang 4: Vertiefungsgebiet IV, Richtlinienplan, 2. März 2017**

Keine Anmerkungen

**Anhang 5: Vertiefungsgebiet V, Spielregeln (Textteil), 23. März 2018**

Keine Anmerkungen

Jörg Conrad (SVP)

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Thomas Zemp (CVP)

Reto Eberhard (SVP)

## **Anhang 6: Vertiefungsgebiet V, Illustrationsplan, 23. März 2018**

Keine Anmerkungen

### **Abstimmung Beschluss:**

**Der Planungsbericht LuzernSüd - Vertiefungsgebiete III, IV und V und Städtebau-liche Richtlinien Mattenplatz wird mit 15:13 Stimmen ablehnend zur Kenntnis ge-  
nommen.**

### **7. Motion Nr. 2018-298 von Richard Kreienbühl, CVP, und Mitunterzeich- nenden: Modellwahl für eine zukunftsfähige Sekundarschule Horw**

Vorab möchte ich zum besseren Verständnis erläutern, dass es auf der Sekundarstufe drei Schulmodelle gibt, und zwar das typengetrennte Modell, das Horw hat, mit den Niveaus A, B und C. Weiter gibt es das kooperative Modell, wo die Niveaus A und B zusammen in einer Klasse sind und die Schüler in verschiedene Niveaus und die Lernenden vom lernschwächsten Niveau C für sich in einer Klasse gehen. Dann gibt es noch das integrierte Schulmodell, bei dem alle Schüler in eine Klasse sind, A, B, und C und die nachher in verschiedene Niveaunklassen gehen. Die Details der verschiedenen Niveaus spielen für das Verständnis der Motion keine Rolle.

Richard Kreienbühl  
(CVP)

Wir sind im Schuljahr 2018/19 – gemäss B+A zur Schulentwicklung aus dem Jahr 2011 sollte die Frage des Modells der Sekundarschule bereits 2014/15 geklärt sein. Wie in der Motion erwähnt, heisst es da wörtlich: «Die Schulpflege sieht vor, in der Sekundarstufe I das typengetrennte Organisationsmodell weiterzuführen. Eine Überprüfung muss voraussichtlich aufgrund des Schülerrückgangs ab Schuljahr 2014/15 erfolgen.»

Die damalige Schulpflege hat weitsichtig und richtig erkannt, dass die Schülerzahlen an der Sekundarschule sinken und damit die Modellfrage an Bedeutung gewinnt. Aus welchen Gründen auch immer wurde der Entscheid immer wieder hinausgeschoben. Das hat mich letztendlich auch dazu veranlasst, die Motion einzureichen und ich möchte einige Fakten aufzeigen, die von Bedeutung sind. Wenn ich Klassengrössen erwähne ist wichtig zu wissen, dass Klassengrössen je nach Modell anders gebildet werden können und Klassengrössen sind indirekt auch kostenrelevant.

1. Strukturmodelle, wie die drei Modelle der Sekundarschule sind für den Lernerfolg in Bezug auf fachliche Leistungen zweitrangig. Viel entscheidender ist die Unterrichtsqualität der Lehrpersonen.
2. Horw erfüllt aktuell die gesetzlichen Voraussetzungen, um ein typengetrenntes Modell führen zu können, wenn teilweise auch knapp.
3. Die Klassengrössen an der Sekundarschule Horw sind unterdurchschnittlich tief und seit 2014/15 bis 2017/18 stetig gesunken, und zwar von 15.81 auf 15 Lernende pro Klasse. Zum Vergleich: Die durchschnittliche Klassengrösse aller Gemeinden mit typengetrennten Modellen betrug 2017/18 17.2 Lernende.
4. Die Klassengrösse hat einen eher geringen Effekt auf den Lernerfolg. John Hattie hat in seiner auch medial viel beachteten Studie zusammenfassend festgestellt, dass der vergleichsweise geringe Effekt von kleineren Klassen die miteinhergehenden hohen Kosten nicht rechtfertigt. Eine kleinere Klasse wirkt sich aber sehr wohl aus, nämlich auf das Wohlbefinden und die Zufriedenheit der Lehrpersonen.
5. Die Kosten für die Sekundarschule Horw sind gemäss Betriebskostenrechnung der Finanzaufsicht Gemeinden überdurchschnittlich hoch. Die Finanzaufsicht rechnet mit Vollkosten. Die Zahlen sind nicht 1:1 vergleichbar, geben aber eine gewisse Richtung an. 2017 haben wir in Horw in der Sekundarschule 24'640 Franken pro Lernenden oder 403'482 Franken pro Klasse bezahlt. Im Vergleich dazu: Alle Gemein-

den haben im Durchschnitt 20'600 Franken pro Lernenden oder 350'000 Franken pro Klasse bezahlt. Im Amt Luzern waren es auch 350'000 Franken pro Klasse. Horw hat damit höhere Kosten als beispielsweise Meggen pro Lernende und pro Klasse auf der Sekundarstufe.

6. Ein anderes Modell als das typengetrennte ist nicht automatisch kostengünstiger. Es kann aber günstiger sein, das hängt von den Gegebenheiten der einzelnen Schule ab.
7. Die Stellwerkresultate im Kanton Luzern und die Resultate aus anderen Untersuchungen zeigen, dass die Testergebnisse von einem guten Teil der Niveau C-Schüler/-innen besser sind als diejenigen von den schwächeren Niveau A-Schüler/-innen. Das zeigt, dass der Wunsch nach möglichst leistungshomogenen Klassen wie man im typengetrennten Modell vermutet, eben Wunschenken ist.
8. Die Anzahl Klassen im Kanton Luzern, die im typengetrennten Modell unterrichtet werden, hat von 462 im Schuljahr 2011/12 auf 189 im Schuljahr 2018/19 abgenommen. Es ist also nicht etwa so, dass die Sekklassen im gleichen Mass abgenommen hätten. Während die Anzahl Sekklassen um rund 15 % abgenommen hat, hat die Anzahl der Klassen im typengetrennten Modell um rund 40 % abgenommen. Es hat also durchaus Gründe, warum andere Gemeinden das Modell wechseln, und zwar nicht nur finanzielle, sondern auch pädagogische. Ein Grund davon ist z.B. eine gewisse Durchlässigkeit. Man weiss, dass Schulen mit dem integrierten Modell eine höhere Durchlässigkeit und Schüler eher die Möglichkeit haben, in ein anderes Niveau zu wechseln.

Ich beabsichtige mit meiner Motion nicht, dass man das eine oder andere Modell wählt, weil das eine oder andere besser wäre. Alle haben ihre Vor- und Nachteile, die Frage ist jedoch, welche Vor- und Nachteile für wen, die Lernenden und die Lehrpersonen. Aber ich möchte, dass man sich ernsthaft damit auseinandersetzt und da die Modellfrage schon ein paar Mal aufgeschoben wurde ist es Zeit, mit der Motion einen gewissen Druck auszulösen. Die Modellfrage muss ernsthaft geprüft werden und sie hat nicht nur Auswirkungen auf die Lernenden oder die Lehrpersonen, sie hat auch Auswirkungen auf den Raum und sie hat auch Auswirkungen aus finanzieller Sicht.

