

GEMEINDERAT
Bericht und Antrag

Nr. 1444
vom 20. Januar 2011
an Einwohnerrat von Horw
betreffend Planungsbericht St. Niklausenstrasse, Abschnitt Langensand bis Tannegg

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

1 Ausgangslage

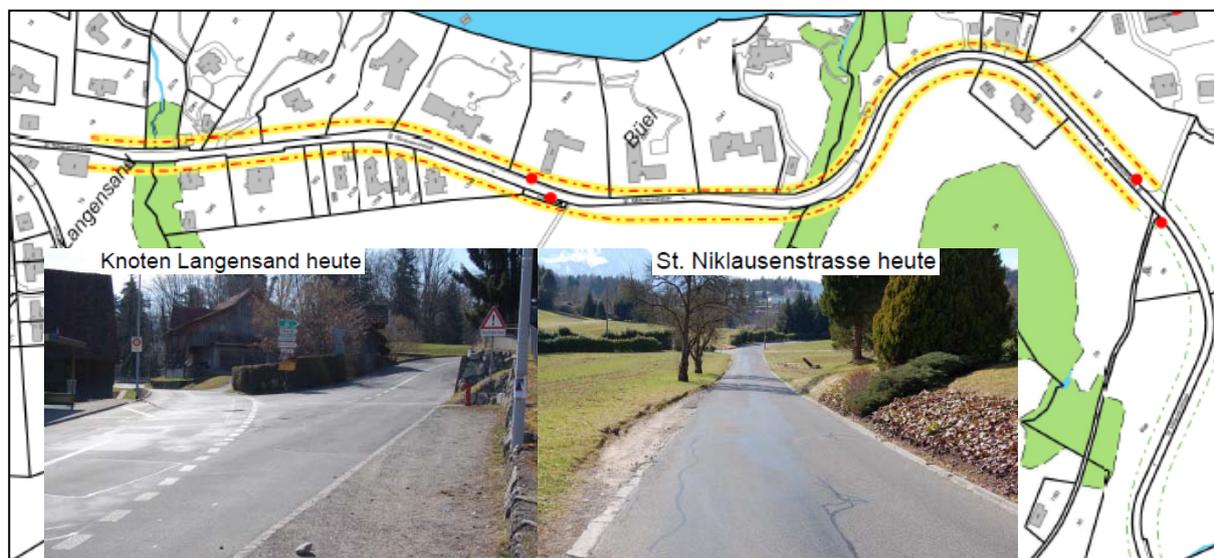
Mit der Motion Nr. 252/2004 von Thomas Zemp und Mitunterzeichnenden, eingegangen am 20. November 2004, wurden wir aufgefordert, einen Bericht und Antrag für den massvollen Ausbau der Strecke Post - Langensand, aufgeteilt in 3 Teiletappen, vorzulegen.

Das Postulat Nr. 474/2001 von Dieter Haessig und Mitunterzeichner, eingegangen am 24. Februar 2000, angenommen am 25. Januar 2001 (von Motion 237 umgewandelt), verlangt die Ausführungsplanung für den phasenweisen Ausbau der St. Niklausenstrasse.

Sie haben an Ihrer Sitzung vom 18. Oktober 2007 den Planungsbericht "Betriebs- und Gestaltungskonzept St. Niklausen-/Stutzstrasse" beraten und einstimmig zur Kenntnis genommen.

Ab Bushaltestelle St. Niklausen bis Langensand besteht ein mit Entscheid vom Regierungsrat vom 21. November 1977 genehmigter Baulinienplan entlang der St. Niklausenstrasse.

Im Finanz- und Aufgabenplan 2011 - 2016 sind 8.4 Mio. Franken für den Ausbau vorgesehen, der Baubeginn ist auf 2014 terminiert.



Für die Ausarbeitung eines Vorprojekts im Abschnitt Knoten Langensand (inkl.) bis Tannegg wurde im Januar 2010 ein Ingenieurbüro beauftragt. Das vorliegende Vorprojekt entspricht dem Betriebs- und Gestaltungskonzept St. Niklausen-/Stutzstrasse von 2007 und bewegt sich innerhalb der rechtskräftigen Baulinien.

Im Perimeter gibt es keinen Unfallschwerpunkt. Die Polizei registrierte von 2005 bis 2010 fünf Unfälle. Bei einem dieser Unfälle gab es eine verletzte Person. Eine Verkehrszählung vom 3. bis 10. Mai 2010 (bei der Bushaltestelle Mättiwil) zeigte ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von 807 Fz/Tag. 85 % der motorisierten Fahrzeuge fuhren weniger als 52 km/h. Nur 2 % der erfassten motorisierten Fahrzeuge fuhren mit einer Geschwindigkeit zwischen 61 und 70 km/h. Die signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h wurde sehr gut eingehalten.

