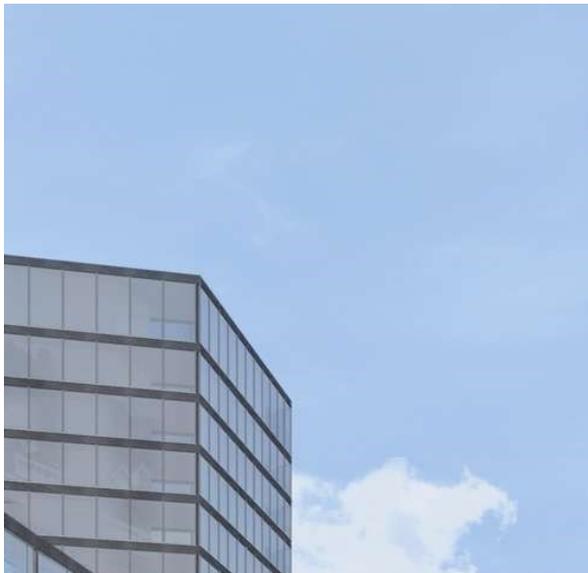


GEMEINDERAT
Bericht und Antrag

Nr. 1552
vom 10. September 2015
an Einwohnerrat von Horw
betreffend Planungsbericht zum Stand der Umsetzung des Bebauungsplans horw mitte und zu einem Projektierungskredit für die Ausarbeitung des Bauprojekts für den Ausbau Bahnhof Horw



Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	3
2.	Ziele des Planungsberichts	3
3.	Grobübersicht über die ausgeführten Tätigkeiten	3
4.	Projektgrundlagen	4
4.1	Generelle Grundlagen.....	4
4.2	Agglomerationsprogramm 2. Generation	5
4.3	Bus-Hub Horw	5
5.	Projektziele	6
6.	Projektorganisation	6
7.	Massgebende Randbedingungen für GrundeigentümerInnen und Bauherrschaften	7
8.	Projektstand bei den einzelnen Baufeldern	11
9.	Parzelläre Bereinigung, Landumlegungsverfahren	12
9.1	Problemstellung	12
9.2	Vereinbarung zb Zentralbahn AG und Gemeinde Horw	13
9.3	Die Landumlegung.....	14
10.	Energieversorgung (Art. 33 Bebauungsplan):	16
11.	Standortmarketing	17
12.	Ausbau Bahnhof Horw	18
12.1	Ausgangslage und Zielsetzung	18
12.2	Projektübersicht	18
12.3	Bushof	20
12.4	Bahnhofplatz/Hausperron/Perrondächer	21
12.5	Personenunterführung	23
12.5.1	Variante Neubau	23
12.5.2	Variante Weiterführung Status quo optimiert (Variante 0++)	23
12.5.3	Richtkonzept Zentralbahnquerungen	24
12.5.4	Variantenentscheid	25
12.6	Vernehmlassung Vorprojekt.....	26
12.7	Investitionskosten mit Finanzierung / Subventionen.....	26
13.	Weiteres Vorgehen	27
13.1	Projektorganisation	27
13.2	Zeitplan / wesentliche Abhängigkeiten	28
13.3	Projektierungskredit Teilprojekt Tiefbau	29
14.	Parlamentarische Vorstösse	30
15.	Finanzierung	31
16.	Würdigung	31
17.	Antrag	31

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

1. Ausgangslage

Am 14. April 2011 haben Sie den Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw genehmigt. Dieser wurde daraufhin am 10. Januar 2012 auch vom Regierungsrat des Kantons Luzern genehmigt. Mit Beschluss vom 26. April 2012 wurde das Bebauungsplangebiet um die Baufelder H1 und H2 erweitert.

Für die Umsetzung des Bebauungsplans gilt es einige Herausforderungen zu meistern. Im Wesentlichen sind dies:

- über 20 (Mit-) Grundeigentümer mit über 40 Parzellen involviert
- Baufelder und Baubereiche tangieren teilweise zwei oder mehrere Parzellen
- Bushofbereich umfasst mehrere Parzellen
- Freiraumgestaltungen umfassen teilweise zwei oder drei Baufelder
- Ambitionierte Energievorschriften
- Fahrtenkontingentierung
- Unterschiedliche Realisierungsvorstellungen der Grundeigentümer

Die Bebauungsplanvorschriften finden sich bei den kommunalen Rechtserlassen unter der Nr. 682. Darin ist auch der Perimeter des Bebauungsplangebiets mit den entsprechenden Inhalten dargestellt. Der besseren Lesbarkeit wegen ist dieser Plan im A3-Format diesem Planungsberichts beigelegt (Beilage 1).

2. Ziele des Planungsberichts

Mit diesem Planungsbericht wollen wir:

- Sie über die durchgeführten Arbeiten in den letzten vier Jahren und den Stand der Planung und Umsetzung des Bebauungsplans informieren
- Sie über die getroffene Standortwahl des Bushofes und das Variantenstudium der Bahnhofunterführung und deren Bestvariante in Kenntnis setzen und
- parlamentarische Vorstösse beantworten, die im Zusammenhang mit dem Ausbau Horw stehen

Schliesslich soll der Planungskredit für die Ausarbeitung des Bauprojekts für den „Ausbau Bahnhof Horw“, Teilprojekt Tiefbau gesprochen werden und so die zeitgerechte Inbetriebnahme im Jahr 2022 sichergestellt werden.

3. Grobübersicht über die ausgeführten Tätigkeiten

Tätigkeiten von 2011 bis Mitte 2015 waren:

- Winter 2011/12: Ausarbeitung von PR – Unterlagen für den Auftritt an der Horwer Gewerbeausstellung. Das Bebauungsplangebiet „Südbahnhof“ erhielt in diesem Zusammenhang den neuen Namen „horw mitte“ mit dem Untervermerk „LuzernSüd bewegt“ und ein Logo. Auf dieser Basis wurde ein Flyer erstellt und in der Zwischenzeit aktualisiert (Beilage 2).
- 2012: Erarbeitung der Machbarkeitsstudie Bahnhofplatz / Bushof (jetziger neuer Projektname lautet „Ausbau Bahnhof Horw“).
- Winter 2012/13: Variantenstudium für den Standort des Bushofs.
- Frühling 2012 bis Frühling 2015: Erarbeitung Absichtserklärung zwischen der Gemeinde Horw und der zb Zentralbahn AG.
- September 2012: Versuch der Gründung einer Interessengemeinschaft (IG) der Grundeigentümer. Diese IG sollte einerseits als Koordinations- und Anlaufstelle für die Vermarktung und als Plattform für gemeinsame parzellen- bzw. baufeldübergreifende Aktivitäten (z.B. Freiraumkonzepte, Energieversorgung) dienen, andererseits sollte die IG nach Möglichkeit ein Konzept für die gezielte gewerbliche Nutzung des Bebauungsplangebietes entwickeln. Leider konnten sich die Grundeigentümer zu diesem Zeitpunkt nicht zur Gründung einer IG

entscheiden. Sie wollten eine solche erst wieder zum Thema machen, wenn die sogenannte „parzelläre Bereinigung“ abgeschlossen ist.

- Ab Herbst 2012 bis heute: Parzelläre Bereinigung. Anlässlich verschiedener Besprechungen wurde mit den Grundeigentümern im Bereich Bahnhof (Baufelder B, D, E) versucht, eine Bereinigung der Grundstücksgrenzen zu erwirken. Leider konnte auf diesem Weg bis heute keine Einigung erzielt werden. Anfang Juni 2015 haben wir nun das Landumlegungsverfahren eingeleitet.
- Ab 2013 bis heute: Begleitung Projekt seenergy
- Frühling 2013: Erarbeitung Projektorganisation für Entwicklung horw mitte und Start am 17. Juni 2013.
- 2013: Erwerb Parzelle Nr. 3090 Teil Baufeld D) vom Kanton Luzern
- Winter 2013/14: Festlegen generelle Kostenverteilung öffentliche Hand/Private bezüglich Infrastrukturanlagen (Investition, Betrieb und Unterhalt).
- Mitte 2013 bis Ende 2014: Erarbeitung Vorprojekt Ausbau Bahnhof Horw inkl. Vernehmlassung.
- 1. Semester 2015: Erarbeitung neue Projektorganisation für weitere Projektphasen für Projekt „Ausbau Bahnhof Horw“, inkl. Terminplanung und Finanzierung.

4. Projektgrundlagen

4.1 Generelle Grundlagen

Kommunale Grundlagen:

- Bau- und Zonenreglement vom 26. September 2010 mit Zonenplan A und B (Nr. 600)
- Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw vom 14. April 2011/26. Mai 2011 (Nr. 682)
- Kommunale Energieplanung Horw (Stand 21. März 2013)
- Konzept zur Vernetzung und Gestaltung des Freiraums im Talboden Horw (Stand 7. Mai 2014)

Regionale Grundlagen:

- Entwicklungskonzept LuzernSüd (Stand 11. November 2013)
- Grundkonzept Verkehr LuzernSüd (Stand 5. Dezember 2014)
- ÖV-Konzept AggloMobil due des Verkehrsverbunds Luzern (VVL) vom 24.08.2012
- ÖV-Konzept AggloMobil tre des Verkehrsverbunds Luzern (VVL); Vernehmlassungsversion vom 12. Mai 2015
- Regionales Konzept Wärme/Kälte Luzern Süd, Grundlagen und räumliche Koordination, Schlussbericht des Regionalen Entwicklungsträgers LuzernPlus vom 27. Mai 2014

Kantonale Grundlagen:

- Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989 (Stand: 1. Juni 2015; SRL Nr. 735)
- Planungs- und Bauverordnung vom 29. Oktober 2013 (Stand: 1. Januar 2014; SRL Nr. 736)
- Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation vom 5. Juni 2012
- Planungsbericht des Regierungsrats über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2014 bis 2017 (B93)

Eidgenössische Grundlagen:

- Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957
- Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 20. Juni 2013
- Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013 (FABI)
- Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013

4.2 Agglomerationsprogramm 2. Generation

Die Um- und Neugestaltung des Bahnhofs Horw ist als Massnahme ÖV-6.3b, "Infrastruktur Bushub Horw" Bestandteil des Massnahmenpakets ÖV-6.3, „Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn Luzern-Süd“ des Agglomerationsprogramms des Kantons Luzern der 2. Generation (AP LU 2G) und mit der Priorität A klassiert. Die Massnahme ÖV-6.3b, „Infrastruktur Bushub Horw“ wird im AP LU 2G wie folgt beschrieben:

„Neubau eines optimalen ÖV-Umsteigeknotens Horw. Bau eines Bushubs für optimale Verknüpfung der Buslinien mit der S-Bahn nach Luzern und Ob- resp. Nidwalden.“

An die Kosten für diese Massnahmen hat der Bund einen Beitrag von 35% bzw. max. 2.8 Mio. Franken (Preisstand 2012, inkl. MWST) in Aussicht gestellt.

Der Bau dieser Massnahmen muss nicht zwingend vor 2018 beginnen, weil für eine Übergangslösung ab 2017 kein Anlass besteht bzw. es keine Begründung gibt:

- Investitionen nur für die Übergangslösung, die für den Endzustand nicht gebraucht werden könnten, sind fragwürdig. Der Kanton könnte einer Übergangslösung sowieso nur zustimmen, wenn diese keine (wesentlichen) Zusatzkosten verursacht und für die Passagiere des öV Vorteile bringt. Diese Voraussetzung ist nicht gegeben.
- Eine Übergangslösung vor 2022 würde auf einem unattraktiven Umsteigepunkt stattfinden, weil die angrenzenden Überbauungen (Baufeld D + E) mit Arkade, Shop, Restaurant etc. gar noch nicht gebaut wären.
- Der VVL sieht keinen Bedarf für eine Übergangslösung, bzw. die damit verbundenen Nachteile sind grösser als eine Fortsetzung des heutigen Betriebssystems bis zur Inbetriebnahmen des Endzustandes im Jahre 2022.

Ein Baubeginn vor 2018 und sich eine daraus ergebende Etappierung des Bushofs ist nicht mehr nötig, weil mit dem Bau auch später begonnen werden kann und die Bundesgelder dadurch nicht verloren gehen. Es besteht daher aus Sicht Bundesbeiträge keine Dringlichkeit und das Vorhaben Bushof, Bahnhofplatz kann als Gesamtes (Ausbau Bahnhof Horw) realisiert werden.

4.3 Bus-Hub Horw

Gemäss dem vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommenen öV-Bericht 2014 bis 2017 und gestützt auf die übergeordnete Gesetzgebung und die Aufträge des Bundes plant der Verkehrsverbund Luzern beim Bahnhof Horw einen sogenannten „Bus-Hub“ für den Raum Luzern Süd. Ein Bus-Hub soll das einfache Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf das andere und eine schnelle Verbindung vom Zentrum in die Agglomeration und umgekehrt gewährleisten. Folglich sollen auf diesem Bus-Hub, der in der Nähe einer Bahnstation zu liegen hat, möglichst viele Buslinien halten. In Horw bietet sich der Bahnhofplatz für einen Bus-Hub an. Dieser liegt zentral im Siedlungsgebiet und wird heute bereits von mehreren Buslinien angefahren. Seit knapp zwei Jahren fährt die Zentralbahn im integralen Viertelstundentakt, was sich bereits positiv in den Fahrgastzahlen niedergeschlagen hat. Die zb Zentralbahn AG plant nach 2020 in Spitzenzeiten eine neue Linie S41 Luzern-Horw, zuerst im Stundentakt, später im Halbstundentakt. Mit dem heute bestehenden Zügen ergäben sich dann zu Hauptverkehrszeiten 8 Kurse pro Stunde. Voraussetzung für die dichtere Zugfolge des Halbstundentaktes der S41 bedingt eine Verlängerung der Doppelspur der Zentralbahn bis in den Bahnhof Luzern. Dies stellt die zb Zentralbahn AG technisch und finanziell vor grosse Herausforderungen. Die durchgehende Doppelspur bis in den Bahnhof Horw ist aber nötig, um die erwartete Nachfrage auf der S-Bahn-Linie und auf den Buslinien in Luzern Süd zu bewältigen. Zumal mit horw mitte und der weiteren baulichen Entwicklung die Bevölkerungszahl und damit die Nachfrage nach attraktiven öV-Verbindungen zunehmen wird.

