

Gemeindehausplatz 1  
Postfach  
6048 Horw  
www.horw.ch

An die Mitglieder  
des Einwohnerrates  
der Gemeinde Horw

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

9. Mai 2019 2014-97

### **Schriftliche Beantwortung Interpellation Nr. 2019-692 von Markus Bider, CVP: Luzern Süd - Dauerstau im Zentrum von Horw?**

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 25. Februar 2019 ist von Markus Bider, CVP, folgende Interpellation eingereicht worden:

«Dem Planungsbericht Luzern Süd vom 17. Januar 2019 sind weitere Informationen zur künftigen Nutzung des Raumes Kriens - Allmend - Horw zu entnehmen. Die Verdichtung, vor allem im Raum Mattenhof erscheint nun höher als bisher zu erwarten war. Dies erhöht das zu erwartende Verkehrsaufkommen weiter. Folgerichtig wird geplant, den bestehenden Kreisel auf dem Mattenplatz in eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung umzubauen. Diese wird die genaue Steuerung des Verkehrs erlauben. Dadurch ist je nach Fahrtrichtung und Tageszeit mit Behinderungen zu rechnen.

Diese Situation wird wohl dazu führen, dass die Kantonsstrasse durch den Dorfkern Horw als einzige durchgängige Ausweichachse neben Ringstrasse und Autobahn einen bedeutenden Verkehrszuwachs verkraften muss. Das lässt nachteilige Auswirkungen für die Bevölkerung, die Gewerbetreibenden und den öffentlichen Verkehr im Zentrum von Horw erwarten.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Gemeinderat um Beantwortung nachstehender Fragen:

1. Gibt es eine Schätzung seitens der Planer über das zu erwartende Verkehrsvolumen auf der Kantonsstrasse?
2. Welche Entwicklung erwartet der Gemeinderat bezüglich der Verkehrssituation auf der Kantonsstrasse?
3. Erachtet der Gemeinderat diese Entwicklung im Hinblick auf die Gewerbezone Horw Zentrum für problematisch?
4. Welche Möglichkeiten der Einflussnahme hat der Gemeinderat diesbezüglich bereits ausgeschöpft?
5. Welche weiteren Massnahmen können vorbeugend ergriffen werden?
6. Welche Massnahmen können aus Sicht des Gemeinderates noch ergriffen werden, wenn das Verkehrsvolumen bereits unzumutbare und geschäftsschädigende Ausmasse angenommen hat?»

#### Vorbemerkungen / Ausgangslage:

Im Gebiet Luzern Süd entlang der Kantonsstrasse K 19 (zwischen Kreisel Allmend und Kreisel Schlund) und der K 19a (vom Kreisel Schlund bis Kreisel Merkur) wird in den nächsten Jahren eine rege Bautätigkeit erwartet (u.a. Überbauungen Mattenhof, Entwicklungsgebiet Mattenhof Süd Autorama, Schweighofpark, Hinterschlund, Horw Mitte und eine neue Saalsporthalle mit rund 4'000 Sitzplätzen). Gewisse Projekte wurden bereits umgesetzt oder befinden sich in der Realisierung. Durch die rege Bautätigkeit wird das Verkehrsaufkommen im Gebiet in den nächsten Jahren ohne weitere Massnahmen stark zunehmen. Damit der Verkehrsfluss auf der K19 auch in Zukunft gewährleistet werden kann und die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs auch in Zukunft sichergestellt werden kann, wurde für die K19 und K19a ein Verkehrsmanagementkonzept erarbeitet (Auftraggeber ist der Kanton Luzern). Das Konzept zeigt Kapazitätserweiterungen des Strassennetzes auf, ohne dass ein eigentlicher physischer Ausbau erfolgen muss.

Im Jahr 2019 soll das Vorprojekt für die Massnahmen im erwähnten Gebiet erarbeitet werden. Als Vorbereitung wurde das Verkehrsmanagementkonzept nochmals überarbeitet und, im Zusammenhang mit dem Ausführungsprojekt A2/A14 Gesamtsystem Bypass Luzern des ASTRA, auf den Verkehrsprognosezustand 2040 aktualisiert. Darin wurden auch die geplanten Nutzungen im Raum Kriens – Allmend – Horw auf den aktuellen Planungsstand aktualisiert und bei der Nachfrageentwicklung entsprechend berücksichtigt. Darauf basierend wurden sämtliche Massnahmen nochmals überprüft und überarbeitet.