Ich weiss, dass die Entscheidungskompetenz über die Modellfrage nicht beim Einwohnerrat liegt. Somit könnte man das Thema vergessen und sagen, dass die Bildungscommission dafür zuständig ist. Aber der Einwohnerrat verantwortet die finanziellen Konsequenzen und hat damit insgesamt eine Aufsichtsfunktion. In Art. 31 der Gemeindeordnung steht mit der Überschrift «Oberaufsicht»: «Der Einwohnerrat hat die Oberaufsicht über den Gemeinderat, die Gemeindeverwaltung und die Bildungscommission.» Es wäre fatal, wenn der Einwohnerrat aktuell weniger Informationen hätte und in ein zwei Jahren die Modellfrage neu aufrollen würde aufgrund finanzpolitischer Gesichtspunkte. Je nach gewähltem Modell entstehen andere Kosten, und hier hat der Einwohnerrat jeweils in der Budgetdebatte darüber zu befinden. Es ist wichtig, dass der Einwohnerrat den Modellentscheid mitträgt, so sollte sich die Schule danach auch darauf verlassen können, dass die notwendigen Finanzen bewilligt werden. Die Schule soll eine gewisse Planungssicherheit haben. Wenn man sich jetzt für ein Modell entscheidet, sollte der Entscheid verlässlich sein. Es könnte sonst der Fall eintreten, dass der Einwohnerrat via Leistungsauftrag sagt, dass er z.B. einen Klassendurchschnitt von 17 Lernenden möchte. Dann wären wir automatisch wieder bei der Modellfrage. Wenn man jetzt wüsste, dass der Einwohnerrat den Entscheid mitträgt und die Argumente berücksichtigt werden, könnte auch Verlässlichkeit geschaffen werden.

Betreffend Schulraumplanung erinnere ich an ein Fazit im Bericht zur Schulraumplanung Horw, Nachführung 2014 (S. 43):»Mit dem geplanten Oberstufenschulhausneubau für 16 Klassen kann der Schulraumbedarf in der Oberstufe bis ins Schuljahr 2022/23 abgedeckt werden.« Das Modell kann die Anzahl Klassen, die in den gleichen Räum-

lichkeiten führen kann, beeinflussen. Ich sage nicht, dass man weniger braucht, aber man muss abklären, ob man mit einem anderen Modell u.U. auch die Raumfrage anders angehen könnte.

Aufgrund der erwähnten Kosten in der Motion mag es den Eindruck erwecken, dass ein möglicher Spareffekt im Vordergrund steht. Aber es geht mir nicht um die Frage des Sparens. Es ist mir wichtig, dass Sie zur Kenntnis nehmen, dass die Modellfrage die Kosten beeinflusst. Ich möchte aber auch betonen, dass es nicht darum geht, dass sich Horw die Schule mit dem aktuellen Modell nicht leisten kann. Ebenso möchte ich betonen, dass pädagogische Überlegungen ebenso wichtig sind wie finanziellen. Es liegt in der Verantwortung des Einwohnerrates, sorgsam und haushälterisch mit den Finanzen umzugehen und bei vergleichbaren Leistungen die günstigere Variante zu wählen. Diesem Prinzip sind Sie als Rat schon oft gefolgt und bei der Diskussion um Strassen sieht man die Frage ja ständig auch vor Augen.

Nochmals zur Verdeutlichung: In den letzten Jahren hatte die Sekundarschule sehr tiefe Klassenbestände. Horw hatte immer wieder Unterbestände, die unter den kantonalen Bestimmungen liegen. Aktuell hat Horw vier Unterbestände.

Wenn man nun im Zusammenhang mit meiner Motion die Vertrauensfrage ins Spiel bringt bzw. von Misstrauen gegenüber der Bildungskommission spricht, kann ich das nachvollziehen. Selbstverständlich ist jede und jeder frei, dies so zu sehen. Ich selbst nenne es nicht Misstrauen, sondern kritisches Hinterfragen, was unbestritten eine Aufgabe des Einwohnerrates ist und auch oft genug praktiziert wird. Zudem möchte ich daran erinnern, dass eine Bildungskommission nicht einfach die Anliegen der Schule zu vertreten hat, auch nicht ausschliesslich die Anliegen der Eltern der Lernenden, sondern die Bildungskommission ist ein Bindeglied zwischen der Bevölkerung und der Schule. Wir haben Leute in der Gemeinde, die keine Kinder oder keine schulpflichtigen Kinder haben und die Bildungskommission als Behörde hat in der Schule das Interesse der Gesamtbevölkerung zu berücksichtigen.

Ich sehe nicht ein, warum es im Schulbereich nicht statthaft oder unerwünscht sein sollte, dass man die Kosten und den Zusammenhang kritisch hinterfragt. Ich habe die Motion auch eingereicht, weil der Entscheid über die Modellfrage schon längst überfällig ist und ich mich gefragt habe, wie lange man eigentlich noch warten will mit der Auslegung. Ich weiss nicht, warum der Entscheid immer wieder verzögert wurde. Man könnte sagen, dass das Schulhaus neu gebaut wurde, jetzt könnte man sagen, dass der Lehrplan 21 ansteht und man das später anschaut. Man könnte wieder und wieder einen Grund finden, warum die Frage hinausgeschoben wird.

Darum: Die Motion soll erstens Verbindlichkeit schaffen und zweitens sicherstellen, dass für die Entscheidungsträger die Meinung des Einwohnerrats vorliegt, damit die Schule auch in finanzieller Hinsicht Planungssicherheit hat. Es ist Ihre Entscheidung, ob Sie mein Anliegen mittragen oder nicht.

Ich möchte eine grundsätzliche Frage stellen. Ist es unsere Aufgabe, neben der Bildungskommission so einen Entscheid zu fällen? Müsste nicht zuerst die Bildungskommission eine Meinung über die Motion haben und dann wir? Sie ist ja bestimmend und nicht nur empfehlend.

Ich stütze ganz viele Aussagen von Herrn Kreienbühl. Er kann natürlich auch aus dem Vollen schöpfen und als Abteilungsleiter der Schulaufsicht der Dienststelle Volksschulbildung auf ein riesen Zahlenmeer zurückgreifen und diese Zahlen will ich auch gar nicht bestreiten. Meine Aufgabe ist, zu beurteilen, wie man mit der Motion, so wie sie formuliert ist, umgeht.