5. Projektziele

Die Projektziele sind:

Oberziel:

- Realisierung Stadtteil horw mitte
- Neuer öV-Verknüpfungspunkt Bahn/Bus im wachsenden Subzentrum Luzern Süd
- Optimale Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr, welcher einen Grossteil des mit der Verdichtung in Luzern Süd erwarteten Mobilitätswachstums übernehmen muss

Nebenziel:

- Optimale öV-Erschliessung für Realisierung Campus-Süd schaffen (mittelfristig: Erweiterung Departement Technik & Architektur, längerfristig: Pädagogische Hochschule)

Terminziele:

- Grundstücksmutationen 2016 zum grössten Teil realisiert
- Spatenstich erstes Gebäude 2015
- Ausbau Bahnhof Horw inkl. Realisierung Bushub bis 2022

Sachziele:

- Schaffung von Wohnungen (ca. 500)
- Schaffung von Arbeitsplätzen (ca. 1700)
- Steigerung Standortattraktivität von Horw
- Generierung von Steuersubstrat (Schätzung 4 bis 5 Mio. Franken pro Jahr, exkl. juristische Personen)
- Schaffung von Mehrwert durch Investitionen (ca. 600 Mio. Franken horw mitte + 100 bis 200 Mio. Franken Campus Süd)
- Optimierung Nutzung Landflächen im Zentrum
- Städtebauliche Aufwertung Umfeld Bahnhof- und AGZ-Areal
- Veränderung des ModalSplit (Anteil der Fahrten je Verkehrsträger)

Spezielle Ziele:

- Nutzen Synergie mit Campus Süd
- Realisierung von Ansiedlungen von Firmen mit dem Ziel eines interessanten Nutzungs-Mix durch gemeinsame Aktivitäten von Gemeinde, Grundeigentümern und Hochschule Departement T&A
- Vorbildliche Energieversorgung im Bebauungsplangebiet

6. Projektorganisation

Nach Abschluss der Arbeiten für den Bebauungsplan horw mitte wurde für die Folgearbeiten im Frühling 2013 eine neue Projektorganisation entwickelt. Damit es zu keinen Interessenkonflikten mit der kommunalen Baubewilligungsbehörde kommen kann, wurden die in den Bebauungsplan involvierten Personen (Leitung Baudepartement, Leiter Hochbau) bewusst nicht in die neue Organisation integriert. Aus Kapazitätsgründen wurde ein Stabsorgan zur Unterstützung der Projektleitung und der Teilprojektleitungen zugezogen. Fachliches Know-how wird durch einen permanent integrierten Experten und durch weitere einzelfallweise zugezogene Wissens-träger sichergestellt. Nachstehend ist das Organigramm dargestellt.

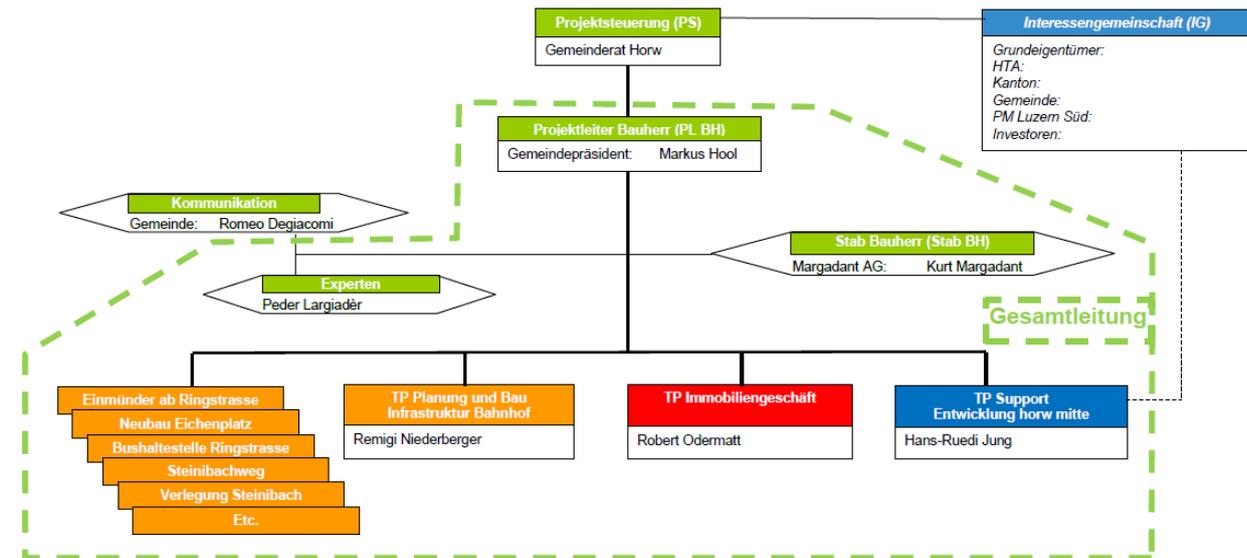


Abbildung 1: Organigramm

7. Massgebende Randbedingungen für GrundeigentümerInnen und Bauherrschaften

An der Informationsveranstaltung vom 15. Januar 2014 wurden die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer über die relevanten Randbedingungen für die Realisierung der Baufelder seitens der Gemeinde orientiert. Im Wesentlichen wurde auf folgende Bedingungen hingewiesen:

Fachkommission horw mitte (§34 Bebauungsplan):

- Zur Sicherstellung einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität wird eine Fachkommission horw mitte gebildet
- Der Baugesuchsteller ist verpflichtet, der Fachkommission ihre Projektvorschläge in der Vorprojektphase zur Vorprüfung zu unterbreiten
- Das Bauprojekt wird durch die Fachkommission auf die Ziele des Bebauungsplans hin beurteilt. Diese Beurteilung ist Teil der Baugesuchunterlagen und wird öffentlich aufgelegt.
- Bei Nichterfüllung können wir Studienaufträge unter mindestens drei qualifizierten Planungsbüros verlangen.

Freiraumkonzepte / Freiräume (§18 und §35 Bebauungsplan):

- Es ist dafür zu sorgen, dass ein funktional und gestalterisch zusammenhängendes Freiraumangebot entsteht
- Die Freiraumkonzepte über die im Folgenden festgelegte Anzahl Baufelder sind jeweils mit der ersten Baueingabe in einem Baufeld einzureichen:
 - Baufelder A, B und C
 - Baufelder D und E
 - Baufeld F
 - Baufeld G
 - Baufeld H1 und H2
 - Baufeld Nord
 - Baufeld Mitte
 - Baufeld Süd
- Die an die einzelnen Baufelder angrenzenden öffentlichen Freiräume, Anlagen und Plätze sind parallel mit den Freiraumkonzepten der jeweiligen Baufelder zu entwickeln. Die Koordination erfolgt durch die Gemeinde.

In der Zwischenzeit hat es sich gezeigt, dass diese Vorschriften des Bebauungsplans für die Umsetzung von horw mitte sehr erschwerend sind, umso mehr als sich die Grundeigentümer auf der Ostseite des zb-Trasses nicht zu einem koordinierten Vorgehen einigen konnten. Wir haben uns deshalb im August 2015 entschieden, dass die Gemeinde ein Leitbild „Freiraumgestaltung horw mitte, Teil Ost“ unter Einbezug der betroffenen Grundeigentümer (auf freiwilliger Basis) erstellen und auch vorfinanzieren wird. Die Kosten werden danach im Rahmen der jeweiligen Baubewilligungen anteilmässig auf die Bauherrschaften verteilt. Diese haben bei der Baueingabe dann lediglich eine Umgebungsgestaltung über das zu bebauende Areal, gestützt auf das Leitbild, einzureichen.

Auf der Westseite des zb-Trasses erarbeitet die AGZ Ziegeleien AG ebenfalls ein übergeordnetes Leitbild bzw. Konzept.

Spielplätze:

Sollten Spielplätze aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht realisiert werden können, ist eine Ersatzgabe gemäss §43 des Bau- und Zonenreglementes zu entrichten.

Parkplätze (Art. 28 und 29 Bebauungsplan, Art. 5 und 12 Parkplatzreglement):

- Die Anzahl der erforderlichen bzw. zulässigen Parkplätze und die Abgeltung von Parkplätzen, die aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht realisiert werden können, richten sich nach dem gültigen Parkplatzreglement (Art. 5 und 12 Parkplatzreglement)
- Die Anzahl Autoabstellplätze eines Baufelds dürfen nicht zu einer Überschreitung der gemäss Art. 29 Bebauungsplan festgelegten Anzahl Fahrten führen
- Die Anzahl Fahrten können innerhalb des Bebauungsplanperimeters gehandelt werden

Energie (Art. 33 Bebauungsplan)

Es wurde auf den im Bebauungsplangebiet geforderten sehr hohen Energiestandard hingewiesen. Zudem wurden die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer erstmals von den anwesenden Initianten kurz über das Projekt Seenergy informiert (Detail sh. Kap. 10).

Generelle Kostenteilung bei Infrastrukturbauten:

Mit dem Bebauungsplan horw mitte verbunden sind auch mehrere Massnahmen in der öffentlichen Infrastruktur. Der nachstehende Situationsplan zeigt die einzelnen Infrastrukturelemente im Bebauungsplan auf (sh. folgende Abb. und Tabelle):

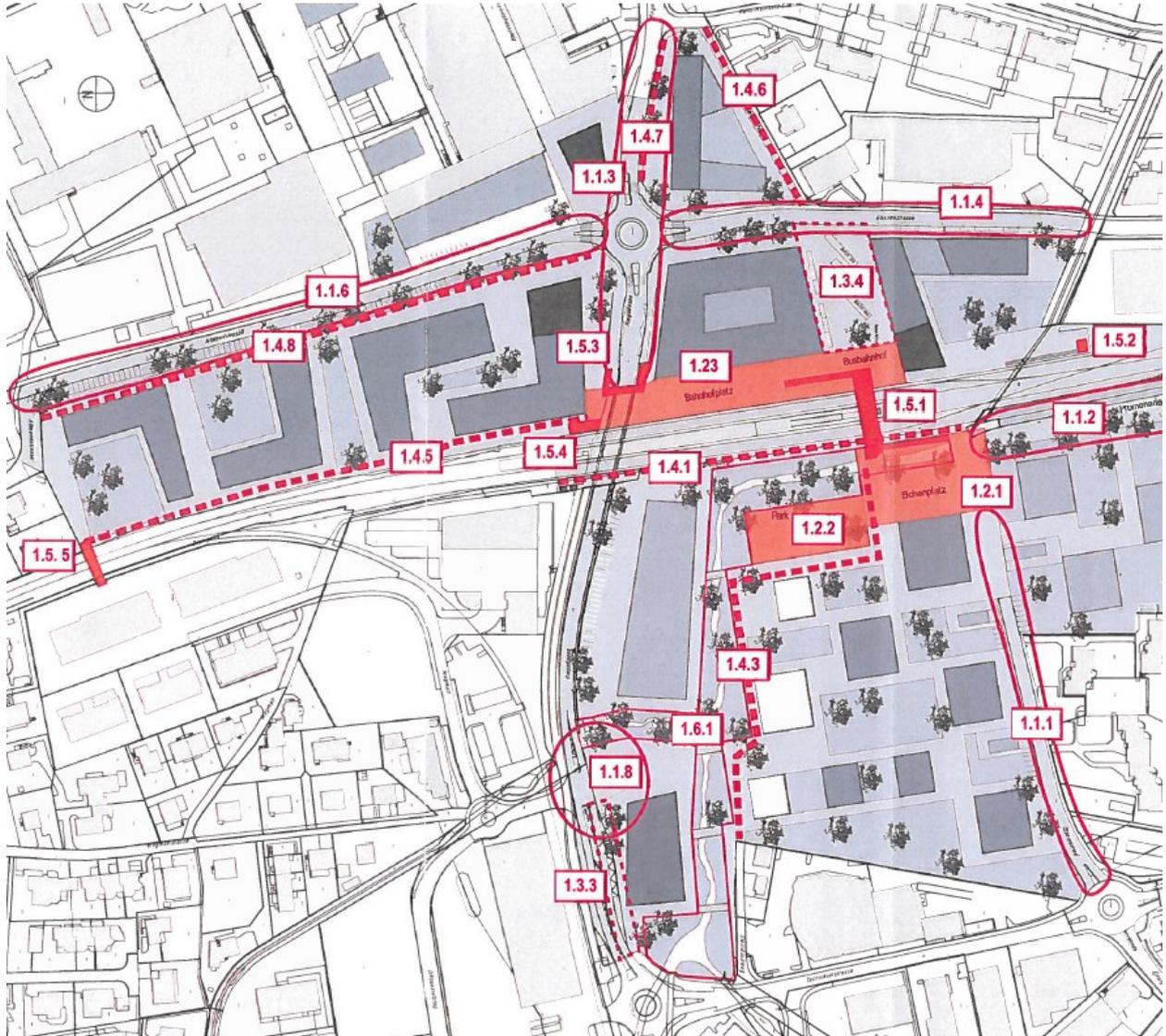


Abbildung 2: Einzelne Infrastrukturelemente im Bebauungsplan

In der folgenden Tabelle ist die Kostenverteilung bezüglich Investition sowie Betrieb und Unterhalt zwischen der öffentlichen Hand (Gemeinde, Staat Luzern, Zentralbahn) und den privaten Bauherrschaften dargestellt.