Aufgrund der erwarteten Entwicklung entstand die Befürchtung, dass durch den Mehrverkehr und die geplanten Verkehrsmanagementmassnahmen die Kantonsstrasse in Horw (Lastwagenfahrverbot im Dorfzentrum), als einzige durchgängige Ausweichachse neben der Ringstrasse und der Autobahn einen bedeutenden Verkehrszuwachs verkraften muss. In der nachfolgenden Beantwortung können diese Befürchtungen relativiert und Massnahmen aufgezeigt werden.

#### Abkürzungsverzeichnis

ASP	Abendspitzenstunde (17.00 bis 18.00 Uhr)
ASTRA	Bundesamt für Strassen
Fz/h	Fahrzeug pro Stunde
LSA	Lichtsignalanlage
MSP	Morgenspitzenstunde (7.00 bis 8.00 Uhr)
VBGK	Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept



Die nachfolgende Abbildung zeigt die Zusammensetzung der Belastungen (Anteile der Belastungen in Prozent, welche an ein bestimmtes Ziel führen) im Bereich Zentrum Horw (Grundlage Kantonales Verkehrsmodell Luzern AP Gesamtsystem Bypass Abendspitze 2040). Der Anteil an Durchgangsverkehr Richtung Autobahn ist tief.

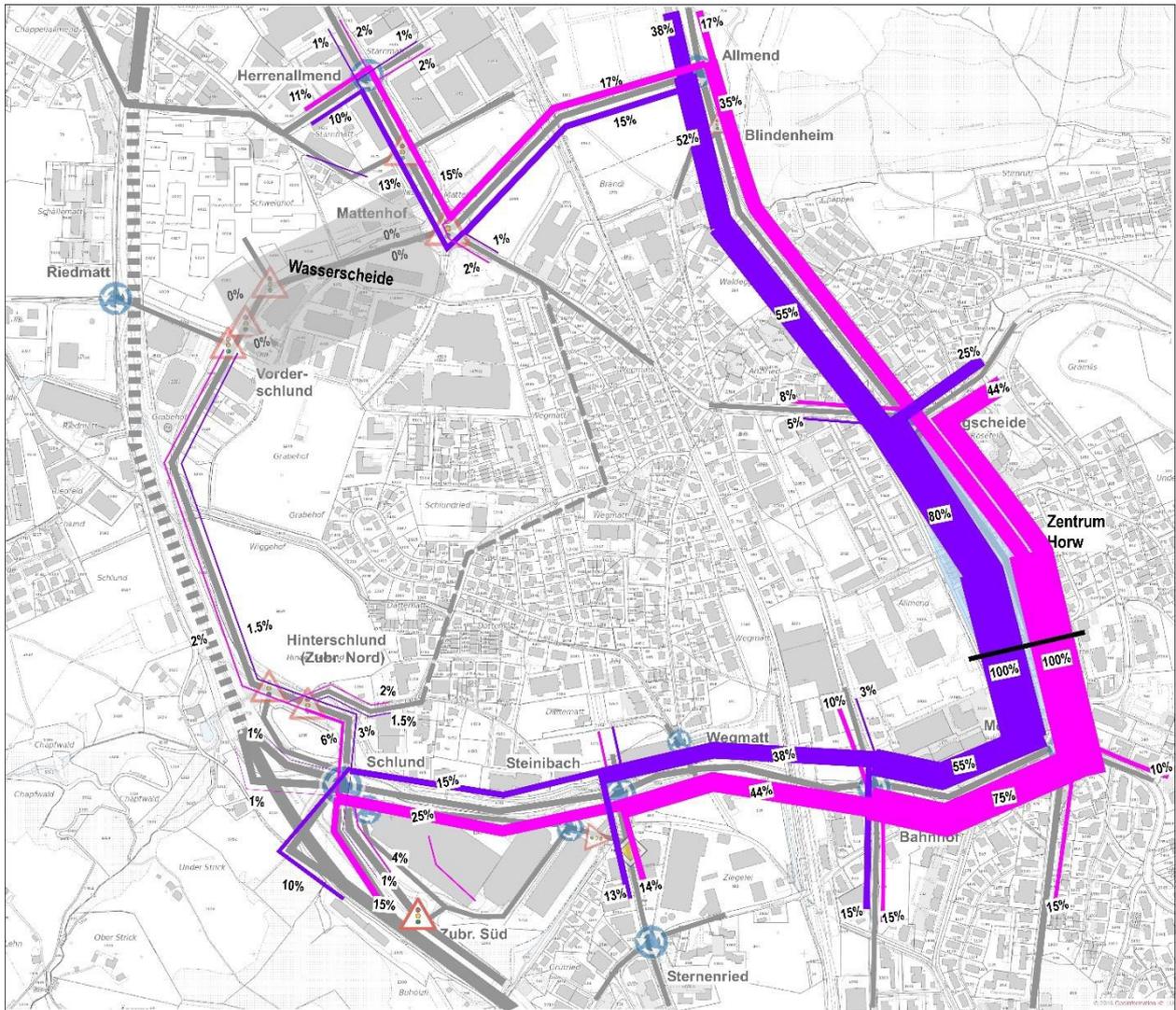


Abbildung 2: Verkehrsspinnen im Bereich Zentrum Horw, Anteile in %

Zu 2. Welche Entwicklung erwartet der Gemeinderat bezüglich der Verkehrssituation auf der Kantonsstrasse?