Jörg Conrad (SVP)

Ruedi Burkard (FDP)

Einen Punkt Ihrer Aussage muss ich aber widerlegen. Weder der Gemeinderat von Horw noch die Bildungskommission fühlt sich verantwortlich, für das Lehrerwohl zu sorgen. Es hat bei den Ausführungen den Anschein erweckt, dass die Gremien vor allem für das Lehrerwohl verantwortlich sind. Das ist aber nicht so. Der Gemeinderat von Horw und auch die Bildungskommission von Horw wollen in der Gemeinde eine gute Schule garantieren und wir sind der Auffassung, dass wir das nicht so schlecht machen. Ihre Anmerkungen, dass man schon seit mehreren Jahren darauf hingewirkt hat, dass das Schulmodell auf der Sekundarstufe endlich festgelegt wird, habe ich zur Kenntnis genommen. Wir hatten auch tatsächlich einen Schülerrückgang in Horw, ich kann Ihnen aber versichern, dass sich die Bildungskommission und der Gemeinderat eingehend mit dem Thema befasst haben und auch entsprechende Entscheide gefällt haben.

Herr Kreienbühl, Sie verlangen in Ihrer Motion, den Einwohnerrat bei der Modellwahl zu involvieren. Weiter verlangen Sie, dass der B+A die Entscheidungsgrundlagen enthalten soll, damit der Einwohnerrat vor dem definitiven Entscheid zur Modellwahl Stellung nehmen kann. Das entspricht aber nicht der Kompetenz des Einwohnerrates, sondern die Modellwahl einer Schule liegt in der Kompetenz des Gemeinderates, nicht einmal in der der Bildungskommission, die aber Empfehlungen abgeben kann. Jede Modellwahl hat nicht nur pädagogische, sondern auch finanzielle Konsequenzen und somit ist der Gemeinderat verantwortlich für die Modellwahl auf der Sekundarstufe. Das ist auch der Grund, warum der Gemeinderat empfiehlt, die Motion abzulehnen. Ich hätte absolutes Verständnis für Ihre Motion, wenn sie lediglich den Satz enthalten hätte: «In einem Bericht und Antrag sollen die pädagogischen und organisatorischen Überlegungen aufgezeigt und die finanziellen Auswirkungen der verschiedenen Modelle dargestellt werden.» Also im Sinne eines Planungsberichtes. Dann würden wir die Motion entgegennehmen. Aber so, wie sie formuliert ist, muss ich Ihnen leider sagen, dass der Gemeinderat die Motion nicht entgegennehmen kann und wir empfehlen Ihnen, die Motion abzulehnen.

Der letzte Satz meiner Motion heisst: «...damit der Einwohnerrat vor dem definitiven Entscheid zur Modellwahl Stellung nehmen kann.» Es geht nicht darum, dass der Einwohnerrat entscheiden kann. Aber darf man nicht verlangen, dass der Rat seine Meinung dazu abgeben kann, was die Finanzen der Gemeinde betrifft? Dann kennen die, die später den Entscheid fällen, die politische Meinung zu dem Geschäft. Wenn der Einwohnerrat den Entscheid stützt, heisst das auch, dass die Finanzen mit einer gewissen Verlässlichkeit gesprochen werden. Wenn der Entscheid nicht gestützt wird, würde das heissen, dass auf der finanziellen Seite ein gewisser Widerstand entstehen kann.

Richard Kreienbühl  
(CVP)

Ich verstehe Ihr Anliegen, über die Finanzen mitentscheiden zu können. Das ist Ihr gutes Recht und Ihre Kompetenz, aber das muss am richtigen Ort gemacht werden. Das passiert nicht mit einer Motion, sondern wir haben einen Aufgaben- und Finanzplan, der hier im Rat behandelt und entschieden wird und Ihnen steht es frei, begründete Budgetkürzungen, auch bei der Schule, zu beantragen. Das liegt in Ihrer Kompetenz und wir müssen uns nachher an Ihre Vorgaben halten.

Ruedi Burkard (FDP)

Wir können Ihnen einen Planungsbericht präsentieren, der aufzeigt, aufgrund welcher Fakten wir auf die Modellwahl der Sekundarstufe kommen und Ihnen die finanziellen Konsequenzen aufzeigen. Es hat eben nicht nur finanzielle Konsequenzen, was die Besoldung resp. Anzahl der Lehrpersonen betrifft, sondern auch was das Schulhaus Zentrum betrifft, denn u.U. sind auch bauliche Massnahmen nötig, um das favorisierte Modell umzusetzen. Das haben wir alles eruiert. Der Gemeinderat hat die Informationen und dort, wo die Entscheidungskompetenz liegt, nämlich beim Gemeinderat, wurde entschieden. Ihr Recht ist, zu erfahren, wie der Gemeinderat zu der Entscheidung gekommen ist, und das kann man mit einem Planungsbericht darlegen. Aber Ihre Kompetenz zur finanziellen Steuerung erfolgt über den Aufgaben- und Finanzplan.

Ich bitte Sie, die Motion abzulehnen.

Ich sehe das natürlich und ich freue mich auf den Planungsbericht. Das Angebot nehme ich gerne an. Das heisst, wenn ich Sie richtig verstanden habe, dass der Entscheid gefällt wurde und man mit dem jetzigen Modell weitermacht. Aber wenn der Einwohnerrat über die Finanzen anders steuert, dann stehen Sie erneut vor der Modellfrage und das hätte man vielleicht verhindern können, wenn man vorher andere Meinungen eingeholt hätte. Es sind durchaus beide Wege denkbar, ich bin nur der Meinung, dass andere würde der Schule mehr Planungssicherheit geben. Jetzt kann man u.U. mit Anträgen zum Budget oder mit Änderungen beim Leistungsauftrag die Schule dazu bringen, dass die Modellfrage erneut diskutiert wird, wenn der Einwohnerrat das wünscht.

Richard Kreienbühl  
(CVP)

Ich möchte daran erinnern, wir haben eine Bildungskommission, deren Präsidentin übrigens Mitglied der CVP ist. Wenn Sie Einfluss nehmen möchten, machen Sie das am richtigen Ort. Das Referat war durchaus interessant und es war spannend, zuzuhören, aber es ist hier der falsche Ort. Sie haben die Möglichkeit, über Ihre Partei wie auch die Bildungskommission Einfluss auf die Wahl zu nehmen. Lassen wir doch einfach die Kompetenz dort, wo sie hingehört und das ist bei der Bildungskommission und beim Gemeinderat. Ich bin absolut der Meinung, dass wir die Motion nicht annehmen sollten.

Stefan Maissen (FDP)

Eine Replik auf Ihr Votum Herr Maissen. Das ist eben, was Sie andeuten, genau das Problem, das wir in der Organisation der Gemeinde haben. Die Bildungskommission hat eine Aufgabe und der Einwohnerrat hat eine Aufgabe, aber sie können sie nicht unabhängig voneinander wahrnehmen. Der Einwohnerrat braucht die Informationen, wie die Schule sein soll und warum sie so ist wie sie ist, um die Finanzmittel zu sprechen und seiner finanziellen Steuerungsaufgabe nachkommen zu können. Da nützt es nichts, wenn in der Bildungskommission irgendwelche Typen Überlegungen anstellen und darüber nachdenken. Wenn man das nicht kommuniziert und nicht austauscht, dann kommt man nicht weiter. Ich glaube, das ist das Anliegen von Herrn Kreienbühl.