Nr.	Objekt	Investitionen		B + U		Bemerkungen
		ÖH	P	ÖH	P	
1.1.1	Fahrbahn + Trottoir Sternenried	X	X 75%	X		Gemeindestr. 3. Kl. gem. Strassenreglement
1.1.2	Neubau Promenade HSLU T&A	X		X		
1.1.3	Anpassung Trottoirs entlang Ringstrasse (Ostseite)	X		X		
1.1.4	Anpassung Fahrbahn + Trottoirs Ebenastrasse	X	X	X		Einfahrten durch Privat
1.1.6	Anpassung Fahrbahn Allmendstrasse	X		X		
1.1.8	Neubau Einmünder ab Ringstr.		X		X	neue Erschliessungsstr. wird Privatstr., Finanzierung gem. § 47 Abs. 2 StrG
1.2.1	Neubau Eichenplatz	X		X		öffentl. Zone: i.d.R. Land von Gemeinde erworben
1.2.2	Neubau Park Westseite	X		X		
1.2.3	Bahnhofplatz Ost	X		X		Kostenteiler Möblierung offen
1.3.3	Neubau Bushaltest. Ringstr.	X		X		
1.3.4	Neubau Busbahnhof	X		X		Kostenteiler Möblierung offen
1.4.1	Oberbau Brünigweg	X		X		
1.4.3	öffentl. Fussweg Steinibachweg	X	X 65%	X		Abgeltung Wegrecht mit 35% an Investitionskosten (= Praxis Gemeinde Horw)
1.4.5	öffentl. Fussweg Bahntrasse (Ost)	X	X 65%	X		
1.4.6	Bahnhofweg	X	X 75%	X		Gemeindestr. 3. Kl. gem. Strassenreglement
1.4.7	Anpassung Trottoir Ringstr.					voraussichtlich nicht nötig
1.4.8	Gehweg längs der Allmendstr.	X	X 65%	X		Abgeltung Wegrecht mit 35% an Investitionskosten
1.5.1	Verbreiterung+Anpassung Bhfunterführung	X		X		
1.5.3	Anpassung Unterführung Ringstr.					nur Anpassungen, Ausbau + Verbreiterung entfallen
1.5.4	neuen Treppenabgang vom Bhfplatz zur Ringstr.					Verzicht gem. Entscheid Steuerungsorgan
1.5.5	Neubau Gleis-Querung	X		X		Lage in Abklärung
1.6.1	Verlegung Steinibach + Schlimbach		X	X		
1.7	Werkleitungen					Es gelten bestehende Reglemente

Legende

P	Privat	B + U	Betrieb + Unterhalt
ÖH	öffentliche Hand (Bund, Kanton, Gemeinde, Verkehrsverbund, zb, etc.)		

Abbildung 3: Kostenverteilung Private und öffentliche Hand

8. Projektstand bei den einzelnen Baufeldern

Der nachfolgenden Tabelle kann der Projektstand entnommen werden.

Baufeld	Parzellen	Grundeigentümerin	Stand August 2015
A1/A2	Nr. 1236	Immobilien AG, Allmend	Vorgesehen war die Realisierung eines Seniorenzentrums (Kombination von Wohn- und Pflegeanlage). Die Grundeigentümerin beabsichtigt nun zwei Mehrfamilienhäuser zu erstellen. Die Baueingabe ist auf Mitte 2016 geplant. Zusammen mit der Neuüberbauung ist die Situation bezüglich allfälliger Altlasten zu klären.
B1	Nr. 656	Gebrüder Amberg Bauunternehmung AG	In Projektierung
B2	Nr. 656/Nr. 987 Nr. 472	Gebrüder Amberg Bauunternehmung AG zb Zentralbahn AG	Die Zentralbahn AG ist bereit, den für die Realisierung des Gebäudes B2 benötigten Teil des Grundstücks Nr. 472 der Firma Amberg zu verkaufen.
B3 / C	Nr. 987	Gebrüder Amberg Bauunternehmung AG	
C	Nr. 657	Gebrüder Schnyder	Die Gebrüder Schnyder prüfen verschiedene Optionen
D	Nr. 508 Nr. 509 Nr. 510 Nr. 3090 Nr. 472	Soluma AG Josef Zimmermann Etienne AG EG Horw zb Zentralbahn AG	Die Soluma AG hat vor kurzem die Parzelle Nr. 508 gekauft. Sie möchte schnell realisieren. Die Verantwortlichen von Soluma sind mit den Grundeigentümern der Parzellen 509 und 510 in Kontakt für ein koordiniertes Verfahren. Die Zentralbahn wird den für die Überbauung des Baufelds D erforderliche Fläche zu gegebener Zeit abtreten.
E1	Nr. 472 Nr. 1522	zb Zentralbahn AG Karl + Marie-Louise Olmo	Die Zentralbahn wird die für die Überbauung des Baufelds E1 erforderliche Fläche zu gegebener Zeit abtreten. Die Geschwister Olmo wollen bis auf weiteres keinen Neubau realisieren, sind aber bereit, das für den Bushof benötigte Land zur Verfügung zu stellen.
E2	Nr. 900 Nr. 1522	Steinibach-Immobilien AG Karl + Marie-Louise Olmo	Projektbeginn offen. Grundsätzlich könnte ein grosser Teil des Projekts bis auf die von Nr. 1522 Parzellengrenze gebaut.
E3/E4	Nr. 900	Steinibach-Immobilien AG	Projektbeginn offen

Baufeld	Parzellen	Grundeigentümerin	Stand August 2015
	Nr. 501	Steinibach-Immobilien AG	
F	Nr. 513 Nr. 887 Nr. 888 Nr. 800 Nr. 921	Gebrüder Ammann Immo- bilien AG Susanne Hunkeler-von Rotz Marlen von Rotz-Spill- mann Rijks-Gassmann Fran- ziska, Rölli Alain Pierre, Rölli Marie-Josée, Erbengemeinschaft Rölli Wilhelm Erben Rölli-Senez Nicole, Mathez Stephan André , EG Horw	Noch keine Aktivitäten
G	Nr. 1044	HRS Investment AG	Baubewilligung in Arbeit
H1	Nr. 758	Eumatel AG	Projektbeginn offen
H2	Nr. 1273	Eumatel AG	Baubewilligung gesprochen. Rückbau der Altbauten erfolgt. Im Juni wurde mit den Pfäh- lungsarbeiten begonnen. Der Spatenstich findet am 16.9.2015 statt.
N1/N2 M1 bis M9 S1 bis S3	Nr. 64 / 492 / 495 / 505 911 / 2402 Nr. 2353 / 686 / 2352 / 3148 Nr. 506 / 1344 / 2923 / 2954 / 3017 / 3021 / 642	AGZ Ziegeleien AG EG Horw Staat Luzern	Die AGZ sind seit einigen Mona- ten mit externer Unterstützung an der Arealentwicklung. Aus heutiger Sicht zeichnet sich ein etappiertes Vorgehen ab: - Umlegung Steinibach - N1/N2 und M1/M2/M7 - M6/M8 - M3 bis M5 und M9 - S1 bis S3 Zwischen den Gemeinden Horw, Kriens und der AGZ wird ein Let- ter of Intent erarbeitet.

9. Parzelläre Bereinigung, Landumlegungsverfahren

9.1 Problemstellung

Neuer Bahnhofplatz und Bushof sind im Bebauungsplan als öffentliche Plätze ausgeschieden. Die Baufelder D und E grenzen an diese Plätze an. Die Baubereiche in diesen Baufeldern sind im Bebauungsplan definiert, stimmen aber nicht mit den heutigen Parzellengrenzen überein. Folgende Abbildung verdeutlicht dies: blau sind die heutigen Parzellengrenzen, gelb die geplanten Baubereiche. Es ist technisch schwierig und unwirtschaftlich innerhalb der bestehenden Parzellen (blau), nur Teile von den gelben Baubereichen zu realisieren.

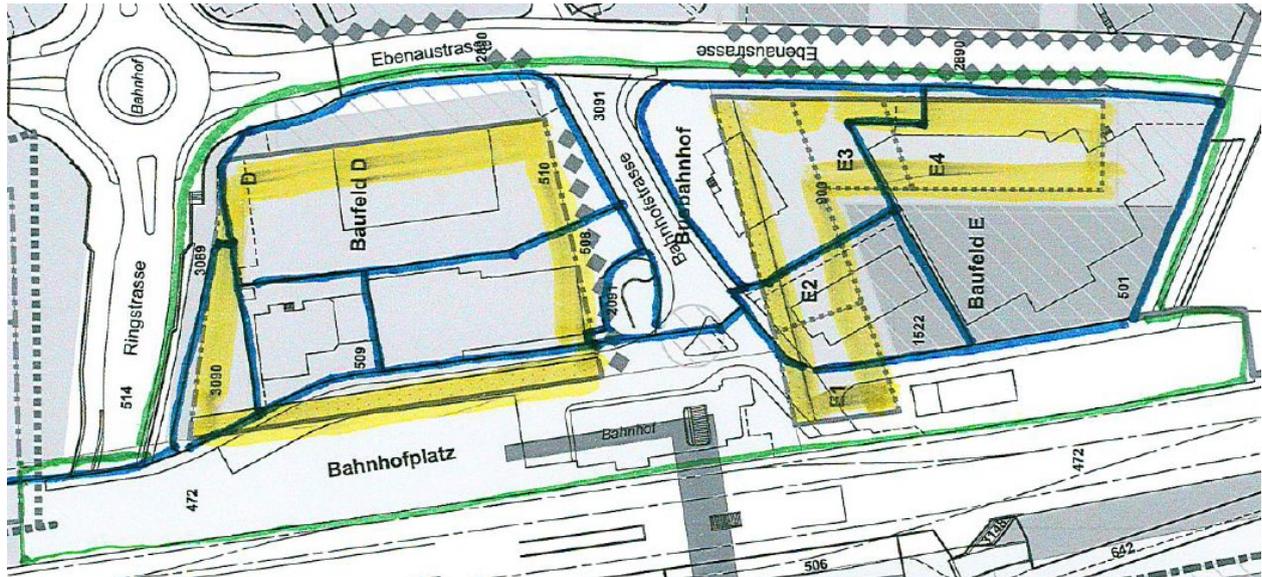


Abbildung 4: Baubereiche Baufelder D und E

Die Verkehrserschliessung zu den beiden Baufeldern sind nur über definierte Bereiche möglich (graue Karos). Im Baufeld D ist zum Bahnhofplatz hin und im Baufeld E zum Bushof hin eine Arkade vorgesehen für eine öffentliche Benutzung (z.B. als überdachter Warteraum für Buskunden).

Um die Baubereiche gem. Bebauungsplan überbauen zu können, braucht es im Wesentlichen folgende Problemlösungen:

- Für die Erstellung der öffentlichen Plätze brauchte es Land von angrenzenden privaten Grundstücken
- Für die Realisierung der Baubereiche innerhalb der Baufelder müssen die Parzellengrenzen entsprechend geändert werden, sofern einzelnen Grundeigentümer die Überbauung der Baufelder nicht gemeinsam realisieren
- Für die gegenseitig abhängigen Verkehrserschliessungen und den Bau müssen gegenseitige Rechte und Pflichten definiert werden

Die Gemeinde hat diese Problempunkte an einer Informationsveranstaltungen mit den betroffenen Grundeigentümern im Januar 2014 erklärt und das weitere Vorgehen vorgeschlagen. In der Folge blieben aber alle bilateralen Verhandlungen mit den privaten Grundeigentümern erfolglos. zB Zentralbahn AG und Gemeinde Horw als öffentliche Körperschaften vereinbarten in der Folge eine koordinierte Zusammenarbeit.

9.2 Vereinbarung zB Zentralbahn AG und Gemeinde Horw

ZB Zentralbahn AG und Gemeinde Horw vertreten beide öffentliche Interessen. Gemeinsames Ziel ist die zeitgerechte Realisierung und attraktive Gestaltung des Bahnunsteigeknotens Bahnhof Horw. Gegenüber den privaten Grundeigentümern werden diese öffentlichen Interessen durch ein abgestimmtes Verhalten wahrgenommen.

Wesentliche Inhalte dieser Vereinbarung vom Februar 2015 sind die Projektgestaltung, Kostenteilung, Termine und der Erwerb von Land und Rechten untereinander und von Dritten. Weiter wurde vereinbart, dass bei einem Scheitern der bilateralen Verhandlungen mit den Grundeigentümern das Landumlegungsverfahren eingeleitet wird.

In der Vereinbarung haben sich zB Zentralbahn AG und die Gemeinde Horw auf Grundsätze der Kostenteilung bzw. Kostentragung wesentlicher Projektelemente geeinigt (sh. folgende Tabelle). Lesebeispiele:

- Bushof: Die Gemeinde Horw trägt die Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt
- Neues Stellwerk: Die zB Zentralbahn AG trägt die Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt

- Blau hinterlegt sind Objekte deren Kostentragungen noch nicht abschliessend festgelegt sind

Element	Eigentümer	Investition			Betrieb, Unterhalt			Mobiliar			Bemerkungen
		Horw	zb	Dritte	Horw	zb	Dritte	Horw	zb	Dritte	
Bushof (ohne Abbrüche, LE, Provisorien)	Horw	X			X			X		X	Investitionsbeitrag von der vvl zu erwarten?
Bushof Landerwerb	Horw	X			X			X		X	
Neubau Stellwerk	zb		X		X						Ist grosses Entgegenkommen der zb
Abbruch, Provisorien	zb	X	X								
Entschädigung Bahnhofgebäude inkl. Stellwerk, el.-m.ech. Anlagen	zb										Entschädigung; heutiger Bhf erfüllt Zweck und bringt Miete. Gde hat 0.8 Mio. Fr. an den Bau bezahlt. Entschädigung für den Wegfall?
Ersatz Schnecke mit Rampe im Bhf-Platz (Variante 0++)	zb	X	(X)		X						Die Variante Neubau Unterführung (5.540 Mio.Fr.) wird nicht weiter verfolgt gem. Sitzung Steuerungsorgan vom 4.11.2014 und Beschluss Gemeinderat Horw vom Dezember 2014
Bahnhofplatz (ohne Veloabstellplätze)	zb	X		(X)	X			X		(X)	
Bahnhofplatz, Baurechtsentschädigung	zb	X									Klären mit der Schatzung.
Hausperron (inkl. Überdachung)	zb		X		X				X		In Koordination mit Bahnhofplatz.
Verlängerung Perrondach Mittelperron	zb		X		X						
Gleisanlage Wendebahnhof	zb		X		X						
Veloabstellplätze	?	X	*1		X						Kanton soll mitfinanzieren (E. Schmid) / *1 gem. neuer Regelung Bund
WC (unter Perrondach)	?		*1		X						*1 gem. neuer Regelung Bund
P+R -Anlage zb											Entschädigung für den Wegfall? Baufeld D profitiert vom Wegfall P+R- PP.

Diese Positionen sind noch einvernehmlich zu regeln

Die Kosten sind geschätzt gem. Vorprojektdossier Ende September 2014.
 Ziel ist, die blauen Themen in einer Paketlösung zu regeln.