Die heutige St. Niklausenstrasse ist mit 5.00 bis 5.50 m Breite für den Begegnungsfall von Bus und LKW bei einer Geschwindigkeit $v = 50$ km/h zu schmal. Eines der beiden Fahrzeuge muss auf das angrenzende Wiesland ausweichen. Diese Begegnungen von Bus und LKW sind häufig, da die Buslinie 21 alle 30 Minuten fährt.

Im Juli 2010 wurden von einer Spezialfirma Bohrproben vom Strassenoberbau entnommen und Sondagen durchgeführt. Nach der Untersuchung wurde ein Sanierungskonzept erarbeitet. Gemäss diesen Abklärungen ist der bituminöse Oberbau für die vorgesehene Verkehrsbeanspruchung ungenügend. Die Foundationsschichten sind unterschiedlich dick, deren Frostsicherheit ist nicht nachgewiesen, teilweise ist ein Steinbett und teilweise sind belastete Asphaltbereiche (PAK) vorhanden. Aufgrund des bisherigen Gebrauchsverhaltens kann davon ausgegangen werden, dass sich das Material für den Einsatz als Foundationsschicht eignet. Die bestehende Foundationsschicht kann somit weiter genutzt werden. Hingegen müssen alle bituminösen Beläge entfernt, neue Planien, neue Randabschlüsse und neue bituminöse Beläge eingebaut werden.

Im April und Mai 2010 fanden die ersten Grundeigentümergegespräche mit allen Anstössern statt. Vereinzelt Anwohnerhinweise und -bedürfnisse waren Grundlage für die Ausarbeitung des Projektes, welches in den folgenden Kapiteln vorgestellt wird.

Als die Linienführung im Entwurf vorlag, wurden die Grundeigentümer am 2. November 2010 schriftlich, mit einem Planausschnitt und dem Angebot für ein Gespräch, informiert. Vereinzelt sind Stellungnahmen oder Begehren für ein persönliches Gespräch eingetroffen. Diese Gespräche wurden im Dezember 2010 geführt. Dabei ging es im Wesentlichen um die vorgesehenen Landabtretungen.

Die Forderung, von annähernd allen Anstössern, eine Tempo 30-Zone einzurichten wurde im vorliegenden Projekt nicht aufgenommen.

Zwischen den Bushaltestellen Mättiwil und Langensand könnte eine Tempo 30 Zone signalisiert werden, ergänzt mit allenfalls moderaten Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Form kleinörtlicher Einengungen der Fahrbahn auf rund 5.00 m bei der Bushaltestelle Mättiwil und bei der Einmündung der Liegenschaft St. Niklausenstrasse Nr. 9.

Das von Ihnen zur Kenntnis genommene Gesamtkonzept Tempo 30-Zonen in der Gemeinde Horw sieht in diesem Bereich keine Tempo 30-Zone vor, weshalb wir diese Variante nicht weiterbearbeitet haben.

2 Projektperimeter

Der Projektperimeter reicht von Tannegg bis Langensand (Kreuzung Mättiwil-/St. Niklausenstrasse).



3 Ziele

Mit dem Vorhaben soll die St. Niklausenstrasse saniert und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgestaltet werden. Die Hauptziele und Anforderungen sind:

- Sichere Verkehrsanlage für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für Fussgänger und Radfahrende.
- Entschärfen von Gefahrenstellen, insbesondere den Knoten Langensand.
- Ruhige, stetige und an die örtlichen Verhältnisse angepasste Fahrweise: 85 % der Teilnehmenden des Individualverkehrs sollen mit weniger als 50 km/h fahren ($v_{85} \leq 50$ km/h).
- Hoher Fahrkomfort für die Benutzenden des öffentlichen Busverkehrs.
- Begegnungsfall LKW/PW bei einer Geschwindigkeit $v = 50$ km/h.
- Oberbau sanieren mit einer dauerhaften, funktionsfähigen und gebrauchstauglichen Methode (wirtschaftlich in Betrieb und Unterhalt).
- Erschliessung angrenzender Wohngebiete und landwirtschaftlicher Flächen wie bisher gewährleisten.