Markus Bider (CVP)

Herrn Kreienbühl möchte ich fragen, ob er bereit ist, seine Motion umzuwandeln in der Art und Weise eines Planungsberichtes, wie es Herr Burkard vorgeschlagen hat. In der Essenz treffen wir uns dann da, weil zum Planungsbericht kann man ja Bemerkungen anbringen und dann kann die Kirche vielleicht im Dorf bleiben.

Auch die L20 ist der Meinung, dass der Gemeinderat in Zusammenarbeit mit der Bildungskommission, den Schulleitern und letztlich auch mit Einbezug der Lehrerinnen und Lehrer ein Modell findet, das tragfähig ist und die Gemeinde weiterbringt. Wir haben jetzt mehrmals gehört, dass die Wahl des Modells in der Kompetenz des Gemeinderates liegt. Wir im Rat sind dafür verantwortlich, die Gelder zu sprechen, damit sich die Schule Horw gut weiterentwickeln kann und gute Bedingungen hat.

Rita Wyss (L20)

Herr Burkard, Sie sagen, dass Sie nicht zuständig sind für das Wohl der Lehrpersonen. Ich denke, der Gemeinderat hat bestimmt ein Interesse daran, dass die Lehrerinnen und Lehrer hier gute Bedingungen haben. Zufriedene Lehrpersonen sind nachher auch anders vor einer Klasse und das hat auch einen Einfluss auf die Motivation wie gearbeitet wird und wie die Kinder in der Schule gefördert und gefordert werden können.

Ich bin durchaus bereit auf das, was Herr Bider sagt, einzugehen. Ich möchte noch etwas anbringen, nehme aber an, dass der Gemeinderat das abgeklärt hat. Die Bildungskommission in Horw hat nur Entscheidungskompetenz. In § 47 des Gesetzes für Volksschulbildung heisst es: «Die Bildungskommission ist unter Vorbehalt der Zuständigkeit des Gemeinderates für die Ausgestaltung des kommunalen Volksschulangebots zuständig. Die Bildungskommission legt die Organisation des vom Gemeinderat festgelegten kommunalen Volksschulangebots auf Antrag der Schulleitung fest.» Das Schulmodell ist nach meinem Wissen eine Organisationsfrage, aber ich nehme an, Sie werden das rechtlich abgeklärt haben.

Richard Kreienbühl  
(CVP)

Wir haben einen Aufgaben- und Finanzplan, der noch in der Entwicklung steckt, z.B. bei den Kennzahlen. Ich erwarte im nächsten Aufgaben- und Finanzplan, dass solche Kennzahlen und auch die Strategie enthalten sind, das ist jetzt noch nicht der Fall. Das hat beim ersten Mal alles gefehlt und Herr Jung hat uns versprochen, dass das beim nächsten Mal drin ist, zumindest die Kennzahlen sollte die GPK erhalten. Von daher sehe ich, dass wir ein Steuerungsmittel haben.

Urs Rölli (FDP)

Mit dem Aufgaben- und Finanzplan werden wir selbstverständlich die Kennzahlen liefern. Das sind wichtige Informationen, die zeigen, wo Horw im Vergleich mit anderen Gemeinden steht, z.B. was ein Klassenzug oder die Schule pro Schüler kostet usw. Wir werden im Aufgaben- und Finanzplan aber nicht darlegen, wie man darauf kommt, eine Modellwahl zu beschliessen. Im AFP geht es rein um finanztechnische Zahlen.

Ruedi Burkard (FDP)

Es ist korrekt, dass die Bildungskommission organisatorische Kompetenzen hat. Dies aber nur, sofern sie nicht finanzrelevant sind. Sobald ein Entscheid finanzrelevant ist, liegt er in der Kompetenz des Gemeinderates und dort wird es auch entschieden.

Da bin ich nicht ganz einverstanden mit dem Gemeinderat, Herr Burkard. Im Aufgaben- und Finanzplan werden die Lagebeurteilung, die strategischen Ziele und der politische Leistungsauftrag aufgeführt. Da erwarte ich schon noch mehr Fleisch am Knochen, dass dazu etwas beschrieben und der Einwohnerrat informiert wird. Dafür haben wir ja jetzt das Instrument.

Urs Rölli (FDP)

Sie bekommen selbstverständlich die relevanten Informationen, aber Sie können nicht erwarten, dass wir einen 20-seitigen Planungsbericht im Aufgaben- und Finanzplan abbilden.

Ruedi Burkard (FDP)

Aufgrund des Vorschlags für einen Planungsbericht, der Auskunft über die Schule gibt, und Ihrem Entscheid, der praktisch sowieso gefällt ist, ziehe ich die Motion zurück.

Richard Kreienbühl  
(CVP)

Ich halte Wort, wir werden Ihnen einen Planungsbericht vorlegen.

Ruedi Burkard (FDP)

## **8. Postulat Nr. 2018-685 von Mario Schenkel, FDP, und Mitunterzeichnenden: Schulreisen und Klassenlager für alle Horwer Schulkinder**

Sie kennen das Postulat, viele von Ihnen haben es auch mitunterzeichnet. Es wurde bereits im Juni 2018 eingereicht und ist ein bisschen länger liegen geblieben, aber Herr Burkard hat sich auch schon dafür entschuldigt.

Mario Schenkel (FDP)

Es geht darum, dass jeder Horwer Schüler und jede Horwer Schülerin die Möglichkeit haben soll, während ihrer Schulzeit an mindestens einem Klassenlager und jährlich an einer Schulreise teilzunehmen. Dazu gibt es eine Bundesgerichtsentscheid, der die Gesetzgebung des Kantons Thurgau kritisiert, weil von den Eltern Beiträge verlangt wurden, die über den üblichen täglichen Unterhalt hinausgehen, also die Ernährung der Kinder, die die Eltern sowieso zahlen müssten. Das sind 10 bis 16 Franken pro Tag. Mehr darf man gemäss Bundesgericht pro Kind und Tag für Ausflüge und Klassenlager nicht verlangen. Die Frage an den Gemeinderat war u.a., ob er die Weisungen, die der Kanton Luzern herausgibt, einhält, damit eine Chancengleichheit besteht und Kinder, die aus weniger reichen Familien kommen, den anderen gleichgestellt sind.

Dann habe ich noch zwei Fragen bezüglich der Förderung vom liberalen Gedanken oder dem unternehmerischen Denken der Schüler, und zwar, ob sie sich im Sinn einer Projektarbeit engagieren und Geld für ihr Klassenlager sammeln dürfen.