Durch den Umbau des Knotens Mattenhof (Zeithorizont ca. 2030) resultieren geringfügige negative Auswirkungen. Es ist im Gegenteil so, dass der bestehende Kreisel Mattenhof mit der erwarteten Verkehrsmenge ca. ab 2030 nicht mehr leistungsfähig ist und ein enormer Rückstau auf der Ringstrasse bis und mit Allmendkreisel resultieren würde. Der Allmendkreisel wäre dadurch komplett blockiert und ebenfalls nicht mehr leistungsfähig. Mit der Umwandlung des Kreisels Mattenhof in eine Lichtsignalanlage kann somit Ausweichverkehr auf der Kantonsstrasse verhindert werden, da der Knoten Mattenhof mit einer Lichtsignalanlage deutlich leistungsfähiger ist.

Zur Abschätzung des potentiellen Ausweichverkehrs wurde eine Auswertung der bestehenden relevanten Verkehrsbeziehungen (sogenannte Belastungsspinnen) durchgeführt, um Ziel-/Quell- sowie den lokalen Durchgangsverkehr im Perimeter zu analysieren. Die nachfolgende Abbildung zeigt die eruierten Beziehungen von 1 bzw. 2 nach 3 bzw. 4 (Nachfrage). Durch die Reisezeiten via gewünschte Route oder via Alternativroute durch das Zentrum Horw, unter Berücksichtigung des Widerstands (mittlere Wartezeit) am Knoten Mattenhof, wurde die Mehrbelastung im Zentrum Horw abgeschätzt.