Abbildung 5: Kostenteilung gemäss Vereinbarung zb Zentralbahn AG und Gemeinde Horw

9.3 Die Landumlegung

Nachdem mit den Grundeigentümern keine Einigung erreicht wurde, hat die Gemeinde nach Rücksprache mit der zb Zentralbahn AG und nach Vorabklärungen mit der zuständigen kantonalen Fachstelle die Landumlegung am 11. Mai 2015 ordentlich eingeleitet mit dem Perimeter gemäss folgender Abbildung. Gegen diese Einleitung hat ein Grundeigentümer Beschwerde beim Kantonsgericht erhoben.

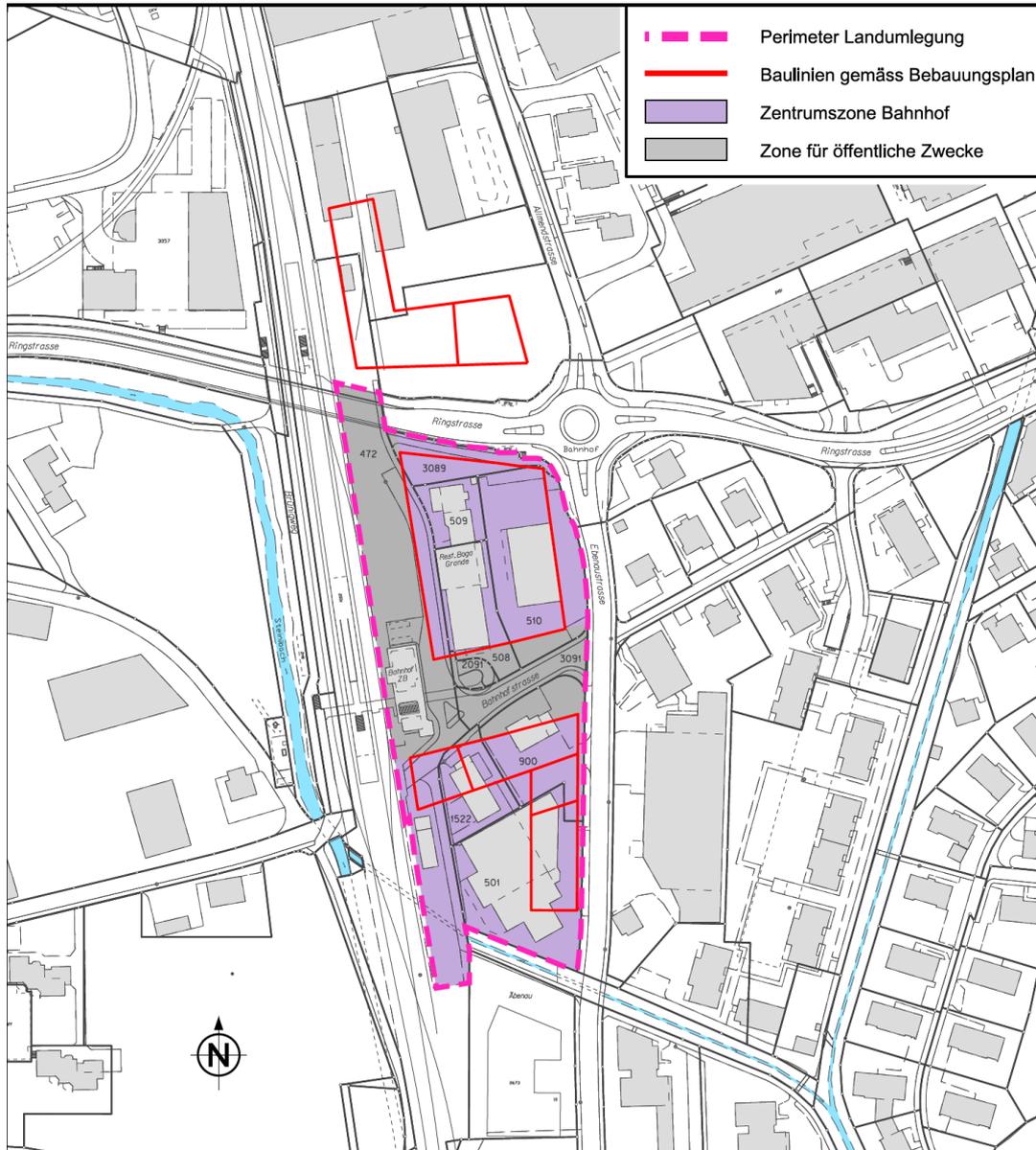


Abbildung 6: Perimeter Landumlegung

Folgende Parzellen sind im Landumlegungsperimeter:

Gemeinde Horw

Landumlegung Zentrumszone Bahnhof

Parzellen im Perimeter Stand 4. Mai 2015

Parz. Nr.	Fläche (m ²)	Grundeigentümer
472 Teil	4'847	zb Zentralbahn AG, Bahnhofstr. 23, 6362 Stansstad
501	2'473	Steinibach-Immobilien AG, Rigistr. 12, 6045 Meggen
508	1'016	Soluma AG, Seetalstrasse 185, 6032 Emmen
509	547	Zimmermann Josef, Sonnhaldenstr. 55, 6331 Hünenberg
510	2'336	Etienne AG, Horwerstr. 32, 6005 Luzern
900	1'497	Steinibach-Immobilien AG, Rigistr. 12, 6045 Meggen
1522	829	Olmo Karl + Marie-Louise, Ottenbergstr. 12, 8049 Zürich
2091	175	Einwohnergemeinde Horw, Schulhausstr. 12, 6048 Horw
3089	670	Einwohnergemeinde Horw, Schulhausstr. 12, 6048 Horw
3091	645	Einwohnergemeinde Horw, Schulhausstr. 12, 6048 Horw

15'035

Abbildung 7: Parzellen im Landumlegungsperimeter

Die Landumlegung ist im Kantonalen Bau- und Planungsgesetz als Verfahren definiert. Damit werden:

- bestehende Parzellenstrukturen so angepasst, dass eine Überbauung des Landes gemäss dem Bebauungsplan möglich ist
- Flächen für öffentliche Areale und weitere Erschliessungs- und Freiflächen ausgeschieden
- die Parzellen so angepasst, dass jeder Grundeigentümer sich möglichst an gleicher Lage wieder findet und bestehende Bauten und Nutzungen möglichst wenig tangiert werden
- neue Nutzungen möglich gemäss Vorgabe aus dem Bebauungsplan
- die für die Überbauung notwendigen Rechte und Lasten gesamthaft festgelegt. Es braucht dazu nicht mehr viele bilaterale Dienstbarkeitsverträge aller Grundeigentümer untereinander.

Ergeben sich durch die Neuparzellierung höhere oder tiefere Nutzungen, zum Beispiel abweichende anrechenbare Geschossflächen, werden diese mit Ausgleichzahlungen abgegolten. Mit der Neuparzellierung ergibt sich kein Zwang der einzelnen Grundeigentümer zur Realisierung. Im Landumlegungsverfahren fallen keine Handänderungssteuern an und allfällige Grundstückgewinnsteuern werden bis zur Realisierung der Überbauung aufgeschoben.

Sollten sich die Beteiligten während dem Landumlegungsverfahren doch noch gütlich einigen, kann das ordentliche Verfahren abgebrochen und auf das sogenannte einfache Verfahren gewechselt werden.

10. Energieversorgung (Art. 33 Bebauungsplan):

Im Januar 2012 haben zwei Eigentümer von Parzellen innerhalb des Bebauungsplans horw mitte uns informiert, dass sie planen, auf privater Basis Teile von horw mitte mit Wärme und Kälte aus dem See zu versorgen (Seenergy AG). Wir begrünnen grundsätzlich die Bestrebungen, Energie aus Seewasser zu gewinnen. Wir können einem privaten Projekt, das die Energieversorgung eines grossen Teils des Gemeindegebiets sicherstellen soll, nur unter Bedingungen und Auflagen zustimmen. Zudem bedarf die Entnahme von Seewasser einer kantonalen Konzession. Kanton und Gemeinde sind deshalb übereingekommen, koordiniert vorzugehen. Zwischenzeitlich hat der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus sein Interesse bekundet, weitere Teile des Entwicklungsgebiets Luzern Süd mit Energie aus dem See zu versorgen. Deshalb

sind mittlerweile auch die Gemeinde Kriens und die Stadt Luzern am Energieplanungsprozess beteiligt.

Alle Beteiligten sind überzeugt, mit dem Wärmeverbund Seewassernutzung eine zukunftsfähige und leistungsstarke Energieversorgung aufbauen zu können. Trotz mehrmonatiger Planung und zahlreichen Sitzungen mit Gemeindebehörden gelang es den privaten Initianten der Seenergy AG noch nicht, den Nachweis zu erbringen, dass sie eine professionelle und wirtschaftliche Wärme- und Kälteversorgung gemäss unserem Energieplan und dem Energiekonzept Luzern Süd sicherstellen können. Zudem müssen die Forderungen der Gemeinden und des Kantons erfüllt werden. Sie sind Bestandteil der seeseitigen und der landseitigen Konzession.

Wir verlangen von den Initianten:

- Eine vertragliche Zusammenarbeit mit einem in der Seewärmenutzung erfahrenen Energiedienstleister, der die Führungsrolle übernimmt (finanzielle Mehrheitsbeteiligung und Stimmenmehrheit)
- Eine vertragliche Regelung mit den Standortgemeinden (landseitige Konzession)
- Eine offene und regelmässige Kommunikation und verbindliche Offerten an potentielle Kunden.

Wir haben in der Zwischenzeit mit der Gemeinde Kriens eine landseitige Konzession erarbeitet und sind bereit für weitere Verhandlungen. Die seeseitige Konzession des Kantons liegt im Entwurf vor. Der Kanton wartet darauf, dass auch die landseitige Konzession mit den Gesuchstellern zum Abschluss gebracht werden kann. Im Juni 2015 haben nun ewl energie wasser luzern und die Seenergy Horw AG eine Absichtserklärung für eine gemeinsame Planung und Realisierung des Projektes Seewassernutzung im Gebiet LuzernSüd unterzeichnet. Wichtiger Bestandteil dieser Absichtserklärung ist die Übernahme der Aktienmehrheit der Seenergy Horw AG durch die ewl energie wasser luzern. Die beiden Parteien stehen in konkreten Verhandlungen.

11. Standortmarketing

Es ist nach unserer Ansicht im Interesse aller Beteiligter, wenn sich die Grundeigentümer im Perimeter horw mitte zu einer Interessengemeinschaft zusammenschliessen würden, um Problemstellungen und Herausforderungen, die sich im Zusammenhang mit der Realisierung von horw mitte ergeben (z.B. Nutzungskonzept für Dienstleistungen und Gewerbe, Standortmarketing, Freiraumkonzepte, Energieversorgung etc.), gemeinsam zu meistern.

Im Jahr 2012 lancierte deshalb die Gemeinde Horw, zusammen mit einem Juristen und einer erfahrenen Arealentwicklerin, die Idee, eine IG horw mitte zu gründen. Der Verein hätte den Zweck gehabt, die Überbauungen innerhalb des Perimeters des Bebauungsplans Zentrumszone Bahnhof Horw zu koordinieren und die Bemühungen der Mitglieder bei der Realisierung von horw mitte zu unterstützen. Nahezu alle Grundeigentümer wollten damals jedoch von einem koordinierten Vorgehen betreffend Standortmarketing und Freiraumgestaltung nichts wissen. Die Gemeinde hat darauf ihre diesbezüglichen Anstrengungen reduziert und wartet, bis die Grundeigentümer von sich aus die Initiative ergreifen.

Seit kurzem zeigt sich die oben erwähnte Arealentwicklerin, die mittlerweile selber im Perimeter horw mitte Grundeigentümerin geworden ist, an einer Neuauflage eines koordinierten Vorgehens interessiert. Sie wird in bilateralen Gesprächen das Interesse der übrigen Grundeigentümer ausloten.

12. Ausbau Bahnhof Horw

12.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Bestandteil des Bebauungsplans horw mitte ist die Aufwertung des Horwer Bahnhofes. Insbesondere sind östlich der Geleise ein neuer Bahnhofplatz und ein Bushof vorgesehen. Die Unterführung beim Bahnhof soll verbreitert und so ausgeführt werden, dass sie für Fussgänger und Radfahrer benützt werden kann.

Das Angebot der zb Zentralbahn AG wurde ab Dezember 2013 mit dem exakten 15-Minutentakt verbessert. Mittelfristig ist die Einführung der S41 mit einem 1-Studentakt oder je nach Ausbaumöglichkeit der Doppelspur Luzern mit einem Halbstudentakt vorgesehen. Dadurch ergäbe sich ein 12-Minuten-, resp. 10-Minutentakt (5 resp. 6 Zugverbindungen pro Stunde).

In Konzept „AggloMobil due“ (vollständig enthalten im öV-Bericht 2014 bis 2017), welches eine Angebotsverdichtung im Busverkehr bringt, ist vorgesehen, dass neu mindestens drei Buslinien (Linien 14, 16 und 21) beim Bahnhof Horw halten. Auf diese Situation ist der neue Bushof auszulegen. Mit der Neugestaltung soll auch eine optimale Verknüpfung von Bus und Bahn realisiert werden.

12.2 Projektübersicht

Auf der Basis der Machbarkeitsstudie (Nov. 2012) wurde ein Vorprojekt (Sept. 2014) mit folgenden Hauptelementen ausgearbeitet (sh. folgende Abb.):

1. Bushof
2. Personenunterführung
3. Rampe Ost und bei Variante Neubau auch Rampe West
4. Hausperron
5. Bahnhofplatz
6. Perrondächer Hausperron und Mittelperron
7. Veloabstellplätze
8. Fusswege Ringstrasse
9. Abbrüche von Bahnhof (inkl. Stellwerk), Schnecke, Gebäude

Die Promenade Hochschule (10) und der Eichenplatz (11) wurden im Vorprojekt nicht bearbeitet. Ebenso ist der (Ersatz-) Neubau des Stellwerks (12) nicht Bestandteil des vorliegenden Vorprojekts.