Das Postulat ist tatsächlich schon länger in Bearbeitung, es ist aber nicht so, dass der Gemeinderat in der Zwischenzeit untätig war. Die Fragen, die Sie gestellt haben Herr Schenkel, haben wir in unsere Arbeit einfliessen lassen und der Gemeinderat hat schlussendlich einen Entscheid gefällt. Wir habent das Postulat geprüft und sind sogar schon zu einem Ergebnis gekommen und das möchte ich kurz erläutern.

Die Forderung des ersten Punktes, dass jede Horwer Schülerin und jeder Horwer Schüler in der obligatorischen Schulzeit mindestens an einem von der Schule organisierten und im Rahmen des ordentlichen Schulunterrichts durchgeführten Klassenlagers teilnehmen darf, ist zu 100 % erfüllt.

Auch der zweite Punkt, dass jede und jeder Lernende pro Kalenderjahr mindestens an einer Schulreise/Exkursion teilnehmen kann, welche von der Schule organisiert und im Rahmen des ordentlichen Schulunterrichts durchgeführt wird, ist zu 100 % erfüllt.

Ihre Anregung im dritten Punkt, die Schülerinnen und Schüler gewisse Arbeiten ausführen zu lassen und entsprechend zu entlohnen, wird bereits praktiziert. Das wurde aber schon vor dem Bundesgerichtsurteil zur Unentgeltlichkeit der Schule praktiziert. In der zweiten Sekundarstufe geht man im Auftrag der Werkdienste Plätze säubern und die Leistungen werden auch entschädigt.

Zu Ihrer Anregung im vierten Punkt, eine Regelung zu treffen, dass ein Teil des eingenommenen Geldes frei für das Klassenlager «on top» verwendet werden darf, möchten wir uns einen Spielraum offenhalten. Man setzt das nicht bewusst für eine Schulreise oder Exkursion ein, sondern über die Klassenbeiträge wird im Klassenverbund und durch die Lehrperson gemeinsam entscheiden, wofür das Geld verwendet wird.

Die Unentgeltlichkeit der Schule kostet die Gemeinde Horw Geld. Der Gemeinderat hat beschlossen, zusätzlich 50'000 Franken zur Verfügung zu stellen, damit die Klassenlager resp. Schulreisen und Exkursionen nach wie vor durchgeführt werden können. Gesamthaft stehen für diese Anliegen 92'000 Franken zur Verfügung. Wir sind der Auffassung, dass die Gemeinde Horw den Beitrag geleistet hat, sodass die Schülerinnen und Schüler kaum Einschränkungen spüren werden, was die Schulreisen und Exkursionen betrifft.

Der Gemeinderat macht Ihnen beliebt, Herr Schenkel, dass das Postulat entgegengenommen und gleichzeitig als erfüllt abgeschrieben wird.

Vielen Dank für die Ausführungen und dass das schon ausgeführt wird. Ich bin mit dem Vorschlag von Herrn Burkard einverstanden.

Ruedi Burkard (FDP)

Mario Schenkel (FDP)

## 9. Postulat Nr. 2018-687 von Stefan Maissen, FDP, und Mitunterzeichnenden: Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen (an Stellen mit besonderen Vortrittsbedürfnissen)

«Eltern sorgen sich um jüngste Fussgänger», so titelte die Luzerner Zeitung am 9. Februar 2019. Es ging zwar nicht um Horw, sondern Luzern, aber die Sorgen um die Kinder sind die gleichen.

Stefan Maissen (FDP)

Unklare Situationen, überforderte Kinder, vor allem die jüngsten und wohl auch Autofahrer. Den Kindern nützt in ihrem Alltag die Normenorientierung der Verkehrsplaner wenig. Weil Fussgängerstreifen aus Tempo 30-Zonen verschwinden, fühlen sich Kinder auf dem Schulweg zunehmend unsicher. Das Anliegen ist von verschiedenen Eltern an mich herangetragen worden. Nicht zufällig hat das Luzerner Kinderparlament Ende 2018 dem Luzerner Stadtrat die «Saure Zitrone» überreicht hat. Ich weiss nicht, ob allenfalls das Glas nach Horw weitergereicht wurde, nachdem im letzten Sommer beim temporären Schulhaus Kastanienbaum der Fussgängerstreifen ersatzlos entfernt worden ist.

Die Situation ist aus meiner Sicht unbefriedigend und muss analysiert werden. Ich kenne die Normen bezüglich Tempo 30-Zonen und -Strecken. Die Regelung lässt aber Spielraum zu, das hat auch der Bundesrat in seiner Antwort auf einen parlamentarischen Vorstoss festgehalten: «Die Beurteilung, ob die besonderen Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger einen Fussgängerstreifen erfordern, obliegt der örtlich zuständigen Behörde.»

Ich bin überzeugt, dass Fussgängerstreifen gegenüber einer halboffiziellen Lösung, wie eine grüne Fläche oder gelbe Fussmarkierungen, klare Vorteile haben. Sie bieten Klarheit für alle Verkehrsteilnehmenden, haben eine Signalwirkung und eine rechtliche Verbindlichkeit. Zusätzlich haben sie eine klare Lenkfunktion, man überquert sie dort, wo es am besten geeignet ist.

Ich bitte den Gemeinderat, das Postulat im Interesse der Schulkinder und schwächeren Verkehrsteilnehmenden entgegenzunehmen.

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Thomas Zemp (CVP)

Es gibt natürlich ein paar Fragen, die sich stellen werden und wir haben auch schon ein paar Überlegungen gemacht. Man kann sich schon die Frage stellen, wessen Sorgen es sind. Sind es wirklich die der Kinder oder sind es die der Eltern? Es ist auch nicht ganz legitim, in einem Satz die Vermischung von Tempo 30-Zonen und -Strecken zu machen. Das sind zwei Paar Schuhe. Als Beispiel wird oft die Stadt Luzern herangezogen und es heisst, sie mache, was sie wolle. Wenn man die Diskussion genau verfolgt, stellt man aber fest, dass es sich oftmals um Tempo 30-Strecken handelt, wo sie eine andere Signalisierung machen als man sie bei Tempo 30-Zonen macht. Bei uns haben wir eigentlich ausschliesslich nur Tempo 30-Zonen. Wenn man die Situation in Horw betrachtet kann man sagen, dass wir um die Schulhäuser, die in einer Tempo 30-Zonen liegen, sehr wohl Fussgängerstreifen haben. Beim Schulhaus Hofmatt sind es fünf Fussgängerstreifen, beim Schulhaus Kastanienbaum zwei, beim Schulhaus Spitz sind keine nötig, weil dort eine Tempo 20-Zone ist. So gesehen gibt es Fussgängerstreifen in Horw und wir schauen das immer genau an. Es war vielleicht ein kleiner Fehler, dass sie beim Krämerstein beseitigt wurden, weil dort jetzt eine provisorische Schule ist. Wir haben aber auch nicht nichts gemacht, aber ich gebe zu, wir haben es zu spät gemacht,

das war unser Fehler. Aber wir haben immerhin die zwei Dreiecke mit den Fussmarkierungen gemacht.