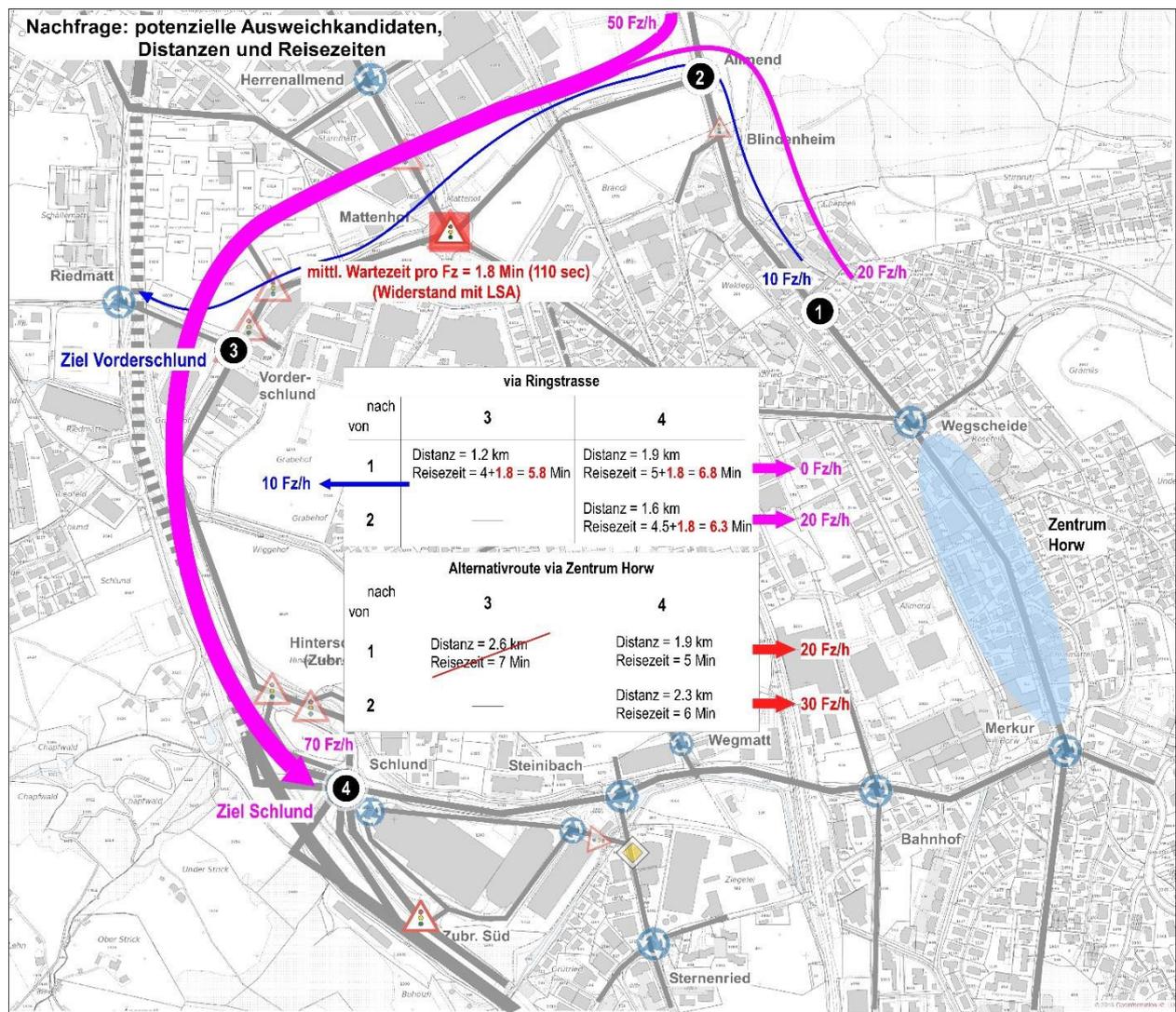


Abbildung 3: Ausweichkandidaten, Reisezeiten und Distanzen

Die Menge des Ausweichverkehrs auf der Alternativroute via Zentrum Horw wird in Abhängigkeit der Stärke der Dosierung am Knoten Mattenhof bestimmt. Aus den Berechnungen ergeben sich an der LSA Wartezeiten von 110 s (1.8 min). Die Schätzungen haben gezeigt, dass das Mass des Ausweichverkehrs durch die LSA auf der Alternativroute im Abschnitt Zentrum Horw etwa bei 50 Fz/h in der Abendspitzenstunde liegt. Dieser Ausweichverkehr entsteht, sofern auf der Kantonsstrasse und im Zentrum von Horw keine Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (siehe unter Punkt 5) umgesetzt werden. In

der Morgenspitze ist diese Mehrbelastung geringer, da der Widerstand auf der Ringstrasse geringer ausfällt (keine Dosierung in Fahrtrichtung Nord). In den Zwischenzeiten sind keine Mehrbelastungen zu erwarten, weil das System ausreichend leistungsfähig ist und am Knoten Mattenhof geringe Wartezeiten zu erwarten sind. Eine Verkehrsverlagerung von 50 Fz/h in der Abendspitzenstunde entspricht, bezogen auf die Belastungen im Zentrum von Horw, etwa 4% des Verkehrsaufkommens. Dieser Wert liegt im Rahmen der täglichen Schwankungen des Verkehrsaufkommens auf dieser Achse. Allein aus diesen Überlegungen sind auf dieser Achse grundsätzlich keine Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorzusehen.

Mit der Umgestaltung des Knotens Mattenhof von einem Kreisell in eine Lichtsignalanlage kann das Gesamtsystem entlang der Ringstrasse verbessert werden. Obwohl der Kreisell mehr Verkehr bewältigen könnte, kann mit der geplanten LSA der Verkehr besser geregelt werden. Ohne die geplante LSA wären längere Busspuren notwendig und es müssten Rückstaus an anderen Knotenzufahrten in Kauf genommen werden, die einen negativen Einfluss auf den öffentlichen Verkehr haben.