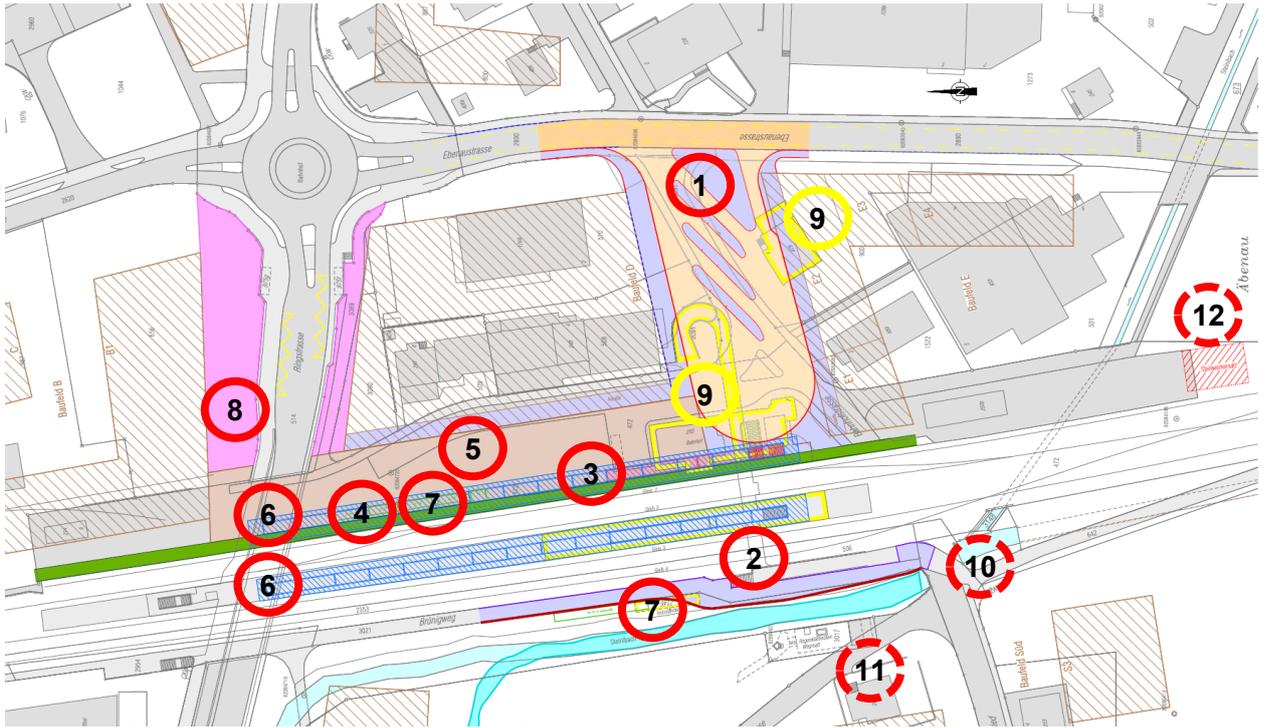


Abbildung 8: Projektübersicht gemäss Vorprojekt vom September 2014

Die neue Situation ist auf dem folgenden Foto des Kartonmodells dargestellt.

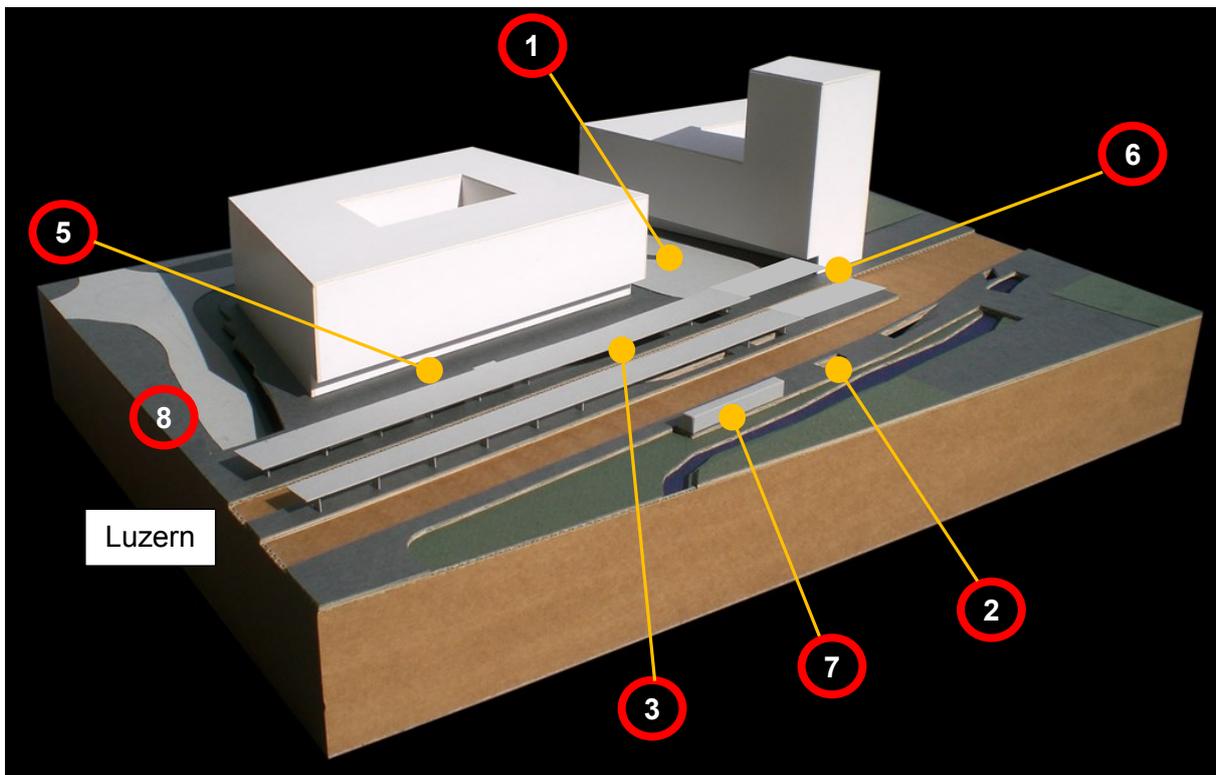


Abbildung 9: Kartonmodell mit Abbildung der neuen Situation

In die Erarbeitung des Vorprojektes wurden die folgenden Beteiligten eingebunden.

- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern (vif)
- Verkehrsbetriebe Luzern (VBL)
- Verkehrsverbund Luzern (VVL)
- zb Zentralbahn AG (zb)

12.3 Bushof

Die Ein- und Ausfahrt in den Bushof erfolgt via Ebenastrasse. Die Länge des Bushofes beträgt rund 74.5 m, die Breite (ohne Gehwege) ca. 29 m.

Der Bushof umfasst vier Haltekanten, die auf 20 m lange Gelenkbusse ausgelegt sind. Die Anordnung der Haltekanten wurde mittels Fahrversuchen mit der Geometrie des geplanten Bushofs geprüft und optimiert. Die Perronkanten werden im Bereich der zweiten Türe behindertengerecht ausgeführt. Zu Gunsten von Fahrkomfort für die Busse und deren Passagiere ist bei der Ein-/Ausfahrt in die Ebenastrasse keine Trottoirüberfahrt geplant.

Der Individualverkehr soll möglichst vom Bushof ferngehalten werden. Die Erschliessung der Baufelder D und E ist jedoch möglich. Im Weiteren ist zwischen der Buswendeschleife und dem Hausperron die Anordnung von Taxi- und Kurzzeit-Parkplätzen (kiss and ride) vorgesehen.

Der Bushof wird mit Betonbelag, die Ebenastrasse und die Gehwegbereiche werden mit Asphaltbelag ausgeführt. Die Buspassagiere können unter der Arkade des Baufelds E vor der Witterung geschützt auf den Bus warten. Eine Überdachung des gesamten Bushofs oder Teilen davon ist aus städtebaulichen Gründen nicht vorgesehen.

Als Variante zum vorliegenden Standort des Bushofs zwischen den Baufeldern D und E (Variante 1) verlangten mehrere Grundeigentümer einen Standort des Bushofs auf der Ebenastrasse (Variante 2 gem. folgender Abb.).



Abbildung 10: Standort Bushof auf der Ebenastrasse gemäss Variante 2

Die Projektsteuerung und wir haben diese beiden Standortvarianten untersucht und entschieden uns für den Standort zwischen den Baufeldern (Variante 1) aus folgenden Hauptgründen:

- Variante 1 entspricht dem Bebauungsplan, wie er im Jahre 2011 vom Regierungsrat genehmigt wurde. Eine Ausführung der Variante 2 bräuchte eine Änderung des Bebauungsplans.
- Dank kürzeren Wegen ist das Umsteigen Bus – Bahn bei Variante 1 attraktiver
- Bei Variante 2 wird Lärm des Busbetriebes in den Bereich von Wohnbauten verlagert

- Bei Variante 1 sollen im Bereich der angrenzenden neu überbauten Baufeldern D und E Publikumsnutzungen im Erdgeschoss entstehen. Dies ermöglicht zusammen mit dem Bushof einen belebten Platz, was städtebaulich und aus Sicht Sicherheit angestrebt wird.
- Variante 2 braucht beim Steinibach eine Wendemöglichkeit in Form eines neuen Kreisels. Gemäss Information der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Bewilligungsbehörde für Gewässer) muss davon ausgegangen werden, dass diese Wendemöglichkeit nicht bewilligungsfähig wäre (Verletzung Gewässerraum).
- Diese Wendemöglichkeit in Form eines neuen Kreisels dürfte zusätzliche Kosten von rund 1 Mio. Franken verursachen (falls er bewilligungsfähig wäre)
- Die Beurteilung der Projektsteuerung mit Vertretern von zb Zentralbahn AG, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, Verkehrsverbund Luzern, Verkehrsbetriebe Luzern ist nahezu deckungsgleich mit der Bewertung der Gemeinde Horw
- Die im September 2013 durchgeführten Fahrversuche mit Gelenkbussen auf dem Flugplatz Buochs zeigten, dass die geometrischen Verhältnisse zwischen Baufeld D und E für den vorgesehenen Bushof Variante 1 ausreichen
- Der neue Bushof wird 2021/22 realisiert. Damit haben die angrenzenden Grundeigentümer von Baufeld D und E genügend Zeit auch ihre Planungen voranzutreiben, so dass im Idealfall der Bushof direkt nach der Überbauung der Baufelder realisiert werden könnte.

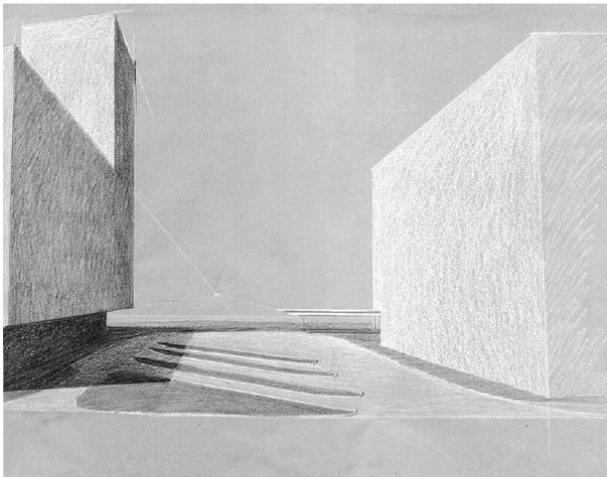


Abbildung 11: Impression des Bushofs von der
Ebenastrasse in Richtung Geleise gesehen.
Links ist Baufeld E, rechts Baufeld D.

12.4 Bahnhofplatz/Hausperron/Perrondächer

Parallel zur Gleisanlage liegt der Bahnhofplatz. Er wird räumlich weniger präzise definiert als der Bushofbereich. Im Osten ist er zwar ebenfalls hart begrenzt von der Überbauung des Baufeldes D, im Westen aber, zu den Gleisanlagen hin, bildet das filigrane Dach des Hausperrons einen durchlässigen Abschluss. Die Nord-Süd Achse des Platzes schliesst mit fließenden Übergängen an die angrenzenden Stadträume an.

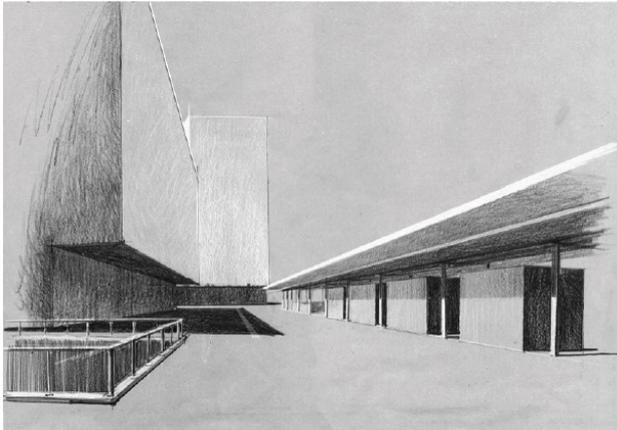
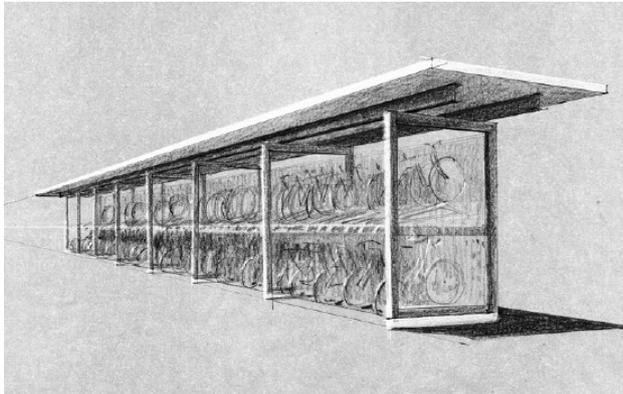


Abbildung 12: Impression des Bahnhofplatzes von der Ringstrasse (links vorne im Bild) in Richtung Süden gesehen. Unter dem Dach des Hausperrons sind unterschiedliche Infrastrukturteile des Bahnbetriebes versammelt und zu Elementgruppen geordnet.

Das Hausperron Gleis 1 wird auf Perronhöhe erhöht. Dazu wird die bestehende Perronkante abgebrochen und neu erstellt. Der Hausperron wird mit einem Asphaltbelag ausgeführt. Da der Bahnhofplatz direkt niveaugleich an das Hausperron anschliesst, ist die Höhe des heutigen Bahnhofplatzes anzupassen. Er wird ebenfalls mit einem Asphaltbelag

versehen.