Im Sinne der Effizienz wäre ich dankbar, wenn Sie mir sagen, wo noch ein Fussgängerstreifen fehlt anstatt mir den Auftrag zu geben, ich soll ganz Horw absuchen, wo noch einer fehlt. Wir werden uns sicher Überlegungen machen, aber ich nehme auch gerne Ihre Anregungen entgegen.

### **10. Interpellation Nr. 2018-687 von Claudia Rösli Schuler, L20, und Mitunterzeichnenden: Kantonale Aufgaben- und Finanzreform 2018**

Die Interpellation wurde vom Gemeinderat am 11. Oktober 2018 schriftlich beantwortet. Ist die Interpellantin mit der Beantwortung zufrieden?

Reto Eberhard (SVP)

Ich danke dem Gemeinderat für die ausführliche Beantwortung. Zu Punkt 1 möchte ich gerne noch etwas sagen.

Claudia Rösli Schuler (L20)

Die Globalbilanz des Kantons vom wurde kürzlich wieder im Kantonsrat beraten und kommt am 19. Mai zur Abstimmung. Was mich erstaunt, sind die Angaben des Gemeinderates zur ersten Frage, und zwar dass die Mehrbelastung pro Einwohnerin und Einwohner im Jahr nicht mehr als 60 Franken beträgt. Wenn man schaut, hat sich im Jahr 2018 die Belastung um 135 Franken pro Einwohnerin und Einwohner bewegt und jetzt sind seit Januar 99 Franken aufgeführt. Ich frage mich, was wirklich stimmt und denke, dass auf die Gemeinde Horw mehr Kosten zukommen als da beschrieben sind.

Die Aufgaben- und Finanzreform AFR18 ist eine hochkomplexe Angelegenheit. Ich würde sagen, wer in allen Teilen bis ins letzte Detail behauptet, den Durchblick zu haben, wird nicht ganz mit der Wahrheit umgehen. Es ist insofern auch hochkomplex, weil sehr viele Massnahmen betroffen sind und sehr viele Stellschrauben enthalten sind. Erschwerend kommt hinzu, dass Teile der Laufenden Rechnung und Teile der Investitionsrechnung betroffen sind. Wenn Sie Teile der Investitionsrechnung der Gemeinden zugut haben, wird das bei einigen Gemeinden unmittelbar wirksam sein, nämlich bei denen, die ein Projekt zum Gewässerschutz haben. Die Gemeinden, die kein Projekt haben, werden erst in späteren Jahren von der Entlastung profitieren. Das ist natürlich die Schwierigkeit, wenn man die Aufgaben und die Finanzen neu regelt.

Hans-Ruedi Jung (CVP)

Der Kanton und die Gemeinden, die in der Arbeitsgruppe vertreten waren, waren wirklich bemüht, eine faire Aufteilung vorzunehmen. Man war bemüht, die Auswirkungen zu berechnen und es gab meines Erachtens keine Tendenz, den Kanton zu bevorteilen und es gab auch keine Tendenz, die Gemeinden zu bevorteilen. Man hat immer ein wenig miteinander gekämpft, aber man ist immer wieder zu Lösungen gekommen. Aber die letzte, auf den Franken genaue Auswirkung, die kann niemand voraussagen. Die ist so falsch wie es der Kanton sagt und die ist so falsch wie es die Stadt ausrechnet und die ist so falsch, wie wenn ich Ihnen eine Angabe machen würde. Man muss einfach eine Annäherung machen und ich habe keine Veranlassung, an den Zahlen des Kantons grundsätzlich zu zweifeln. Aber man darf durchaus Veranlassung haben, an den Details irgendwelche Probleme zu sehen oder allenfalls auch ein Nichteintreten zu sehen. Das ist m.E. durchaus berechtigt. So gesehen hat der Gemeinderat dann irgendwann die Abwägung gemacht, die Vorgabe des VLG mit den 60 Franken Maximalbelastung mitzutragen. Es gab aber noch weitere Voraussetzungen, bei denen der VLG gesagt hat, unter den Bedingungen kann man sich vorstellen, die AFR18 mitzutragen. Unter anderem war das auch, dass die Gemeinden in der Summe nicht mit mehr als 5 Mio. Franken belastet werden. Die Globalbilanz, die Sie angesprochen haben und die

schon vor längerer Zeit herausgekommen ist, hat die Anforderungen nicht erfüllt. Wir haben in der Vernehmlassung festgehalten, dass wir uns -gegen die AFR18 aussprechen, wenn die Anforderungen nicht erfüllt sind. Es sah aber immer auch danach aus, dass man Kompensationsmassnahmen findet, die das heilen können. Sie haben die neueste Globalbilanz gesehen, von der würde Horw eher profitieren. Aber ich sage noch einmal, mit der ganz grossen Ungewissheit, dass es Veränderungen geben kann. Allein schon die Basis bei der Berechnung der AFR18 kann gar nicht mehr aktuell sein, weil sich das über eine so lange Zeit hinweggezogen hat, dass man mittlerweile - zumindest was unsere Gemeinde betrifft - z.B. bei den Steuererträgen an einem ganz anderen Ort liegen. Aber im Grundsatz musste der Gemeinderat sagen, dass es richtig ist, dass die Gemeinden mithelfen, den Kanton zu tragen. Es ist müssig zu diskutieren, woher die Probleme des Kantons kommen, sie sind jetzt da. Es ist auch völlig klar, wenn die Gemeinden das nicht mittragen, ist die AFR18 gescheitert. Aber der Kanton wird sich schadlos halten und das ganz sicher zulasten der Gemeinden. Er hat in der Vergangenheit immer wieder bewiesen, dass er Möglichkeiten und Wege findet und dann reden die Gemeinden nicht mehr mit. Hier konnten die Gemeinden mitreden und sagen, wo sie entlastet werden wollen und wo sie es akzeptieren, mehr belastet zu werden. Jetzt kann man sagen, dass das Gesamtpaket sei zu schwer, zu viel und zu undurchsichtig und es grundsätzlich ablehnen. Dann sind wir wieder bei Feld null, aber dann wird es irgendetwas anderes geben. Den Status quo, wie man glauben machen will, wird es nicht mehr geben. Die Zeit ist weitergegangen und die Massnahmen und die Entwicklung des Kantons und der Gemeinden geht weiter. Wenn Sie sehen, was jetzt für Gemeindeabschlüsse erwartet werden - allein die Stadt Luzern oder wenn unser dann kommt - und wenn man nachher den anderen Gemeinden und vor allem dem Kanton sagen will, sie sollen selber schauen, wie sie nach vorne kommen, Hauptsache wir haben unsere Schäfchen im Trockenen, das wird sehr schwierig. Ich muss Ihnen natürlich sagen, wenn Sie eine Schlagzeile haben «Stadt Luzern will investieren, nicht den Kanton sanieren», haben Sie nicht mehr viel Freunde auf der Landschaft. So etwas wollte der Gemeinderat unbedingt vermeiden. Wir wollen uns solidarisch zeigen mit dem Kanton und anderen Gemeinden, aber wir haben eine Limite gesetzt und das ist die vom VLG. Nach heutigem Kenntnisstand müssen wir sagen, dass das für unsere Gemeinde funktioniert. Wir möchten nicht polemisch werden, auch wenn wir einzelne Massnahmen nicht gut finden. Polemisch zu werden bringt noch weniger. Wir können noch so an die Presse gehen, das bringt aber nichts. Vielleicht können wir die AFR18 zum Scheitern bringen, aber dann steht der Kanton noch mit keinem Franken besser da und wir stehen auch nicht besser da. Das ist der Hintergrund, warum wir differenziert äussern wollten und gesagt haben, unter welchen Gelingensbedingungen wir zustimmen können und unter welchen nicht.