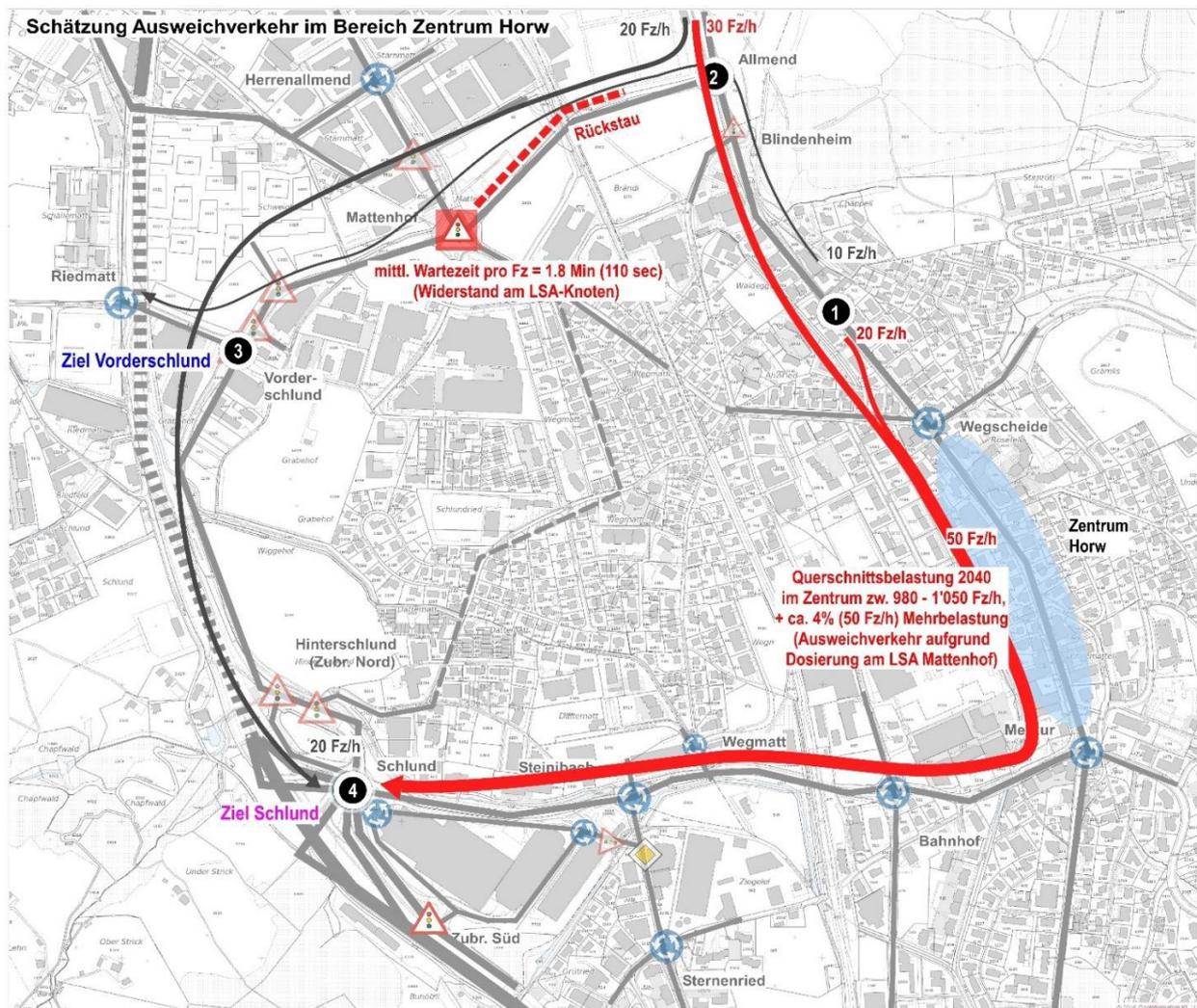


Abbildung 4: Abschätzung des Ausweichverkehrs auf der Route via Zentrum Horw

Zu 3. Erachtet der Gemeinderat diese Entwicklung im Hinblick auf die Gewerbezone Horw Zentrum für problematisch?

Nein.

Die prognostizierte Verkehrsverlagerung, welche 4 % des Verkehrsaufkommens entspricht, betrifft die Abendspitzenstunde und liegt im Rahmen der täglichen Schwankungen. Bis zu dieser Spitzenstunde sind keine Mehrbelastungen zu erwarten.

Die prognostizierte Verkehrszunahme von ca. 20 % bis im Jahr 2040 entspricht dem normalen Verkehrswachstum von 1 % pro Jahr, welche mit den geplanten Entwicklungen in der Gemeinde Horw begründet werden kann. Diese Zunahme kann gegebenenfalls mit den unter Punkt 5 beschriebenen Massnahmen reduziert werden.

Zu 4. Welche Möglichkeiten der Einflussnahme hat der Gemeinderat diesbezüglich bereits ausgeschöpft?

Die Gemeinde war in den Studien des Kantons jeweils vertreten und versuchte Einfluss auf die Entwicklung zu nehmen. Im Auftrag der Gemeinden hat das Team LuzernSüd im Sommer 2017 eine Stellungnahme zur Studie dem Kanton Luzern abgegeben. In dieser Stellungnahme wurde gefordert, dass der Bericht mit Massnahmen zur Vermeidung des Schleichverkehrs über die Kantonsstrasse bzw. über das Horwer Zentrum ergänzt werden soll, auch wenn gemäss Gesamtverkehrsmodell nur minimaler Ausweichverkehr zu erwarten ist. Vom Kanton wurde dann entschieden, den Bericht nicht zu ergänzen und diese Thematik im nächsten Planungsschritt aufzunehmen.

Wie eingangs erwähnt wird im Jahr 2019 das Vorprojekt vom Kanton für die Massnahmen erarbeitet werden.

Eine wesentliche Massnahme wurde bereits im Dorfzentrum für die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes umgesetzt. Im Dorfzentrum ist bereits eine Tempo-30-Zone signalisiert. Durch die umgesetzte Gestaltung mit der mittig platzierten Parkierung und den damit verbundenen Parkierungsmanövern ist dieser Abschnitt für die Durchfahrt des motorisierten Verkehrs eher unattraktiv.

Zu 5. Welche weiteren Massnahmen können vorbeugend ergriffen werden?

Die Auswertungen unter Punkt 1 (Abbildung 2) zeigen, dass der Durchgangsverkehr durch das Zentrum Horw in Richtung Autobahn nur einen geringen Anteil ausmacht. Ein grosser Anteil dieses Verkehrs ist «Hausgemacht». Dementsprechend werden neben Massnahmen für den Durchgangsverkehr auch Massnahmen zur Verringerung des Quell-/Zielverkehrs vorgeschlagen. Zur Verringerung des Durchgangsverkehrs sind Massnahmen zu berücksichtigen, welche den Ausweichverkehr beschränken (Widerstand erhöhen), respektive den fremden Durchgangsverkehr auf den Hauptachsen kanalisieren. Folgende Massnahmen können ergriffen werden:

- Verlagerung Verkehr auf öffentlichen Verkehr und Fuss- und Radverkehr
  - ÖV-Förderung durch Firmen
  - Verbesserung des ÖV-Angebots
  - fahrgastfreundliches Umfeld
  - Veloförderung mit Aktionen, Veloparkierung
  - Geschwindigkeitsdämpfung

- Parkplatzreglement
  - Beschränkung des Parkplatzangebots
  - Parkplatzbewirtschaftung
- Abflussregelung
  - Ausfahrtdosierung
  - Fahrtenkontingentierung
- Öffentlichkeitsarbeit
  - Förderung von Fahrgemeinschaften
  - Informationskampagnen
  - Bewusstseinsbildung/Sensibilisierung
- Erstellen eines VBGK. Mit einem VBGK werden Massnahmen entwickelt, damit die Strasse verkehrsberuhigt und der Durchfahrtswiderstand erhöht werden kann.
- Vollständiger LSA-Knoten Kantonsstrasse / Brändistrasse
  - Erhöhung Durchfahrtswiderstand, Steuerung Verkehrsfluss
- Einführung Tempo 30 auf Kantonsstrasse (Wegscheide - Waldegg)
  - Erhöhung Durchfahrtswiderstand, Verkehrsberuhigung
- Monitoring Kantonstrasse
  - Beobachtung Veränderungen beim Verkehrsaufkommen

Zu 6. Welche Massnahmen können aus Sicht des Gemeinderates noch ergriffen werden, wenn das Verkehrsvolumen bereits unzumutbare und geschäftsschädigende Ausmasse angenommen hat?

Siehe Antworten zu Frage 5.

Freundliche Grüsse



Ruedi Burkard  
Gemeindepräsident



Beat Gähwiler  
Gemeindeschreiber

Versand: 14. Mai 2019