Beim Hausperron und beim Mittelperron werden je ein neues Standard-Perrondach (RV05) realisiert. Das bestehende Perrondach beim Mittelperron wird abgebrochen: Die ungefähren Perrondachabmessungen betragen 6.50 x 135 m beim Mittelperron und 6.15 x 135 m beim Hausperron.



Beidseits der Gleisanlagen sind rund 240 neue Veloparkplätze angeordnet. Sie sind in doppelgeschossigen Veloparksystemen platzsparend untergebracht. Doppelgeschossige Anlagen sind einfach bedienbar und werden immer häufiger bei Bahnhöfen eingesetzt.

Abbildung 13: Nebenstehende Skizze zeigt die geplante doppelstöckige Veloparkieranlage beim Steinibach.

12.5 Personenunterführung

12.5.1 Variante Neubau

Gemäss Absicht aus dem Bebauungsplan wurde eine Erweiterung der bestehenden Personenunterführung inkl. Anpassung und Erweiterung der Perronzugänge entworfen mit einer lichten Breite von 6.0 m und Höhe von 2.7 m. Die Zugangsrampen auf der Ost- und Westseite sind 4.6 m breit. Davon sind 3 m für den Radverkehr und 1.6 m für den Fussgängerverkehr vorgesehen.

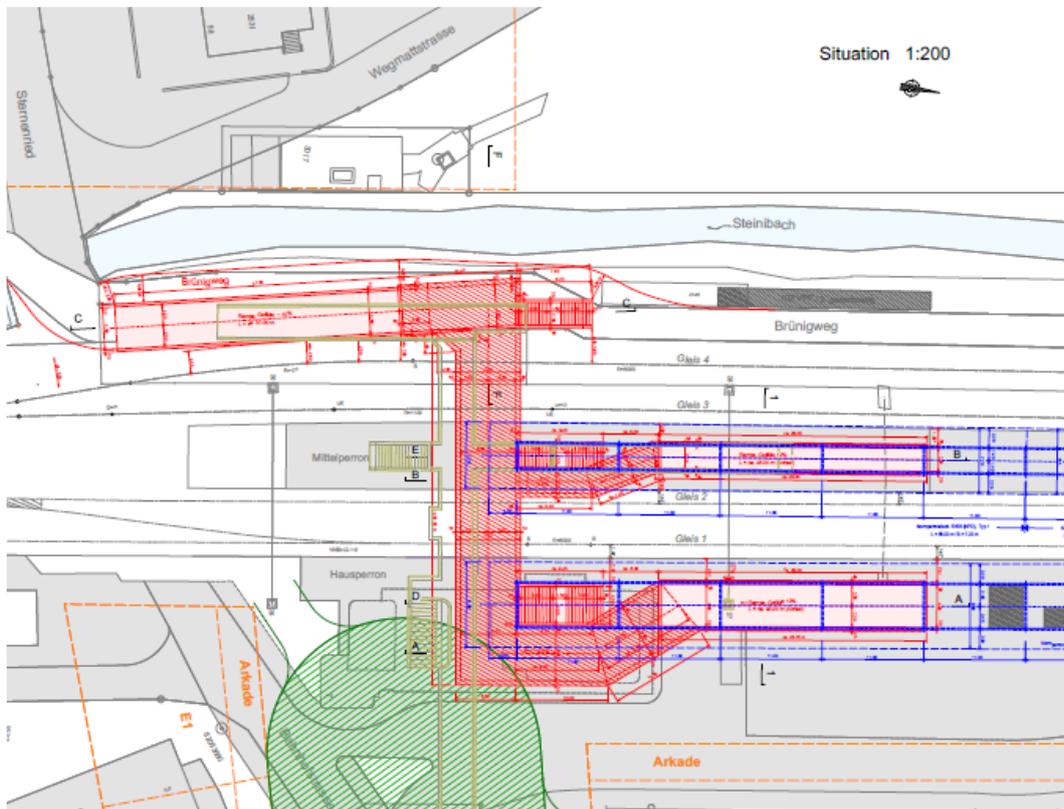


Abbildung 14: Situation Variante Neubau

Um die Problematik der nicht ausreichenden Sichtweite bei der abgewinkelten Rampe Seite Bahnhofplatz zu entschärfen, wird der überdeckte Bereich ebenfalls 6 m breit ausgeführt. Die Trennung zwischen Fussgänger und Radfahrer erfolgt mittels Markierung. Die Treppe Seite Bahnhofplatz ist 4 m, diejenige auf der Westseite 2.5 m breit. Die Rampe auf dem Mittelperron ist 2.5 m breit (minimale Zugangsbreite). Trotz diesen baulichen Massnahmen kann der Konflikt zwischen Fussgänger- und Veloverkehr nicht genügend entschärft werden.

Die Baukosten für diese neue Unterführung betragen 7.8 Mio. Franken (inkl. Honorare, Nebenkosten und Mehrwertsteuer, exkl. Landerwerb, Stand Vorprojekt mit Kostengenauigkeit von +/- 20%).

12.5.2 Variante Weiterführung Status quo optimiert (Variante 0++)

In Beilage 3 ist die Variante 0++ in der Situation dargestellt. Die bestehende Unterführung bleibt bestehen. Im Bereich des heutigen Bahnhofgebäudes, bzw. im Bereich des neuen Hausperrons werden eine neue Treppe und eine neue Rampe parallel zu den Geleisen angeordnet. Mit einer sogenannten Personenhydraulik-Simulation würde geprüft, ob die Unterführung, inkl. deren Perronaufgänge, das zukünftige Personenaufkommen zu bewältigen vermag. Gerechnet wurde mit einem maximalen zukünftigen Personenaufkommen gemäss Entwicklungszahlen des VVL und LuzernPlus für das Gebiet Luzern Süd (Morgenspitzenstunde mit ca. 1'600 Reisenden). Die Simulation zeigte, dass die heutigen Querschnitte langfristig genügen.

Somit ergibt sich für die zb Zentralbahn AG kein betrieblicher Grund für einen Aus- bzw. Neubau der bestehenden Unterführung. Entsprechend würde sie ein solches Vorhaben nicht (mit-)finanzieren.

Die Baukosten betragen 2.1 Mio. Franken (inkl. Honorare, Nebenkosten und Mehrwertsteuer, exkl. Landerwerb, Stand Vorprojekt mit Kostengenauigkeit von +/- 20 %).

12.5.3 Richtkonzept Zentralbahnquerungen

Wir haben aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses der Neubauvarianten die Vorgabe aus dem Bebauungsplan grundsätzlich hinterfragt und dazu ein Richtkonzept erarbeiten lassen, welches alle zb – Querungen von Kriens Mattenhof bis Bahnhof Horw aus einer übergeordneten Sicht von Siedlung und Verkehrsnetz analysiert (sh. folgende Abb.). Insbesondere war die Frage zu beantworten, ob es eine kombinierte Personen- und Radverkehrsunterführung beim Bahnhof Horw braucht.

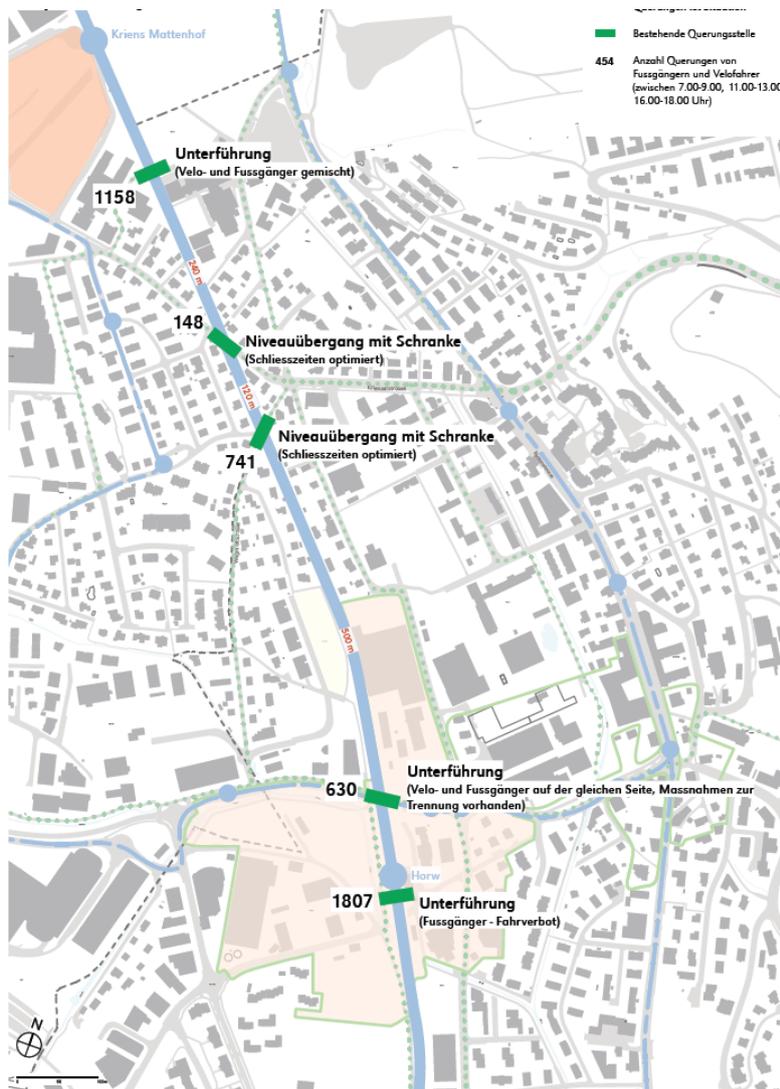


Abbildung 15: Auszug aus dem Richtkonzept

Das Richtkonzept kommt zum Schluss, dass

- es für die Fussgängerverbindung die bestehende Unterführung beim Bahnhof Horw braucht
- eine Mischung von Velo- und Fussverkehr kombiniert mit den Bahnkunden unfallträchtig und nach Möglichkeit zu vermeiden ist
- eine Netzlücke für den Radverkehr im Bereich Wegmatt vorhanden ist.

Bekanntlich ist eine Querung der Geleiseanlage im Bereich Wegmatt schon länger ein Thema. In Kenntnis der Ergebnisse des Richtkonzepts wollen wir zusammen mit den dort vorgesehenen privaten Bauvorhaben eine neue Unterführung für den Fuss- und Radverkehr erstellen und damit die oben erwähnte Netzlücke schliessen. Eine diesbezügliche Machbarkeitsstudie haben wir Anfang Juni 2015 in Auftrag gegeben. Mit der Realisierung dieser Unterführung würde die Voraussetzung geschaffen die beiden Niveau-Übergänge Wegmatt und Krienserstrasse aufgeben zu können.

12.5.4 Variantenentscheid

Wir haben uns entschieden, die Variante 0++ anstelle der Variante Neubau weiter zu verfolgen. Dies aus folgenden Gründen:

- Die Variante Neubau ist 5.7 Mio. Franken teurer als die Variante 0++, ohne dass sie die Konfliktsituation zwischen Fussgänger- und Radfahrerverkehr befriedigend zu lösen vermag
- Aufgrund der Ergebnisse des Richtkonzepts Zentralbahnquerungen besteht die Netzlücke für den Radfahrerverkehr im Bereich Wegmatt und nicht im Bahnhofbereich
- Aus Sicht der Zentralbahn besteht heute und in Zukunft keine betriebsbedingte Notwendigkeit für eine Verbreiterung der Bahnhofunterführung. Entsprechend beteiligt sie sich auch nicht an den hohen Investitionskosten.
- Die Investitionskosten für die geplante Unterführung Wegmatt dürften aufgrund erster Ergebnisse der Machbarkeitsstudie auf ca. 5 Mio. Franken zu liegen kommen. Dieser Betrag liegt tiefer als die Kostendifferenz zwischen Variante Neubau und Variante 0++ von 5.7 Mio. Franken. Zu berücksichtigen ist dabei, dass selbst mit einer neuen Personenunterführung beim Bahnhof aufgrund der Netzlücke die Unterführung Wegmatt gebaut werden müsste.
- Die Realisierung einer Unterführung Wegmatt ermöglicht eine Aufhebung der Niveauübergänge Krienserstrasse und Wegmatt. So können an dieser Stelle, insbesondere bei der vorgesehenen weiteren Verdichtung des Fahrplanes, längere Wartezeiten bei den Barrieren vermieden werden, was entsprechende Vorteile für die Quartierbevölkerung mit sich bringen wird. Vor diesem Hintergrund haben wir die zb Zentralbahn AG kontaktiert betreffend einer Mitfinanzierung der Unterführung Wegmatt.

Im Weiteren haben wir berücksichtigt, dass der Radverkehr in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes via Ringstrasse zirkulieren kann. Die Verhältnisse werden sich hier nach der Realisierung des Bushofs verbessern, weil die Bushaltestelle nordwestlich des Bahnhofkreisels entfallen wird. Damit ergeben sich an dieser Stelle weniger unfallträchtige Querungen von Fussgängern und Radfahrenden.

Unser Variantenentscheid zu Gunsten der Variante 0++ wird auch von der Projektsteuerung getragen.

Dieser Entscheid – die bestehende Personenunterführung nicht auszubauen – widerspricht Art. 30 der Bebauungsplanvorschriften. Gemäss Art. 37 jedoch können wir in begründeten Fällen Ausnahmen von den Vorschriften zum Bebauungsplan bewilligen, wenn damit das Gesamtkonzept nicht behindert oder verschlechtert wird. Aufgrund der oben dargelegten Faktenlage und unter Einbezug der geplanten Unterführung Wegmatt sind wir der Meinung, dass die Voraussetzungen für die Ausnahme gegeben sind. Ein Neubau der Bahnhofunterführung zu einem späteren Zeitpunkt durch die Realisierung der Variante 0++ wird nicht verhindert. Ein solcher Neubau müsste sich aber aufgrund von Kapazitätsengpässen ergeben. Solche zeichnen sich jedoch – wie die Prognosen zeigten - langfristig nicht ab.