Danke für die ausführliche Darlegung. Ich kann das voll nachvollziehen, schliesslich bin ich linksorientiert und nicht bürgerlich.

Claudia Röösl Schuler  
(L20)

### **11. Dringliche Interpellation Nr. 2019-689 von Markus Bider, CVP: Realisierung Personenunterführung Wegmatt**

Ich habe bei der Begründung zur Dringlichkeit mein Anliegen bereits erklärt und ich glaube, wir sind alle gespannt auf die Antwort des Gemeinderates.

Markus Bider (CVP)

Ich werde zuerst chronologisch schildern, wie alles abgelaufen ist.

Thomas Zemp (CVP)

Dass der Nutzen der Niveauübergänge zeitlich befristet ist, haben der Gemeinderat Horw und die zb relativ früh erkannt. So ist es geschehen, dass die zb an den Gemein-

derat gelangt ist mit dem Anliegen, an der Krienserstrasse eine Personenunterführung zu bauen. Es ging um Themen der Machbarkeit und der Finanzierung. Damals hatte der Gemeinderat den Eindruck, dass die Krienserstrasse nicht der richtige Ort ist und zuerst eine Untersuchung gemacht werden soll, wo eine neue Querung eingerichtet werden müsste, wenn sie auch als Ersatz für die irgendwann wegfallenden Niveauübergänge dienen soll. Der Gemeinderat hat beschlossen, die Frage abzuklären und eine Studie in Auftrag gegeben, die auf dem Abschnitt Mattenplatz bis Bahnhof Horw untersucht hat, wie die heutigen Querungen genutzt werden und wo mögliche neue Querungen am sinnvollsten realisiert werden könnten im Wissen darum, dass nicht mehrere Querungen gebaut werden können. Der Gemeinderat Horw hat dazu auch den Gemeinderat Kriens begrüsst und gefragt, ob sie bei so einer Untersuchung gerne mitmachen würden. Der Gemeinderat Kriens war aber der Meinung, dass das nicht nötig sei, er mache da nicht mit und wir sollen das selber untersuchen. Es wurde also ein Auftrag erteilt und daraus resultierte auch ein Bericht, nämlich das Richtkonzept vom 8. Oktober 2014, das am 18. Mai 2015 noch einmal revidiert wurde. Aus dem Richtkonzept kommt die Aussage, dass erstens der Wegmattübergang mehr frequentiert ist als der Übergang an der Krienserstrasse und zweitens, man eine neue Unterführung fast nur dort bauen kann, wo wir sie heute bauen. Nachher hat der Gemeinderat gedacht, dass es konkret wird und man anfangen kann, die Unterführung zu bauen resp. wurde mit dem neuen Bahnhofplatz und dem neuen Bushof noch geschaut, ob es ein Thema ist, die bestehende Unterführung auszubauen. Das wurde im Parlament behandelt und es wurde beschlossen, das nicht zu machen, sondern dafür die Querung auf dem Schappe-Areal. Wir haben geschaut, dass alle Voraussetzungen vorhanden sind mit dem Landabtausch und Landerwerb auf beiden Seiten und als wir das alles hatten, das war im Sommer 2017, haben wir Ihnen den Planungskredit für die Planung der Personenunterführung beantragt und schon damals habe ich gesagt, dass wir mit Kriens im Gespräch sind. Wir sind auf Kriens zugegangen und haben gesagt, dass wir gerne die Personenunterführung bauen würden, da die Bahnübergänge je länger je mehr geschlossen sind und irgendwann wahrscheinlich wegfallen. Wir hatten auch nicht die Erwartung, dass sich Kriens finanziell an der Unterführung beteiligt, denn sie liegt auf unserem Gebiet, aber wir möchten, dass sich die Zentralbahn daran beteiligt. Die Voraussetzung dafür ist, dass mindestens ein Niveauübergang geschlossen wird. Kriens hat das angeschaut und gesagt, dass auch beide Übergänge offenbleiben können, das sei für sie besser und ob wir einen Beitrag erhalten, sei für sie nicht so relevant. Dann haben wir gedacht, das machen wir jetzt. Wir haben ja eigentlich keine Argumente gegenüber Kriens, wir sind reine Bittsteller. Ich habe aber Verständnis dafür, dass es ihnen lieber ist, wenn beide Übergänge offenbleiben.

Dann haben wir bei Zentralbahn gefragt, ob wir unbedingt das Einverständnis von Kriens haben müssen oder ob wir auch bei der Zentralbahn einen Antrag für eine Schliessung stellen können. Da hat die Zentralbahn gesagt, dass es einen zweiten Weg gibt, und zwar indem man ein Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz startet und dann beantragt, einen oder zwei Niveauübergänge zu schliessen mit der Ersatzmassnahme einer neuen Personenunterführung. Da Kriens keinen Kompromiss mit uns eingehen wollte, haben wir das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Dafür braucht es jemanden von der Eisenbahn, in diesem Fall die Zentralbahn, der das Verfahren einleitet und das Gesuch beim Bundesamt für Verkehr einreicht. Wir haben das erarbeitet und dafür hat der Gemeinderat einen Zusatzkredit gesprochen, weil das Verfahren relativ aufwendig ist. Wir mussten diverse Untersuchungen machen und das gab einen Mehraufwand. Die Zentralbahn hat dann das Gesuch Anfang Dezember 2017 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Wir mussten uns mit der Zentralbahn einigen und sie haben gesagt, wenn sie das schon machen, dann möchten sie beide Niveauübergänge schliessen. Das ist aus der Sicht der Zentralbahn verständlich. Das Bundesamt für Verkehr hat ein Jahr gebraucht, um die Plangenehmigung zu erteilen, sie ist ziemlich auf den Tag genau im Dezember 2018 bei uns eingetroffen. Es gab diverse

Einsprachen dagegen, das Bundesamt für Verkehr hat aber alle abgewiesen. Da waren wir Anfang Dezember guten Mutes und dachten, wir haben die Planverfügung und können im Januar zeitgerecht anfangen zu bauen. Ab Dezember lief die Rechtsmittelfrist und wegen Gerichtsferien über Weihnachten/Neujahr war es bis zum 20. Januar möglich, eine Beschwerde einzureichen.

Dann hatten wir mit Kriens eine Diskussion darüber, ob sie eine Beschwerde einreichen oder nicht. Ursprünglich hiess es, wenn das BAV einen klaren Entscheid mit einer guten Begründung macht, würden sie es nicht weiterziehen. Sie haben es sich dann aber überlegt und uns vor Weihnachten gesagt, dass sie ein paar Punkte hätten, zu denen wir zustimmen müssten und dann würden sie es sich überlegen resp. keine Beschwerde einreichen. Wir haben all den Punkten zugestimmt, es ging z.B. darum, dass wir eine zusätzliche Überführung an der Krienserstrasse unterstützen würden oder unser Einverständnis geben und Land zur Verfügung stellen. Der Stadtrat Kriens war dann aber trotzdem der Meinung, dass er eine Beschwerde gegen den Entscheid vom BAV einreichen will. Sie haben uns gesagt, dass es sowieso Beschwerden geben werde und sie nicht die einzigen seien. Sie haben aber auch gesagt, und das haben sie auch gemacht, dass sie die Beschwerde so ausgestalten, dass sie sich nur gegen die Schliessung der Niveauübergänge und nicht gegen die Personenunterführung richtet und das Bundesverwaltungsgericht solle eine Teilgenehmigung erteilen, damit man die Unterführung bauen kann.

Neben der Beschwerde der Stadt Kriens ist von einer vom VCS eingegangen und eine von einer Privatperson. Wenn die Beschwerden eingegangen sind, dann ist per se die Plangenehmigung nicht rechtskräftig, denn die Beschwerden haben aufschiebende Wirkung. Darum hatten wir auch am 20. Januar, als es in Rechtskraft erwachsen sollte, keine rechtskräftige Plangenehmigung. Da hat sich die Frage gestellt, was wir machen. Wir haben die Beschwerden studiert und sind zu dem Eindruck gekommen, dass sich alle drei Beschwerden ausschliesslich gegen die Schliessung der Niveauübergänge richtet und dass niemand etwas gegen den Bau einer Personenunterführung hat. Um ein wenig mehr Sicherheit zu haben, haben wir mit dem VCS und der Privatperson Kontakt aufgenommen und explizit noch einmal nachgefragt, ob sie etwas dagegen haben und schriftliche Statements erhalten, die bestätigen, dass sie nichts gegen den Bau der Personenunterführung hätten. Darum haben wir beschlossen, das Projekt nicht zu stoppen, denn wenn wir das machen, verpassen wir ziemlich sicher das Zeitfenster, an dem der Bahnverkehr stillgelegt ist und wenn wir das Zeitfenster verpassen, haben wir ein Problem mit der Realisierung der Personenunterführung. Nicht nur, weil man sie unter Betrieb bauen müsste, sondern weil links und rechts der Allmendstrasse schon Vorbereitungen gemacht werden, man sieht das gut beim Dytan-Gebäude. Aber auch auf der anderen Seite, beim Schappe-Areal ist der Terminplan extrem eng, dass wir aneinander vorbeikommen. Wenn wir Verzögerungen mit der Personenunterführung haben, können sie nicht anfangen zu bauen und wir sind der Meinung, dass wir kein vernünftiges Mittel in der Hand haben, um sagen zu können, dass sich ihre Bauten um ein Jahr verzögern weil wir Probleme haben. Das geht nicht. Wir werden also alles daransetzen, damit wir bauen können und darum haben wir auch mit den Vorbereitungsarbeiten angefangen. Wir sind voll im Zeitprogramm, um die Personenunterführung bauen zu können.

Auf dem Rechtsweg ist die Zentralbahn der Leader, die zb hat die Eingaben bereitgestellt für das Bundesverwaltungsgericht mit den entsprechenden Anträgen, die aufschiebende Wirkung der Beschwerden zu entziehen und allenfalls eine Teilgenehmigung für die Personenunterführung zu erteilen. Das müsste diese Woche noch eingereicht werden. Wir wissen nicht, wie lange es dauert, bis das Gericht erste Entscheide trifft.

Das ist im Moment der Stand. Wir setzen alles daran, damit wir die Unterführung bauen können und wir sind auf Kurs. Jetzt muss man schauen, dass sich auch die rechtliche Seite möglichst schnell klärt, damit wir die Teilgenehmigung erhalten.

Ich danke Ihnen für die Ausführungen. Ich verstehe es so, dass die Unterführung gebaut wird, geschehe was wolle. Weil nicht anzunehmen ist, dass der Entscheid vom Bundesverwaltungsgericht in den nächsten zwei drei Wochen gefällt wird, sondern das geht vermutlich ein paar Monate, ist die Unterführung zu dem Zeitpunkt schon fast fertig, an dem klar ist, ob sie rechtlich auch zulässig wäre. Ist das so richtig?

Markus Bider (CVP)

Nicht ganz. Der Entscheid über die Schliessung der Niveauübergänge wird sicher eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen. Aber der Entscheid, ob die Beschwerden aufschiebende Wirkung haben oder nicht und ob man eine Teilgenehmigung macht, das geht schneller. Die Zentralbahn hatte das auch beim Bahnhof. Der war mit dem Bushof in einer Plangenehmigung und gegen den Bushof ist Einsprache erhoben worden. Die Zentralbahn hat dann auch angefangen zu bauen, weil aufgrund der Beschwerde klar abgeleitet wurde, dass sich nichts gegen den Bahnteil richtet. Ich weiss aber nicht genau, wie lange es gedauert hat, bis die Teilverfügung vorlag, aber es ging relativ schnell.

Thomas Zemp (CVP)

Gilt das für Privatpersonen auch, dass man ohne Bewilligung bauen darf?

Ueli Nussbaum (FDP)

Natürlich ist das keine ideale Situation, aber es gibt ein öffentliches Interesse, das wirklich gross ist, und zwar unabhängig davon, ob die Bahnübergänge offenbleiben oder nicht. Ausserdem müssen wir uns bewusst sein, dass wir die Unterführung später nicht mehr unter vernünftigen Bedingungen bauen können. Das andere ist, dass wir sicher 2 Mio. Franken verlieren würden, wenn wir jetzt abrechen.

Thomas Zemp (CVP)

Reto Eberhard  
Einwohnerratspräsident

Heike Sommer  
Protokollführerin

Versand: 22. März 2019