4 Sanierung und Ausbauvarianten

4.1 Sanierung

Von der bestehenden Strassensubstanz kann gemäss Strassenoberbauuntersuchungen die bestehende Foundationsschicht weiter verwendet werden. Das heutige Strassenniveau wird nur wenige Zentimeter verändert. Das Sanierungskonzept¹ sieht einen Belagsersatz vor:

- Entfernen aller bituminösen Beläge
- Erstellen einer neuen Planie ca. 130 mm unter Oberkante neuer Belag
- Instandstellung / Ersatz von Randabschlüssen
- Einbau von neuen bituminösen Trag- und Deckschichten mit rund 130 mm Dicke.
- Die bestehende Foundationsschicht kann teilweise genutzt werden (Sanierungskonzept²)
Zurzeit ist noch unklar, durch wie viele Werkleitungen die bestehende Foundationsschicht gestört wird. In der Kostenschätzung ist aus diesem Grunde eine neue Foundationsschicht

¹ Gemäss Sanierungskonzept Consultest AG vom 23. Juli 2010

² Gemäss Sanierungskonzept Consultest AG vom 23. Juli 2010

auf der gesamten Strasse und Gehweg eingerechnet, daraus ergibt sich allenfalls ein Potenzial für Einsparungen beim Bauprojekt.

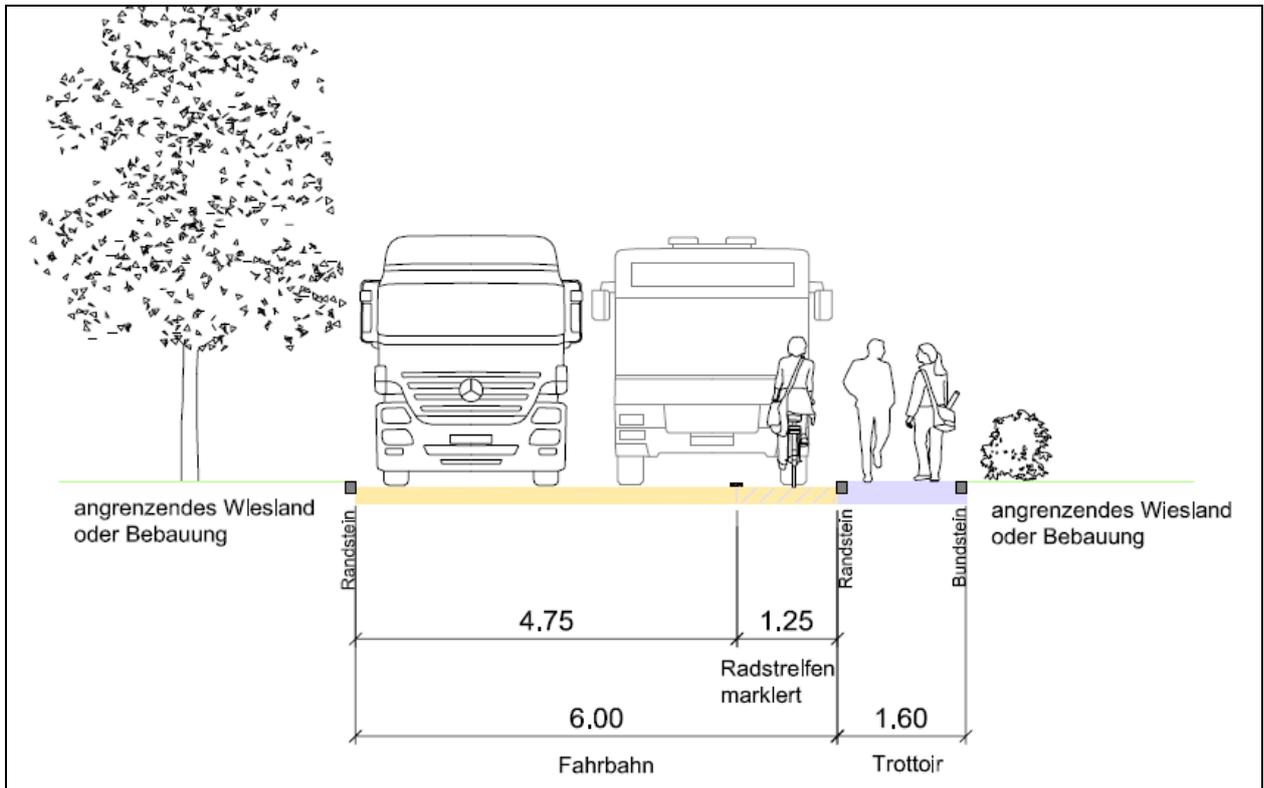
4.2 Geplante Ausbaumassnahmen

Diese umfassen im Wesentlichen:

- Strassenquerschnitt von 5.00 - 5.50 m auf 6.00 m verbreitern.
- Auf der Fahrspur Richtung Luzern einen 1.25 m breiten Radstreifen markieren.
- Neubau eines durchgehenden, 1.60 m breiten Trottoirs auf der Seeseite.
- Anpassung bzw. Neugestaltung Anschluss Mättiwilstrasse an die St. Niklausenstrasse (Knoten Langensand)
- Anpassung der Strassenentwässerung (Umfang erst grob bekannt)
- Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung

4.3 Normalprofil

Von Tannegg bis Langensand verkehrt die Buslinie 21 tagsüber im 30-Minutentakt, am Sonntag wird ein 60-Minutentakt angeboten. Im Projektperimeter befinden sich die Haltestellen St. Niklausen, Mättiwil und Langensand. Die Buslinie erschliesst den Dorfkern mit der Halbinsel und dem Zentrum der Stadt Luzern.



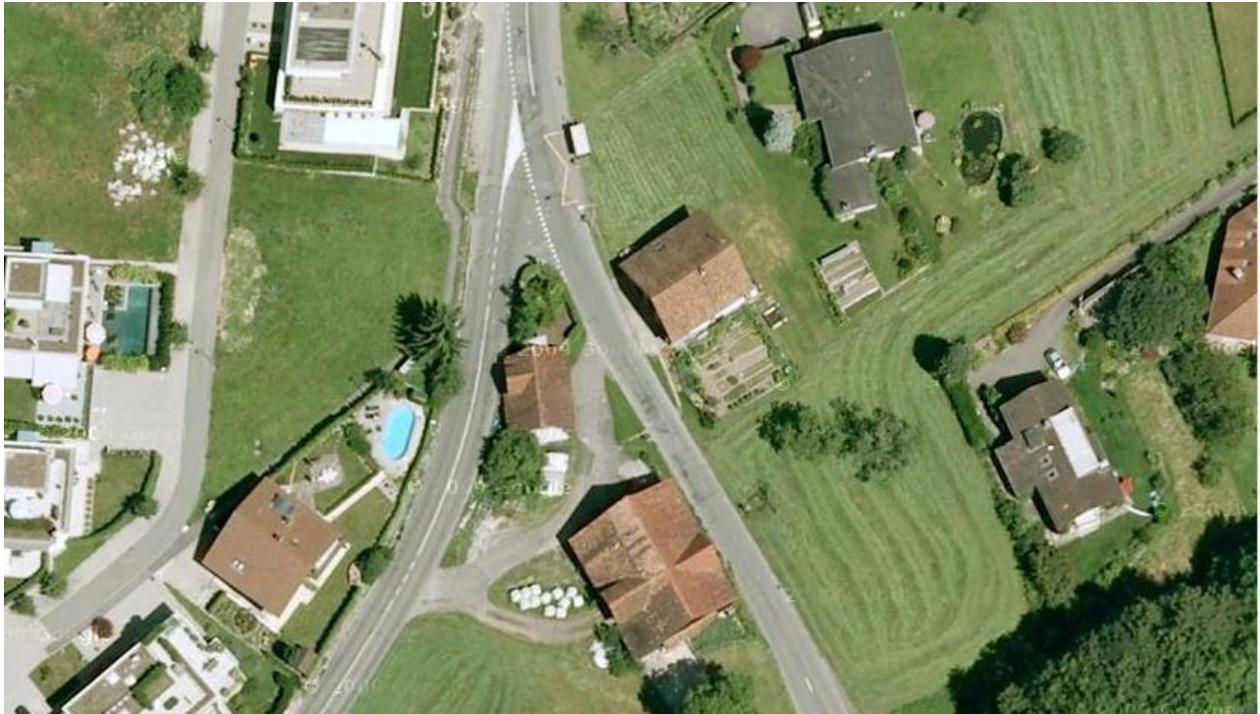
Die Fahrbahn ist 6.00 m breit (zuzüglich Kurvenverbreiterungen). So können zwei Lastwagen bzw. Busse mit einer auf 30 km/h verminderten Geschwindigkeit kreuzen. Ein Personenwagen und ein LKW können bei dieser Fahrbahnbreite mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h kreuzen.

Für Radfahrende wird Richtung Luzern ein Radstreifen (1.25 m breit) markiert. Für die zu Fuss Gehenden wird auf der ganzen Ausbaulänge seeseitig ein Trottoir (1.60 m breit) gebaut.

Gemäss Verkehrsrichtplan 96 ist die St. Niklausenstrasse Teil der kommunalen Radroute. In der Mobilitätskarte Kriens-Horw ist die St. Niklausenstrasse als Radroute enthalten. Die St. Niklausenstrasse ist für Radfahrende in beide Richtungen befahrbar. Radfahrende haben keine

abgetrennte Verkehrsfläche. Um sie zu überholen, muss der motorisierte Individualverkehr die Gegenfahrbahn benutzen.

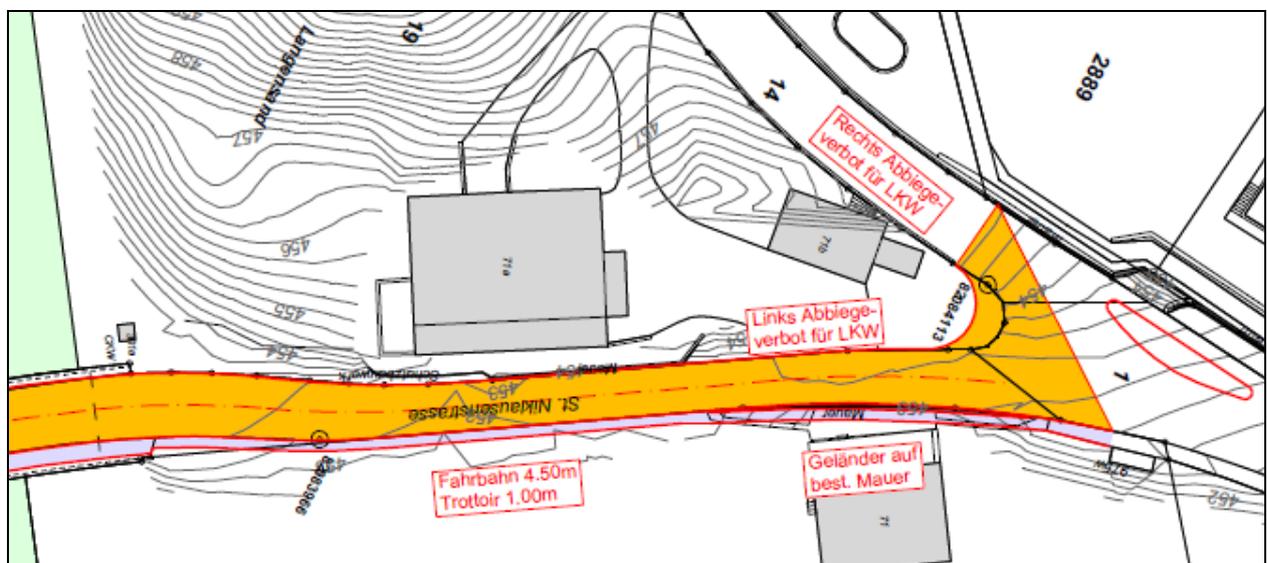
4.4 Varianten Knoten Langensand



Der Knoten Langensand erweist sich für alle Beteiligten als Herausforderung. Fünf verschiedene Knotenvarianten wurden geprüft, nach einem Zwischenentscheid wurden drei Varianten verworfen und zwei weiterbearbeitet.

4.4.1 Minimalvariante

Auf der St. Niklausenstrasse kann in diesem Bereich das Normalprofil nicht ausgeführt werden. Es wird nur eine minimale seeseitige Verschiebung der bestehenden Strasse im Bereich der Stützmauer beim Ökonomiegebäude gemacht. Ein neues schmaler Gehweg wird seeseits an die bestehende Fahrbahn angehängt. Die Strassenbreite bleibt bei ca. 4.50 m. Im Knotenbereich wird eine Anpassung des Einmünders Mättiwilstrasse gemacht. Beim Rechtsabbieger Mättiwilstrasse wird die Hecke gerodet um die Sicht zu verbessern.



Nachteile:

- Seeseitig ist die Gehwegbreite nur minimal und verläuft direkt vor dem Hauseingang.
- Auf diesem Abschnitt der St. Niklausenstrasse muss auf die Markierung des Radstreifens verzichtet werden.
- 4.50 m Fahrbahnbreite ist sehr schmal, zwei Personenwagen können mit 30 km/h knapp kreuzen.
- Der Begegnungsfall Personenwagen/Lastwagen oder Lastwagen/Lastwagen ist nicht möglich.
- Busse sowie ein Personenwagen und ein Bus können ebenfalls nicht kreuzen.
- Rechtsabbiegen von der Mättiwilstrasse in die St. Niklausenstrasse und Linksabbiegen von der St. Niklausenstrasse aus Horw kommend in die Mättiwilstrasse ist in einem Zug nicht möglich ausserdem muss die Gegenfahrbahn genutzt werden.

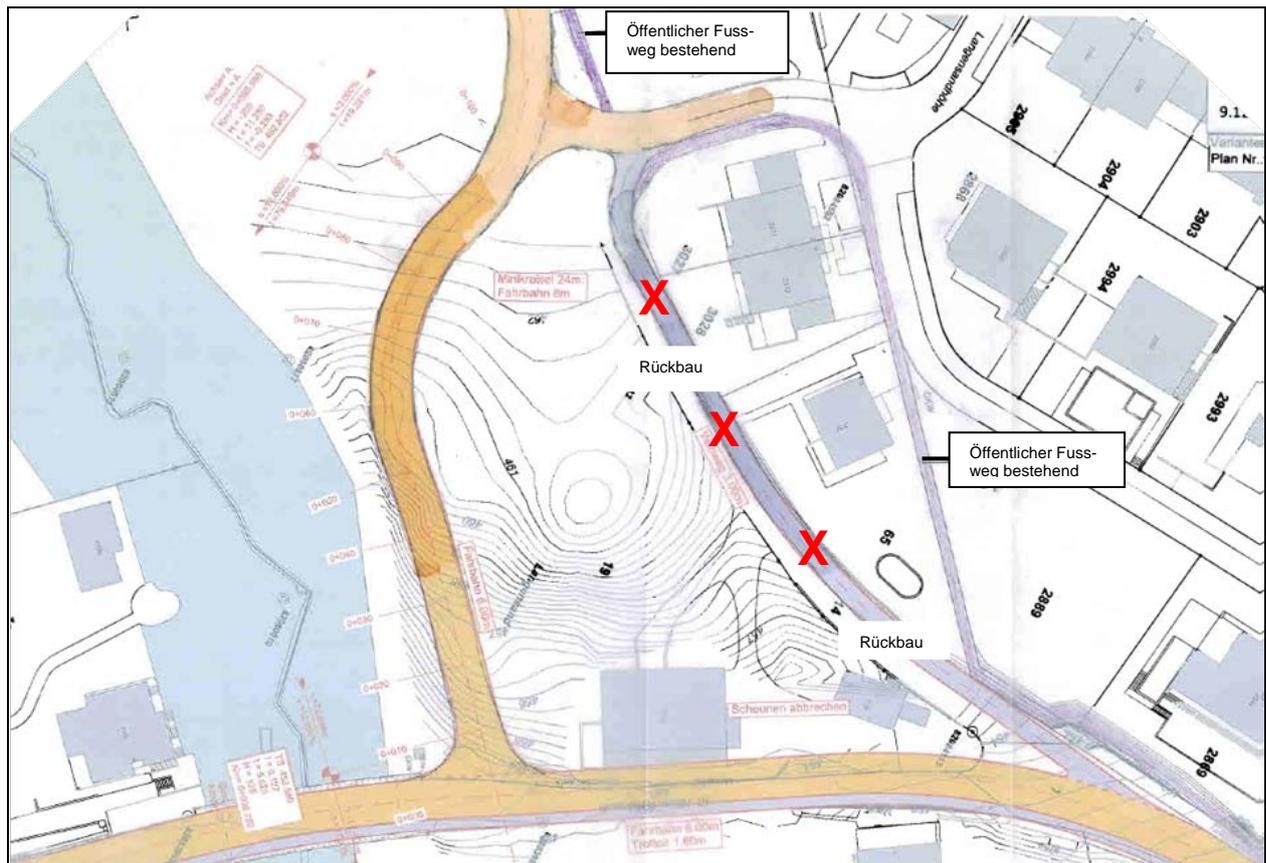
Vorteile:

- Kurzfristig und rasch umsetzbar
- Verkehrstechnisch vertretbar
- Kostengünstige Variante
- Das Ökonomiegebäude inklusive Stützmauer muss nicht abgebrochen werden und nur ein geringer Landerwerb wäre notwendig.
- Die Einengung würde verkehrsberuhigend wirken.

4.4.2 Variante mit Verlegung der Mättiwilstrasse

Auf der St. Niklausenstrasse wird das Normalprofil Fahrbahnbreite 6 m Trottoir 1.60 m gebaut. Im Knotenbereich wird ein Abschnitt der Mättiwilstrasse entlang dem Bach neu gebaut. Für Radfahrende wird auf der verlegten Mättiwilstrasse bergwärts ein Radstreifen (1.50 m breit) markiert. Die Fussgänger werden wie bisher auf dem bestehenden öffentlichen Fussweg durchs Quartier Langensandhöhe zur Mättiwilstrasse geführt. Die bestehende Mättiwilstrasse wird zurückgebaut.

Wir halten es für zweckmässig einen Teil des Grundstücks, die Fläche zwischen der alten und der verlegten Mättiwilstrasse, in die Bauzone umzuzonen.



Nachteile:

- Grosser Landverbrauch (z. T. kompensiert mit Rückbau Mättwilstrasse).
- Entlang der neuen Mättwilstrasse muss die Beleuchtung erstellt werden.
- Für die neue Mättwilstrasse braucht es eine Strassenentwässerung (evtl. Entwässerung ins Bankett möglich).
- Hohe Investitionskosten (werden aber mit einer Vereinbarung mit den Landeigentümern im Knoten Langensand relativiert)

Vorteile:

- Das Normalprofil kann auch in diesem Bereich ausgeführt werden.
- Der Knoten Langensand wäre für alle Verkehrsteilnehmenden verkehrssicher.
- Keine Sichteinschränkungen beim Einbiegen von der Mättwilstrasse in die St. Niklausenstrasse.
- Auf der St. Niklausenstrasse können zwei Personenwagen mit Benutzung des seeseitigen Radstreifens bei 50 km/h kreuzen.
- Ohne Benutzung des Radstreifens können sich zwei Personenwagen mit 30 km/h begegnen.
- Zwei Busse können bei Benutzung des seeseitigen Radstreifens mit 30 km/h kreuzen.
- Durch das Einzonen entsteht attraktives Bauland, anstelle von landwirtschaftlich nicht mehr benötigten Ökonomiegebäuden.

4.4.3 Bestvariante:

Wenn mit den betroffenen Grundeigentümern, Erben Studhalter, eine Vereinbarung getroffen werden kann, steht die Variante Verlegung Mättwilstrasse im Vordergrund. Falls die Verhandlungen zur Bestvariante scheitern, soll die Minimalvariante weiterbearbeitet werden. Mit dem Bau der Minimalvariante werden zukünftige Lösungen nicht verbaut und auch keine unnötigen Investitionen getätigt, die in Zukunft wieder zurückgebaut werden müssten.

5 Vereinbarung mit Landeigentümern im Knoten Langensand

Mit den Grundeigentümern haben entsprechende Gespräche stattgefunden und es ist vorgesehen, mit diesen eine Vereinbarung abzuschliessen. Die Eigentümer wären bereit, bei einer Umzonung das Land der zurückgebauten Mättiwilstrasse zu erwerben, das Ökonomiegebäude zurückzubauen und der Gemeinde die Mehrkosten der Verlegung zu entschädigen.

Im Weiteren beinhaltet die Vereinbarung den Landerwerb von Landwirtschaftsland für den Bau der zu verlegenden Mättiwilstrasse sowie für den Ausbau der St. Niklausenstrasse.

6 Umsetzung

Der Finanz- und Aufgabenplan sieht vor, mit den Bauarbeiten der St. Niklausenstrasse ab 2014 zu beginnen. Wesentliche Rahmentermine ergeben sich daraus wie folgt:

- Ab Frühling 2011 bis ca. Sommer 2012: Beschaffungen der Ingenieurleistungen und Ausarbeitung des Bauprojekts
- Sommer 2012: B+A Baukredit
- Sommer 2012 bis Frühjahr 2013: Auflageprojekt, Projektgenehmigung
- Frühjahr bis Sommer 2013: Ausführungsprojekt
- Herbst bis Winter 2013: Beschaffung Unternehmern für Tief-/Strassenbauarbeiten
- Anfang 2014: Beginn Bauarbeiten

7 Kosten

Die Kosten betragen grob geschätzt, inklusive Landerwerb und Honoraren für Planer, 6.7 Mio. Franken bei der Variante Verlegung der Mättiwilstrasse im Knoten Langensand (ohne Infrastrukturbeitrag Grundeigentümer Knoten Langensand, Erben Studhalter) oder 5.5 Mio. Franken bei der Minimalvariante Knoten Langensand (Zahlen inkl. MwSt, Genauigkeit +/- 20 %, Preisstand Dezember 2010).

Tatsächlich sind die Kosten, wenn es uns gelingt mit den Landeigentümern im Knoten Langensand eine Vereinbarung abzuschliessen, für beide Varianten identisch. Die Strassenentwässerung ist in der Kostenschätzung berücksichtigt. Die Kosten für Siedlungsentwässerung und Wasserversorgung sind nicht variantenabhängig und nicht enthalten.

8 Finanzierung / Subventionen

Das Bauprojekt "Sanierung St. Niklausenstrasse, Abschnitt Langensand bis Tannegg" wird über die Investitionsrechnung unter der Kostenstelle 462008 "Bauprojekt St. Niklausenstrasse, Abschnitt Langensand bis Tannegg" mit allgemeinen Mitteln finanziert, anschliessend in der Bestandesrechnung (Anlagebuchhaltung) aktiviert und gemäss Weisung Regierungsstatthalter während 20 Jahren linear abgeschrieben. Bund und Kanton bezahlen keine Beiträge.

Die Erträge aus der Vereinbarung mit den Grundeigentümern, gemäss Variante Verlegung der Mättiwilstrasse im Knoten Langensand, werden dem Projekt angerechnet. Den notwendigen Baukredit und die Aufnahme des notwendigen Fremdkapitals werden wir im Rahmen des Berichts und Antrages für das Bauprojekt St. Niklausenstrasse, Abschnitt Langensand bis Tannegg beantragen.

9 Würdigung

Mit dieser Etappe soll der letzte Abschnitt auf der Erschliessungsstrasse St. Niklausenstrasse saniert und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgestaltet werden. Für mehrere Jahre werden auf dieser Strasse keine Investitionen mehr nötig sein. Von grösster Wichtigkeit ist deshalb, für den Knoten Langensand eine nachhaltige Lösung zu realisieren.

Durch eine Verlegung der Strasse könnte gut erschlossenes, attraktives Bauland geschaffen werden. Nach unserer Meinung macht es keinen Sinn, dieses Land weiterhin in der Landwirtschaftszone zu belassen. Es könnte sehr gut mit der angrenzenden Bauzone arrondiert werden. Es geht kein hochwertiges Landwirtschaftsland verloren und anstelle der landwirtschaftlich nicht mehr benötigten Ökonomiegebäude, kann attraktiver Wohnraum erstellt werden. Wie aufgezeigt, bringt die vorgeschlagene Variante, Verlegung der Mättiwilstrasse im Knoten Langensand, bei gleich hohen Investitionen einen wesentlich höheren Mehrwert für die Öffentlichkeit. Raumplanerisch macht diese Bestvariante Sinn und alle Beteiligten werden gewinnen. Durch die Verlegung der Mättiwilstrasse wird es an einem landschaftsverträglichen Ort möglich, Bauland zur Verfügung zu stellen und damit Steuersubstrat zu generieren. Wir sind überzeugt, lösungsorientiert und weitsichtig zu handeln.

10 Antrag

Wir beantragen Ihnen

- vom Planungsbericht St. Niklausenstrasse, Abschnitt Langensand bis Tannegg Variante 2, unter Vorbehalt des Zustandekommens der Vereinbarung mit Landeigentümern im Knoten Langensand, zustimmend Kenntnis zu nehmen.



Markus Hool
Gemeindepräsident



Daniel Hunn
Gemeindeschreiber

- Situation



E I N W O H N E R R A T

Beschluss

- nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag Nr. 1444 des Gemeinderates vom 20. Januar 2011
 - gestützt auf den Antrag der Geschäftsprüfungs- sowie der Bau- und Verkehrskommission
 - in Anwendung von Art. 31 Abs. 1 Bst. f der Gemeindeordnung vom 25. November 2007
-

Der Planungsbericht St. Niklausenstrasse, Abschnitt Langensand bis Tannegg Variante 2, wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Horw, 17. Februar 2011

Robert Odermatt
Einwohnerratspräsident

Daniel Hunn
Gemeindeschreiber

Publiziert:



Die Kurvenverbreiterung bei Bau-km 0+200 und 0+450 ist noch einzuzeichnen.

St. Niklausenstrasse, Horw

Situation 1:1000

Format	45/126			
Massstab	1:1000			
Projektphase	Vorprojekt			
Rev.	Gez.	Datum	Bezeichnung	Vis.
—	MB	09.12.2010		Mrg
Plotdatei		161-01.pdf		
Plan Nr.		161 -01		



Margadant GmbH
Projektdata, Verkehrs- und
Wirtschaftsangelegenheiten

CEH/AR/09/08 Rev. 01/02/02
CEH/AR/09/08 Rev. 01/02/02



Trottoir 1.60m
 Fahrbahn 6.00m

Bereich Einmünder
 Mättwilstrasse
 noch nicht definit

Entwässerungsproblem
 mit Bauprojekt lösen

best. Einmünder anpassen

best. Einmünder anpassen

best. Einmünder anpassen

Busunterstand
 Typ Horw

Grad = B0
 Achse = B0
 TS 454.408
 t = -0.026
 H = 16.250
 Km = 0+674.540

Grad = B0
 Achse = B0
 TS 454.408
 t = -0.026
 H = 16.250
 Km = 0+674.540

Grad = B0
 Achse = B0
 TS 450.024
 t = -0.24
 H = 10.260
 Km = 0+444.640