12.6 Vernehmlassung Vorprojekt

Die projektbeteiligten Fachstellen stimmten im Grundsatz alle dem Vorhaben zu. Insbesondere stützen sie unseren Entscheid, die bestehende Personenunterführung beim Bahnhof nicht auszubauen. Es gab vereinzelt unterschiedliche Haltungen bei Detailfragen, z.B. ob es eine Lichtsignalanlage für die Ausfahrt aus dem Bushof braucht. Diese Detailfragen können in der bevorstehenden Bauprojektphase diskutiert und entschieden werden.

Die privaten Grundeigentümer machten insbesondere geltend, dass

- die Erschliessung der angrenzenden Grundstücke in der Bau- und Betriebsphase gesichert sein müsse
- die baulichen Abhängigkeiten im Zusammenhang mit dem Bau der privaten Überbauungen einerseits und dem Bau vom Bushof / Bahnhofplatz frühzeitig geklärt werden müssen

Im Weiteren wurde beantragt, den Bushofbereich um 1.5 m nach Norden zu verschieben um mehr Abstand zum Baufeld E zu erhalten. Dieses Anliegen wird in der nächsten Projektphase, dem Bauprojekt, geprüft.

12.7 Investitionskosten mit Finanzierung / Subventionen

Die folgende Abbildung zeigt den Mechanismus der Finanzierung (Zahlen inkl. 8 % MWST).

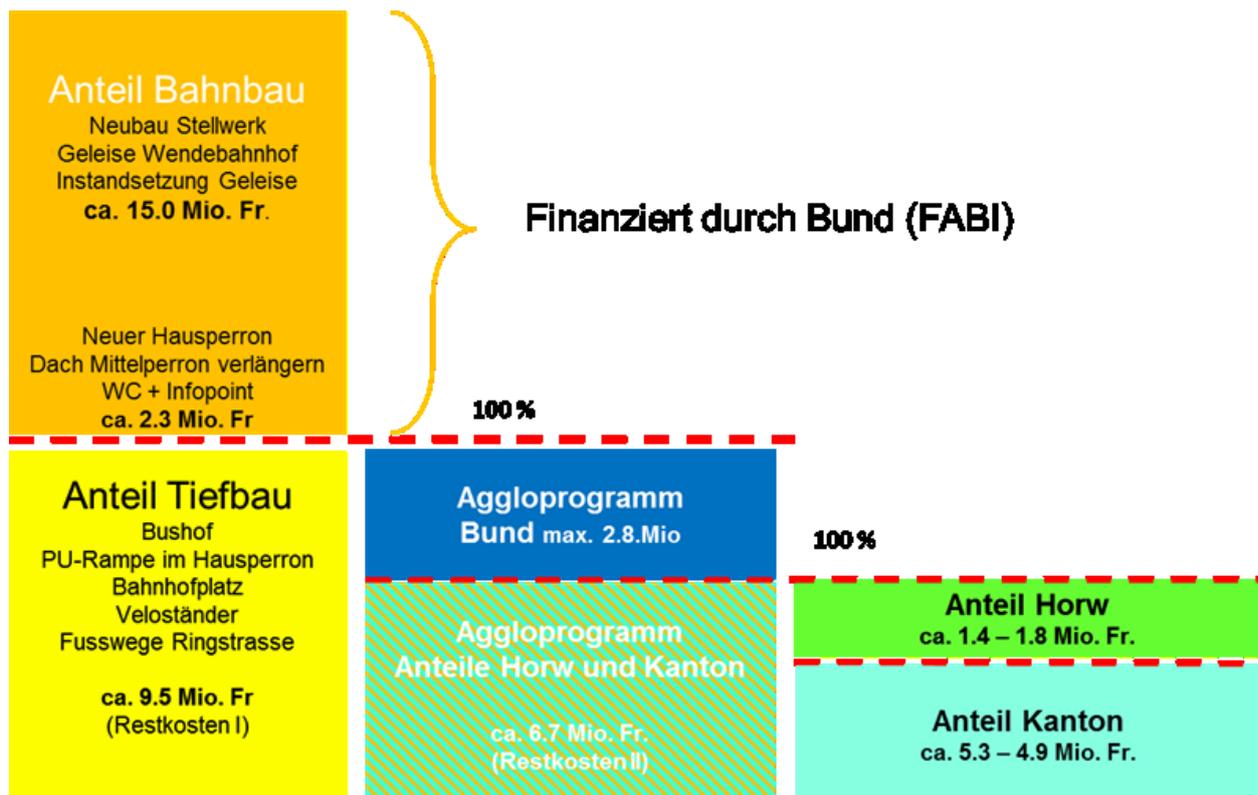


Abbildung 16: Finanzierung

Von den geschätzten Gesamtkosten von rund 27 Mio. Franken (linke Säule) für den Ausbau vom Bahnhof Horw gibt es typische Bahnprojekteile, die durch die zb Zentralbahn AG bzw. den Bund alleine finanziert werden (orange Säule). Dies sind namentlich: Neubau Stellwerk, Instandsetzung der bestehenden Gleisanlagen, Provisorien und Gleisanlage für den Wendebahnhof mit weiteren geschätzten Kosten von rund 15 Mio. Franken. Dazu kommen weitere Elemente im Umfang von geschätzten Kosten von rund 2.3 Mio. Franken für den Infopoint zb, den

Hausperron Bahnhofplatz (inkl. Dach), die Verlängerung Perrondach Mitte und für das WC (Annahme).

Die verbleibenden Restkosten I (gelbe Säule) unterliegen dem Kostenteiler. Gemäss dem Entwurf der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Kanton Luzern zum Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation, übernimmt der Bund 35 % aber maximal 2.8 Mio. Franken (Preisstand 2012, inkl. MWST). An den verbleibenden Restkosten II beteiligt sich der Kanton mit maximal 80 % (Basis: Gesetz über den öffentlichen Verkehr). Die effektive Kostenbeteiligung ist mit dem Kanton im Rahmen des Bauprojektes auszuhandeln. Der Kantonsbeitrag erfordert einen entsprechenden Kantonsratsbeschluss.

In der folgenden Tabelle wurden die Netto-Kosten der Gemeinde Horw abgeschätzt, mit einem Kantonsanteil je Teilobjekt von 50 bis 80 %. Mit diesen Annahmen ergeben sich Nettokosten für die Gemeinde Horw zwischen 1.4 bis 1.8 Mio. Franken (sh. folgende Tabelle).

		Gesamtkosten	Anteil zb	Restkosten I	Agglobeitrag	Restkosten II	Anteil Horw
Bushof (inkl. Abbrüche, Restwert)	*	4'769'000		4'769'000	1'407'000	3'362'000	670'000
Ersatz Schnecke mit Rampe im Hausperron	*	1'964'000		1'964'000	579'000	1'385'000	280'000
Infopoint zb	**	145'000	145'000	0	0	0	0
Hausperron Bahnhofplatz (inkl. Dach)	*	1'193'000	1'193'000	0	0	0	0
Bahnhofplatz (ohne Velosländer)	*	1'283'000		1'283'000	378'000	905'000	180'000 - 450'000
Bahnhofplatz (Velosländer)	**	198'000		198'000	58'000	138'000	30'000 - 70'000
Velosländer West	**	145'000		145'000	43'000	102'000	20'000 - 50'000
Fusswege Ringstrasse (ohne Velosländer)	*	424'000		424'000	125'000	299'000	60'000 - 150'000
Perrondach Mittelperronverlängerung	*	510'000	510'000	0	0	0	0
WC	**	255'000	255'000	0	0	0	0
Zwischentotale		10'884'000	2'103'000	8'781'000	2'590'000	6'191'000	1'240'000 - 1'670'000
Mwst	8%	871'000	168'000	702'000	207'000	495'000	99'000 - 134'000
Totale		11'755'000	2'271'000	9'483'000	2'797'000	6'686'000	1'339'000 - 1'804'000

Abbildung 17: Anteil Nettobelastung der Gemeinde Horw

Legende:

* Kostenschätzung aus Vorprojekt mit einer Genauigkeit von +/- 20 %

** geschätzter Betrag

Die detaillierte Finanzierung wird in der nächsten Projektphase festgelegt und Ihnen mit dem Baukreditbegehren unterbreitet.

13. Weiteres Vorgehen

13.1 Projektorganisation

Die weitere Projektbearbeitung wird zukünftig wie folgt organisiert: Es gibt neu zwei parallele Projektorganisationen (sh. folgende Abb.). Eine (linke Seite) für die weiteren Arbeiten für die Realisierung des Bebauungsplans horw mitte inkl. dazugehörigen öffentlichen Infrastrukturbauten unter der Leitung der Gemeinde Horw und eine (rechte Seite) für den Ausbau Bahnhof Horw unter gemeinsamer Leitung von zb Zentralbahn AG für den Bahnteil und der Gemeinde Horw für den Teil der öffentlichen Infrastruktur (Bushof, Bahnhofplatz, Personenunterführung).

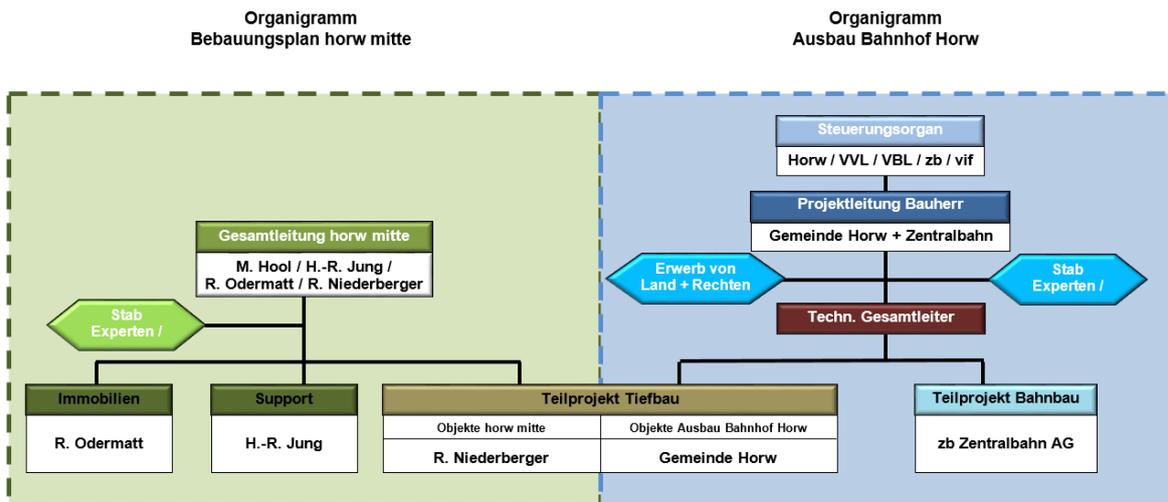


Abbildung 18: Organigramme Projektorganisation

Der rechte Teil von obiger Abbildung ist in folgender Abbildung detailliert dargestellt:

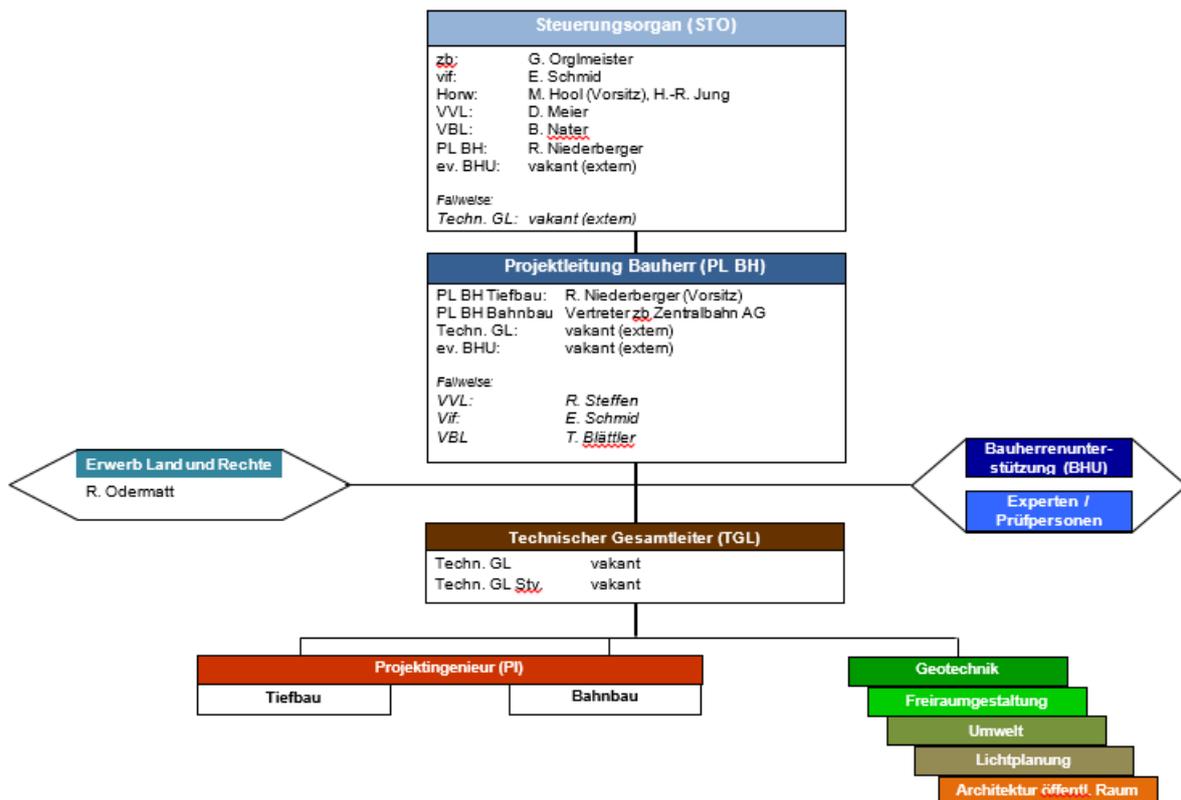


Abbildung 19: Detailorganigramm Ausbau Bahnhof Horw

13.2 Zeitplan / wesentliche Abhängigkeiten

Die folgende Übersicht zeigt:

- das gemeinsame, koordinierte Vorgehen der beiden Teilprojekte Tiefbau und Bahnbau
- das Landumlegungsverfahren für die parzelläre Bereinigung

- die Abhängigkeiten zum Neubau des Stellwerks, den Abbrüchen vom bestehenden Bahnhofsgebäude und der Inbetriebnahme der Doppelspureinfahrt im Bahnhof Horw.

Die Graphik zeigt weiter, dass Sie voraussichtlich Ende 2016 über den Baukredit für das Teilprojekt Tiefbau beschliessen werden und die Bauarbeiten für Bushof, Bahnhofplatz, aber auch die Bahnanlagen zirka Anfang 2021 beginnen. Wesentliche Voraussetzungen dazu sind der vorgängige Neubau des Stellwerks und Abbruch des bestehenden Bahnhofsgebäudes und Abgang in die Personenunterführung.

Die Übersicht zeigt weiter, dass die parzelläre Bereinigung rechtzeitig abgeschlossen werden kann, so dass das erforderliche Land für den Bushof beim geplanten Baubeginn 2021 verfügbar, d.h. im Besitze der Gemeinde Horw ist.

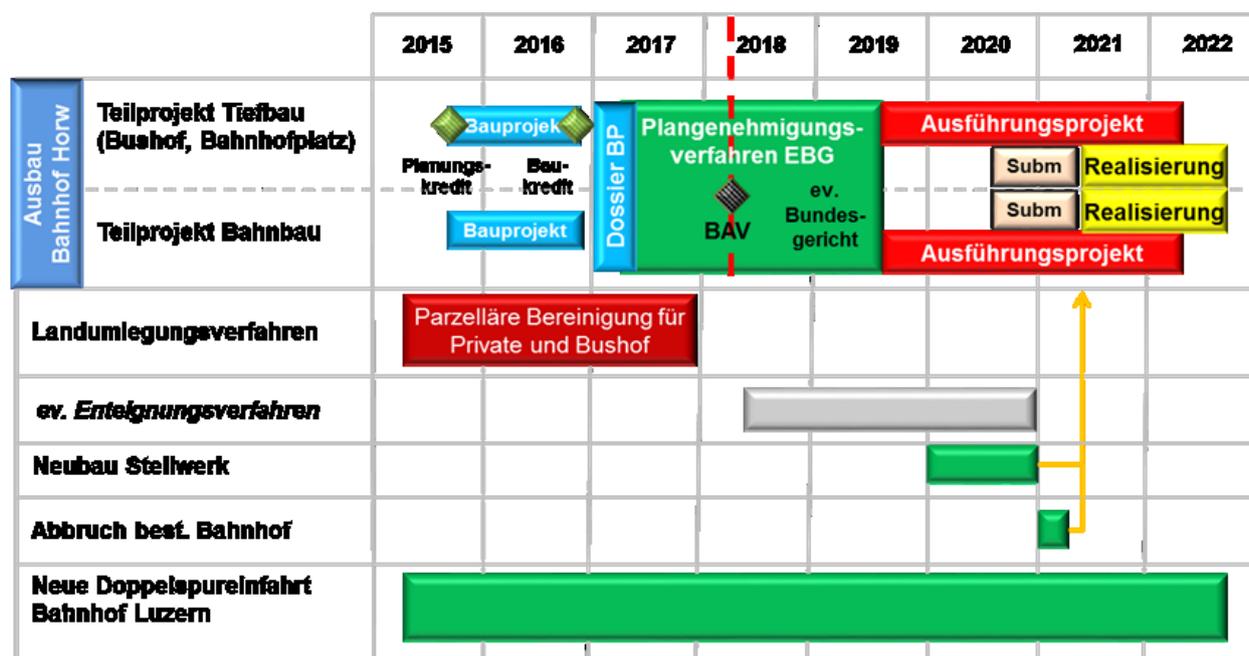


Abbildung 20: Terminübersicht / Zeitplan

Das Plangenehmigungsverfahren für den Ausbau Bahnhof Horw und somit auch für das Teilprojekt Tiefbau, wird nach dem Eisenbahngesetz durchgeführt. Die Bewilligungsbehörde ist somit das BAV (Bundesamt für Verkehr). Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens kann das Enteignungsrecht beantragt werden.

13.3 Projektierungskredit Teilprojekt Tiefbau

Für die Ausarbeitung des Bauprojekts braucht es ein Projektenteam für die Teilprojekte Tiefbau und Bahnbau. Der Honoraranteil für das Projektenteam Bahnbau ist in folgender Tabelle nicht aufgeführt, weil dieser durch die zb Zentralbahn AG getragen wird. Zum Projektenteam braucht es ergänzend und unterstützend weitere Fachbüros für Architektur des öffentlichen Raumes, Lichtplanung, Freiraumgestaltung, Umwelt, Geotechnik, Bauherrenunterstützung, Prüfpersonen und Experten (z.B. für Erschütterungen, Grundwasserfragen, etc.). Geführt wird das Projekt durch einen technischen Gesamtleiter.

In der folgenden Tabelle sind die voraussichtlichen Projektierungskosten für das Bauprojekt zusammengestellt. Dabei wird angenommen, dass die ergänzenden und unterstützenden Dienstleistungen je hälftig zwischen der zb Zentralbahn AG und der Gemeinde Horw aufgeteilt werden. Die Kostenbeteiligung der zb Zentralbahn AG am Honoraraufwand für den Erwerb von Land und Rechten wurde mit 25 % angesetzt.

		Anteil Gemeinde	
Projektingenieurteam Tiefbau	200'000	100%	200'000
Technische Gesamtleitung	90'000	50%	45'000
Bewilligung und div Gebühren	10'000	50%	5'000
Prüfingenieure, Experten, Bauherrenunterstützung	90'000	50%	45'000
Geotechnik	20'000	50%	10'000
Vermessung	5'000	50%	2'500
Umwelt	15'000	50%	7'500
Freiraumgestaltung / Lichtplaner / Architekt öffentl. Raum	50'000	50%	25'000
Honorar für Erwerb von Land und Rechten	80'000	75%	60'000
Total	560'000		400'000

Abbildung 21: Zusammenstellung Projektierungskredit

Der geschätzte Projektierungskredit für das Teilprojekt Tiefbau beträgt brutto Franken 400'000.00 (inkl. MWST).

14. Parlamentarische Vorstösse

Im Folgenden werden die zwei im Zusammenhang mit der Entwicklung von horw mitte bzw. des Bahnhofes stehenden parlamentarischen Vorstösse behandelt.

Motion Nr. 268/2011

Einbindung der Zentralbahn in die Entwicklung der Zentrumszone Bahnhof
 Durrer Konrad, L2O, und Mitunterzeichnende
 Eingegangen am 27. April 2011
 Überwiesen am 16. Juni 2011

Der Gemeinderat hat dem Einwohnerrat einen Planungsbericht zu unterbreiten, der die Zusammenarbeit mit der Zentralbahn aufzeigt.

In diesem Planungsbericht wird aufgezeigt, wie die Zentralbahn (und weitere relevante Akteure) in der Vergangenheit eingebunden, wurden und auch in Zukunft involviert werden. Die Forderungen der Motion sind erfüllt.

Wir beantragen deshalb die Motion Nr. 268 abzuschreiben.

Dringliches Postulat Nr. 608/2008

Aufhebung des Fahrverbots für Velos in der alten Bahnhofunterführung
 Röllli Urs, FDP, und Mitunterzeichnende
 Eingegangen am 14. Oktober 2008
 Postulat in den Punkten 1 und 3 zur Prüfung überwiesen am 16. Oktober 2008

Die Unterführung mit Treppen- und Rampenzugang beim Bahnhof Horw ist mit einem Fahrverbot versehen. Die Unterführung wird schon heute vielfach – verbotenerweise – von Radfahrern benutzt. Dies ist verständlich, weil es eine sichere und praktische Verbindung zwischen Sternenried und Bahnhof-/Ebenastrasse ist.

Die Aufhebung des Fahrverbots für Velos – begleitet von Sicherheitsmassnahmen für die Fussgänger und Radfahrer – kann diesen Weg zwischen Spitz und Dorf aufwerten. Der Gemeinderat wird u.a. aufgefordert, das Fahrverbot für die Unterführung aufzuheben bzw. bei der Miteigentümerin zu beantragen und entsprechende Sicherheitsmassnahmen für Radfahrer und Fussgänger (inkl. Perronabgänge) in der Bahnhofsunterführung vorzunehmen.

Aufgrund der nicht vermeidbaren Querungen zwischen den Bahnkundinnen und – kunden und den Radfahrenden (Perronaufgänge süd- und nordwärts) besteht heute zwischen diesen Nutzergruppen ein erhebliches Unfallpotenzial. Mit steigender Frequenz bei der zb erhöht sich dieses. Die zb Zentralbahn AG hat zur kurzfristigen Erhöhung der Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger unlängst in der Mitte und an beiden Enden der Unterführung Abweissbügel mit Fahrverbotstafeln montieren lassen. Aufgrund dieser Ausgangslage erachten wir eine Aufhebung des Fahrverbots derzeit als nicht verantwortbar.

Wie in Kapitel 12.5. aufgezeigt, gibt es auch in Zukunft keine geeignete Lösung zur Vermeidung des Risikos, sodass das Fahrverbot langfristig aufrechterhalten werden muss. Für die Durchsetzung werden wir vermehrte Polizeikontrollen beantragen.

Wir beantragen Ihnen das Postulat abzuschreiben.

15. Finanzierung

Die Projektierungskosten für das Bauprojekt (Anteil Tiefbau) von Franken 400'000.00 werden in der Investitionsrechnung unter dem Konto Nr. 462020 „Planung Ausbau Bahnhof; Teilprojekt Tiefbau“ durch die Gemeinde Horw verbucht und mit allgemeinen Mitteln vorfinanziert.

Die Gemeinde wird dem Kanton einen Beitrag an diese Projektierungskosten beantragen. Der Kanton hat bereits die Ausarbeitung des Vorprojekts mit einem vorgezogen ausgerichteten Kantonsbeitrag mitfinanziert.

16. Würdigung

Mit der Annahme der Totalrevision der Ortsplanung durch den Horwer Souverän im Jahre 2010 wurde auch die Zentrumszone Bahnhof festgesetzt und damit der Grundstein für die Realisierung des Bebauungsplans horw mitte gelegt. In der Zwischenzeit wurde von unserer Seite viel Energie in die Entwicklung des Bebauungsplans investiert. Erfreulicherweise sind auch zahlreiche Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer an der Planung ihrer Bauvorhaben. Der Spatenstich für die Realisierung des ersten Gebäudes erfolgt Mitte September.

Herzstück des Entwicklungsgebietes bildet der Bahnhof Horw. Dieser soll ausgebaut und mit einem Bushub erweitert werden. Damit kann einerseits der Fahrplan weiter verdichtet und andererseits eine optimale Verknüpfung zwischen Bahn und Bus gewährleistet werden. Dies führt zukünftig zu einer hervorragenden Erschliessung von horw mitte durch den öffentlichen Verkehr.

Wir sind überzeugt, dass wir mit der vorgeschlagenen Projektorganisation zielgerichtet die Entwicklung von horw mitte mitgestalten können und damit zur Stärkung unserer Gemeinde, aber auch von Luzern Süd, einen bedeutenden Beitrag leisten werden.

17. Antrag

Wir beantragen Ihnen

- vom Planungsbericht für den Ausbau Bahnhof Horw Kenntnis zu nehmen
- Kenntnis zu nehmen, dass die bestehende Personenunterführung nicht ausgebaut wird
- für die Ausarbeitung des Bauprojekts für das Teilprojekt Tiefbau mit den Hauptelementen Bahnhofplatz, Bushof und Anpassung bestehende Personenunterführung einen Planungskredit von Franken 400'000.00 (inkl. MWST) zu bewilligen.
- der vorgeschlagenen Finanzierung zuzustimmen.
- die Motion Nr. 268/2011, Einbindung der Zentralbahn in die Entwicklung der Zentrumszone Bahnhof, Durrer Konrad, L2O, und Mitunterzeichnende, als erledigt abzuschreiben.
- das dringliche Postulat Nr. 608/2008, Aufhebung des Fahrverbots für Velos in der alten Bahnhofunterführung, Rölli Urs, FDP, und Mitunterzeichnende, als erledigt abzuschreiben.

Markus Hool
Gemeindepräsident

Daniel Hunn
Gemeindeschreiber

10. September 2015
Planungsbericht zum Stand der Umsetzung des Bebauungsplans
horw mitte und zu einem Projektierungskredit für die Ausarbeitung
des Bauprojekts für den Ausbau Bahnhof Horw

- Beilage 1: Bebauungsplan horw mitte (A3 Format)
- Beilage 2: Flyer horw mitte
- Beilage 3: Übersichtsplan Personenunterführung Variante 0++, Situation 1 : 500 vom
26.9.2104, dsp Ingenieure und Planer AG.

EINWOHNERRAT

Beschluss

- nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag Nr. 1552 des Gemeinderates vom 10. September 2015
 - gestützt auf den Antrag der Bau- und Verkehrskommission
 - in Anwendung von Art. 31 Abs. 1 Bst. d und f sowie Art. 69 der Gemeindeordnung vom 25. November 2007
-

1. Vom Planungsbericht für den Ausbau Bahnhof Horw wird Kenntnis genommen.
2. Es wird Kenntnis genommen, dass die bestehende Personenunterführung nicht ausgebaut wird.
3. Für die Ausarbeitung des Bauprojekts für das Teilprojekt Tiefbau mit den Hauptelementen Bahnhofplatz, Bushof und Anpassung bestehende Personenunterführung wird ein Planungskredit von Fr. 400'000.00 (inkl. MWST) bewilligt.
4. Der vorgeschlagenen Finanzierung wird zugestimmt.
5. Die Motion Nr. 268/2011, Einbindung der Zentralbahn in die Entwicklung der Zentrumszone Bahnhof, Durrer Konrad, L2O, und Mitunterzeichnende, wird als erledigt abgeschrieben.
6. Das dringliche Postulat Nr. 608/2008, Aufhebung des Fahrverbots für Velos in der alten Bahnhofsunterführung, Röllli Urs, FDP, und Mitunterzeichnende, wird als erledigt abgeschrieben.

Horw, 22. Oktober 2015

Hannes Koch
Einwohnerratspräsident

Irene Arnold
Stv. Gemeindeschreiberin

Publiziert: