

BERICHT UND ANTRAG NR. 1335

an den Einwohnerrat von Horw

Ortsplanung Horw Planungsbericht zum Räumlichen Gesamtkonzept

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

1. Einleitung

Wir haben im Februar 2006 mit der Ausschreibung der Planungsarbeiten die Gesamtrevision der Ortsplanung Horw lanciert. Die aus dem Jahr 1984 stammende Ortsplanung wurde 1996 in einer grossen Teilrevision aktualisiert. Als wesentliche Grundlage für die notwendige Anpassung der Bau- und Zonenordnung haben wir 2005 das Leitbild zur räumlichen Entwicklung der Gemeinde Horw beschlossen.

Die Horwer Zukunftskonferenz vom Januar 2006 gab zusätzliche Impulse für die nachhaltige Entwicklung der Gemeinde Horw in den nächsten 15 – 20 Jahren. Die raumplanerischen Aspekte waren bei dieser öffentlichen Diskussion mit über 200 Interessierten aus der ganzen Bevölkerung ein zentraler Schwerpunkt.

Aufgrund der dynamischen Veränderung von Horw in den letzten Jahren mit der Umfahrungsstrasse, den neuen Zubringern und der Neugestaltung und Verkehrsberuhigung im Zentrum ist der Zeitpunkt für die Gesamtrevision der Ortsplanung nun ideal.

Ziel der Planung ist es, Horw als Wohn- und Arbeitsort sowie als Standort von Firmen und Bildungsinstitutionen aufzuwerten und die Wohn- und Siedlungsqualität nachhaltig zu verbessern. Dabei gilt es, die landschaftliche Schönheit, die ökologische Vielfalt und den Erholungswert des Gemeindegebiets zu erhalten und zu fördern. Anreize für die Nutzung von Baulandreserven und eine massvolle Nachverdichtung, insbesondere im Gebiet Zentrum – Bahnhof, sollen geschaffen und die Verfügbarkeit grösserer Bauzonenreserven sichergestellt werden.

Zu berücksichtigen ist in der Ortsplanungsrevision, dass die parallele Planung im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonaler Bedeutung über das auf Horwer Boden liegende Teilgebiet Zentrum – Bahnhof – Ziegelei – HTA bereits angelaufen ist. Ein Studienauftrag über dieses zentral gelegene und sehr gut erschlossene Gebiet mit grossem Potenzial wird in Kürze zeigen, wie die weitere städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung aussehen kann.

Den Planungsauftrag für die Gesamtrevision Ortsplanung haben wir am 30. März 2006 an die Metron Raumentwicklung AG, Brugg, vergeben. Dabei haben wir uns für ein zweistufiges Vorgehen in der Ortsplanung entschieden. Das Räumliche Gesamtkonzept als Resultat der ersten Stufe liegt nun als Gesamtstrategie für die weitere Revision vor. Mit einem öffentlichen Workshop zum Gesamtkonzept und der anschliessenden öffentlichen Auflage des Gesamtkonzepts, zusammen mit der integrierten Bootshafenstrategie, haben wir den Planungsprozess zu einem frühen Zeitpunkt für die Mitsprache der Bevölkerung geöffnet, um den Puls für die eingeschlagene Richtung zu fühlen.

Das Räumliche Gesamtkonzept fand grundsätzlich Zustimmung. Kritiken, Anregungen und konstruktive Vorschläge zu einzelnen Themen haben wir in der anschliessenden Überarbeitung berücksichtigt. Die Änderungen aufgrund der Mitwirkung sind in Kapitel 1.3 im beiliegenden bereinigten Räumlichen Gesamtkonzept zusammengestellt.

Wir laden Sie ein, in das Räumliche Gesamtkonzept Einsicht zu nehmen und beantragen, vom Planungsbericht Kenntnis zu nehmen. Das Räumliche Gesamtkonzept bildet die Grundlage für die zweite Stufe, wo es konkret um die Revision der eigentümerverbindlichen Ortsplanung und die Aufstellung und Überarbeitung der Richtpläne geht.

2. Planungsauftrag

Den Planungsauftrag haben wir nach der Ausschreibung im öffentlichen Submissionsverfahren mit Einladung von fünf Raumplanungsbüros an die Firma Metron Raumentwicklung AG, Brugg, vergeben. Neben der Metron waren folgende Büros eingeladen:

- Berz Hafner + Partner AG, Bern
- Panorama AG für Raumplanung, Architektur und Landschaft, Bern
- Planteam S AG, Sempach
- Theo Stierli + Partner Luzern AG.

2.1. Planungsteam

Mit Beat Suter (dipl. Ing. FH, Raumplaner FSU) und Barbara Gloor (dipl. Ing. FH, Raumplanerin FSU) arbeitet ein engagiertes Raumplanungsteam von Seiten der Metron Raumentwicklung AG an der Ortsplanungsrevision Horw. Sie weisen eine breite Erfahrung auf dem Gebiet der Raumplanung auf und haben die planerische Herausforderung in Horw sehr motiviert angenommen. Firmenintern werden sie fachspezifisch unterstützt durch Ruedi Häfliger (dipl. Ing. FH/SVI), Ursula Locher (dipl. Ing. ETH, MSc Planning), Martin Kaeslin (Landschaftsarchitekt HTL, Raumplaner NDS HTL) und Martin Valencak (dipl. Forstingenieur ETH).

2.2. Projektsteuerung Ortsplanung

Die Projektleitung besteht aus einem fünfköpfigen Gremium:

- Manuela Bernasconi, Gemeinderätin
- Markus Bachmann, Leiter Hochbau
- Franz Hess, Präsident der Kommission Ortsplanung
- Beat Suter, Metron Raumentwicklung AG
- Barbara Gloor, Metron Raumentwicklung AG

Die Kommission Ortsplanung begleitet als repräsentatives Gremium den Planungsprozess. Es handelt sich um eine gemeinderätliche Kommission. Sie berät den Gemeinderat in allen mit der Revision verbundenen Arbeiten. In der ersten Phase hat die Ortsplanungskommission intensiv an der Entwicklung des Räumlichen Gesamtkonzepts mitgearbeitet.

- Franz Hess, Präsident, CVP
- Michael Albisser, L2O
- Reto Hönger, FDP
- Patrik Infanger, CVP
- Heiri Niederberger, CVP
- Ueli Nussbaum, FDP
- Hans Sidler, *)
- Josef Steffen, *)
- Urs Steiger, L2O

- Manuela Bernasconi, Gemeinderätin Baudepartement
- Markus Bachmann, Leiter Hochbau
- Beat Suter, Raumplaner FSU, Metron Raumentwicklung AG

– Barbara Gloor, Raumplanerin FSU, Metron Raumentwicklung AG

*) Gemeldet durch SVP, aber kein Mitglied der Partei

Die politische Projektleitung liegt bei Gemeinderätin Manuela Bernasconi. Die fachliche Projektleitung haben Markus Bachmann, Leiter Hochbau sowie das Planungsteam Beat Suter und Barbara Gloor, Metron Raumentwicklung AG, inne.

3. Mehrstufiges Verfahren Ortsplanungsrevision

Wir haben uns für ein mehrstufiges Verfahren entschieden, um zuerst die übergeordneten Zielsetzungen für eine nachhaltige räumliche Entwicklung zu definieren, bevor die Bau- und Zonenordnung im Detail revidiert wird. Bewusst wurde in der ersten Stufe eine hohe Flughöhe gewählt, um die Leitplanken und die grobe Richtung der Ortsplanungsrevision festlegen zu können.

Bei so komplexen Planungen ist der Blick aufs Ganze wichtig, um die Herausforderung der nachfolgenden Bau- und Zonenordnung effizient und ohne grosse Umwege bewältigen zu können. Mit der Öffnung der Planung haben wir in dieser Phase der Grundsatzfragen den Dialog mit der Bevölkerung gesucht. Bewusst konnten auf dieser Ebene anstehende Themen, die einen Einfluss auf die spätere Bau- und Zonenordnung haben, zur Diskussion gestellt werden, so zum Beispiel die öffentlichen Zugänge zum See oder die Frage eines Bootshafens in Horw. Die Kontroverse in der Mitwirkung um die möglichen Standorte hat gezeigt, wie wichtig die Auseinandersetzung und Klärung solcher Planungsfragen zu einem frühen Zeitpunkt ist.

Ortsplanung Horw	Ortsplanungsrevision Zweistufiges Verfahren	Parallele Planung ESP Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofgebiet
Stufe 1 Gesamtkonzept	Räumliches Gesamtkonzept Bootshafenstrategie	Entwicklungskonzept
Stufe 2 Nutzungsplanung	Erarbeitung Zonenplan Bau- und Zonenregelament Bearbeitung weiterer Grundlagen und Spezialplanungen (z.B. Richtplan Halbinsel)	Teilzonenplanung / Richtplan
		Gestaltungspläne Bauprojekte

Spezialplanung "Richtplan Halbinsel:"

Aus dem Räumlichen Gesamtkonzept und der Mitwirkung ergibt sich ein grosser und teilweise auch dringender Handlungsbedarf bei der Abstimmung der Entwicklung der Halbinsel auf die Bedürfnisse von Naherholung, Natur, Siedlung und Erschliessung. Zu konkreten Fragestellungen zur Seestrasse, Siedlungsbegrenzung, Seezugang sowie Landschafts- und Naturschutz liegen die Meinungen weitgehend vor. Sie bedürfen jedoch noch einer eingehenden Analyse und gegenseitigen Abstimmung. Wir beabsichtigen, diese Themen parallel zur Ortsplanungsrevision umsetzungsorientiert aufzuarbeiten und das weitere Vorgehen in einem Richtplan Halbinsel inhaltlich, zeitlich und kostenmässig zu koordinieren.

3.1. Stufe 1: Räumliches Gesamtkonzept als Gesamtstrategie

Das Räumliche Gesamtkonzept zeigt die Richtung der Gesamtrevision der Ortsplanung auf. Die erste Stufe umfasst die bisherige Planung mit:

- Erarbeitung Räumliches Gesamtkonzept
- Öffentlicher Workshop als Auftakt zur Mitwirkung
- Öffentliche Mitwirkung zum Gesamtkonzept und Einzelbegehren
- Planungsbericht an den Einwohnerrat.

3.2. Stufe 2: Ortsplanungsrevision: Bau- und Zonenordnung

Die zweite Stufe der Ortsplanungsrevision geht ins Detail und bearbeitet die Fragen der Nutzung des zur Verfügung stehenden Raums, definiert den Umgang mit den Baulandreserven und mit der Natur und Landschaft. Der Zonenplan beinhaltet die Aufteilung des Raumes in verschiedene Zonen. Er legt fest, wo gewohnt und gearbeitet wird, wo Mischnutzungen sinnvoll sind, wo die Landschaft anfängt und der Siedlungsraum aufhört. Im Spannungsfeld verschiedener Interessen wird in der Bau- und Zonenordnung im Wesentlichen die Baustruktur einer Gemeinde bestimmt. Die Nutzungsplanung definiert die räumliche Weiterentwicklung der Gemeinde aufgrund der Zonen, hat Einfluss auf das Wachstum der Bevölkerung und die Ansiedlung von Arbeitsplätzen in den dafür definierten Gebieten, wie zum Beispiel im ESP-Gebiet Bahnhof Horw.

Die 2. Stufe von 2007 bis 2009 beinhaltet die folgenden Schritte:

- Erarbeitung Zonenplan, Bau- und Zonenreglement und weiterer Grundlagen wie Richtplan Halbinsel
- Eingabe zur kantonalen Vorprüfung
- Öffentliche Auflage und Mitwirkung
- Einsprachenerledigung
- Beschluss Einwohnerrat
- Verabschiedung durch die Stimmberechtigten
- Genehmigung durch den Regierungsrat

3.3. Parallele Planung Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofgebiet

Im Entwicklungsschwerpunkt von kantonalen Bedeutung (ESP) wurde die Planung vorgezogen. Die weitere Entwicklung in diesem Gebiet mit grossem Potenzial für die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde Horw drängt. Das grosszügige Areal als wichtige Baulandreserve im Zentrum von Horw ist im Umbruch, weil sich die Nutzung – zum Beispiel der Ziegelei – verändert hat. Wir verfolgen zusammen mit den Grundeigentümern das Ziel, die Planung in diesem Gebiet im Interesse aller Beteiligten gemeinsam und koordiniert anzugehen. Dadurch entsteht die Möglichkeit einer ganzheitlichen städtebaulichen Aufwertung in diesem Raum.

Mit dieser gesonderten ESP-Planung auf Gemeindeebene wird der Bedeutung dieses Innovationsraums Rechnung getragen, der in unmittelbarer Nähe zur Hochschule für Technik und Architektur, zum Bahnhof und direkt am Autobahnzubringer und darüber hinaus in Fussgängerdistanz zum Zentrum gelegen ist. Diese Achse Zentrum – Bahnhof – Ziegelei – HTA ist als Perimeter für den laufenden Studienauftrag definiert worden. Fünf eingeladene Projektteams erarbeiten im Auftrag der Gemeinde Entwicklungskonzepte über dieses Areal. Ende Februar 2007 werden die eingereichten Konzepte juriiert und anschliessend präsentiert. Im Vergleich zur Zonenplanung geht das Studienauftragsverfahren bereits einen Schritt weiter im Detaillierungsgrad. Die Bedeutung dieses Entwicklungsschwerpunkts rechtfertigt die vertiefte Bearbeitung und die besondere Dynamik im Ortsplanungsprozess. Der Studienwettbewerb wird von der Planteam S AG, Sempach Station, begleitet.

Die beteiligten Projektteams:

- Christ & Gantenbein AG, Basel
- ARGE Baumann Roserens, FKLA & Jerusalem, Zürich
- Graber Steiger Architekten, Luzern
- Lengacher Emmenegger, Luzern
- Scheitlin - Syfrig + Partner Architekten AG, Luzern.

Die ESP-Planung wird mit dem Ortsplanungsprozess koordiniert.

4. Zielsetzungen Räumliches Gesamtkonzept

Die Zielvorgaben für die Ortsplanungsrevision geben die Richtung in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Erholung sowie Verkehr vor. Die übergeordneten Zielsetzungen sind:

- Aufwertung als Wohn- und Arbeitsort
- Verbesserung der Wohn- und Siedlungsqualität

- Sicherstellung der Nutzung von Baulandreserven, massvolle Nachverdichtung und Verfügbarkeit grösserer Bauzonenreserven
- Erhaltung und Aufwertung der landschaftlichen Schönheit, ökologischen Vielfalt und des Erholungswerts des Gemeindegebiets
- Abstimmung von Verkehr und Siedlung sowie Verbesserung der Attraktivität und Verkehrssicherheit für den Fuss- und Radverkehr.

4.1. Inhaltliche Schwerpunkte

4.1.1 Bereich Siedlung

Die Siedlungsentwicklung von Horw basiert vorwiegend auf dem Grundsatz der Innenentwicklung. Die verfügbaren Baulandreserven sollen besser genutzt werden und qualitative Entwicklungsaspekte erhalten einen höheren Stellenwert. Verdichtungen können dort angestrebt werden, wo Umstrukturierungen anstehen, Baulücken oder ein erneuerungsbedürftiger Baubestand bestehen und wenn eine attraktive Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr besteht oder eine solche realisiert werden kann.

Die Umgestaltung der Kantonsstrasse und den angrenzenden öffentlichen Bauten und Anlagen hat zu einer grossen Aufwertung des Zentrumsbereichs geführt. Die Arealentwicklungen im Umfeld des Bahnhofs haben ein hohes Potenzial im Sinne einer Innenstadterweiterung. In diesen Arealen sollen bei überdurchschnittlicher Qualität auch hohe Nutzungsdichten realisiert werden können.

Die Seebucht kann für die in den vergangenen Jahrzehnten gewachsene „Stadt am See“ Horw noch eine wichtigere Rolle einnehmen. Der Siedlungsraum und die Freiraumstruktur im Raum Brunnmattquartier, Alt-sagen und Seefeld verfügen über wichtige Entwicklungspotenziale.

Die Bauten und Wohnungen aus der grössten Wachstumsperiode Horws in den Jahren zwischen 1940 und 1980 haben häufig einen Erneuerungsbedarf. Quartiere mit Mehrfamilienhäusern und die grösseren homogenen Siedlungen sind davon in besonderem Masse betroffen. Auch die Quartierstruktur ist oft nicht mehr zeitgemäss: zu gross dimensionierte Strassen, anonyme Frei- und Parkierflächen, oder eine unbefriedigende soziale Durchmischung sind die Folge. In der Ortsplanungsrevision sollen günstige Rahmenbedingungen für die Quartiererneuerung und -aufwertung geschaffen werden.

4.1.2 Bereich Landschaft und Erholung

Das Räumliche Gesamtkonzept bezeichnet die Gebiete Horws, die ökologisch aufgewertet und arrondiert werden sollen. Im Siedlungsgebiet wurden Vernetzungsachsen festgelegt, die wichtige Korridore und Rückzugsgebiete für Tiere und Pflanzen sind und die Wohnqualität steigern. Von grosser Bedeutung sind auch die Uferbereiche und die Waldränder. Diese Orte sind im Allgemeinen von der Bebauung und von Hindernissen frei zu halten.

Die Horwer Halbinsel und das Plateau bis zum Bireggwald sind regional bedeutende Landschafts- und Erholungsgebiete. Aus ihnen soll ein Landschaftspark entstehen. Im Gebiet des Landschaftsparks haben besonders jene ökologischen Ausgleichsmassnahmen Priorität, welche das Landschaftsbild aufwerten. Obstbaumgärten, Extensivwiesen, gestufte Waldränder oder Bachöffnungen gehören dazu.

4.1.3 Bereich Verkehr

Das neue Verkehrsnetz mit der Umfahrung und der Autobahnüberdeckung, gliedert das Siedlungsgebiet neu. Durch die neuen Strukturen ergeben sich Chancen, aber auch Herausforderungen für die Aufwertung des Siedlungsgebiets. Im Räumlichen Gesamtkonzept werden die Handlungsfelder aufgezeigt, welche zum Teil auf Stufe der kommunalen Verkehrsrichtplanung oder in der spezifischen Projektplanung gelöst werden müssen.

4.2. Verbindlichkeit und Wirkung

Das Räumliche Gesamtkonzept ist als breit abgestützte Gesamtstrategie zu verstehen. Es hat eine politische Verbindlichkeit als grundsätzliche Zielvorgabe für die Ortsplanungsrevision einerseits und weiterer Planungen (zum Beispiel kommunale Richtplanung), aber keine Rechtswirkung. Erst die nachfolgenden Nutzungspla-

nungen (Zonenplan usw.) haben verbindlichen Charakter für die Grundstücke sowie Eigentümerinnen und Eigentümer.

4.3. Dialog und Mitwirkung

Dialog und Partizipation haben im Ortsplanungsprozess einen hohen Stellenwert. Die öffentliche Diskussion über das Räumliche Gesamtkonzept brachte wichtige kritische Bemerkungen und Anregungen für die weitere Planung. In dieser Phase ist der Spielraum für grundsätzliche Überlegungen gegeben.

Bereits an der Zukunftskonferenz im Rahmen des Leitbilds „Horw Zukunft“ für eine nachhaltige Entwicklung der Gemeinde Horw wurde der Fokus auf das angestrebte Wachstum, auf die räumliche Entwicklung mit Auswirkungen auf Wohnen und Arbeiten in Horw, auf die Qualität der Verdichtung und den Schutz der Natur und Landschaft als wichtiges Erholungsgebiet gerichtet. Diese Diskussion wurde in einem öffentlichen Workshop zum Auftakt der Mitwirkung zum Räumlichen Gesamtkonzept vertieft.

5. Öffentliche Mitwirkung

Die informelle öffentliche Mitwirkung zum Räumlichen Gesamtkonzept und auch zur Bootshafenstrategie zu diesem Zeitpunkt erfolgte im Interesse einer frühzeitigen und breiten Auseinandersetzung mit der Gesamtstrategie. Zum Auftakt luden wir am 23. Oktober 2006 zu einem öffentlichen Workshop ein. Anschliessend konnten alle Interessierten vom 24. Oktober bis 24. November 2006 zum Räumlichen Gesamtkonzept und zur Bootshafenstrategie Stellung nehmen. Die Stellungnahmen sind nun verarbeitet. Die Mitwirkenden sind durch uns über die Auswertung in Kenntnis gesetzt worden.

Auch in den weiteren Planungsschritten werden wesentliche Themen und offene Fragen kommuniziert. Es zeichnen sich einige Themenschwerpunkte ab, wie zum Beispiel der ganze Bereich Halbinsel/Seestrasse/Seeuferzone, die im Richtplan Halbinsel aufgearbeitet werden. Hier wird zum gegebenen Zeitpunkt der Dialog aufgenommen. Beteiligte Grundeigentümer, Interessengemeinschaften und die Quartiervereine werden in die Planung einbezogen. Der zweite umfassende Miteinbezug der Bevölkerung geschieht dann mit der öffentlichen Auflage der revidierten Ortsplanung ca. Mitte 2008.

5.1. Workshop zum Räumlichen Gesamtkonzept

Über 100 Personen haben am Workshop zum Auftakt zur öffentlichen Mitwirkung teilgenommen. Die qualitative Verdichtung, ein wohnliches Horw für alle und die Qualität der Halbinsel waren zentrale Anliegen. Die Zielvorgaben in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Erholung sowie Verkehr fanden im Workshop grundsätzlich Zustimmung wie auch das angestrebte moderate Wachstum.

Die Strategie der Innenentwicklung mit Begrenzung der Siedlungsflächen, Unterstützung der Zentrumsbildung, Ausrichtung auf bestehende Infrastruktur, auf die innere Landschaft und die Lebensqualität in den unterschiedlichen Quartieren wurde grundsätzlich bestätigt. Sehr positiv bewertet wurde die Forcierung des Entwicklungsschwerpunkts Bahnhofgebiet für die Ansiedlung zusätzlicher Arbeitsplätze. Gewünscht wurde u.a. auch eine ganzheitliche Betrachtung der Halbinsel unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzungen. Für die Nutzung im Siedlungsraum wurde einerseits mehr Flexibilität gefordert für eine gemischte Nutzung Wohnen und Arbeiten, andererseits bessere Rahmenbedingungen für das Gewerbe.

Im Kontext Landschaft und Erholung wurde die Strategie für einen Bootshafen zur Diskussion gestellt. Die Stossrichtung der Strategie mit einem Bootshafen für alle – im Sinne der Naherholung und Freizeit für die ganze Bevölkerung und nicht nur für Bootsbesitzer - überzeugte im Workshop ebenso wie der hohe Stellenwert der Natur und Landschaft im Hinblick auf einen ökologisch verträglichen Bootshafen. In Bezug auf die drei möglichen Standorte wurden der Bereich Kiesverlad sowie Ennethorw favorisiert; hingegen sprach man sich gegen den Standort Seestrasse/Winkel aus.

► ausführliche Zusammenfassung des Workshops im Anhang.

5.2. Behördengespräch

Wir haben im Interesse einer breiten Diskussion der zukünftigen räumlichen Entwicklung der Gemeinde Horw auch mit den Nachbargemeinden, mit der Stadt, mit den zuständigen Stellen des Kantons und mit dem Regionalplanungsverband das Gespräch gesucht. Im Behördengespräch vom 6. November 2006 wurde die Information über die Ortsplanung Horw begrüsst und die Schnittstellen zu Hergiswil, Kriens und der Stadt Luzern präzisiert. Die Aussagen, Stossrichtungen und Prognosen des Räumlichen Gesamtkonzepts wurden allgemein positiv aufgenommen. So wurde auch das moderate Wachstum als vernünftig eingestuft. Die ESP-Planung wurde als „Motor“ für die Ansiedlung von 300 bis 500 neuen Arbeitsplätzen begrüsst. Horw solle seine Stärken weiterentwickeln und sein Qualitäten pflegen. Dies gelte insbesondere auch für die Horwer Halbinsel als Naherholungsraum von regionaler Bedeutung.

5.3. Zusammenfassung der schriftlichen Mitwirkung

Insgesamt haben sich rund 50 Private, darunter auch einzelne Firmen, im Rahmen der Mitwirkung zu Wort gemeldet.

Weiter sind 9 Stellungnahmen von Parteien, Organisationen und Interessengemeinschaften innerhalb der vorgegebenen Frist eingereicht worden. Von Seiten der Parteien hat die L2O eine ausführliche Stellungnahme abgegeben. Auf Anfrage der Projektleitung reichten auch die FDP und SVP eine schriftliche Stellungnahme nach. Die Stellungnahmen der Parteien sind unter 5.3.1 zusammengefasst und liegen dem Planungsbericht bei.

Für einzelne Organisationen war die Vernehmlassungsfrist zu kurz; so signalisierte zum Beispiel der Ortsverein Kastanienbaum/St.Niklausen sein Interesse an einer weiteren Diskussion. Die Orts- und Quartiervereine werden im Laufe der Ortsplanungsrevision noch Gelegenheit haben, ihre spezifischen Anliegen einzubringen.

Am meisten bewegt haben in der Mitwirkung folgende Themen:

- Seezugänge
- Umgang mit der Halbinsel betreffend Konfliktpotenzial (Bauzonen, Entwicklung, Erschliessung, Ökologie)
- Baudichte und Wohnqualität
- Umgang mit dem Seeufer
- Problematik Verkehrssicherheit und Funktion der Seestrasse
- Bootshafenstrategie.

Die komplexe Thematik Halbinsel, Seestrasse, Seezugänge und der Umgang mit dem ökologisch wertvollen Seeufer allgemein bedarf einer vertieften ganzheitlichen Analyse. In diesem Rahmen wird auch der Grundsatzentscheid betreffend Bootshafen zu fällen sein. Wir sind der Meinung, dass die Erkenntnisse dieser Analyse in einem Richtplan zusammenzufassen und festzuschreiben sind. Diese Richtplanausarbeitung hat, wie bereits die Bahnhofgebietsplanung, parallel und koordiniert mit der Ortsplanungsrevision zu erfolgen.

Bei der Auswertung der Stellungnahmen werden auch private Anliegen älteren Datums berücksichtigt, die im Rahmen der Ortsplanungsrevision behandelt werden.

5.3.1 Stellungnahmen der politischen Parteien

Die L2O hat sich im Rahmen der Mitwirkung intensiv mit dem Räumlichen Gesamtkonzept befasst. Sie spricht sich klar gegen einen zusätzlichen Hafen in der Horwer Bucht aus und schlägt ein ökologisches Konzept dezentraler Anlegestellen vor. Im Vordergrund stehe aufgrund der ökologischen Bedeutung eine sanfte Freizeitnutzung des Seeufers durch die Öffentlichkeit und nicht der Zugang exklusiver Gruppen. Die wertvollen Flachwasserzonen, das Steinibachried von nationaler Bedeutung und der Seerosenweg bis Hergiswil würden mit einem Hafen Standort West gefährdet. Auch ein Standort Nord kommt für die L2O nicht in Frage. Die L2O spricht sich für die bessere Zugänglichkeit des Seeufers für die Bevölkerung aus und schlägt im Sinne eines "Horwer Quai's" eine Aufwertung der Uferpromenade mit Sitzbänken, Spielplatz, Wasserspielen und einem Restaurant mit Seeterrasse vor. Anstelle des Hafens soll eine sanfte Nutzung zugunsten der Gesamtbevölkerung ermöglicht werden. Es könnte ein „Naturreservat“ Horwer Bucht – Halbinsel entwickelt werden. Die öffentlichen Zugänge, die Vernetzung von See und Halbinsel und eine Aufwertung des Erholungsraums sollen in der laufenden Ortsplanungsrevision im Interesse einer nachhaltigen Ausrichtung geklärt werden.

Die FDP-Geschäftsleitung stimmt grundsätzlich dem Gesamtkonzept zu, unter Vorbehalt einiger Punkte. So schlägt sie vor, durch „Arrondierungen“ und hangseitigen Erweiterungen bestehender Bauzonen besonders an schönen Wohnlagen die eingezonte Bauzonenfläche auf 20 Prozent (statt 16 Prozent) zu steigern. Damit sollen weitere gute Steuerzahler nach Horw „geholt“ werden. Ferner wünscht die FDP einen Verzicht auf den geplanten Fuss- und Radweg zwischen St. Niklausen und Kastanienbaum. Auch auf den Siedlungstrenngürtel im Bereich Stutz sei zu verzichten. Zudem sollen Verkehrsberuhigungen innerhalb von Quartieren geplant werden, nicht aber bei den Zubringern zu den Siedlungsgebieten (z.B. Horw-Kastanienbaum oder Wegscheide-Felmis). Gewachsene Siedlungsgebiete sollen in Zukunft vermehrt in verdichteter Bauweise umgestaltet werden und mit nötigen Parkflächen verbessert werden.

Die SVP hat Kenntnis von den Ideen, Visionen und Schwerpunkten genommen und befürwortet grundsätzlich die Innenverdichtung und die Siedlungsentwicklung, sofern die Eigentumsrechte Privater gewährleistet seien. Die Grüngürtel (Trenngürtel) seien integral festzulegen, damit Horw nicht zum Siedlungsbrei werde. Angesichts der komplexen Materie spricht sie sich für eine separate Planung Halbinsel aus. Betreffend Bootshafenstrategie erklärt die SVP, dass die Gemeinde unbedingt an Bootsplätzen festhalten müsse, auch wenn sich die Realisation eines Hafens verzögere.

5.4 A) Stellungnahmen zum Gesamtkonzept und zur Bootshafenstrategie

5.4.1 Allgemein

Es sind wenige Rückmeldungen zum Gesamtkonzept allgemein eingegangen. Dies kann grundsätzlich als Bestätigung für die räumliche Gesamtstrategie interpretiert werden.

Von Seiten der Stadt Luzern wurde die Gelegenheit benutzt, das Interesse an der Zusammenarbeit in übergreifenden Quartierplanungen anzumelden. Vom Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee wird das grosse Bemühen um einen sorgfältigen Umgang mit dem Landschaftsraum gewürdigt.

Bemängelt wurde, dass im Gesamtkonzept Aussagen zur Energie fehlten. Als angehende Energiestadt solle Horw zum sparsamen Umgang mit Energie anleiten und Anreize zur Umstellung auf erneuerbare Energie schaffen, so etwa zur Wärmedämmung, zum Heizen mit Erdsonden oder erneuerbarer Energien.

Viele private Stellungnahmen enthalten Anliegen, die für das Räumliche Gesamtkonzept nicht relevant sind, aber im Hinblick auf die nun anschliessende Detailplanung in den Revisionskatalog aufgenommen werden.

5.4.2 Bereich Siedlung

Zur Strategie der Innenentwicklung wird positiv festgehalten, dass Grün- und Naturräume innerhalb der Siedlung genügend berücksichtigt werden. Einige Grundeigentümer signalisieren Interesse an einer qualitativen Entwicklung und zukünftigen Nutzung ihrer Grundstücke/Liegenschaften, die aufgrund ihrer Lage im Zentrum und im Winkel von übergeordnetem Interesse sind und somit bereits für das Räumliche Konzept relevant sein könnten. Der Gemeinderat ist offen für gute Ideen.

Ein interessanter, weiterzuverfolgender Beitrag für die Aufwertung bestehender Quartiere und zur Entwicklung von Horw als Stadt am See kommt von der Pro Halbinsel Horw (PHH). Sie schlägt vor, im Gebiet Seefeld-Ennethorw die Voraussetzungen für eine lockere Überbauung mit Wohnhäusern von gehobenem Standard zu schaffen und für die heute vorwiegend gewerbliche Nutzung geeignete Ersatzstandorte zu reservieren.

Die Forderung von Umweltvertretern, auf Baugebietserweiterungen zu verzichten, erachten wir als zu absolut und einengend. Ein gewisser Spielraum ist notwendig, auch wenn grössere Einzonungen nicht im Vordergrund stehen und nur als Kompensation für Auszonungen andernorts in Betracht gezogen werden.

Die Anregungen betreffend zusätzlicher Siedlungstrenngürtel im Bereich Spissen-Breiten und im Felmismoos werden bei der Detailplanung geprüft.

Betreffend „Qualitätssicherung“ wurde die Notwendigkeit der Vorgaben und Richtlinien für die Qualität einer Verdichtung betont. Es seien u.a. auch Anreize für eine qualitative Freiraum- und Umgebungsgestaltung zu schaffen. Einzelne befürchten einen Verlust an Lebensqualität aufgrund einer zu starken Verdichtung. Besonders zu schützen seien auch parkartige Landschaften und Kurzonen als Anreiz für gute Steuerzahler. Wir

halten den Befürchtungen entgegen, dass auch dichte Wohnformen durchaus Lebensqualität bieten können. Wir beabsichtigen, die Instrumente für einen qualitativen Umgang mit der Verdichtung zu entwickeln.

5.4.3 Bereich Landschaft und Erholung

Dem Schutz ökologisch wertvoller Gebiete und Fließgewässer wird insbesondere von Umweltorganisationen zugestimmt. Vorgeschlagen wird in Bezug auf die Freizeitnutzung am Seeufer zum Widenbachdelta eine Planungszone. Wir haben in der Zwischenzeit im Grundsatz bereits beschlossen, auf Frühjahr 2007 die Umsetzung der notwendigen Schutzmassnahmen vor Ort, gestützt auf eine Planungszone oder anderweitige geeignete Rechtssetzungen, vorzunehmen.

Die Aussagen im Gesamtkonzept betreffend ökologischer Vernetzung und Grünstrukturen werden begrüsst; einzelne besonders wertvolle Gebiete wie das Felmismoos, aber generell auch Hecken und Waldinseln, seien zu schützen. Unterstützt wird eine bessere Vernetzung des Steinibachrieds sowie der noch naturnahen Uferabschnitte.

Zustimmung findet auch der Ansatz Landschaftspark/Erholungsgebiete, der sich speziell mit der Halbinsel und Horwerbucht als Natur- und Erholungsraum befasst. Es müssten Überlegungen angestellt werden, wie die Horwer Bucht nachhaltig naturnah genutzt und geschützt werden könnte. Die L2O spricht von einem möglichen „Naturreservat“ Horwerbucht – Halbinsel.

Speziell viele Reaktionen hat das Thema Seezugänge ausgelöst. Öffentliche und private Interessen stossen hier aufeinander. Private wollen keine neuen Zugänge und fordern den Einbezug der Eigentümerinnen und Eigentümer. Hierzu ist zu betonen, dass kein durchgehender Seeuferweg entlang dem Ostufer der Halbinsel angestrebt wird. Vielmehr geht es um das Prüfen der Möglichkeit punktueller Seezugänge, wo dies möglich ist. Es wird im Laufe der Planung ein Abwägungsprozess zwischen den öffentlichen und schützenswerten privaten Interessen vorzunehmen sein. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden zu gegebener Zeit in den Planungsprozess einbezogen.

Wir sind der Meinung, dass die komplexe Thematik Halbinsel eine vertiefte Planung notwendig macht. Die Erkenntnisse werden im Richtplan Halbinsel zusammengefasst. Mit dem Richtplan sind auch die weiteren detaillierteren Anschlussplanungen und Projekte zeitlich und inhaltlich zu koordinieren.

5.4.4 Spezialthema Bootshafenstrategie

Im Unterschied zu den überwiegend positiven Rückmeldungen zur Bootshafenstrategie am öffentlichen Workshop erhält diese nach den schriftlichen Eingaben einige kritische Bemerkungen. Die Rückmeldungen sind kontrovers. Die meisten Stellungnahmen werten die Erstellung eines Bootshafens für eine privilegierte Minderheit als unverhältnismässig angesichts der öffentlichen Raumbeanspruchung. Öffentliche Nutzungs- und Schutzinteressen hätten Privatinteressen vorzugehen, argumentieren zum Beispiel die PHH und die L2O, weshalb von einem Bootshafen in der Horwer Bucht abzusehen sei.

Was die Standortfrage betrifft, äussert sich die Sand + Kies AG negativ zum Standort Nord. Ein Bootshafen sei mit den betrieblichen Abläufen nicht vereinbar. Standort West wird von der IG Bootssteg Ennethorw bevorzugt. Andererseits finden PHH und Natur- und Vogelschutzverein, dass Standort West dem Volkswillen widerspreche (Abweisung "Hafenzone" durch die Stimmberechtigten am 1. Dez. 1996) und wichtige ökologische Interessen tangiert würden. Ein wichtiger Winter- und Mauserstandort werde gestört und die Funktion der Ökobrücke und des Widenbachdeltas beeinträchtigt. Es müssten hohe ökologische Auflagen gemacht werden. Auch Standort Ost wird von den Umweltorganisationen wegen zu grossen Konflikten mit der bereits vorhandenen Erholungsnutzung abgelehnt.

Auch in Bezug auf einen allfälligen Ausbau des Hafens Kastanienbaum gibt es verschiedene Meinungen – von einer Verdoppelung bis zum Vorschlag, bei der heutigen Anzahl Bootsplätze zu bleiben. Gemäss Ortsverein sei die Bedürfnisfrage zuerst mit der ortsansässigen Bevölkerung zu klären.

Als Alternative zu einer Horwer Bootshafenanlage wird der Ausbau des Luzerner Hafens (Tribtschen) oder des Hafens in Hergiswil vorgeschlagen. So spricht sich die L2O für ein ökologisches Konzept einer minimalen Anzahl dezentraler Anlegestellen für ökologische vertretbare Kleinstsegelboote und Jollen statt eines Hafens aus.

5.4.5 Bereich Verkehr

Für die Optimierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) soll eine neue S-Bahnstation Ennethorw ins Auge gefasst und die entsprechende Fläche reserviert werden. Das Busliniennetz sei zu überprüfen und eine Koordination S-Bahn – Bus herzustellen. Wir werden mit dem Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr (ÖVL) die Gesamtsituation Horw – u.a. zur besseren Koordination Bahn und Bus - und das Konzept zur ÖV-Versorgung der Siedlungsgebiete überprüfen.

Zum Thema verkehrsberuhigte Siedlungskammern gingen vor allem Anregungen für die Beruhigung der Seestrasse ein. Zahlreiche Eingaben verlangten zusätzliche Massnahmen wie u.a. eine Sperrung für Fremverkehr mittels Abschränkung und Tempo 30. Ein Fahrverbot sei bereits ab Parkplatz Winkel einzuführen. Demgegenüber standen Stellungnahmen, die keine weiteren Verkehrsberuhigungen und Veränderungen wünschten, u.a. auch vom Ortsverein Kastanienbaum/St.Niklausen, da die Seestrasse auch Erschliessungsstrasse für viele Liegenschaften sei.

Betreffend Fuss- und Radverkehr gingen einige Anregungen für eine bessere Vernetzung ein, so zum Beispiel mit einem Radweg Felmis-Roggern-Neumatt Dorfzentrum.

Diverse Stellungnahmen verlangten mehr Sicherheit für Kinder auf ihrem Schulweg, so etwa bei der Ausfahrt Reblaubenweg in die Seestrasse oder bei der Post Kastanienbaum.

Eine von 75 Personen unterzeichnete Sammeleingabe beantragt, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit über die Neumattstrasse und damit verbundene private Quartierstrassen eine Tempo 30 Zone einzuführen. Dieses Anliegen deckt sich mit dem Räumlichen Gesamtkonzept und wird durch uns losgelöst von den nachfolgenden Ortsplanungsarbeiten noch im Verlauf dieses Jahres weiterverfolgt.

5.5 B) Individuelle Begehren

Im Rahmen der Mitwirkung zum Räumlichen Gesamtkonzept sind viele private Begehren eingegangen, die Bauzonenreserven oder Baugebietserweiterungen betreffen. Auch einige Organisationen haben diesbezügliche konkrete Anträge gestellt. Alle diese Anliegen betreffend Umzonungen oder zum Teil Einzonungen sind nicht Gegenstand des übergeordneten Gesamtkonzepts, sondern werden in der Ortsplanung der nachfolgenden Detailplanung aufgenommen und sorgfältig geprüft.

Berücksichtigt werden dabei auch Anliegen älteren Datums, die im Hinblick auf die Ortsplanungsrevision zurückgestellt wurden und teilweise jetzt von den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern oder deren rechtlichen Vertreter aktualisiert wurden.

Alle diese verschiedensten, einzelne Grundstücke betreffenden Anliegen, welche nicht Gegenstand des Räumlichen Gesamtkonzepts sein können, werden in den vorliegenden Papieren nicht dargestellt, sind aber in den Revisionskatalog für die anschliessende Detailplanung aufgenommen worden. Sie sind also registriert, werden aber erst später bearbeitet.

5.6 C) Weitere Hinweise

Weitere Anliegen wie die Grundsätze der gemeinderätlichen Richtlinien Reklameanlagen werden im BZR berücksichtigt. Einzelne Anregungen wie Richtlinien betreffend lärmverursachender Arbeiten werden ausserhalb der Ortsplanungsrevision geprüft.

6. Das Räumliche Gesamtkonzept

6.1. Ergänzungen und Änderungen aufgrund der Mitwirkung

Die Anregungen aus dem Workshop und den schriftlichen Stellungnahmen im Rahmen der Mitwirkung sind in die Überarbeitung des Räumlichen Gesamtkonzepts eingeflossen. Sie sind im Kapitel 1.3 des Räumlichen Gesamtkonzepts ausführlich beschrieben und hier in Kurzform wiedergegeben:

- Aussagen zur Energie (sparsamere Nutzung, Anreize zur Nutzung erneuerbarer Energiequellen) mit Blick auf das Label „Energistadt“

- Siedlungsbegrenzungen im Bereich Stirnrüti korrigiert
- Unterscheidung der heutigen Zonen für Sport- und Freizeitanlagen von den übrigen Bauzonen
- Seezugänge mit einem anderen Symbol nicht lagespezifisch sondern abschnittbezogen dargestellt
- Linienführungen der Seeuferwege bzw. Netzergänzungen Rad-/ Fusswege Kastanienbaum – St. Niklausen und Haslihorn aus dem Plan genommen
- Allgemeine Aussagen ausserhalb des Gemeindegebietes von Horw farblich abgeschwächt dargestellt

6.2. Bootshafenstrategie

Am Workshop haben die Teilnehmenden der Weiterführung der Strategie zugestimmt. In der schriftlichen Mitwirkung wurden aber alle zur Diskussion stehenden neuen Hafenstandorte kritisiert. Der Gemeinderat hat sich entschieden, grundsätzlich die verfolgte Strategie weiterzuführen:

- Abklärung der drei Standorte für einen neuen multifunktionalen Hafen
- Optimierung der bestehenden Standorte als Ergänzung und allenfalls Alternativen

Die kritischen Vorbehalte werden bei den Arbeiten mitgenommen und über die Ergebnisse wird im Verlaufe des Jahres 2007 wieder informiert.

7. Termin- und Ablaufplanung

Die zweite Stufe der Ortsplanung ist wie folgt vorgesehen:

- bis November 2007: Erarbeitung Zonenplan, Bau- und Zonenreglement und weiterer Grundlagen (z.B. Richtplan Halbinsel)
- Dezember 2007: Eingabe zur kantonalen Vorprüfung
- Sommer 2008: Öffentliche Auflage und Mitwirkung
- Herbst 2008: Einsprachenerledigung
- Winter 2008/09: Beschluss Einwohnerrat
- Frühjahr 2009: Verabschiedung durch die Stimmberechtigten
- Herbst 2009: Genehmigung durch den Regierungsrat

Abhängig von den Ergebnissen und Erkenntnissen dieser zweiten Stufe der Ortsplanung werden wir die uns zweckmässig erscheinenden Anschlussplanungen oder Ausarbeitung von Bauprojekten über Teilgebiete vorbereiten und im Rahmen des Jahresplans zum Budget kommunizieren.

8. Antrag

Wir beantragen Ihnen, vom Planungsbericht Kenntnis zu nehmen.

Horw, 25. Januar 2007

GEMEINDERAT HORW

Gemeindepräsident

Gemeindeschreiber

Markus Hool

Daniel Hunn

Beilagen:

- Gemeinde Horw Ortsplanung: Räumliches Gesamtkonzept, 9. Januar 2007
 - Bericht
 - Plan Gesamtkonzept Teilplan Siedlung (verkleinert)
 - Plan Gesamtkonzept Teilplan Landschaft und Erholung (verkleinert)
 - Plan Gesamtkonzept Teilplan Verkehr (verkleinert)
- Strategie Bootshafenkonzept, 9. Januar 2007
- Workshop Ortsplanungsrevision Horw vom 23. Oktober 2006, Zusammenfassung 27.10.2006
- Mitwirkungsbericht zum Räumlichen Gesamtkonzept, 9. Januar 2007
- Stellungnahme LZO, 23. November 2006
- Stellungnahme FDP, 13. Dezember 2006
- Stellungnahme SVP, 15. Dezember 2006

DER EINWOHNERRAT VON HORW

- nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag Nr. 1335 des Gemeinderates vom 25. Januar 2007
- gestützt auf den Antrag der Bau- und Verkehrskommission
- in Anwendung von Art. 30 Abs. 1 Bst. e der Gemeindeordnung vom 19. Oktober 2003

beschliesst:

Der Planungsbericht zum Räumlichen Gesamtkonzept wird zur Kenntnis genommen.

Horw, 8. März 2007

EINWOHNERRAT HORW

Einwohnerratspräsident

Gemeindeschreiber

Alwin Larcher

Daniel Hunn

Publiziert am



**Gemeinde Horw
Ortsplanung**

Räumliches Gesamtkonzept

18. Januar 2007

Bearbeitung

*Beat Suter
Barbara Gloor
Roman Seiler
Ursula Locher
Ruedi Häfliger
Martin Valencak*

*dipl. Ing. FH, Raumplaner FSU
dipl. Ing. FH, Raumplanerin FSU
dipl. Ing. FH, Raumplaner
dipl. Ing. ETH, MSc Planning
dipl. Ing. FH/SVI
dipl. Forstingenieur ETH*

*Metron Raumentwicklung AG
Postfach 480
Stahlrain 2
CH 5201 Brugg*

*T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch
www.metron.ch*

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
1.1 Stellenwert des Gesamtkonzepts	3
1.2 Aufbau Gesamtkonzept	3
1.3 Öffentliche Mitwirkung	3
2 Zielsetzungen Ortsplanungsrevision	5
2.1 Grundlagen der aufgeführten Ziele / Leitthesen	5
2.2 Oberziele der Gesamtrevision der Ortsplanung	5
3 Bereich Siedlung	6
3.1 Bevölkerungsentwicklung	6
3.2 Arbeitsplatzgebiete	7
3.3 Bauzonenreserven	8
3.4 Strategie der Innenentwicklung	10
3.5 Zentrumsentwicklung und Entwicklungsschwerpunkte	11
3.6 Aufwertung bestehender Quartiere	13
3.7 Baugebietserweiterungen	14
3.8 Siedlungstrenngürtel / Siedlungsbegrenzung und Aufwertung Siedlungsrand	15
3.9 Qualitätssicherung	16
3.10 Energie	17
4 Bereich Landschaft und Erholung	18
4.1 Ökologisch wertvolle Gebiete / Fliessgewässer	18
4.2 Ökologische Vernetzung, Grünstrukturen	18
4.3 Seestrasse	19
4.4 Landschaftspark	19
4.5 Wichtige Verbindungen und Zugänge Erholungsnetz, Seezugänge	20
4.6 Grünraum im Siedlungsgebiet und in der Seebucht	20
4.7 Landschaftsschutz	21
5 Bereich Verkehr	22
5.1 Ausgangslage	22
5.2 Strassennetz motorisierter Individualverkehr (MIV)	22

metron

5.3 <i>Parkierung</i>	22
5.4 <i>Öffentlicher Verkehr</i>	23
5.5 <i>Verkehrsberuhigte Siedlungskammern</i>	23
5.6 <i>Fuss- und Radverkehr</i>	24
6 <i>Anhang</i>	26
6.1 <i>Zielsetzungen der Gesamtrevision</i>	26

1 Einleitung

1.1 Stellenwert des Gesamtkonzepts

Im Sommer 2006 wurde mit der Überarbeitung der Ortsplanung von Horw gestartet. Auslöser der Gesamtrevision der Ortsplanung sind u.a. die Fertigstellung der Autobahnsanierung mit dem neuen Autobahnanschluss Schlund und Zubringer, die Verkehrsentslastung im Zentrum durch die neue Umfahrungsstrasse und der in den letzten Jahren realisierte Ortskern. Die Revision geht von einem im Grundsatz bewährten Planungswerk aus. Die zentralen Themen der Ortsplanung sind die Siedlungsentwicklung nach Innen, die Entwicklung der Landschaft für die Naherholung und als ökologisch wertvoller Ausgleichsraum, die Entwicklung des Bahnhofareals sowie die Thematik der Seeuferplanung.

Die Ortsplanung wird als Gesamtplanung ausgelegt, welche die verschiedenen Teilkonzepte und Grundlagen zu einem überzeugenden und zukunftsweisenden Gesamtbild integriert und ergänzt. Zu diesem Zweck wird in einer ersten Phase ein Gesamtkonzept Siedlung&Landschaft&Verkehr dargestellt und zur Diskussion gestellt. Das Gesamtkonzept basiert auf den bestehenden Teilkonzepten, Grundlagen und der Analyse der Metron AG sowie den Zielvorgaben der Gemeinde. Generell verfolgt das Gesamtkonzept eine nachhaltige Ortsentwicklung, welche qualitative Schwerpunkte setzt. Die Innenentwicklung und Qualitätssicherung der Quartiere und die Abstimmung von Siedlung und Verkehr stehen im Vordergrund.

Das Gesamtkonzept dient als Zielvorgabe der Revision der Ortsplanung und als Vorgabe für die Überarbeitung der Richtpläne. Es hat somit selber keine Rechtswirkung. Zeitlich ist das Gesamtkonzept primär auf die nächsten 15 Jahre ausgerichtet, wobei einzelne Handlungsfelder auch längerfristige Zielsetzungen verfolgen.

Das Gesamtkonzept wurde durch die Ortsplanungskommission erarbeitet und vom Gemeinderat am 12. Oktober 2006 für die Mitwirkung beschlossen und freigegeben.

1.2 Aufbau Gesamtkonzept

Das Gesamtkonzept besteht aus dem vorliegenden Bericht und den 3 Teilplänen Siedlung, Landschaft und Erholung sowie Verkehr.

Im Bericht sind neben der Erläuterung des Konzepts jeweils mögliche Umsetzungshinweise aufgeführt. Diese Umsetzungsmöglichkeiten sind nicht abschliessend.

1.3 Öffentliche Mitwirkung

Das räumliche Gesamtkonzept wurde der Bevölkerung am 23. Oktober 2006 im Rahmen eines Workshops vorgestellt. Anschliessend konnten alle Interessierten vom 24. Oktober bis 24. November 2006 zum räumlichen Gesamtkonzept Stellung nehmen. Aufgrund

dieser Mitwirkung wurde das räumliche Gesamtkonzept in einzelnen Teilen überarbeitet und ergänzt:

- Der Bericht wird mit dem Thema Energie (vgl. Kapitel 3.10 - sparsamere Nutzung von Energie und Anreize zu einer zielgerichteten Umstellung aus erneuerbaren Energiequellen), aufgrund des Labelprozesses „Energistadt“ ergänzt.
- Die Siedlungsbegrenzungen sind sehr schematisch im Teilplan Siedlung eingetragen. Eine Präzisierung im Bereich Stirnrüti wurde als sinnvoll erachtet. Die Siedlungsbegrenzung wird auf den Waldrand verlegt. Zur besseren Lesbarkeit wird auf die Darstellung der Siedlungsbegrenzung im Plan verzichtet. In der weiteren Planung sind die verschiedenen Nutzungen (Bauland / Natur- und Landschaftsschutz / Erholungsfunktion usw.), welche in diesem Bereich aufeinander treffen, gegeneinander abzuwägen und die entsprechenden Nutzungen sind in der Ortsplanung festzusetzen.
- Um Fehlinterpretationen zu vermeiden, werden in den Teilplänen Siedlung sowie Landschaft und Erholung die Bauzonen für Sport- und Freizeitanlagen als eigener Legendenpunkt (Sport- und Freizeitanlagen – gemäss rechtskräftiger Zonenplanung) aufgeführt und entsprechend dargestellt.
- Zugunsten einer besseren Lesbarkeit werden im Teilplan Landschaft und Erholung die Seezugänge mit einem anderen Symbol dargestellt. Im Vordergrund stehen punktuelle Seezugänge, welche unter Abwägung der naturschützerischen und privaten Interessen noch zu definieren sind. Somit werden in der weiteren Planung („Richtplan Halbinsel“) mögliche Seezugänge differenziert betrachtet.
- Der öffentliche Zugang zu den Seeufern ist ein wichtiges Ziel des Raumplanungsgesetzes und als Ziel zudem im kantonalen Schutz- und Nutzungskonzept Vierwaldstättersee enthalten. Im Teilplan Verkehr werden die Linienführungen der Seeuferwege bzw. Netzergänzungen Rad-/ Fusswege Kastanienbaum – St. Niklausen und Haslihorn aus dem Plan genommen. In der Spezialplanung „Richtplan Halbinsel“ erfolgen differenzierte Abklärungen.
- Für eine gute Lesbarkeit der Pläne werden allgemein Aussagen ausserhalb des Gemeindegebietes von Horw als Information belassen, aber feiner bzw. differenzierter dargestellt.

2 Zielsetzungen Ortsplanungsrevision

2.1 Grundlagen der aufgeführten Ziele / Leitthesen

Die nachfolgenden Oberziele basieren auf folgenden Grundlagen der Gemeinde:

- Leitbild für eine nachhaltige Entwicklung der Gemeinde Horw, Juni 2006 (Leitbild)
- Leitbild zur räumlichen Entwicklung der Gemeinde Horw, 12. Mai 2005 (Leitbild r.E.)
- Ergebnisse der Zukunftskonferenz Horw, 2006 (Zukunftskonferenz)
- Zielvorgaben der Ortsplanungsrevision, 2006 (Zielvorgaben)

2.2 Oberziele der Gesamtrevision der Ortsplanung

- Horw als Wohn- und Arbeitsort sowie als Standort von Firmen und Bildungsinstitutionen aufwerten.
- Die Wohn- und Siedlungsqualität verbessern.
- Anreize für die Nutzung der Baulandreserven und eine massvolle Nachverdichtung im Gebiet Dorf – Bahnhof schaffen und die Verfügbarkeit grösserer Bauzonenreserven sicherstellen.
- Die landschaftliche Schönheit, die ökologische Vielfalt und der Erholungswert des Gemeindegebiets sollen erhalten und teilweise aufgewertet werden.
- Verkehr und Siedlung auf einander abstimmen und insbesondere die Attraktivität und Verkehrssicherheit für den Fuss- und Radverkehr verbessern.

Die detaillierten Ziele der Ortsplanungsrevision sind im Anhang einzeln aufgeführt.

3 Bereich Siedlung

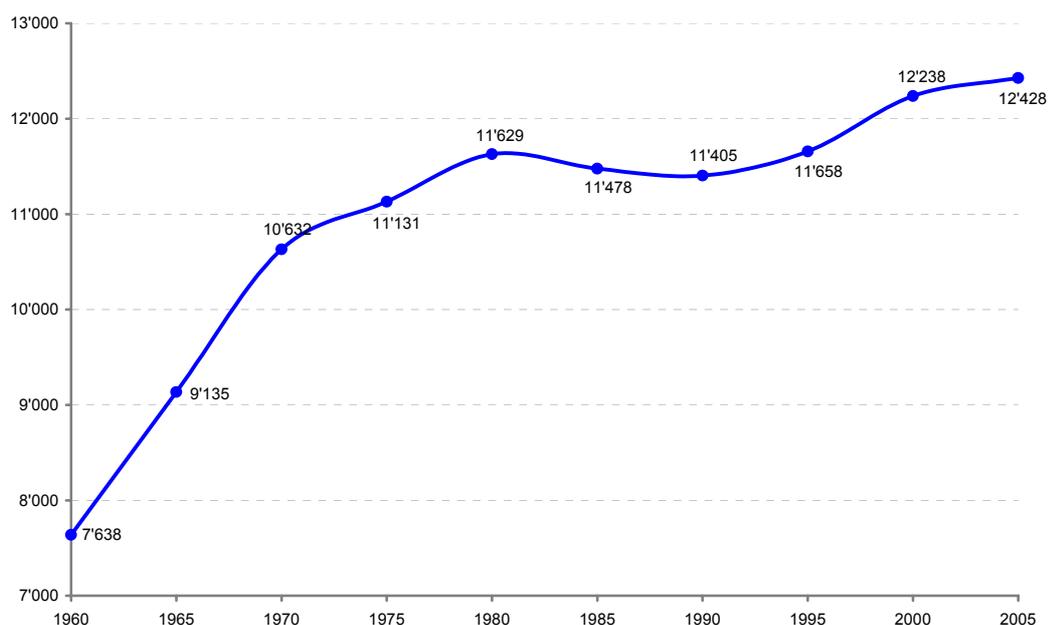
3.1 Bevölkerungsentwicklung

Nach der starken Wachstumsperiode der 50er bis 80er Jahre (Periode des quantitativen Wachstums), auf welcher die letzte Ortsplanung beruhte, befindet sich die Gemeinde heute in der Periode des qualitativen Wachstums und der zunehmend urbanen Fragestellungen. Zwischen 1960 und 1980 hat die Bevölkerung um rund 4'000 Einwohnerinnen und Einwohner zugenommen. Zwischen 1980 und 2005 war es noch ein Zuwachs von 1'000 Einwohnern.

Im Gegensatz zu dieser reduzierten, realen Entwicklung der letzten Jahrzehnte rechnet das Agglomerationsprogramm Luzern 2005 für Horw mit einer Zuwachsprognose von 4'500 Einwohnern auf den Zeithorizont von 2021. Diese Wachstumsannahme geht davon aus, dass die kantonal prognostizierte Entwicklung verstärkt in die Agglomerationskerne gelenkt wird. Horw würde gemäss dieser Vorgabe also ein überdurchschnittliches Wachstum erleben.

- ⇒ Die Wachstumsprognose aus dem Agglomerationsprogramm erscheint deutlich zu hoch. Horw müsste in den kommenden 15 Jahren stärker wachsen, als in der starken Wachstumsphase von 1960 bis 1980 und dies bei deutlich geringeren Baulandreserven.
- ⇒ Realistisch ist ein moderates Wachstum von 1'000 bis max. 1'500 Einwohnerinnen und Einwohner auf den Zeithorizont 2021. Die Ortsplanungsrevision mit Zeithorizont von 15 Jahren wird auf diese Zielgrösse ausgerichtet.

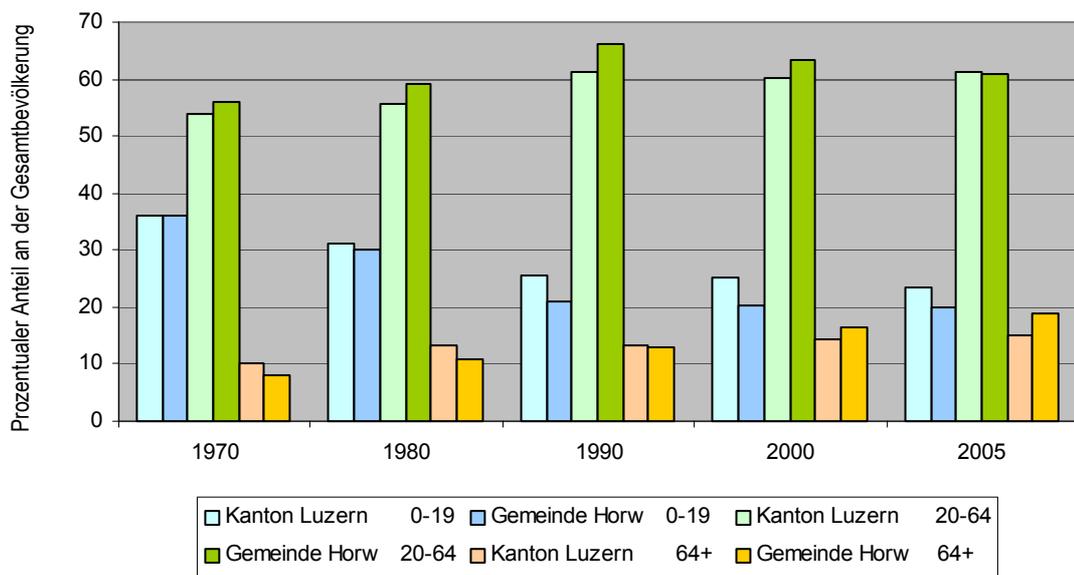
Bisherige Entwicklung der Wohnbevölkerung 1960 bis 2005



Altersstruktur

Gemäss der kantonalen Bevölkerungsstatistik von 2005 weist Horw einen überdurchschnittlich hohen Anteil der ältesten Bevölkerungsgruppe auf. Der Anteil der über 64-jährigen Personen liegt mit 19% deutlich über dem kantonalen Mittel von 15.2%. Vergleicht man die Werte der 20 - 64-Jährigen, bestehen kaum grössere Unterschiede (60.9 resp. 61, 2%). Der Anteil der jüngsten Bevölkerungsgruppe im Alter von 0 - 19 Jahren liegt in Horw ebenfalls unter dem kantonalen Mittel. In Horw beträgt der Anteil 20.1% der gesamten Bevölkerung, im Kanton Luzern befindet sich der Vergleichswert bei 23,5%.

Entwicklung der Altersstruktur in Kanton Luzern und Horw



Die jüngste Bevölkerungsgruppe hat gegenüber dem kantonalen Mittel markant abgenommen. Die Bevölkerungsgruppe der 20- 64-Jährigen liegt heute ungefähr im kantonalen Mittel. Der Anteil der Personen über 64 Jahre hat massiv zugenommen.

Der Trend der Abnahme der jüngsten Bevölkerungsgruppe zugunsten einer zunehmend älteren Bevölkerung wird in den nächsten Jahren anhalten.

3.2 Arbeitsplatzgebiete

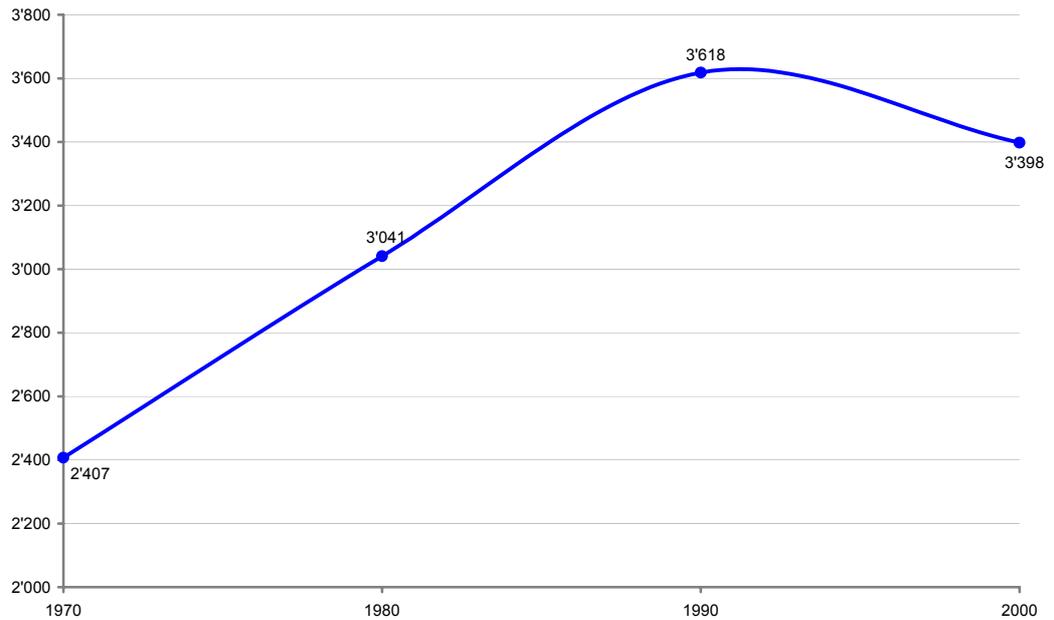
Der Wirtschaftsstandort Horw verfügt über rund 3'600 Arbeitsplätze (2001). Der Hauptteil der Beschäftigten mit 2'600 (74%) gehört zum Sektor III (Dienstleistungssektor), den zweiten Platz nimmt der Sektor II (Produktion) ein, mit 700 (20%) Beschäftigten und gerade noch 200 (6%) Beschäftigte arbeiten im Sektor I (Agrarwirtschaft).

Der Anteil der Arbeitsplätze, gemessen an der Bevölkerung, liegt bei rund 30%. Dieser Wert entspricht einer typischen Vorortsregion mit starker Ausrichtung auf den Wohnstandort. Aufgrund der verschiedenen Entwicklungsareale für dichte, gemischt genutzte

Neuüberbauungen und der Standortgunst im Agglomerationskern Luzern, wird davon ausgegangen, dass ein Zuwachs an Arbeitsplätzen, vorwiegend im Sektor III, erfolgt.

- ⇒ Bei gleich bleibendem Verhältnis von Bevölkerung und Arbeitsplätzen wird für den Zeithorizont 2021 von einem Zuwachs von 300 bis 500 Beschäftigten ausgegangen. Dieser Zuwachs wird in den bestehenden Arbeitsplatzstandorten, zentralen Entwicklungsarealen und im bestehenden Zentrum verfolgt.

Bisherige Entwicklung der Arbeitsplätze 1970 bis 2000



3.3 Bauzonenreserven

In der Gemeinde Horw sind auf Basis des rechtskräftigen Zonenplans Ende August 2006 rund 84 % der Bauzonen bereits überbaut und 16 % als unüberbaute Bauzonen ausgewiesen. Die Reserven sind somit vergleichsweise gering, da erfahrungsgemäss nicht alle Reserven verfügbar sind. Rechnet man die Reserven von 42 ha in den Wohn- und Mischzonen mit der bestehenden durchschnittlichen Einwohnerdichte der bereits überbauten Siedlung (60 E/ha) hoch, ergibt sich ein theoretisches Potential für 2'500 EinwohnerInnen. Möchte man tatsächlich die Prognose des Agglomerationsprogramms mit zusätzlichen 4'500 Einwohnern umsetzen, wären beim gleichen Hochrechnungsansatz 75 ha erforderlich.

Aktueller Stand der Bebauung, Bauzonenreserven

Zone	Überbaut [ha]	Unüberbaut [ha]	TOTAL
Wohnzonen	183.89 82.8%	38.22 17.2%	222.11 100%
Gemischte Zonen	25.79 86.4%	4.05 13.6%	29.84 100%
Industriezonen	6.28 67.7%	3.00 32.3%	9.29 100%
Zone für öffentliche Bauten und Anlagen	22.60 80.2%	5.58 19.8%	28.19 100%
Grünzone / Sport- und Freizeit	36.58 97.9%	0.80 2.1%	37.38 100%
TOTAL	275.15 84.2%	51.65 15.8%	326.80 100%

Individueller Wohnflächenbedarf

Die Bevölkerung der Gemeinde Horw beansprucht heute gleichviel individuellen Wohnraum wie die Bevölkerung der Stadt Luzern. Dies ist im Wesentlichen Ausdruck des Wohlstandes und der individualisierten Lebensformen.

Vergleichswerte	Mittlere Fläche/Bewohner		
	1980	1990	2000
Horw	33 m²	40 m²	47 m²
Luzern	36 m ²	43 m ²	47 m ²
Kanton Luzern	32 m ²	38 m ²	42 m ²
Schweiz	34 m ²	39 m ²	44 m ²

Die Gemeinde Horw verzeichnete zwischen 1990 und 2000 einen sehr hohen individuellen Wohnflächenzuwachs um 17% (!). Dieser Flächenzuwachs hat den überwiegenden Anteil der Wohnungsbautätigkeit absorbiert (Der Flächenzuwachs entspricht einem Potential von 2'100 Einwohnern, Stand 1990. In der gleichen Dekade hat die Bevölkerung um 800 Einwohner zugenommen). Aktuell liegt der Wohnflächenbedarf deutlich über dem kantonalen Durchschnitt und es wird davon ausgegangen, dass der Zuwachs in den nächsten 15 Jahren geringer sein wird (Sättigung, begrenzte Nachfrage, bereits auf dem Niveau der Kernstadt Luzern).

⇒ Für die Umsetzung der Ziele der Bevölkerungsentwicklung ist neben der möglichen Innenentwicklung sowie Nutzung und Verfügbarkeit von Baulandreserven auch die

Ausscheidung von zusätzlichen Bauzonen zu prüfen. Dabei wird von den moderaten kommunalen Entwicklungszielen ausgegangen.

- ⇒ Für die Umsetzung der Ziele der Arbeitsplatzentwicklung eignen sich die bereits bestehenden Siedlungsflächen. Zusätzlich reine Arbeitsplatzgebiete sind nicht erforderlich (Dienstleistungen suchen zentrale, attraktive Lagen und nicht periphere „Gewerbe-zonen“). Die Mischzonen sind im Hinblick auf eine Entflechtung der Funktionen zu überprüfen.
- ⇒ Der Bedarf an öffentlichen Bauten und Anlagen ist mit der bestehenden Infrastruktur abgedeckt. Zu prüfen ist, ob die Standortvoraussetzungen für ein multifunktionales „Kulturhaus“ (Forderung aus dem Leitbild) im Rahmen der Nutzungsplanung geschaffen werden sollen.

Umsetzungsmöglichkeit

- Überprüfung der bestehenden Bauzonen, Umzonungen und neue Baugebietszonierungen
- Festlegungen im Bau- und Zonenreglement

3.4 Strategie der Innenentwicklung

Die Gemeinde Horw befindet sich nach den starken, expandierenden Wachstumsphasen in einer Phase der Konsolidierung, Urbanisierung und qualitativen Stadtentwicklung. Indizien für diese Entwicklung sind der Wohnflächenzuwachs, der hohe Dienstleistungsanteil und das gebremste Bevölkerungswachstum.

Gleichzeitig gehen die grossen Bauzonenreserven zuneige. Eine Ausdehnung der Siedlungsfläche steht im Widerspruch zur Bedeutung der Landschaft und der Naherholungsräume für die ganze Bevölkerung. Die Ortsplanung Horw basiert daher verstärkt auf dem Grundsatz der Innenentwicklung. Entsprechend erfolgt die Umsetzung der flächenwirksamen Entwicklungsziele nach folgenden Prioritäten:

- 1. Priorität:** Nutzung der Baulandreserven und der Möglichkeiten der inneren Verdichtung unter verstärkter Berücksichtigung der qualitativen Entwicklungsaspekte
- 2. Priorität:** Prüfung von Neueinzonungen von Wohnbauland bei gleichzeitigen landschaftlichen Ausgleichsmassnahmen und sorgfältiger Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr

Elemente der Strategie der Innenentwicklung

In die Strategie der Innenentwicklung müssen die folgenden Handlungsfelder einbezogen werden.

<i>Begrenzung der Siedlungsflächen</i>	Begrenzung der Siedlungsflächen und damit Schutz der Landschaft
<i>Unterstützung der Zentrumsbildung</i>	Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, soziales und kulturelles Zentrum, Begegnungsräume, Freiraumqualität, ausgezeichnete Erschliessung mit Priorität ÖV und Langsamverkehr
<i>Ausrichtung auf bestehende Infrastruktur</i>	Gute wirtschaftliche Ausnutzung aller Infrastrukturen (öffentlicher Verkehr, technische und soziale Infrastrukturen)
<i>Innere Landschaft</i>	Vernetzungskorridore und ökologische Trittsteine, Freiraumflächen in zentralen Lagen, Zugang zu Naherholungsgebieten
<i>Lebensqualität in den unterschiedlichen Quartieren</i>	Verkehrsberuhigung, Aufwertung Strassenraum, Quartieridentität, soziale Durchmischung, Wohnbauerneuerung, qualitativ hochstehende Verdichtung
<i>Hohe Dichte nur bei überdurchschnittlicher Qualität</i>	Qualität von Architektur, Freiraumgestaltung und Erschliessungslösung
<i>Mobilitätsangebot</i>	Für alle Verkehrsteilnehmer gut und sicher erreichbar. In den Zentren wird der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr bevorzugt.

Gemäss regionalem Entwicklungsrichtplan 21 gilt Horw als eine der „weiteren Entwicklungsschwerpunkte“ und weist als Zentrums- und Kerngebiet ein vielfältiges Angebot an Wohnraum, Arbeitsplätzen, Dienstleistungen, Gemeinschafts- und Kultureinrichtungen auf. Verdichtungen sind dort anzustreben, wo bereits eine attraktive Erschliessung mittels öffentlichem Verkehr besteht oder realisiert werden kann und grössere Wohngebiete angrenzen. Dies trifft grundsätzlich für die gesamte Innenstadt Horw zu.

3.5 Zentrumsentwicklung und Entwicklungsschwerpunkte

Zentrumsentwicklung

Die Zentrumsaufwertung mit der Umgestaltung der Kantonsstrasse und den angrenzenden öffentlichen Bauten und Anlagen, sowie die Umfahrungswirkung der Autobahn hat zu einer starken Aufwertung der Innenstadt geführt.

Die Arealentwicklungen und Umstrukturierungen im Umfeld des Bahnhofs haben ein hohes Potential für die Ergänzung des Zentrums im Sinne einer Innenstadterweiterung

und Stärkung des Agglomerationskerns. In diesen Arealen sollen bei überdurchschnittlicher Qualität auch hohe Nutzungsdichten realisiert werden können.

Eine weitere Verlagerung der Einkaufsnutzungen (insb. Detailhandel) zum Autobahnanschluss Schlund (Pilatusmarkt) ist aus Sicht der angestrebten Innenstadtentwicklung zu vermeiden.

Eignung der Arbeitsplatzgebiete

Die Arbeitsplatzgebiete der Gemeinde Horw sind aus übergeordneter Sicht grundsätzlich als innerörtlich, zentral und sehr gut erschlossen zu bezeichnen. Damit steht die Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben und arbeitsplatzintensiven Technologie-, Forschungs-, Gewerbe- und Handelsbetrieben im Vordergrund. Der Standort Horw eignet sich aus siedlungsplanerischer Sicht nicht für Logistikbetriebe, immissionsstarke Produktion und Betriebe mit extensiver Flächennutzung.

Gemäss kantonalem Richtplan ist das Gebiet Nidfeld / Schlund (Horw / Kriens) als Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung ausgewiesen. Diesen Gebieten wird eine hohe Entwicklungspriorität eingeräumt, wobei die Verkehrskapazitäten und Umweltaspekte einzubeziehen sind.

Bahnhofgebiet

Ein Kernpunkt dieses Entwicklungsschwerpunktes befindet sich an zentraler Lage von Horw, um das Bahnhofsgelände. Für dieses Gebiet wird parallel zum Gesamtkonzept ein Studienplanverfahren durchgeführt. Dabei soll eine intensivere Nutzung der heute unternutzten Areale angestrebt werden. Die beiden Planungen sind aufeinander abzustimmen.

Quartier Krienserstrasse / Ringstrasse

Das Gebiet Krienserstrasse – Ringstrasse und die Verbindung Bahnhof – Ortskern umfasst wichtige öffentliche und kommerzielle Zentrumsnutzungen. Der Verkehrsraum und die Freiräume und die teilweise grossvolumigen Bauten werden als heterogene Teilgebiete wahrgenommen. Eine klare Hierarchie und Orientierung fehlt.

In diesem Gebiet ist zu prüfen, wie mit gezielten Massnahmen durch Zusatzbauten, Freiraumgestaltung und Wegführung, eine städtebauliche Verbesserung erreicht werden kann.

Mattenhof, Kriens

Ein weiterer Kernpunkt des Entwicklungsschwerpunktes bildet das Gebiet Mattenhof auf dem Gemeindegebiet von Kriens, an der Gemeindegrenze zu Horw. Die Auswirkungen dieses Arbeitsplatzgebietes, insbesondere im Bereich Verkehr, sind mit der Entwicklung von Horw abzustimmen.

Seebucht und Brunmattquartier

Die Seebucht hat für die in den vergangenen Jahrzehnten gewachsene „Stadt am See“ Horw noch nicht die ihr zukommende Beachtung und Stellung gefunden. Der Siedlungsraum und die Freiraumstruktur im Raum Brunmattquartier, Altsagen und Steinibach verfügen über wichtige Entwicklungspotentiale.

- ⇒ Die Verbindung der Innenstadt mit dem See und die verstärkte Orientierung des Siedlungsraumes auf die Seebucht soll im Rahmen der weiteren Planung überprüft werden.
- ⇒ Gleichzeitig ist die Bedeutung der Seebucht als wichtiger Freiraum und als ökologischer Uferbereich im Hinblick auf die wachsenden Naherholungs- und Freizeitbedürfnisse weiter zu entwickeln.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Festlegungen im Bau- und Zonenreglement*
- *Spezifische Ausscheidung von Bauzonen*
- *Abstimmung der Zonenplanung bzw. Verkehrskapazitäten mit Kriens*
- *Überarbeitung Verkehrsrichtplan*
- *Arealentwicklungskonzepte*

3.6 Aufwertung bestehender Quartiere

Die Hauptwachstumsperiode der Gemeinde Horw lag mit 8'000 Einwohnern (2/3 der Bevölkerung!) im Zeitraum von 1940 bis 1980. Im gleichen Umfang ist auch der Wohnungsbestand aus dieser Periode sehr gross. Vor 1980 sind insgesamt 4'300 Wohnungen für 11'600 Einwohner und Einwohnerinnen erstellt worden (2.7 E pro Wohnung). Nach 1980 sind 1'600 Wohnungen, bei einem gleichzeitigen Bevölkerungswachstum von 1'000 Einwohnern erstellt worden.

Die Bauten und Wohnungen aus der Wachstumsperiode haben häufig einen Erneuerungsbedarf. Quartiere mit Mehrfamilienhäusern und die grösseren homogenen Siedlungen sind davon in besonderem Masse betroffen. Hier ist häufig auch die Quartierstruktur nicht mehr zeitgemäss: zu gross dimensionierte Strassen, anonyme Freiflächen, unbefriedigende soziale Durchmischung, Image der Siedlung usw.

Aufwertungsmassnahmen sollen insbesondere in folgenden Quartieren geprüft werden:

- Quartier Bachstrasse
- Quartier Biregg
- Quartier Kantonsstrasse-Spielplatzring
- Quartier Riedmattstrasse
- Quartier Steinenstrasse

In der Revision der Ortsplanung sollen günstige Rahmenbedingungen für die Quartiererneuerung und Aufwertung geschaffen werden. Für die Umsetzung sind die Grundeigentümer in das Vorgehen einzubeziehen. Bei der Aufwertung und Quartiererneuerung sind prägende Gebäudeensembles in die Planung einzubeziehen.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Festlegungen im Bau- und Zonenreglement*
- *Festlegung von Bebauungs- oder Gestaltungsplänen*
- *Prüfung Spezialregelungen für Siedlungserneuerung (Quartierbildung / Identität)*

3.7 Baugebietserweiterungen

Aufgrund der Bedeutung der Naherholungsgebiete auf der Halbinsel sind in der Gemeinde Horw Baugebietserweiterungen nur noch in begrenztem Rahmen möglich.

Eine Neuausweisung von Baugebieten muss folgende Kriterien erfüllen:

- Sinnvolle Ergänzungen von bestehenden Baugebieten; keine neuen „Bebauungsinselfen“ in der Landschaft
- Gute Einpassung in das Landschafts- und Ortsbild, ökologische Ausgleichsmaßnahmen mit der Zonierung und Erschliessung sichern
- Zweckmässige Erschliessung und Anschluss an die bestehende Verkehrsinfrastruktur
- Verbindliche Zusicherung der Verfügbarkeit des Baulandes
- Hohe Siedlungsqualität als Vorgabe für die Bebauung

⇒ Im vorliegenden Gesamtkonzept werden aufgrund der prioritären Ausrichtung auf die Innenentwicklung keine Baugebietserweiterungen ausgewiesen. Die Ausscheidung von zusätzlichen Baugebieten kann im Rahmen der Zonenplanrevision, gestützt auf konkrete Bedürfnisnachweise, geprüft werden.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Festlegungen im Bau- und Zonenreglement*
- *Ausscheidung der Baugebiete im Zonenplan*
- *Festlegung von Bebauungs- oder Gestaltungsplanperimeter*
- *Vertragliche Rahmenbedingungen mit Grundeigentümer*

3.8 Siedlungstrenngürtel / Siedlungsbegrenzung und Aufwertung Siedlungsrand

Siedlungstrenngürtel

Die Siedlungsgebiete und die Landschaft der Halbinsel sollen grossräumig gegliedert und begrenzt werden. Die Landschaftskorridore dienen dem Schutz des Landschaftsbildes und der ökologischen Vernetzung. Die als Siedlungstrenngürtel bezeichneten Flächen sind dauerhaft von Baugebietserweiterung freizuhalten. Zusätzliche Bauten innerhalb der Siedlungstrenngürtel sind auf das Minimum zu beschränken. Landwirtschaftliche Bauten sind auf die Gebiete der bestehenden Höfe zu begrenzen. Die angrenzenden Siedlungsränder sind mit der topografischen Einpassung und einer starken Durchgrünung besonders gut in die Landschaft einzugliedern.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Freihaltezone oder Grünzone*
- *Spezifische Vorschriften im Bau- und Zonenreglement für Bauten am Siedlungsrand und in Landwirtschaftszonen*
- *Gestaltungsplanpflicht für unüberbaute Bereiche am Siedlungsrand*

Langfristige Siedlungsbegrenzung und Aufwertung Siedlungsrand / Abstimmung Siedlung und Landschaft

Die verschiedenen Siedlungsbegrenzungen von Horw dienen dem Schutz des Landschaftsbildes und verhindern eine Zersiedelung. Für die Siedlungsränder sollen die natürlichen Gegebenheiten (z.B. Bäche, Geländekanten) als Grenzen berücksichtigt werden. In landschaftlich sensiblen Gebieten sind spezifische gestalterische Auflagen für die Ausgestaltung des Siedlungsrandes erforderlich. Es ist einerseits eine hohe architektonische und städtebauliche Qualität sowie eine gute Durchgrünung an diesen Siedlungsrändern anzustreben.

Die äusseren Siedlungsränder können mit der Strategie der Innenentwicklung weitgehend auf dem heutigen Stand gehalten werden. Damit stellt sich die Aufgabe der Formulierung der Siedlungsränder und der Gestaltung der angrenzenden Landschaft als definierte Räume zumindest für die nächsten 15 bis 25 Jahre.

Am Pilatushang sollen die heutigen Siedlungsränder langfristig gesichert werden, damit keine weitere Ausdehnung der Siedlung hangaufwärts erfolgt und zum Schutz der Landschaft. Weitere langfristige Siedlungsränder sind südlich von Winkel, im Grünbereich Rank und nördlich der Siedlung Unterbächen auf der Halbinsel definiert.

Eine Aufwertung des Siedlungsrandes im Zusammenhang der Abstimmung Siedlung und Landschaft ist östlich und westlich vom Quartier Felmis sowie im nordöstlichen Bereich des Kirchfeldes zu prüfen. Speziell am östlichen Siedlungsrand von Felmis sind die topografischen Gegebenheiten zu berücksichtigen.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Freihaltezonen oder Grünzonen am Siedlungsrand*
- *Spezifische Vorschriften im Bau- und Zonenreglement für Bauten am Siedlungsrand*
- *Gestaltungsplanpflicht für Bereiche am Siedlungsrand*

3.9 Qualitätssicherung

Die Herausforderungen der Siedlungsentwicklung nach Innen und der verstärkte Abstimmungsbedarf von Freiraum-, Strassenraum- und Siedlungsentwicklung erfordert eine konsequente Qualitätssicherung bei Projekten im Hoch- und Tiefbau. Zudem gilt es die im vorliegenden Gesamtkonzept verfolgten Aufgaben der Innenstadtentwicklung, Quartieraufwertung, Arealentwicklungen und Siedlungsrandausprägung im Rahmen von städtebaulichen Konzepten und Bauprojekten weiter umzusetzen sowie öffentliche und private Projekte entsprechend zu begleiten.

Bei Planungen oder Bauvorhaben in Horw werden heute die drei Kommissionen: Planungs-, Bau- sowie Umwelt-, Natur- und Heimatschutzkommission für die Beurteilung beigezogen. Die Kommissionen prüfen die Planungs- und Bauvorhaben und beraten den Gemeinderat.

Bei der Beurteilung und Begleitung von Planungen und Projekten ist insbesondere auf folgende Kriterien zu achten:

1. Einpassung in die angestrebte Siedlungs- und Freiraumstruktur.
 2. Städtebauliche und architektonische Qualität, insbesondere in Gebieten der Zentrums-, Quartier- und Arealentwicklungen, an wichtigen städtebaulichen Lagen (Kreuzungen, Plätze, topografische Exposition, historisches Umfeld usw.).
 3. Qualität der Erschliessungslösung, der Freiraumnutzung und der Aussenraumgestaltung.
- ⇒ Die Organisation der Gemeinde und die rechtliche Basis im Zonenplan und im Bau- und Zonenreglement muss die qualifizierte, prozessorientierte Begleitung und Beurteilung von Planungen und Projekten gewährleisten:
- frühzeitiges Einbringen der städtebaulichen Ziele der Gemeinde
 - qualifizierte Begleitung der Projektierung,
 - Unterstützung bei Wettbewerben und Studien,
 - konstruktive Vorschläge in Konfliktfällen,
 - fundierte Begründung bei allfälligen Projektablehnungen.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Festlegungen im Bau- und Zonenreglement*
- *Bezeichnung städtebaulich und landschaftlich sensibler Baubereiche im Zonenplan*
- *Überprüfung der Organisation im Hinblick auf eine prozessorientierte Begleitung der Planungs- und Bauvorhaben*

3.10 Energie

Die Gemeinde Horw strebt das Label „Energistadt“ an. Das Label ist ein Leistungsausweis für eine konsequente und ergebnisorientierte Energiepolitik. Es dient u.a. auch der Imageförderung und damit der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten. Folgende Massnahmen zur effizienteren Energienutzung sind zu prüfen:

- Förderung erneuerbarer Energienutzung (Anreize, Vorschriften)
- Förderung energie-effizienter Bauweise (Anreize/Boni, Vorschriften, bsp. bezügl. MINERGIE)

Umsetzungsmöglichkeit

- *Festlegungen im Bau- und Zonenreglement*
- *Erarbeitung Energie-Richtplan*

4 Bereich Landschaft und Erholung

4.1 Ökologisch wertvolle Gebiete / Fließgewässer

Im Leitplan gemäss Natur- und Landschaftsschutzgesetz, im Vernetzungsplan gemäss Ökoqualitätsverordnung sowie in weiteren Planungen und Konzepten der Gemeinde Horw sind viele Massnahmen zur Aufwertung von Natur und Landschaft festgehalten. Die im Gesamtkonzept bezeichneten Flächen im Gebiet Allmend, die süd-westlich orientierten Abhänge am Seeufer zwischen Winkel und Kastanienbaum sowie die im Plan bezeichneten Fließgewässer sind in erster Priorität ökologisch aufzuwerten. Bestehende bereits naturnahe Objekte sind zu sichern.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Festlegung Naturschutzzone im Zonenplan*
- *Pflegevereinbarung mit Grundeigentümer/Pächter*
- *Bachrenaturierungen*

4.2 Ökologische Vernetzung, Grünstrukturen

Im Kulturland mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung und hohem Erholungsdruck sind ökologische Vernetzungsachsen wichtige planerische Massnahmen, um die Tier- und Pflanzenwelt zu erhalten.

Im Siedlungsgebiet sind Vernetzungsachsen einerseits wichtige Korridore und Rückzugsgebiete für Tiere und Pflanzen aber auch Massnahmen zur Gliederung einer Bebauung und zur Verbesserung der Wohnqualität. Eine wichtige Bedeutung haben auch die Uferbereiche sowie die Waldränder. Die Vernetzungsachsen sind von der Bebauung und vor Hindernissen (Mauern, engmaschige Zäune) freizuhalten. Freiflächen und Bäche in den Vernetzungsachsen sind möglichst naturnah zu gestalten. Steht in dicht bebauten oder zur dichten Bebauung vorgesehenen Gebieten nur wenig Platz zur Verfügung, kann mit einer koordinierten Planung der Grün- und Freiflächen, Meteorwassergräben, Kieswege o.ä. entlang der Vernetzungsachsen trotzdem eine minimale Vernetzung gewährleistet werden.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Pflegevereinbarung mit Grundeigentümer/Pächter (Kulturland)*
- *Ufer- und Naturschutzzonen im Zonenplan (Kulturland)*
- *Grünzone oder Freihaltezone im Zonenplan (Siedlungsgebiet)*
- *Gestaltungs-/Bebauungsplanpflicht (Siedlungsgebiet)*

4.3 Seestrasse

Die Seestrasse zwischen Winkel und Kastanienbaum ist ein bedeutender Erholungsraum von Horw und eine innerörtliche Verbindung für den Langsam- und den Freizeitverkehr. Es ist eine gesamtheitliche Gestaltungs-, Nutzungs- und Entwicklungsidee für die Strasse inklusive der angrenzenden See- und Uferbereiche und die angrenzenden Landwirtschafts- und Baugebiete zu erstellen. Diese bildet u.a. die Basis für die Überarbeitung des kommunalen Seeufer-Richtplanes.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Erarbeitung Gesamtkonzept / Betriebs- und Gestaltungskonzept Seestrasse*
- *Anpassung Seeufer-Richtplan*
- *Anpassung des Verkehrsregimes (Einbahn, Barriere, Fahrbahn für Langsamverkehr)*
- *Gestaltungs- und Nutzungsvorschriften im Bau- und Zonenreglement*

4.4 Landschaftspark

Die Horwer Halbinsel und insbesondere auch das Plateau auf dem Hügelzug ist ein regional bedeutendes Erholungsgebiet. Das Plateau ist als Landschaftspark im Agglomerationsprogramm Luzern und als Extensiverholungsgebiet im Regionalentwicklungsplan der Region Luzern enthalten.

In Zusammenarbeit mit interessierten Organisationen soll der Schutz und die Nutzung des Gebietes festgelegt, bestehende und mögliche Konflikte erfasst, Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt und bei Bedarf ein Gesamtkonzept für das Gebiet erstellt werden. Mögliche Themenfelder sind Erschliessung und Parkierung, ökologische Aufwertung, Konflikte Landwirtschaft-Natur-Erholungsnutzung, Informationskonzept o.a.

Im Gebiet des Landschaftsparks haben besonders jene ökologische Ausgleichsmassnahmen Priorität, welche die Landschaft bezüglich des Landschaftsbildes aufwerten (z.B. Obstbaumgärten, Einzelbäume, Extensivwiesen entlang von Wegen, gestufte Waldränder, Bachöffnungen etc.).

Umsetzungsmöglichkeit

- *Erholungskonzept, Teilrichtplan Erholung*
- *Ergänzung Verkehrsrichtplan (Fusswege, Einbahnstrassen, Barrieren, Fahrbahnen für Langsamverkehr)*
- *Landschaftsschutzzone*
- *Festlegungen im Bau- und Zonenreglement*

4.5 Wichtige Verbindungen und Zugänge Erholungsnetz, Seezugänge

Attraktive, sichere und direkte Zugänge zu den wichtigen Naherholungsgebieten und Verbindungen zwischen den Erholungsgebieten fördern die Erholungsnutzung. Weiter erleichtern die Zugänge die koordinierte Informationsvermittlung und die Organisation von Infrastruktureinrichtungen. Die Sicherstellung von attraktiven Seezugängen ist ein wichtiges öffentliches Anliegen. Im Rahmen von konzeptionellen Überlegungen zur Erholungsnutzung und im Rahmen der Verkehrsplanung (Überarbeitung Verkehrsrichtplan) sind möglichst attraktive, direkte und sichere Wegverbindungen zu gewährleisten und mit anderen Planungen zu koordinieren (z.B. ökologische Vernetzung). Im östlichen Teil der Horwer Halbinsel sind zusätzliche, öffentliche Seezugänge nach Möglichkeit zu sichern und bestehende möglichst aufzuwerten.

Zu überprüfen sind die Zugänge und Ausfallsachsen aus dem Siedlungsgebiet ins Naherholungsgebiet für den Rad- und Fussverkehr. Vor allem ab öV Haltestellen und Parkplätzen.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Erholungskonzept, Teilrichtplan Erholung*
- *Ergänzung Verkehrsrichtplan*
- *Parkierungsreglement*
- *Grün-/Freihaltezone entlang wichtiger Fuss- und Radwegverbindungen und am Seeufer*
- *Festlegungen im Bau- und Zonenreglement*

4.6 Grünraum im Siedlungsgebiet und in der Seebucht

An zentraler Lage, beim Bahnhof von Horw, ist ein Entwicklungsschwerpunkt bzw. Arealentwicklungen mit hoher Dichte (Arbeitsplatzgebiet, Entwicklungsstandorte) geplant. Als Ausgleich zu den Verdichtungen soll an möglichst zentraler Lage ein öffentlich zugänglicher Grünraum als „Grüne Lunge im Siedlungsgebiet“ geschaffen werden. Von diesem Entwicklungsschwerpunkt soll eine möglichst direkte Verbindung zum See für den Langsamverkehr sichergestellt werden. Der neue Grünraum soll mit den vorhandenen Grünstrukturen vernetzt werden.

Die Seebucht stellt bezüglich Freizeit-, Erholung- und Ökologie ein wichtiges Entwicklungspotential dar. Das Thema „Stadt am See“ soll hier langfristig, abgestimmt mit der Siedlungsentwicklung und dem Wegnetz, eine wichtigere Rolle spielen.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Grünzone / Zone für Sport- und Freizeitanlagen*
- *Gestaltungsplan-/Bebauungsplanpflicht*
- *Ergänzung Verkehrsrichtplan*

4.7 Landschaftsschutz

Das offene Kulturland in der Gemeinde Horw und insbesondere die Halbinsel haben als wertvoller Landschafts- und Erholungsraum eine übergeordnete Bedeutung. Ein grosser Teil des Kulturlandes ist im nationalen Inventar der Landschaften und Naturdenkmäler enthalten.

Die Landwirtschaft steht unter zunehmendem wirtschaftlichen Druck. Das in den letzten Jahren geänderte Raumplanungsgesetz ermöglicht den Landwirten vermehrt neue Einkommenszweige zu erschliessen, wodurch die Gefahr besteht, dass an landschaftlich sensiblen Standorten unerwünschte Bauten, Anlagen oder Einrichtungen entstehen wie Gewächshäuser, gewerbliche Nebenbauten, Intensivmastanlagen o.ä..

Die bestehenden Bestimmungen im Bau- und Zonenreglement sollen überprüft und angepasst werden. Zudem sollen jene Bereiche in der Landschaft festgelegt werden, in welchen keine Bauten, Anlagen, Einrichtungen oder auch landschaftlich heikle Nutzungsformen erwünscht sind.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Bestimmungen im Bau- und Zonenreglement*
- *Freihaltezonen, Landschaftsschutzzone*

5 Bereich Verkehr

5.1 Ausgangslage

Das neue Verkehrsnetz mit der Umfahrung und der Autobahn-, resp. Kantonsstrassenüberdeckung, gliedert das Siedlungsgebiet neu. Durch die neuen Strukturen ergeben sich Chancen, aber auch Herausforderungen für die Aufwertung des Siedlungsgebietes. Durch das Wegfallen der trennenden Verkehrsachsen sind neue Quartierverbindungen entstanden. Diese Verkehrsentlastung wertet die Quartiere auf.

5.2 Strassennetz motorisierter Individualverkehr (MIV)

Aufgrund der heutigen Verkehrsbelastung im Siedlungsgebiet besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf für Verkehrsreduktionen. Die neue Umfahrung entlastet das Siedlungsgebiet weitgehend gemäss den Prognosen im Verkehrsrichtplan 1996. Eine Verkehrsverlagerung vom übergeordneten Strassennetz auf die Strassen im Siedlungsgebiet ist momentan nicht zu erwarten. Trotzdem gibt es künftigen Handlungsbedarf bezüglich Abstimmung Siedlung und Verkehr.

Werden verschiedene geplante Entwicklungsvorhaben in und um Horw realisiert, müssen deren Auswirkungen auf den Verkehr aufgezeigt werden. Zu prüfende Vorhaben sind zum Beispiel:

- ESP Bahnhof Horw
- Entwicklung Schlund (Kriens)
- Innere Verdichtung

Der Handlungsbedarf auf der Halbinsel bezüglich Ziel-/Quellverkehr ist im Detail zu prüfen. Dabei soll der Konflikt zwischen Erholung und Erschliessung an der Seepromenade thematisiert werden.

Eine Umgestaltung der entlasteten Strassenräume und deren besseren Integration in die Siedlung / Quartiere ist zu prüfen. Für eine verbesserte Siedlungsqualität sind städtebaulichen Prinzipien für die stark belasteten Hauptachsen zu definieren.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Überarbeitung Verkehrsrichtplan*
- *Betriebs- und Gestaltungskonzepte für den Rückbau von Quartierstrassen und die Aufwertung von Hauptachsen*

5.3 Parkierung

Beim ruhenden Verkehr sind folgende Defizite vorhanden: In älteren Quartieren existieren meist zu kleine Parkieranlagen. Dies führt dazu, dass die Autos direkt auf die Strasse gestellt werden.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Überarbeitung Parkierungsreglement*
- *Quartierparking*

5.4 Öffentlicher Verkehr

Die im Konzept ‚Agglomobil, optimiertes ÖV-System Agglomeration Luzern‘ (Kurzfassung, 12. Januar 2004) vorgesehenen Verbesserungen wurden im Rahmen des Fahrplanwechsels Dezember 2005 umgesetzt.

- Fahrplanverdichtungen der Buslinie 20 (7.5-, 15-Minuten-Takt) und auf der Linie 21 15-Minuten-Takt) in den Hauptverkehrszeiten
- Neue Buslinie 16 nach Horw Zentrum verlängert (Tangentallinie Horw – Kriens)
- Buslinie 16 mit neuem Linienast „Horw Spitz“

Die Einführung der neuen Buslinie 31 Kasernenplatz – Pilatusmarkt – Horw erfolgte auf 9. März 2006. Im Zusammenhang mit der S-Bahn Zentralschweiz ging auch die neue Haltestelle „Mattenhof“ in Betrieb. Eine Verknüpfung zwischen der S-Bahn und der Buslinie 16 ist aufgrund der vielfältigen Fahrplan-Randbedingungen derzeit nur in beschränktem Masse möglich.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Überarbeitung Verkehrsrichtplan*
- *Überprüfung des Taktfahrplanes*

5.5 Verkehrsberuhigte Siedlungskammern

Die Siedlungskammern zwischen den Hauptverkehrsachsen bilden mögliche verkehrsberuhigte Bereiche. Die Funktion der Strassenräume innerhalb der Siedlungskammern muss definiert werden. Dabei sind die Umgestaltung/Aufwertung auf die Funktion der Strassen abzustimmen.

Die Quartierzugehörigkeit von einzelnen Gebieten ist zu thematisieren. Ein Beispiel dafür ist das Gebiet „Spickel“ Ennethorw im Süden (Isolation des Quartiers bedingt durch umgebende Verkehrsachsen).

Die Funktionen (verkehrlich, sozial, räumlich usw.) von folgenden Strassen müssen thematisiert werden. Kantonsstrasse zwischen Merkur und Rank (Sammelstrasse), Kantonsstrasse zwischen Waldegg und Krienserstrasse (Hauptverkehrsstrasse) oder die Technikumsstrasse.

Der Verkehr ist auf Hauptachsen zu leiten, damit der Durchgangsverkehr in den Siedlungskammern verringert wird.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Überarbeitung Verkehrsrichtplan*

- *Tempo 30 Zonen / Begegnungszonen*
- *Durchfahrtsbeschränkung für den MIV*

5.6 Fuss- und Radverkehr

Es gibt ein Basisnetz mit überregionalen (Kt. Radrouten) und regionalen Fuss- und Radverkehrsverbindungen, die hauptsächlich in Nord-Süd – Richtung verlaufen sowie wichtige kommunale Radverkehrsrouten. Die kommunalen Radverkehrsverbindungen des Basisnetzes dienen in erster Linie der Erschliessung von wichtigen öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Bahnhof oder Gemeindezentrum. Diese Wege wurden im Konzept festgehalten.

Neben dem Basisnetz gibt es feinere Rad- und Fusswegstrukturen innerhalb der Quartiere, die im Konzeptplan lagemässig nicht aufgezeigt werden. Für die Anlage der Feinstrukturen innerhalb der Siedlungskammern werden als wichtige Prinzipien festgelegt:

- Direkte und sichere Verbindungen
- Zugänglichkeit zu Bushaltestellen
- Feinmaschigkeit
- Attraktivität
- Soziale Sicherheit

Das vorhandene Fuss- und Radwegnetz ist gesamthaft recht dicht. Es gibt voraussichtlich wenige Netzlücken. Es besteht in erster Linie Handlungsbedarf im qualitativen Bereich. Konkret zu überprüfen sind folgende Abschnitte:

- Übergang Kantonale Radroute im Brückenbereich (Kantonsstrasse – Hergiswil)
- Eignung der Erschliessungsstrassen für den Rad- und Fussverkehr
- Anbindung der Quartiere an wichtige Einrichtungen und Verbindungen der Quartiere untereinander.

Bei der Planung des Entwicklungsschwerpunktes Bahnhof Horw ist u.a. die Anbindung des Quartiers Spitz / Ennethorw über die Achse alte Bahnhofstrasse (bezüglich Velotauglichkeit /Fussgängerunterführung) und ein neuer Fussweg östlich der Bahnlinie zu prüfen.

- Die Ost-West-Verbindungen sind allgemein zu ergänzen und zu verbessern.

Fuss- und Radverkehr im Naherholungsraum

Ausserhalb des Siedlungsgebietes sind viele Wanderwege, aber nur wenige Fusswege im Verkehrsrichtplan enthalten. Falls für diese Wege kein öffentlich-rechtlichen Fusswegrecht im Grundbuch vermerkt sind, sind diese Wege in ihrem Bestand und in der öffentlichen Nutzbarkeit nicht gesichert.

Im Rahmen der Überarbeitung des Verkehrsrichtplanes ist festzulegen, welche Wege öffentlich nutzbar sein sollen. Dabei ist die Nutzungsform (Fussweg, Kinderwagen-/ Roll-

stuhlgängigkeit, Veloweg o.a.) zu bestimmen, um so die Ausgestaltung der Wege festhalten zu können (Wegbreite, Belag).

See

Der öffentliche Zugang zu den Seeufern ist ein wichtiges Ziel des Raumplanungsgesetzes und als Ziel im kantonalen Schutz- und Nutzungskonzept Vierwaldstättersee enthalten (Vorschläge Wegführung). Im Rahmen der Überarbeitung des Verkehrsrichtplanes sind zumindest in Teilbereichen entlang der Ufer neue Fusswege zu realisieren und bestehende Weglücken zu schliessen. Der Schutz naturnaher Uferbereiche und der erhaltenen Parkanlagen ist zu berücksichtigen.

Wald

Die Waldgebiete im, oder angrenzend an das Siedlungsgebiet, sind wichtige Naherholungsräume. Im Rahmen der Überarbeitung des Verkehrsrichtplanes sind die öffentlichen Zugänge zu den Wäldern zu überprüfen und je nach Ausgangslage neu vorzusehen oder rechtlich zu sichern.

Umsetzungsmöglichkeit

- *Überarbeitung Verkehrsrichtplan*
- *Betriebs- und Gestaltungskonzept der Erschliessungstrassen*
- *Konzept Wanderwegnetz*

6 Anhang

6.1 Zielsetzungen der Gesamtrevision

Bereichsübergreifende Zielsetzungen / Leitthesen

Zielsetzung	Wo definiert
<ul style="list-style-type: none"> • Ortskern und Kantonsstrasse Der Ortskern soll seine Funktion als Gemeindezentrum vor allem in folgenden Bereichen erfüllen: <ul style="list-style-type: none"> - Attraktivität (Gestaltung, Erscheinung, Multifunktionalität, Nutzungsvielfalt) - Versorgung der Bevölkerung - Kulturelle wie gesellschaftliche Bedürfnisse (Treffpunkt, öffentliche Plätze und Gemeinschaftseinrichtungen) <p>erfüllen können.</p>	Leitbild r.E. (Thema 1)
<ul style="list-style-type: none"> • Dorfkern weiterentwickeln, attraktiv gestalten und beleben; den Ortsbildschutz verbessern. Lebendiges Zentrum mit einem urbanen Ambiente und vielfältigen Einkaufs- und Begegnungsmöglichkeiten zum Flanieren. 	Zielvorgaben / Zukunftskonferenz
<ul style="list-style-type: none"> • Quartiererneuerung Mit einer gezielten Erneuerung sollen <ul style="list-style-type: none"> - gewachsene Quartierstrukturen beachtet, - Wohnungen an die aktuellen Bedürfnisse (Wohnstandard) angeglichen, - verkehrsfreie Aussen- und Grünräume erhalten resp. wieder geschaffen und - die Platzbedürfnisse der gewachsenen Mobilität angemessen befriedigt werden. 	Leitbild r.E. (Thema 3)
<ul style="list-style-type: none"> • Aussenräume / Plätze / Begrünung Mit zunehmender Baudichte stiegen die Anforderungen an: <ul style="list-style-type: none"> - Gestaltung der Aussenräume, - räumliche Gliederung der Quartiere (Grünkorridore) - und ökologische Lebensräume innerhalb des Siedlungsraumes (Bachläufe, Waldränder usw.) 	Leitbild r.E. (Thema 4)
<ul style="list-style-type: none"> • Quartierleben Durch die Schaffung geeigneter Orte ist das Quartierleben als gesellschaftliche und kulturelle Basis der Gemeinde zu fördern. 	Leitbild r.E. (Thema 6)
<ul style="list-style-type: none"> • Naherholung / Tourismus Angestrebt wird eine nachhaltige Nutzung der Landschaft, insbesondere für die Naherholung und den Tagestourismus, die die landschaftlichen Qualitäten wahrt und nachteilige Auswirkungen vermeidet. 	Leitbild r.E. (Thema 7)

Zielsetzungen / Leitthesen im Bereich Siedlung

Zielsetzung	Wo definiert
<ul style="list-style-type: none"> Wohnbaustrukturen / Entwicklungsräume Aufgrund der landschaftlichen Gegebenheiten wird mit einer zurückhaltenden baulichen Entwicklung keine massgebliche Steigerung der Einwohnerzahl verfolgt. Ausser im Gebiet Ennethorw/Pilatushang die Quartiere abrunden und ergänzen. 	Leitbild r.E. (Thema 2)
<ul style="list-style-type: none"> Arbeit und Bildung Förderung einer differenzierten Entwicklung von Arbeitsplätzen unter Einbezug der Ziele des Richtplans Eichhof – Schlund – Bahnhof Horw. 	Leitbild r.E. (Thema 5)
<ul style="list-style-type: none"> Für Jung & Alt, Familien, auch für gehobene Ansprüche steht genügend Wohnraum zur Verfügung. 	Leitbild r.E. (Thema 8 M2) / Zukunftskonferenz
<ul style="list-style-type: none"> Das Bahnhofsgebiet ist als Entwicklungsschwerpunkt zu lancieren. Die Industriezone (Ziegelei) sowie das Bahnhofsgebiet soll gestützt auf ein Gesamtkonzept in eine für eine urbane durchmischte Nutzung geeignete Zone überführen. Ein städtebauliches Gesamtkonzept fördert die qualitative Entwicklung des Bahnhofsgebietes. 	Zielvorgaben / Zukunftskonferenz
<ul style="list-style-type: none"> Keine neuen Einkaufs- und Fachmarktzentren ausserhalb des Dorfkerns. 	Zielvorgaben
<ul style="list-style-type: none"> Gezielte, qualitative Verdichtung im Gebiet Dorf – Bahnhof 	Zukunftskonferenz
<ul style="list-style-type: none"> Funktionelle Entflechtung von Wohnen und Gewerbe ist anzustreben. 	Ortsplanungskommission

Zielsetzungen / Leitthesen im Bereich Landschaft

Zielsetzung	Wo definiert
<ul style="list-style-type: none"> Die Qualität der grünen Horwer Halbinseln bleibt erhalten. 	Leitbild / Zukunftskonf.
<ul style="list-style-type: none"> Die einzigartige Seeuferzone ist ein durchgehender Erholungsraum mit einem Seeweg. 	Leitbild / Zukunftskonf.
<ul style="list-style-type: none"> Landschafts- und Naturschutz Die Gemeinde erarbeitet ein Landschaftsentwicklungskonzept (LEK), das Auskunft gibt über das Erreichte, die vorhandenen Defizite, die Ziele und die Massnahmen für einen Landschaftsraum, der die verschiedenen Ansprüche der landwirtschaftlichen Nutzung, des Landschafts- und Naturschutzes, der ökologischen Aufwertung und der Erholung angemessen beachtet. 	Leitbild r.E. (Thema 11)

• Die ökologische Vernetzung inner- und ausserhalb des Siedlungsgebiets verbessern und mittels Landschaftskorridore und anderweitigen Massnahmen sichern.	Zielvorgaben
• Ein attraktives Umfeld für aktive Landwirtschaftsbetriebe schaffen.	Zielvorgaben

Zielsetzungen / Leitthesen im Bereich Verkehr

Zielsetzung	Wo definiert
• Der öffentliche Verkehr ist mit einem optimierten S-Bahn-Takt noch attraktiver zu gestalten.	Leitbild / Zukunftskonferenz
• Die Quartiere sind mit dem öffentlichen Verkehr besser erreichbar.	Leitbild / Zukunftskonferenz
• In den Quartieren gilt flächendeckend Tempo 30.	Leitbild / Zukunftskonferenz
• Der öffentliche Seezugang ist differenziert weiter auszubauen.	Zielvorgaben
• Der Erholungsraum und die Wohngebiete auf der Halbinsel sind besser mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen.	Ortsplanungskommission



Gemeinde Horw, Ortsplanung

Strategie Bootshafenkonzept

18. Januar 2007

Inhaltsverzeichnis

<i>1 Ausgangslage</i>	<i>2</i>
<i>2 Vorgehen</i>	<i>2</i>
<i>3 Ziele (Zusammenfassung)</i>	<i>3</i>
<i>4 Neue Bootshafenstandorte</i>	<i>3</i>
<i>5 Strategie</i>	<i>4</i>

Bearbeitung

Martin Kaeslin
Beat Suter
Barbara Gloor

Landschaftsarchitekt HTL, Raumplaner NDS/HTL
dipl. Ing. FH, Raumplaner FSU
dipl. Ing. FH, Raumplanerin FSU

Metron Raumentwicklung AG
Postfach 480
Stahlrain 2
CH-5201 Brugg

T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch
www.metron.ch

1 Ausgangslage

Der Vierwaldstättersee ist ein einzigartiger Natur- und Lebensraum sowie der grösste Freizeit- und Erholungsraum in der Zentralschweiz. Neben Kursschiffen, Surfbretter und Gummibooten befahren über 8'000 private Motor- und Segelboote den See. An den Ufern befinden sich 76 Hafenanlagen mit jeweils mehr als 10 Standplätzen. Die Gemeinde Horw hat 4 kleinere aber keine grössere Hafenanlage. Das ursprüngliche Projekt für einen grösseren Hafen im Gebiet Ennethorw mit 160 Wasserplätzen wurde 1996 von der Bevölkerung abgelehnt.

Der Bedarf für weitere Bootsplätze ist vorhanden, kann aber nur grob abgeschätzt werden. Im Gebiet Winkel sind die bestehenden Bootsplätze längerfristig nicht gesichert (provisorische Bewilligung) und im Gebiet Kastanienbaum sind Bemühungen im Gange, den bestehenden kleinen Bootshafen zu sanieren und auszubauen. In Abstimmung mit den kantonalen Amtsstellen hat der Gemeinderat Horw deshalb beschlossen, in einem ersten konzeptionellen Planungsschritt mit einem Bootshafenkonzept folgendes zu klären: an welchen Standorten in Horw Bootshäfen zweckmässig sind, inwieweit ein planerischer Handlungsbedarf besteht für bestehende Hafenanlagen und wie das der Gemeinde Horw zustehende Kontingent an Bootsplätzen verteilt werden soll.



Vierwaldstättersee als wertvoller Natur-, Kultur- und Erholungsraum

2 Vorgehen

In einer ersten Planungsphase wurden die bestehenden planerischen und rechtlichen Grundlagen zusammengestellt und ausgewertet. In einer zweiten Phase wurden die Ziele und Rahmenbedingungen für bestehende und neue Hafenanlagen festgelegt, neue potentielle Bootshafenstandorte ausgewählt und eine mögliche Vorgehensstrategie festgelegt. Gleichzeitig mit der Mitwirkung zum räumlichen Gesamtkonzept der Gemeinde Horw, dem ersten Planungsschritt zur Ortsplanungsrevision, wurden die ersten Resultate des Bootshafenkonzeptes und die gewählte Vorgehensstrategie zur öffentlichen Mitwirkung vorgelegt.

Anschliessend an diese Mitwirkung der Bevölkerung werden nun die potentiellen Bootshafenstandorte in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern, Anwohnern sowie interessierten Institutionen und Vereinen konkretisiert, um anschliessend das Bootshafen-

konzept fertig zu stellen. Das Bootshafenkonzept dient zukünftig als Planungs- und Entscheidungshilfe bei Bootshafenprojekten in der Gemeinde Horw.

3 Ziele *(Zusammenfassung)*

Ein möglichst grosser Teil der Bevölkerung soll direkt von der neuen Hafenanlage profitieren können, indem in oder angrenzend an die neuen Anlagen zusätzliche Erholungsangebote geschaffen werden (z.B. angrenzender Badeplatz, Liegewiese, Mietboote, Wasserungsstelle für Kleinboote o.a.)

Die Gemeinde Horw soll einen zentralen, gut erschlossenen und an die angrenzenden Nutzungen (Fischerei, Erholungsnutzung) angepassten Bootshafen erhalten. Die bestehenden Hafenstandorte sowie ein allfälliger Ausbau sind zu prüfen.

Natur und Landschaft haben einen hohen Stellenwert und Eingriffe in die Natur müssen durch eine rücksichtsvolle Gestaltung vermindert und durch ökologische Ausgleichsmassnahmen kompensiert werden.

4 Neue Bootshafenstandorte

Auf der Basis einer Standortanalyse wurden verschiedene mögliche neue Bootshafenstandorte ausgewählt. Diese müssen in einem weiteren Schritt in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern, Anwohnern sowie interessierten Institutionen und Vereinen konkretisiert und überprüft werden:



Übersicht der Standorte

Standort West: mittelgrosser Bootshafen für 60-90 Boote (Wasserplätze). Gegenüber dem Projekt von 1996 soll nun ein kleinerer Bootshafen geprüft werden (ehemals 160 Boote).

Standort Nord: mittelgrosser Bootshafen für 60-90 Boote. In Zusammenarbeit mit der Sand und Kies AG soll geprüft werden, ob mit einer Neuorganisation der bestehenden Verladestation die Möglichkeit entsteht, einen neuen Bootshafen zu integrieren und eventuell eine ufernahe Fusswegverbindung zu realisieren.

Standort Ost: kleinerer Bootshafen für 30-50 Boote. Das Gebiet zwischen Winkel und Forschungszentrum EAWAG soll im Rahmen eines Gesamtprojektes gestaltet und aufgewertet werden (vergl. räumliches Gesamtkonzept). In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit ein neuer Bootshafen integriert werden kann.

Weitere Standorte in der Gemeinde und insbesondere auf der Halbinsel sind aus Gründen des Natur-, Kultur- und Landschaftsschutzes, der Eigentumsverhältnisse (Zufahrt, Parkierung) aber auch der Windverhältnisse nicht realistisch.

5 Strategie

Die bestehenden Bootsplätze im Gebiet Winkel (Korporationshafen/Gemeindehafen) sollen erhalten aber bezüglich Lage und Anordnung überprüft werden.

Die bestehenden Bojenplätze im Gebiet Winkel sind schrittweise aufzuheben und Ersatzstandorte festzulegen (Vorgabe Kanton).

Der Bootshafen Kastanienbaum soll geringfügig ausgebaut werden (20-40 Bootsplätze).

Für einen neuen mittelgrossen Bootshafen soll in einem ersten Planungsschritt der Standort Nord geprüft werden. Anschliessend der Standort West und - wenn keiner dieser Standorte realisiert werden kann - der Standort Ost.

Zeigt sich im Verlauf der Planung, dass ein zentraler Bootshafen nicht oder nur teilweise möglich ist (Landschaftsbild, Naturschutz, Erschliessungsprobleme o.a.), soll in zweiter Priorität ein Konzept mit mehreren kleineren Bootshäfen vorgesehen werden .

Workshop Ortsplanungsrevision Horw

23. Oktober 2006, 17 bis 21 Uhr in der Horwerhalle
zur Eröffnung der öffentlichen Mitwirkung
zum räumlichen Gesamtkonzept
vom 24. Oktober bis 24. November 2006

Zusammenfassung



Moderation: Paul Krummenacher, Frischer Wind AG
Präsentation:
Gemeinderätin Manuela Bernasconi
Franz Hess, Präsident Kommission Ortsplanungsrevision
Barbara Gloor und Beat Suter, Metron AG
Protokoll: Marlise Egger Andermatt, mea kommunikation

Herausforderung: Qualität der Verdichtung

Über 100 Personen haben am 23. Oktober 2006 am Workshop „Räumliches Gesamtkonzept Ortsplanungsrevision“ zum Auftakt der öffentlichen Mitwirkung aktiv teilgenommen. In der kritischen Auseinandersetzung mit dem Gesamtkonzept waren die qualitative Verdichtung, ein wohnliches Horw für alle und die Erhaltung der Halbinsel als naturnahe Erholungszone zentrale Anliegen.

Einleitung

Markus Hool, Gemeindepräsident begrüsst in der Horwerhalle die TeilnehmerInnen zum weiteren Dialog für eine nachhaltige Entwicklung der Gemeinde Horw. Ein interessantes Publikum mit engagierten BewohnerInnen, PolitikerInnen, Fachleuten und Interessenvertretern war anwesend und liess sich auf die Diskussion über wesentliche Fragen der räumlichen Entwicklung ein. Viele der TeilnehmerInnen hatten bereits an der Zukunfts- und Ergebniskonferenz in der ersten Jahreshälfte aktiv mitgemacht. In der Zwischenzeit hat der Gemeinderat das Leitbild verabschiedet, welches eine der Grundlagen für die aktuelle Planung ist.

Übergeordnetes Ziel sei eine nachhaltige, eine qualitative Entwicklung der Gemeinde Horw. Es gehe um Lebensqualität, betonte Hool. Die räumliche Entwicklung sei dafür ein wichtiger Faktor. Wohnen, Arbeiten, Erholen, Kultur, Freizeit, Natur und Umwelt beeinflussten unser Leben ebenso wie das vielfältige Angebot einer modernen Gemeinde. Horw habe einiges zu bieten mit seiner einzigartigen Lage zwischen Stadt Luzern, Pilatus und See. Dieser Raum sei eine Ressource, die einen sorgfältigen Umgang verlange. Wichtige Leitplanken für die angestrebte Entwicklung würden in der Ortsplanung gesetzt. Markus Hool lud deshalb alle ein, an der Mitwirkung teilzunehmen und ihre Meinung zum räumlichen Gesamtkonzept einzubringen.

Zur Einstimmung wurde der kurze Film über Horw gezeigt, der in Zusammenarbeit mit privaten Firmen für das Standortmarketing gemacht worden ist. Er gab einen guten Überblick über Horw aus der Luft, aus einer Flughöhe, die den Blick weg vom eigenen Garten auf das Ganze richtet.

Manuela Bernasconi, Gemeinderätin Baudepartement, informierte anschliessend über das Gesamtpaket der Ortsplanung mit der Ortsplanungsrevision einerseits, und parallelen Planung im Entwicklungsschwerpunkt über das Gebiet Zentrum-Bahnhof-Ziegelei-HTA (Hochschule für Technik und Architektur) andererseits.

Die Ortsplanungsrevision wird in zwei Phasen erarbeitet. Zur Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der ersten Phase lud der Gemeinderat zum Workshop über das erarbeitete räumliche Gesamtkonzept ein. Der Workshop und die anschliessende Mitwirkung sollen dem Gemeinderat und den Planungsbeauftragten Anhaltspunkte für die nächste Planungsphase liefern.

Seit dem 20. Oktober 2006 sind fünf eingeladene Projektteams im Rahmen des laufenden Studienauftrags daran, ein ganzheitliches Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Bis im Februar 2007 werden die Entwicklungskonzepte vorliegen und nach der Jurierung auch öffentlich präsentiert.

Franz Hess gab als Präsident der Kommission Ortsplanungsrevision einen Überblick über Projektorganisation und Projektverlauf mit dem zweistufigen Verfahren sowie die Funktion der Kommission. Als begleitendes Gremium hat die Kommission bei der Analyse und den Zielformulierungen mitgearbeitet und den Entwurf des räumlichen Gesamtkonzeptes beraten. In der Analyse sei den wesentlichen Veränderungen in Siedlung, Landschaft und Erholung sowie Verkehr Rechnung getragen worden. Wichtige Grundlagen wie das räumliche Leitbild, das Leitbild „Horw Zukunft“ sowie der Input aus der Zukunftskonferenz seien berücksichtigt worden. Das räumliche Gesamtkonzept stelle die Grundlage für die weitere Zonenplanung dar.

In Bezug auf die parallel laufende ESP-Planung erklärte Franz Hess, dass für diesen Teil die Ortsplanung vorgezogen werden könnte, um der Dynamik in diesem wichtigen Entwicklungsschwerpunkt gerecht zu werden.

Er verwies auf die Mitwirkung, die in dieser Phase der Gesamtkonzeption freiwillig sei. Diese Chance, jetzt Einfluss zu nehmen, sollten alle nutzen.

Präsentation des räumlichen Gesamtkonzepts

Barbara Gloor und Beat Suter von der Metron AG präsentierten abwechslungsweise das räumliche Gesamtkonzept. Darin eingebettet wurde das Spezialthema der Bootshafen-Strategie, wozu in nächster Zeit ein Grundsatzentscheid notwendig wird.

Die Zielvorgaben für die Ortsplanungsrevision geben die Richtung in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Erholung sowie Verkehr vor. Die übergeordneten Zielsetzungen sind:

- Aufwertung als Wohn- und Arbeitsort
- Verbesserung der Wohn- und Siedlungsqualität
- Sicherstellung der Nutzung von Baulandreserven, massvolle Nachverdichtung und Verfügbarkeit grösserer Bauzonenreserven
- Erhaltung und Aufwertung der landschaftlichen Schönheit, der ökologischen Vielfalt und des Erholungswerts des Gemeindegebietes
- Abstimmung Verkehr und Siedlung sowie Verbesserung der Attraktivität und Verkehrssicherheit für den Fuss- und Radverkehr .

Einen sehr hohen Stellenwert in der Ortsplanung Horw hat die Strategie der Innenentwicklung mit Begrenzung der Siedlungsflächen, Unterstützung der Zentrumsbildung, Ausrichtung auf bestehende Infrastruktur, auf die innere Landschaft und die Lebensqualität in den unterschiedlichen Quartieren sowie eine überdurchschnittliche Qualität bei hoher Dichte und das entsprechende Mobilitätsangebot.

Beat Suter stellte die Planung in den Gesamtzusammenhang der demografischen und gesellschaftlichen Entwicklung in den letzten Jahrzehnten. Die Ortsplanung gehe von einem moderaten Wachstum aus, das sich bei 1'000 bis 1'500 zusätzlichen EinwohnerInnen bis 2021 bewege. Es gelte, die Stärke der Wohnqualität von Horw auszubauen. Im Verhältnis zur Bevölkerungsentwicklung wird mit einem moderaten Zuwachs von 300 bis 500 Arbeitsplätzen gerechnet.

Die Präsentation wurde den TeilnehmerInnen mit dem Handout abgegeben. Sie kann auch ab der Homepage www.horw.ch heruntergeladen werden.

Diskussion des Gesamtkonzepts in den Gruppen und Feedback

Nach der Präsentation fand eine angeregte Diskussion in 12 Gruppen statt. Zum Planungsverfahren und speziell zu den Inhalten Siedlung, Landschaft und Erholung, zum Spezialthema Bootshafenstrategie sowie zum Verkehr war die Meinung der TeilnehmerInnen gefragt.

■ Allgemeines

„Die Marschrichtung stimmt“ – wurde in der Feedbackrunde positiv bestärkt. Auch die Möglichkeit zur Mitwirkung und die ganzheitliche Betrachtungsweise im Gesamtkonzept wurden begrüsst. Kritisch angemerkt wurde, dass der Workshop eine Teilmeinung widerspiegeln und dass sich die TeilnehmerInnen mangels vorgängiger Zustellung der Unterlagen nicht vorbereiten konnten. Manuela Bernasconi erklärte dazu, dass dies bewusst so erfolgt sei und es hier um das Abholen spontaner Rückmeldungen gehe. Im Rahmen der laufenden Mitwirkung bestehe jedoch die Möglichkeit zu vertieften und detaillierten Meinungsäusserungen von allen Interessierten.

■ Siedlung

Positiv wurde die Strategie der Innenentwicklung aufgenommen. Die TeilnehmerInnen setzten den Schwerpunkt auf eine qualitative Verdichtung in den Quartieren wie im Zentrum. Begrüsst wurde die Aufwertung bestehender Quartiere. Viel Lob erhielt die forcierte Planung im ESP-Gebiet mit Schwerpunkt Arbeiten, aber auch Wohnen, in Lofts zum Beispiel. Die Ausrichtung der Planung auf ein moderates Wachstum wurde ebenfalls positiv gewertet.

Kritisch angemerkt wurde die fehlende Vision 2021. Diskussionspunkt war auch die Frage der Mischung Gewerbe/Wohnen, wo kontroverse Meinungen geäussert wurden. Einige wollten Gewerbe-zonen erhalten, andere Wohn- und Gewerbe-zonen ohne Aufteilungsschlüssel in eine Mischzone um-

wandeln. Einige forderten auch neues Bauland. Gewünscht wurde eine aktivere Rolle der Gemeinde in Bezug auf städtebauliche Massnahmen und bei Landkäufen.

Bei den offenen Fragen kamen bereits einzelne Anliegen, die auf einer niedrigeren Flughöhe waren als das Gesamtkonzept, wie etwa ein Treffpunkt für Jugendliche im Zentrum. Grundsätzlich interessierte die Form der Verdichtung.

Die qualitative Verdichtung und die Aufwertung der Quartiere werde eine besondere Herausforderung für die Planung sein, erklärte dazu Manuela Bernasconi. Die Vision liege in dieser qualitativen Entwicklung. Beat Suter ergänzte, dass die Aufwertung von Quartier zu Quartier unterschiedliche Massnahmen erfordern werden und auch eine Zusammenarbeit von Privaten, Genossenschaften und öffentlicher Hand anzustreben sei. Ersatzbauten seien je nach Situation eine Option. Zum Input für das Gewerbe betonte Manuela Bernasconi, dass gerade in der ESP-Planung das Gewerbe ein starkes Gewicht habe.

■ Landschaft und Erholung

Positiv gewertet wurde der Umgang mit der Halbinsel. Natur, Landschaft, Erholung, Freiräume erhalten wurde ebenso begrüsst wie die Erhaltung der Landwirtschaft. Die landwirtschaftliche Nutzung sei aber in Bezug auf die Betriebe kritisch zu betrachten und ein Umdenken erforderlich. Das Thema Seezugang löste kontroverse Reaktionen aus. Private und öffentliche Interessen stiessen hier aufeinander. Wichtig für die optimale Lösung war die Anregung, den Seeraum ganzheitlich anzugehen.

Auch die Siedlungstrenngürtel fanden Zustimmung; ergänzt wurde der Siedlungstrenngürtel Rüteliwald. Zur Frage „Landschaftspark“ präzisierte Barbara Gloor, dass es hier nicht um eine künstliche Parkgestaltung gehe, sondern um die Erhaltung der Qualität des natürlichen Landschaftsparks auf der Halbinsel.

■ Spezialthema: Bootshafenstrategie

Die Strategie, die auf einen Bootshafen für alle ausgerichtet ist, wurde bestätigt. Dass die ganze Bevölkerung von einer neuen Anlage profitieren soll und zusätzliche Naherholungs- und Freizeitmöglichkeiten findet, begrüsst die meisten TeilnehmerInnen. Für eine Gemeinde mit so grossem Seeanstoss sei der Bootshafen eine Notwendigkeit und trage auch zur Standortqualität bei. In Bezug auf die drei möglichen Standorte werden der Bereich „Kiesverlad“ sowie „Ennethorw“ favorisiert; hingegen sprach man sich gegen den Standort „Seestrasse/Winkel“ aus.

Aufgeworfen wurden Fragen wie Erschliessung, Parkierung und die Grösse eines zukünftigen Hafens. Einige äusserten sich kritisch und stellten die Notwendigkeit eines Bootshafens grundsätzlich in Frage. Andere meinten auch, dass das Thema hier zu viel Gewicht bekomme.

Manuela Bernasconi erklärte, dass die Gemeinde von Seiten des Kantons unter Druck stehe, ein Konzept für eine Bootshafenanlage zu erarbeiten. Deshalb sei dieses Spezialthema im Kontext der Landschaft und Erholung bereits detailliert auf der strategischen Ebene behandelt worden.

■ Verkehr

Das Grundkonzept Verkehr wurde positiv bewertet. Besondere Themen im Bereich Verkehr waren die Begegnungszone, die Trennung Verkehr/Wohngebiet, Tempo 30, attraktive Fusswegverbindungen und insbesondere die Radwegverbindungen Ost/West, die nicht befriedigend gelöst sind. Die kritischen Voten bezogen sich vor allem auf die bestehende Situation und brachten Einzelthemen zur Sprache. Anregungen im Bereich öffentlicher Verkehr mit besserer Koordination Bahn- und Bus, optimiertem S-Bahn-Angebot oder auch eine bessere Erschliessung (z.B. Altersheim) wurden vom Planungsteam aufgenommen. Kritische Anmerkungen und Fragen gab es in Bezug auf neue Fusswegverbindungen, die zum Teil private Interessen tangieren.

Empfehlungen

In der zweiten Runde hatten die Teilnehmenden Gelegenheit, Empfehlungen für den weiteren Planungsprozess zu formulieren. Nach der anschliessenden Präsentation der einzelnen Vorschläge wurden die Themen gewichtet. Höchste Priorität erhielt die Innenentwicklung mit qualitativer Verdichtung und hoher Ausnutzung der bestehenden Bauzonen, insbesondere auch im Zentrum.

Ein klares Votum gab es auch in Bezug auf die Halbinsel: Keine Ausdehnung von Bauzonen auf der Halbinsel – so die Empfehlung, die an zweiter Stelle auf der Prioritätenliste stand. Gewünscht wurde eine ganzheitliche Betrachtung der Halbinsel unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzungen.

Die Wohnqualität stand an dritter Stelle: „Wohnliches Horw für alle Altersgruppen“ wurde als Empfehlung formuliert.

In Bezug auf die Nutzungen wurde mehr Flexibilität gefordert für gemischte Nutzungen Wohnen/Arbeiten wie auch eine höhere Nutzungsflexibilität bei bestehenden Bauten. Im ESP seien Arbeitsplatzreserven zu planen und Lofts anzubieten.

Bessere Rahmenbedingungen für das Gewerbe und keine Zweckentfremdung von Gewerbeland für reines Wohnen wurde von anderer Seite als Empfehlung formuliert.

Diese verschiedenen Interessen werden in der weiteren Planung zu berücksichtigen sein und sind zentrales Thema in der ESP-Planung im Bahnhofgebiet.

Thema war auch die Erschliessung und Parkierung im Bereich der Naherholung, wobei sich einige für naturbelassene Naherholungszonen ohne motorisierten Individualverkehr aussprachen. Eine weitere Empfehlung gab es zum „bedarfsgerechten ÖV“ mit besserer Bus-Bahn-Koordination und Linienführung.

Einige Teilnehmende sprachen sich für die Sicherung von Baulandreserven oder entsprechender Alternativen aus sowie speziell auch für Baulandreserven für gehobenen Wohnungsbau. Andere setzten ein Zeichen für die Horwer Landwirtschaft, die nicht eingeengt werden solle. Weiteres Thema war die Umsetzung einer Begegnungszone Zentrum mit Tempo 20. Für den Bootshafen wurde eine schonende Gestaltung gefordert. Angeregt wurde auch die Ermöglichung neuer Wohnformen. Freiflächen im Zentrum erhalten und eine Verbindung von Stadt und See waren weitere Empfehlungen.

Weiteres Vorgehen

Diese Empfehlungen wie auch die kritischen Anmerkungen und Fragen werden von der Planung aufgenommen und dienen der Präzisierung und Differenzierung wichtiger Themen.

Bis zum 24. November 2006 können alle Interessierten zum Gesamtkonzept Ortsplanungsrevision Stellung nehmen. Das Gesamtkonzept ist im Foyer des Gemeindehauses ausgestellt und abrufbar unter www.horw.ch.

Nach der Mitwirkung wird das Gesamtkonzept überarbeitet und auf dieser breit abgestützten Grundlage die zweite Stufe des Verfahrens, die Zonenplanung, im kommenden Jahr entworfen. Die neuen Planungsentwürfe gelangen dann im Verlauf des Jahres 2008 zur öffentlichen Auflage.

Manuela Bernasconi bedankte sich zum Abschluss für die aktive Mitarbeit und die konstruktive Kritik. Dieser Input diene der kritischen Gesamtbetrachtung und gebe bereits Hinweise für die Detailplanung. Es sei auch möglich, dass einzelne Themen im Planungsprozess eine vertiefte Diskussion verlangten. Der Dialog werde in geeigneter Form wieder fortgesetzt.

Horw, 27, Oktober 2006/mea

Anhang 1: Feedback zur Präsentation

Anhang 2: Empfehlungen an Projektgruppe

Anhang 1: Feedback zur Präsentation

Allgemeines (Verfahren etc.)		
Positives	Kritisches/ Fehlendes	Offene Fragen
Mitwirkungsverfahren	Verfahren ist kritisch - Teilmeinung - Geamtmeinung	Wie werden Quartiere einbezogen?
Marschrichtung stimmt!	Verfahren: Unterlagen vorzeitig zustellen	Bevölkerung plus 1'500 – warum?
Gesamtheitliche Betrachtung (Alterskommunen)	Eingemeindung – Fusion?	
Siedlung		
Positives	Kritisches/Fehlendes	Offene Fragen
Innere Verdichtung	Städtebauliche Massnahmen im Zentrum durch Gemeinde fördern	Treffpunkt für Jugendliche und Kinder im Zentrum?
Aufwertung bestehender Quartiere, z.B. Biregg	Biregg-Quartier mit Luzern entwickeln	Aufwertung bestehender Quartiere: Was heisst das? Abreissen/Neubau, verdichtet Bauen? Erhöhung Ausnützungsziffer?
Längmatt ist gutes Wohngebiet		
Innenverdichtung mit Grünflächen	Freiräume im Siedlungsgebiet?	Grünfläche beim „Spycher“?
Quartiererneuerung wichtig		
Schwergewicht: Arbeiten im ESP	Thema Arbeitsplätze zuwenig gewichtet	Wie fördert man Arbeitsplätze
ESP: forcieren	Bessere Rahmenbedingungen für Gewerbe	Welche Bedeutung hat Industrie und Gewerbe?
Mehr Arbeitsplätze im ESP Bahnhof	Gewerbezone nicht nur für Wohnraum verwenden	
Bahnhof: Standort im neu zu entwickelnden Raum ESP Bahnhof – noch nicht stark verbaut	Wohn-/Gewerbezone umwandeln in Mischzone ohne Aufteilungsschlüssel	
Positiv: ESP Bahnhof forciert – eigenständig verfolgen	Bestandesaufnahme – keine Vision für bis 2021	
Wohn- und Arbeitsplatz (Lofts) zusammenführen (Dienstleistungen)		
Trennung Siedlungs- und Arbeitsplatz		
Moderates Wachstum		Massvolle Erweiterung Bauzone
Siedlungsbegrenzungen setzen Strukturen! Klare Trennung, keine Verwässerung!	Siedlungsbegrenzungen vor allem qualitativ und nicht quantitativ setzen (nicht zu viele, um Baumöglichkeiten nicht zu begrenzen)	Verdichtetes Bauen sehr gut! Wie sieht Vision 2021 aus?
	Kastanienbaum/St.Niklausen als Quartier betrachten	Verdichtung = Verteuerung
	Abstimmung mit Allmendplanung	Wachstum = höher als geplant
	Näherbaurecht Achtung verdichtete Überbauung	Versteckte Reserven Wohnen?

	Übergang Stadt – Natur See beachten	Siedlungstrenngürtel Bireggwald Oberwil – warum nicht durchgehend?
Bestehende Bauzonen realisieren	Bauland auszonen, wenn nicht gebaut wird	
Bestehende Bauflächen optimal ausnutzen	Aktivere Rolle der Gemeinde bei Landkäufen	
	Bessere Nutzung von Bauzonen	
	Wir brauchen mehr Bauland	
	Wir brauchen neues Bauland	
	Baulandreserven: Wie Nutzung sicherstellen?	
Landschaft und Erholung		
Positives	Kritisches/ Fehlendes	Offene Fragen
Erhaltung von landwirtschaftlichen Nutzflächen	Landwirtschaftliche Nutzfläche kritisch betrachten/Umdenken/nicht einfach Betriebe erhalten	
Bestehende Landwirtschaft wird erhalten		Landwirtschaft vs. „Park“
Halbinsel – Natur pur erhalten		
Landschaft und Erholung erhalten	Schaffung von neuen Erholungspunkten: Problem Pflege und Verwaltung dieser Orte Jetzt schon problematisch in heutiger Gesellschaft Lohnt es sich, hier noch mehr zu investieren?	
Vernetzung Landwirtschaft und Erholung gut		
Sanfter Seezugang Ebenau – See		
Seezugang privat → schützen	Seeraum ganzheitlich angehen	
Seezugang öffentliche → fördern	Seezugang vermehrt öffentlich zugänglich	
	Seezugang zu knapp → verbessern	
	Seezugang ausreichend	
Siedlungstrenngürtel	Siedlungstrenngürtel Rüteliwald fehlt	
Landschaftspark erhalten und pflegen	Infrastruktur für „Park“ fehlt (Bänkli, WC, Beiz)	Landschaftspark „Park“ = künstlich
Halbinsel als Freiraum	Ökologisch wertvolle Zone ausweiten (Halbinsel)	
	Schutz des Horizonts (Geländeanpassung)	
	Dorfplatz kein Fliessgewässer, sondern Kanal (Gesamtkonzept)	
	Aussicht auf Wegen erhalten oder schaffen	
	Golfplatz – wieso kein Thema?	
Spezialthema Bootshafen-Strategie		
Positives	Kritisches/Fehlendes	Offene Fragen
Profit für die Bevölkerung	Variante Ost: Zufahrt? Naturschutz?	Bootshafen Standort Kastanienbaum - Stutz
Strategie Ja	Bootshafen – Variante Ost ablehnen	Wie hoch ist Kontingent?
Bootshafen Ja → grösster Seeanstoss Variante Nord / TCS-Camping auflösen und Infrastruktur für Bootshafen	Bootshafen Ost – kein Thema	Was heisst mittelgrosser Bootshafen?

Bootshafen – positives Konzept	Ost und dezentral vergessen	Wie ist es rechtlich mit den bestehenden Bojenplätzen?
Notwendigkeit für eine Gemeinde mit so grossem Seeanstoss	Frage generell: Ja? Nein? (Zukunftskonferenz: nein)	
Bootshafen mit nötiger Infrastruktur (Naherholung, Beizli etc.)	Lärmbelastung Verkehrssicherheit	
Bootshafen = Standortverbesserung	Nur für bestimmte Bevölkerung	
Standort, wenn überhaupt: Nord	Parkplätze Erschliessung	
Ziel genau definieren, weiterverfolgen	Konflikt: Gewerbe - Private	
Geschützte Horwerbucht +/-	Bootshafen hat zuviel Gewicht	
	Bootshafen +? -?	
	Bootshafen Grundsatz: Braucht es einen? Bojenfelder, kleine Häfen versus zentraler Bootshafen	
Verkehr		
Positives	Kritisches/Fehlendes	Offene Fragen
Grundkonzept Verkehr ok	Verkehrsberuhigte Siedlungskammern – zu wessen Lasten? Siedlungskammern erschliessen ohne Schikanen	Entkoppeln Individualverkehr
Begegnungszone 20	Zu stark auf öffentlich und Velo	Sicherheit Zentrums Kantonsstrasse Fussgänger
Trennung Verkehr – Wohngebiet 30er Zone Lastwagenverbot Verkehrsentwicklung generell	Linie 21 nach Kriens?	
Zugang zu Fuss in attraktive Landschaft erschliessen	Linien 16/21 Problem	
	Rückbau Gestaltung von Strassen (Krienser/Neumatt/Bachstr./Winkel/Ebenau)	Seestrasse – Durchgang unterbrechen? Für Autos
	Immer noch zuviel Verkehr durch das Zentrum	
	Massnahmen gegen Schleichverkehr	
	Quartierserschliessung fehlt	
	Parkraumkonzept Möglichkeit ja Bitte nutzen	
	Keine Parkplätze im Erholungsraum	
	Radwegverbindungen Ost / West	
	Veloverbindungen Ost – West fehlen (Bahniveau)	
	Bahnhofunterführung Velofahrverbot Ost – West	
	Koexistenz Velo Fussgänger	
	Fussweg-Netzergänzung Kastanienbaum – Langensand	Fussweg Winkel – Ennethorw realistisch?
	Veloweg Kaserne/Brändi Biregg/Waldegg	
	Radwege optimieren Benutzerfreundlich	
	Altersheim schlecht erschlossen	

	Angebot Zufahrt Altersheim	
	S-Bahnangebot optimieren! (Bus zu grosser Zeitbedarf) Problem auch Friktion mit Individualverkehr	Busnetz genügend
		Warum nicht Rundfahrt bei ÖV – statt hin und zurück?
		Optimieren Bahn und Bus (Haltestellen) vor allem Ennethorw
		Bus ÖV gegenseitige Abstimmung ungenügend (16.30) Zentrum
	Horw nicht an Wegverbindung zu Promenadenweg nach Hergiswil angeschlossen	
	Bootshafen mit Wegnetzverbindung	
		In Quartieren flächendeckend Tempo 30
		Lastwagenverbot in 30er Zone
		Sonntag ganzes Dorf Tempo 30

Anhang 2: Empfehlungen an die Projektgruppe nach Prioritäten

Empfehlung	Punkte
Siedlung: Innenentwicklung/Verdichtung/Nutzung	
Innenentwicklung durch Renovation (MFH mit Balkonen, Lift etc.) Verdichtetes Bauen (hohe Häuser) Verdichtung gegen innen über Erhöhung der AZ Qualitative Verdichtung Quartiere Verdichtetes Bauen im Dorfgebiet Ausnutzung im Zentrum erhöhen Verdichtung contra Aussenraum	49
Siedlung: Halbinsel	
Keine Ausdehnung von Bauzonen auf der Halbinsel	33
Siedlung: Wohnen	
Wohnliches Horw für alle Altersgruppen	31
Siedlung: Nutzungsflexibilität	
Flexible gemischte Nutzung (Wohnen Gewerbe) Flexibilität bei Vorschriften wahren Höhere Nutzungsflexibilität (Nutzung Bauten) Im ESP Arbeitsraumreserven planen (Lofts)	26
Erholung/Verkehr	
Naturbelassene Naherholungszonen ohne motorisierten Individualverkehr	24
Siedlung: Gewerbe Rahmenbedingungen	
Gewerbe Verbesserung Rahmenbedingungen Keine Zweckentfremdung von Gewerbeland für reines Wohnen Grundeigentümer und Gewerbe berücksichtigen	23
Verkehr: ÖV-Optimierung	
Bedarfsgerechter ÖV (Koordination Bus + Bahn) Verbesserung ÖV (Fahrplan Linienführung ohne Umsteigen, aber ohne Erweiterung)	20
Siedlung: Baulandreserven	
Sicherstellung der Nutzung von Baulandreserven oder Alternativen schaffen	15
Baulandreserven für gehobenen Wohnungsbau	15
Siedlung/ Landwirtschaft	
Landwirtschaft nicht einengen	15
Allgemein: Kosten	
Realistisch bleiben, Kosten nicht vergessen	13
Verkehr: Begegnungszone/Sicherheit	
Begegnungszone Zentrum Tempo 20	12
Durchsetzung Verkehrsvorschriften Seestrasse	10
Allgemein: Partizipation	
Siedlungsfrage – alle Gruppierungen einbeziehen Einbezug von Jugend und Senioren sowie Fach- und Interessengruppen	10
Spezialthema Bootshafen: verträgliche Form	
Bootshafen äusserst schonend bauen	10
Diverse Anregungen:	
Möglichkeiten für neue Wohnformen schaffen	9
Freiflächen im Zentrum erhalten	9
Ganzheitliche Betrachtung Halbinsel (Verkehr, Bau, Natur, Erholen)	8
Zusammenführung von Stadt und See	6
Stossrichtung Verfahren i.O.	4
Heutige Aussagen nicht als verbindlich interpretieren! Grundlage für weitere und echte Diskussion	3
Internet Medien-Plattform	2
Grenzen von moderatem Wachstum akzeptieren	2
Energie in „bestehende“ Sachen investieren	2

Ortsplanungsrevision: Mitwirkungsbericht zum Räumlichen Gesamtkonzept

Stellungnehmende / Autoren

Nr.

4, 5, 8, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 102, 103, 105, 110, 112, 120, 121,
123, 124, 126, 127, 128, 129.1 - 129.17, 130, 131, 132, 133, 134, 135,
136, 137, 138, 143, 144

20, 101, 106, 107, 109, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 122, 141

1

2

3

6

7

9

12

13

19

Autor

Privat (inkl. vereinzelte Firmen); 50 Eingaben

Private Eingaben älteren Datums: 14 Eingaben

Strassengenossenschaft Breiten

Pro Halbinsel Horw

Natur- und Vogelschutzverein Horw

Baudirektion der Stadt Luzern

IG verkehrssicheres Neumattquartier (75 Unterschriften)

Verein IG-Bootssteg Ennethorw

Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee

L2O

Ortsverein Kastanienbaum St. Niklausen

25. Januar 2007

Vorbemerkungen

Spalten / Tabelle

- Die ‚Feedback‘ Spalte zeigt auf, ob die Mitwirkungseingabe dem Räumlichen Gesamtkonzept zustimmt oder ob es sich um Kritikpunkte oder Ergänzungsvorschläge handelt.
- Die Stellungnahme des Gemeinderates beinhaltet kurze Kommentare, wo eine Antwort bereits möglich ist.
- Die grau markierten Eingaben sind vor der offiziellen Mitwirkung eingegangen. Den Gesuchstellern wurde jeweils mitgeteilt, dass ihr Anliegen im Rahmen der kommenden Ortsplanung behandelt werde.

Spezialplanung

- Die komplexe Thematik Halbinsel, Seestrasse, Seezugänge und der Umgang mit dem ökologisch wertvollen Seeufer allgemein bedarf eines spezifischen Vorgehens. Der Gemeinderat vertritt die Meinung, dass für die Halbinsel und die Horwerbuch als Natur- und Erholungsraum ein umsetzungsorientierter "Richtplan Halbinsel" lanciert werden soll. Diese parallele Planung vertieft – abgestimmt auf den Ortsplanungsprozess - eine für Horw zentrale Fragestellung.

A) zum Räumlichen Gesamtkonzept

Eingabe Nr.	wer		Thema/Anliegen/Kritik	Feedback		Stellungnahme des Gemeinderates
	Verband, IG, Behörde	Einzel		Zustimmung (Z)	Kritik, Ergänzung (K)	
						Bemerkungen
			Gesamtbeurteilung			
08	x		Gut, aber zu sehr am Status Quo orientierend			z.K. genommen
11/17 134		x x	Kooperative Kommunikationskultur liesse erwarten, dass vor Publikation eines Projekts mit den direkt betroffenen Personen (Eigentümer und Anlieger Seezugänge) Kontakt aufgenommen würde		x	Gesamtkonzept ist Grundlagenpapier; es liegen noch keine Projekte vor. Die Anregung wird z.K. genommen. Mit den EigentümerInnen wird im Laufe der weiteren Planung das Gespräch gesucht.
12	x		Grosses Bemühen um sorgfältigen Umgang mit dem Landschaftsraum wird unterstützt	x		wird z.K. genommen
19	x		Frist für Vernehmlassung zu kurz angesetzt		x	wird z.K. genommen

Eingabe Nr.	wer		Thema/Anliegen/Kritik	Feedback		Stellungnahme des Gemeinderates
19	x		Falls die Orts- und Quartiervereine nochmals miteinbezogen werden, wird um möglichst frühzeitige Information gebeten, damit die Haltung der Mitglieder abgeklärt und in die Stellungnahme einfließen kann.		x	Die Projektleitung wird die Quartiervereine im Verlauf von 2007 zu gebietsspezifischen Themen kontaktieren und dabei die Rückmeldungstermine einvernehmlich festlegen.
127		x	Für alle Projekte müssen frühzeitig die Kosten für Erstellung und Unterhalt ermittelt werden.		x	Gesamtkonzept ist Grundlagenpapier, es liegen noch keine Projekte vor, wird z.K. genommen
134		x	Keine Absicht vorhanden, im Uferbereich Veränderungen vorzunehmen, aufgrund von Konzepten, die von den Betroffenen nicht mitgetragen werden.		x	Das Räumliche Gesamtkonzept ist eine erste Auslegeordnung und zeigt mögliche Stossrichtungen der Ortsplanung auf. Das Konzept allein hat noch keine Wirkung auf das Grundeigentum. Zur Präzisierung werden die möglichen Seezugänge differenzierter dargestellt.
02	x		Überlegungen zur sparsamen Nutzung der Energie und Anreize zur Umstellung auf erneuerbare Energien fehlen, Horw als angehende Energiestadt soll im BZR regeln: <ul style="list-style-type: none"> • höchste Anforderungen an die Wärmedämmung, • bei Gestaltungsplänen Heizungen mit Erdsonden oder erneuerbaren Energien, • Nutzung Solarwärme und Fotovoltaik fördern, • keine Vorschriften, welche die passive Sonnenenergienutzung behindern. 		x	Wird im Räumlichen Gesamtkonzept ergänzt, mit Ausnahme der Wärmedämmung, welche im übergeordneten Recht genügend geregelt ist.
			1. Einleitung			
			1.1. Stellenwert des Gesamtkonzepts			
			1.2. Aufbau Gesamtkonzept			
10 19	x	x	Es ist nicht ersichtlich, welche Bauzonen ausgedehnt werden sollen; rudimentär eingezeichnete Seezugangsvarianten lassen keine detaillierten vernünftigen Auskünfte zu		x	Zur Diskussion gestellt wurde primär das gemeindeübergreifende Räumliche Gesamtkonzept. Mit der Detailplanung wird nun erst im Anschluss an diese Vernehmlassung begonnen. Bei der Detailplanung hat die Ortsplanungskommission als repräsentatives Gremium eine wichtige Aufgabe als Bindeglied zur Bevölkerung. Sie berät den Gemeinderat und bereitet die revidierte Ortsplanung vor. Zur Wahrung von Einzelinteressen erfolgt nach Vorliegen des Planungsentwurfs die öffentliche Auflage, zu welcher sich Betroffene dann mittels Einsprache äussern können.

Eingabe Nr.	wer	Thema/Anliegen/Kritik	Feedback	Stellungnahme des Gemeinderates
		2. Zielsetzungen Ortsplanungsrevision		
		2.1. Grundlagen der Ziele/Leitthesen		
06	x	Zusammenarbeit bei der Quartierplanung mit jeweiliger Nachbargemeinde anstreben	x	Die Gemeinde Horw hat ein Interesse an einer ganzheitlichen Planung, die auch über die Grenzen blickt und wird in übergreifenden Projekten zusammenarbeiten.
		2.2. Oberziele der Gesamtrevision der Ortsplanung		
		3. BEREICH SIEDLUNG		
		3.1. Bevölkerungsentwicklung		
04	x	Stabilität statt Wachstum den Vorzug geben	x	Nur schon aufgrund der Bauzonenreserven muss eine moderate Bevölkerungszunahme im Sinne der haushälterischen Nutzung des knappen Gutes "Boden" angestrebt werden. Die vorhandenen Infrastrukturen (Wasserversorgung, Abwasser, Schulen, IV- und ÖV-Erschliessung) lassen dies auch zu.
		3.2. Arbeitsplatzgebiete		
		3.3. Bauzonenreserven		
02	x	Unüberbaute Bauzone zwischen Spissen- und Breitenstrasse in Lw-Zone, auch wegen der Verkehrserschliessung über die überbelastete Seestrasse	x	wird geprüft
17	X	Kurzzone Chrischona ist/wird schleichend in Bauzone umgezont	x	Kurzzone ist eine Bauzone; für die Bauvorhaben der vergangenen Jahre wurden die ordentlichen Baubewilligungsverfahren durchgeführt.
124/130	x	Alle unbebauten Grundstücke, welche über die Seestrasse erschlossen sind, auszonen, um die Verkehrsmenge auf schon hohem Niveau einzufrieren.	x	Die Konflikte auf der Seestrasse sind im Rahmen des vorgesehenen Betriebs- und Gestaltungskonzepts zu studieren. Sie können sicher entschärft und besser gelöst werden. Hinsichtlich der zulässigen Verkehrskapazität ist die Strasse genügend dimensioniert.
		3.4. Strategie der Innenentwicklung		
08	x	Gut, wenn Grün- und Naturräume innerhalb der Siedlung genügend berücksichtigt werden	x	
10	x	Auf der Halbinsel ist die Baudichte zu hoch	x	wird geprüft
15	x	Amnestie von älteren Gestaltungs- und Bebauungsplänen, da teilweise überholt und hindernd, bzw. in aufwändigen Planungsverfahren anzupassen: Pläne älter als 10 Jahre überprüfen und wenn möglich aufheben	x	Ist in Arbeit, die Gemeinde wird dort, wo keine Aufhebung sondern eine Anpassung zu verlangen ist, den Anpassungsprozess unterstützen.

Eingabe Nr.	wer		Thema/Anliegen/Kritik	Feedback		Stellungnahme des Gemeinderates
131		x	Planungsrechtliche Voraussetzungen schaffen, damit auf Grundstück Kantonsstrasse 58, Chähüsli, etwas bez. Ortsbild und Nutzung ansprechendes erstellt werden kann	x		Es wird positiv zur Kenntnis genommen, dass der Grundeigentümer für verschiedenste Ideen offen wäre und an einer zentrumsgerechten Nutzung interessiert ist.
138		x	Weiterentwicklung des Weilers Winkel, regt zukunftssträchtige Weiterentwicklung mittels Architekturwettbewerb, gemeinsam mit der Gemeinde, an	x		Die Kurzone Winkel wird grundsätzlich überprüft. Der Richtplan wird nach der Ortsplanung ersetzt. Die Gemeinde ist interessiert an der Förderung des guten Bauens mittels Wettbewerb und ist offen für entsprechende Ideen.
			3.5. Zentrumsentwicklung und Entwicklungsschwerpunkte			
06	x		Wird begrüsst, insbesondere die Abstimmung auf die bestehende Infrastruktur des ÖV	x		wird z.K. genommen
			3.6. Aufwertung bestehender Quartiere			
02	x		Beidseits der Kantonsstrasse im Gebiet Seefeld-Ennethorw die Voraussetzungen für eine lockere Überbauung mit Wohnhäusern von gehobenem Wohnstandard schaffen, für die vorhandene gewerbliche Nutzung geeignete Ersatzstandorte reservieren.	x		Wird als Beitrag zur Entwicklung von Horw als Stadt am See geprüft.
			3.7. Baugebietserweiterungen			
128		x	Es wird mit Freude zur Kenntnis genommen, dass gemäss Teilplan Siedlung die Bauzone massiv erweitert wird.	x		Das ist eine Fehlinterpretation, da auch Zonen für öffentliche Zwecke (Sport- und Freizeitanlagen) der Bauzone zugerechnet werden. Der Plan enthält nur die heute als Bauzone ausgedehnten Flächen. Die Darstellung wird korrigiert bzw. differenziert.
02/08	x		Verzichten, da vorhandene Bauzone gestützt auf die Berechnung des Fassungsvermögens zur Erreichung der Wachstumszielsetzungen mehr als ausreichend bemessen ist.		x	Ein gewisser Spielraum ist sachdienlich und zweckmässig. Dabei ist zu beachten, dass das Fassungsvermögen einen theoretischen Wert ergibt, da die Bauzone nie zu 100 % ausgeschöpft wird. Grössere Einzonungen stehen nicht im Vordergrund.
08	x		UeG Felmismoos verkleinern, insb. auf die vorhandenen Naturwerte Rücksicht nehmen	x		wird geprüft
10		x	Umzonungen nicht stückweise (Salamitaktik) vornehmen, damit die Öffentlichkeit mitentscheiden kann.		x	Alle Umzonungsverfahren werden durch die Gemeindeordnung bestimmt, wobei in den vergangenen Jahren kaum Ein- oder Umzonungen getätigt wurden. Der Eindruck entsteht allein durch den Umstand, dass die private Bautätigkeit auf noch unüberbauten Baugrundstücken in letzter Zeit, konjunkturbedingt, erheblich zugenommen hat.

Eingabe Nr.	wer	Thema/Anliegen/Kritik	Feedback	Stellungnahme des Gemeinderates
		3.8. Siedlungstrenngürtel / Siedlungsbegrenzung und Aufwertung Siedlungsrand		
01	x	Im heutigen Zonenplan eingetragene Hecken, etc. als natürliche Siedlungsgrenzen fehlen, sind zu berücksichtigen.	x	Dies ist nicht Gegenstand der Darstellung im Gesamtkonzept, wird aber bei der Detailplanung berücksichtigt, die Kartierung erfolgt in themenbezogenen Inventaren, welche zurzeit überprüft werden.
130/137	x	Alle Siedlungsgrenzen vom alten Ortsplan sind unverändert zu übernehmen, insb. im Gebiet Oberspissen und Breite.	x	Eine Ortsplanung wird auf die nächsten 10 bis 15 Jahre ausgerichtet und entsprechend überarbeitet.
02	x	Zusätzlichen Trenngürtel im Bereich Spissen-Breiten	x	wird geprüft
08	x	Zusätzliche Siedlungsbegrenzung im Felmismoos	x	wird geprüft
14	x	Siedlungstrenngürtel Langensand-Bachtel-Seeblick hat Mängel und genügt insbesondere nicht mehr als Wildwechsel; die Landschaftszäsur kann mittels Offenlegung und Revitalisierung des Bachtelbachs nachhaltig für Natur und Erholung (Wanderwegverlegung) verbessert werden.	x	Offenlegung und ökologische Aufwertung verschiedener Bachabschnitte ist gemäss generellem Entwässerungskonzept vorgesehen. Wanderwegverlegung soll in der vorgesehenen Spezialplanung „Richtplan Halbinsel“ als Anregung einfließen.
123	x	Siedlungsbegrenzung auf Stirnrüti unmittelbar auf Waldrand verlegen	x	Der Siedlungstrenngürtel ist sehr schematisch eingezeichnet. Eine Präzisierung ist in diesem Bereich sinnvoll, d.h. die Siedlungsbegrenzung wird auf den Waldrand verlegt. Zur besseren Lesbarkeit des Teilplans Siedlung wird aber auf die Darstellung der Siedlungsbegrenzung in diesem Bereich verzichtet.
		3.9. Qualitätssicherung		
04	x	Verdichtung führt zu Beeinträchtigung der seinerzeit angestrebten hohen Lebensqualität und zu Dichtestress	x	Auch dichte Wohnformen können Lebensqualität bieten. Es sind Instrumente für einen qualitativen Umgang mit der Verdichtung bereitzustellen. Die notwendigen Freiräume sind mit einer entsprechenden Umgebungsgestaltung zu schützen.
08	x	Qualität mittels generellen Vorgaben und Richtlinien sicherstellen, Konkretisierung in Sondernutzungsplänen. Ebenso Anreize wie AZ-Bonus schaffen.	x	wird geprüft
10	x	Noch vorhandene parkähnliche Landschaften schützen und so einzonen, dass sie ihren Reiz behalten und als Refugium für gute Steuerzahler dienen.	x	Landschaftsschutz und Baudichte sind Gegenstand der Detailplanung und werden sorgfältig geprüft.
12	x	Kurzonen sorgfältig beplanen, auf realistische wirtschaftliche Konzepte abstimmen, schutzwürdige Parklandschaften und Objekte erhalten und landschaftlich sensible Gebiete in Landschaftsschutzzonen überführen.	x	Die Definitionen der Kurzonen werden gesamthaft überprüft.

Eingabe Nr.	wer	Thema/Anliegen/Kritik	Feedback	Stellungnahme des Gemeinderates
12	x	Die zulässige bauliche Dichte in den Landhauszonen überprüfen und allenfalls (nach unten) korrigieren	x	Ausnutzungskorrekturen nach unten sind aus rechtlichen und praktischen Gründen nur für zusammenhängende, noch unüberbaute Gebiete zu prüfen. Für weitgehend überbaute Gebiete sind allenfalls anderweitige Kriterien zur Steuerung der baulichen Entwicklung zu erarbeiten.
20	x	Verschärfung des BZR, damit in zweigeschossigen Zonen an Hanglagen nicht vier sichtbare Geschosse erstellt werden können.	x	wird geprüft
17	x	Das fleissige Umzonen und viele Bauen auf der Horwer Halbinsel raubt der Gegend den schützenswerten Charakter.	x	Der Bauzonenumfang ist seit 1981 praktisch unverändert geblieben, mit der Änderung der kantonalen Gesetzgebung per 1.1.1996 hat der Kanton bewusst eine stärkere Nutzung des Baulands gefördert.
		4. BEREICH LANDSCHAFT UND ERHOLUNG		
		4.1. Ökologisch wertvolle Gebiete / Fliessgewässer		
02/13	x	Freizeitnutzung zu Wasser und zu Land am Seeufer beim Widenbachdelta ohne Verzug mittels Planungszone verbieten.	x	Der Schutz wird in der Ortsplanung geregelt, die notwendigen Sofortmassnahmen werden veranlasst, d.h. der Gemeinderat hat entschieden, dass voraussichtlich im April 2007 eine Planungszone über das Widenbachdelta öffentlich aufgelegt wird.
08/22	x	Flachwasserbereiche Widenbachdelta und Tanneggbuch schützen.	x	Über das Widenbachdelta wird voraussichtlich im April 2007 eine Planungszone öffentlich aufgelegt.
127	x	Eigenschaften einer Flachwasserzone		Zahlreiche flache Uferbereiche sind einerseits ökologisch wertvoll aber andererseits auch stark gefährdet (Boots- oder Badebetrieb, Uferverbauung). Gewisse besonders wertvolle Uferbereiche sind bereits geschützt (Steinibachried) oder ein Schutz ist vorgesehen (Ennethorw).
		4.2. Ökologische Vernetzung / Grünstrukturen		
08	x	Naturwerte im Felmismoos mittels Schutz- und Pufferbereichen schützen.	x	wird geprüft
08	x	Wird begrüsst, wobei das räumliche Konzept hier zum Teil zu stark ins Detail geht.	x	wird z.K. genommen
08	x	Bessere naturräumliche Vernetzung des Steinibachrieds und der noch naturnahen Uferabschnitte.	x	wird geprüft
11	x	Der Natur ihren Lebensraum lassen oder zurückgeben, Natur extensiv statt intensiv nutzen.	x	wird z.K. genommen
137	x	Hecken und Waldinseln vor Um- und Neubauten schützen.	x	wird geprüft

Eingabe Nr.	wer		Thema/Anliegen/Kritik	Feedback		Stellungnahme des Gemeinderates
			4.3. Seestrasse (s. auch Verkehr, 5.5)			
			4.4. Landschaftspark, Erholungsgebiete			
13	x		Halbinsel und Horwer Bucht als Natur- und Erholungsraum für Bevölkerung der Agglomeration: Zugänge mit ÖV, Parkierung, Wegnetz, Rast- und Erholungsorte (z.B. öff. Restaurant) sind mit der Ortsplanung zu überdenken	x		Die komplexe Thematik der Halbinsel und Horwer Bucht als Natur- und Erholungsraum bedarf einer Spezialplanung „Richtplan Halbinsel“. Dieser ist abgestimmt auf die laufende Ortsplanung und, soweit zweckmässig, zu integrieren.
13	x		Überlegungen anstellen, wie die ganze Horwer Bucht nachhaltig naturnah genutzt werden könnte. Ev. Naturreiservat Horwer Bucht und Halbinsel entwickeln.	x		Einbezug bei der parallelen Spezialplanung „Richtplan Halbinsel“, diese ist auf die laufende Ortsplanung abgestimmt.
08 15	x	x	Pilatushang ab Schwendelberg mit Hochmoorgebieten, naturbelassenen Waldarealen und weiteren vielfältigen Naturräumen in Naturpark überführen und dazu in der Ortsplanung eine Schutzzone ausscheiden.		x	Der kommunale Naturschutz ist bereits genügend gelöst, ein Naturpark wäre eine regionale Aufgabe im Verbund mit den Pilatusgemeinden und kann unabhängig von der Ortsplanung angepackt werden.
08	x		Die Luzerner Allmend ist als naturnahes Erholungsgebiet zu definieren	x		In den Teilplänen des Räumlichen Gesamtkonzepts erfolgte eine unpräzise Darstellung, welche bei der Überarbeitung korrigiert wird. Die Idee besteht darin, wie dies gefordert wird, ein naturnahes Erholungsgebiet zu schaffen.
09	x		Es ist zum Ausdruck zu bringen, dass auch der See selber ein Erholungsraum ist	x		wird z.K. genommen
			4.5. Wichtige Verbindungen und Zugänge Erholungsnetz, Seezugänge			
02 04	x	x	Seeuferweg Kastanienbaum-St. Niklausen und Haslihorn wird begrüsst.	x		Im Vordergrund stehen punktuelle Zugänge unter Abwägung der naturschützerischen und privaten Interessen. Die Linienführung wurde bei der Überarbeitung des räumlichen Gesamtkonzepts aus dem Plan entfernt.
19 123/126 132/133 135/144	x	x x x	Seeuferweg Kastanienbaum-St. Niklausen ersatzlos streichen (naturschützerische Interessen, technisch und finanziell nicht machbar)		x	Im Vordergrund stehen punktuelle Zugänge unter Abwägung der naturschützerischen und privaten Interessen. Die Linienführung wurde bei der Überarbeitung des räumlichen Gesamtkonzepts aus dem Plan entfernt.
127		x	Planungsvorlage soll nicht mit utopischen Ideen wie Seeuferweg Kastanienbaum-St. Niklausen überladen werden, da damit deren Akzeptanz reduziert wird		x	Im Vordergrund stehen punktuelle Zugänge unter Abwägung der naturschützerischen und privaten Interessen. Die Linienführung wurde bei der Überarbeitung des räumlichen Gesamtkonzepts aus dem Plan entfernt.

Eingabe Nr.	wer	Thema/Anliegen/Kritik	Feedback	Stellungnahme des Gemeinderates
110/126 129.1 – 129.17 132/133	x x x	Mit dem Seeuferrichtplan vom 24. Juni 1987 wurde zum Ausdruck gebracht, dass keine neuen Seezugänge geschaffen werden sollen. Die tatsächlichen Verhältnisse haben sich seit-her nicht verändert.	x	Der Planungshorizont einer Ortsplanung beträgt 10 bis 15 Jahre. Im Rahmen einer Gesamtrevision sind daher zwanzigjährige Pläne zu überprüfen.
12	x	Seeuferzugänge auf Seite Luzerner Bucht nur dort, wo nicht naturschützerische Interessen überwiegen, kaum berührte Uferabschnitte so belassen.	x	Im Vordergrund stehen punktuelle Zugänge unter Abwägung der naturschützerischen und privaten Interessen. Die Linienführung wurde bei der Überarbeitung des Räumlichen Gesamtkonzepts aus dem Plan entfernt.
02 126 132/133	x x x	Realisierung Seeuferweg Kastanienbaum-St. Niklausen und Haslihorn nur mit dem Einverständnis der Grundstückbesitzer, bzw. es besteht keine Bereitschaft der GrundeigentümerInnen.	x	Es wird ein Abwägungsprozess zwischen den öffentlichen und schützenswerten privaten Interessen vorzunehmen sein. Die GrundeigentümerInnen werden in den Prozess einbezogen. Mit den EigentümerInnen möglicher betroffener Uferabschnitte werden die Planungsabsichten, sobald diese konkreter vorliegen, noch eingehend kommuniziert.
144	x	Ein Seeuferweg durch exklusive Grundstücke hätte grosse Wertverluste und letztendlich auch das Verschwinden besonders vermögiger GrundeigentümerInnen mit den entsprechenden Steuerausfällen zur Folge.	x	Ein durchgehender Seeuferweg steht nicht zur Debatte.
120.1 – 129.17	X	Kein zusätzlicher Seezugang im Bereich Langensandweg.	x	Wird z.K. genommen, sofern aber trotzdem ein neuer Zugang in Erwägung gezogen würde, würde mit den AnwohnerInnen rechtzeitig Kontakt aufgenommen.
123	X	Kein weiterer Seezugang in St. Niklausen, der Zugang zum Landungssteg reicht aus.	x	Kann mit Blick auf die Überprüfung der Kurzonen im Moment noch offen gelassen werden.
110	X	Die Erstellung einer grosszügigen Quaianlage auf der Ortmatt wurde bereits mit der Ortsplanungsrevision 1996 geprüft und verworfen. Das vorhandene Angebot ist genügend. Auf die Ortmatt als öff. Seezugang ist zu verzichten (schlechte Erschliessung, Kosten für Erwerb und Unterhalt/Überwachung). Der Grundeigentümer beruft sich auf die Planbeständigkeit, hat er das Grundstück doch erst 2001 erworben.	x	Zonenzuweisung kann mit Blick auf die Überprüfung der Kurzonen im Moment noch offen gelassen werden. Aus dem Alter der abzulösenden Planung oder dem Erwerbszeitpunkt lassen sich jedoch keine weitergehenden Rechte ableiten als für alle weiteren Änderungen auf dem Gemeindegebiet.
08	x	Punktuell, den örtlichen Gegebenheiten angepasst, zusätzliche Seezugänge wie z.B. auf der Ortmatt/Chrischona.	x	Wird im Detail, auch mit Blick auf die Überprüfung der Kurzonen, noch abzuklären sein.
11/16 134	x x	Keine weiteren Seezugänge, Horw hat bereits sehr viele öffentliche Seezugänge, ein Zuviel kann leicht zur Hypothek für die Gemeinde werden. Allenfalls Bestehendes optimieren.	x	Es hat aber auch Gebiete mit grossen Lücken, in welchen zusätzliche Angebote für die Bevölkerung zu prüfen sind.
12/13	x	Aufwertung Rüteli zwecks Verbesserung des Übergangs See-Halbinsel, als prioritäre Massnahme im Naturschutzleitplan aufgeführt, noch nicht realisiert.	x	Einwohnerrat verlangt ein in ein Gesamtkonzept integriertes Teilkonzept und hat daher den Budget- und Investitionskredit 2007 gestrichen.

Eingabe Nr.	wer		Thema/Anliegen/Kritik	Feedback		Stellungnahme des Gemeinderates
13	x		Mit Sand+Kies AG über Seezugang (Errichtung eines Horwer Quai's/Uferpromenade) verhandeln.	x		Die Gemeinde wird mit der Eigentümerin den Kontakt weiter pflegen.
15		x	Pachtvertrag S+K AG läuft 2016 aus. Das Gelände soll anschliessend öff. genutzt werden, daher bereits jetzt aus der Industriezone in öff. Zone umzonen.		x	S+K AG ist Eigentümerin.
02	X		Seebad, sofern verfügbar, um Areal Sand+Kies AG erweitern.		x	S+K Areal ist nicht verfügbar.
02/08	x		Formulierte Zielkonflikte bezüglich der Horwer Seebucht zugunsten Freiraum und ökologischer Entwicklung priorisieren, keine Siedlungsentwicklung zur Horwer Bucht hin.	x		Nebst den Schutzziele soll geprüft werden, wie die Nachfrage für siedlungsnaher Erholungs- und Freizeiträume an bereits urban genutzten Standorten mittels Mehrfachnutzung abzudecken sei.
09	x		Zusätzliche Seezugänge auch im westlichen Teil der Halbinsel.		x	Mit „östlich“ ist das Luzerner Becken gemeint, welches nur wenige öff. Seezugänge aufweist. Im westlichen Teil, der Horwer Bucht, besteht bereits ein gutes Angebot.
12	X		Seeuferzugänge bedingen ein differenziertes Besucherleitsystem.	x		Einbezug bei der parallel laufenden Spezialplanung „Richtplan Halbinsel“, diese ist auf die laufende Ortsplanung abgestimmt.
12	x		Auf dem Abschnitt Horw-Hergiswil fehlen Besucherlenkungs-massnahmen.	x		Ist im Zusammenhang mit der Festsetzung der Nutzung des ehemaligen Autobahnbauperimeters zu prüfen.
123		x	Zugang zum Erholungsraum soll in St. Niklausen, nicht wie im Plan eingezeichnet, sondern über das bestehende Wegnetz erfolgen.		x	Die Darstellung der Seezugänge hatte nur symbolischen Charakter und bezeichnete keine genaue Lage. Bei der Überarbeitung wurde daher ein neues Symbol gewählt.
127		x	Wie sollen Seezugänge ausgestaltet werden?		x	Der Ausbaustandard ist Projekt bezogen sehr unterschiedlich (s. vorhandene Zugänge) und kann daher zum heutigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden.
			4.6. Grünraum im Siedlungsgebiet und in der Seebucht			
02	X		Areal der geplanten, nicht realisierten neuen Kantonsstrasse im Bereich Krienserstrasse-Allmend der Grünzone zuweisen.	x		wird geprüft.
02	x		Verzicht auf Überbauung der Wiese zwischen Ortskern und Aussenraum Schulanlage und als Freifläche und grüne Lunge gestalten, Dichte schadet den Jugendlichen.		x	Der Ortskern ist heute gestalterisch unfertig (abweisende Rückwand). Das Zentrum verfügt auch nach der noch ausstehenden Fertigstellung des Ortskerns über genügend Freiräume; die Gestaltung der Freifläche zwischen Schule und Ortskern ist zu überprüfen. Eine Optimierung wird angestrebt.
			4.7. Landschaftsschutz			
08	x		Prüfen, ob Landschaftsschutz im BLN-Gebiet stärker zu gewichten ist.	x		wird geprüft
24	x		Schutz der Horwer Landschaft vor übermässiger Beeinträchtigung durch Glashäuser des produzierenden Gemüse- und Gartenbaus.	x		wird geprüft

Eingabe Nr.	wer		Thema/Anliegen/Kritik	Feedback	Stellungnahme des Gemeinderates
127		x	Funktion der bestehenden Ufermauern?		Diese entstanden zum Landgewinn und als Ufersicherung, heute sind sie an einigen Standorten zum Bestandteil von historischen Parkanlagen und Teil der Kulturlandschaft am Vierwaldstättersee geworden.
			5. BEREICH VERKEHR		
			5.1. Ausgangslage		
			5.2. Strassennetz MIV		
08	x		Zwecks Abstimmung von Siedlung und Verkehr die Festlegung von Gebieten mit verkehrsintensiven Nutzungen prüfen.	x	wird z.K. genommen
			5.3. Parkierung		
			5.4. Öffentlicher Verkehr		
02	x		Neue S-Bahnstation Ennethorw Fläche reservieren	x	Konzept ÖV-Versorgung Horw erarbeiten u.a. zur Koordination Bus und Bahn.
08	x		Busliniennetz überprüfen und Koordination S-Bahn-Bus herstellen	x	Mit ÖVL Gesamtkonzept Horw überprüfen.
			5.5. Verkehrsberuhigte Siedlungskammern		
01/02 05/10/17/ 124/130 137	x	x x x	Seestrasse mittels Abschränkung für Fremdverkehr sperren, generell Tempo 30, allenfalls Schwellen.	x	Koordiniert mit parallel laufender Spezialplanung „Richtplan Halbinsel“ und nachfolgendem Betriebs- und Gestaltungskonzept.
16 19	x	x	Keine weiteren Verkehrsberuhigungen auf Seestrasse, da nun zweckmässig und genügend geregelt. Die Intensiverholungsnutzung auf der Seestrasse beschränkt sich auf wenige Tage. Die Seestrasse ist auch Erschliessungsstrasse zahlreicher Liegenschaften.		x Koordiniert mit parallel laufender Spezialplanung „Richtplan Halbinsel“ und nachfolgendem Betriebs- und Gestaltungskonzept.
02	x		Umgestaltung verkehrsentlasteter Strassenzüge wird begrüsst.	x	wird z.K. genommen, Eingang in Überarbeitung Verkehrsrichtplan.
02	x		Fahrverbot auf Seestrasse bereits ab Parkplatz Winkel.		x Im Zusammenhang mit Betriebs- und Gestaltungskonzept prüfen (allenfalls ab Sternen).
02	x		Rückbau der Krienserstrasse	x	Nur im Zusammenhang mit Landabtretungen finanzierbar. Weitere mögliche Lösungen sind zu einem späteren Zeitpunkt, da nicht von hoher Priorität, zu prüfen
05/10/ 17		x x	Tempo-30-Zone um Schulhaus Mattli	x	Ist in Vorbereitung.
07	x		Einführung von Tempo 30 im Neumattquartier, Sammeleingabe von 75 Anwohnern	x	Umsetzung kann 2007 erfolgen, wobei grössere gestalterische Eingriffe aufzuschieben sind, bis der Bebauungsplan Dorfkern Ost erlassen ist.

Eingabe Nr.	wer		Thema/Anliegen/Kritik	Feedback		Stellungnahme des Gemeinderates
			5.6. Fuss- und Radverkehr			
123		x	Es fehlen im Plan Angaben zum Wanderwegkonzept.		x	Das Wanderwegnetz steht; eine Überarbeitung drängt sich nicht auf.
02 04	x	x	Radweg Felmis-Roggern-Neumatt Dorfzentrum.	x		Ergänzung Verkehrsrichtplan prüfen.
02 136	x	x	Riedweg mit Seeuferweg Ennethorw, durch Areal S+K AG, verbinden	x		Technische und rechtliche (Sicherheit/Haftung) Machbarkeit prüfen.
11/133		x	Anstatt Seeuferweg lieber das längst beschlossene Trottoir von Kastanienbaum über St. Niklausen nach Luzern als Beitrag zur Anhebung der Sicherheit der Fussgänger erstellen.	x		Ein durchgehender Seeuferweg auf diesen Abschnitt ist nicht das Ziel und die Trottoirerstellung dringend.
134		x	Wie soll ein Uferweg überhaupt denkbar sein, wenn nicht einmal entlang der St. Niklausenstrasse ein Bürgersteig (beidseitig) umgesetzt werden kann.		x	Ein durchgehender Seeuferweg auf diesen Abschnitt ist nicht das Ziel. Die Trottoirerstellung ist dringend und hat hohe Priorität.
08	x		Netzlücken finden und schliessen.	x		Überprüfung Verkehrsrichtplan
08	x		Verbindung Bahnhof-Sportanlagen Seefeld ist ungenügend.		x	Tatsächlich nicht sehr attraktiv, Aufwertung ist zu prüfen.
16		x	Spazierrundweg Gremliswald-Unterknolligen-Oberdorni-Birrhholz-Unterfondlen-Gremliswald ausbauen, so dass man überall bequem nebeneinander gehen kann, Ausführung in guter Chausserie		x	Es handelt sich nicht um einen Spazierweg sondern einen Wanderweg, welcher sich in sehr gutem Zustand präsentiert. Eine Verbreiterung auf dem Abschnitt Unterbächen-Birrhholz würde wertvolles Kulturland beanspruchen und wird nicht in Erwägung gezogen.
			Diverses			
05/10 17		x x	Sicherheit für Kinder bei Ausfahrt Reblaubenweg in Seestrasse verbessern (Schulweg).	x		In Betriebs- und Gestaltungskonzept Seestrasse integrieren, wobei auch vorgezogene provisorische Massnahmen zu prüfen sind.
05		x	Sicherheit bei Post Kastanienbaum verbessern.	x		Ist im laufenden Projekt Ausbau St. Niklausenstrasse bereits berücksichtigt.
123		x	Verkehrsberuhigte Siedlungskammer auf der Stirnrüti bis unmittelbar an den Waldrand ausdehnen.		x	Der Konzeptplan enthält nicht parzellenscharfe Inhalte. Da die Erschliessungstrassen aber ohnehin nicht bis in den Wald hinausführen, ist die Abgrenzung auch unter diesem Gesichtspunkt sogar richtig.
127		x	Inhalte und Vorschriften eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts.			Das Betriebs- und Gestaltungskonzept ist ein geeignetes Instrument für eine zielgerichtete breit angelegte Kommunikation. Es bezweckt die Analyse der Konflikte und die Koordination der verschiedenen Interessen durch die Festlegung geeigneter und notwendiger betrieblicher und gestalterischer Massnahmen. Es bildet Grundlage für ein nachfolgendes Strassenbauprojekt.

Eingabe Nr.	wer		Thema/Anliegen/Kritik	Feedback	Stellungnahme des Gemeinderates
			SPEZIALTHEMA STRATEGIE BOOTSHAFENKONZEPT (gemäss Fragestellung)		
			1. Zielsetzung/Vorgehen/Strategie		
18		x	Badeanlagen, Schiffsanlegestellen und Bootsstandplätze gehören zu einem Gesamtkonzept einer aufgeschlossenen und weitsichtig planenden Seegemeinde. Wichtig ist die Nachhaltigkeit, wobei ein Bootshafen einfach zu Horw gehört.	x	wird z.K. genommen.
02/03 13 10	x x	x	Hafenprojekt in Horwer Bucht wird abgelehnt, Störung der ruhigen Horwer Bucht mit wichtigen Wasservogelstandplätzen.		x Die Interessen sind sorgfältig abzuwägen, ein Konsens scheint machbar, ohne eine Zunahme der Störungen.
03	x		Kein Ausbau der bestehenden Boots- und Bojenplätze in der Horwer Bucht.	x	Dies entspricht der Praxis der kantonalen Bewilligungsbehörde.
09	x		Bojenplätze im Gebiet Winkel möglichst erhalten.		x Wird im Zusammenhang mit dem angestrebten Konsens nochmals zu prüfen sein.
12	x		Mit neuem Hafen bestehende Anker- und Hafenplätze aufzuheben ist erfahrungsgemäss nicht realistisch.		x Wird im Zusammenhang mit dem angestrebten Konsens nochmals zu prüfen sein.
10		x	Öffentliche Raumbeanspruchung im Interesse einer kleinen Minderheit wird abgelehnt.		x Eine neue Hafenanlage soll für die breite Öffentlichkeit zugänglich sein und zusätzliche Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten bieten.
13	x		Neugestaltung des Seeufers (bei S+K AG) nicht zugunsten einer privilegierten Minderheit.		x Eine neue Hafenanlage soll für die breite Öffentlichkeit zugänglich sein und zusätzliche Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten bieten.
05/10 12/13	x	x	Bootshafen in Luzern vergrössern, da ein Hafen nur von kleiner Minderheit benutzt wird, Interessierte können sich dafür einsetzen.		x
08	x		Bootshafen nur unter der Bedingung der ökologischen Verbesserung der aktuellen Situation, d.h. keine Zunahme der heutigen Zahl an Booten und keiner zusätzlicher Immissionen.		x Diese Forderung ist nicht realistisch und kann nicht ein übergeordnetes Ziel sein. Ein Bootshafen muss umweltverträglich sein.
08	x		Freizeitnutzungen in der Horwer Bucht mit Blick auf Anwohner und Steinibachried bereits heute am Limit.		x Mit Blick auf die Bevölkerung von rund 200'000 im Siedlungsraum Luzern hat der Vierwaldstättersee als Erholungsraum einen hohen Stellenwert. Die Freizeitnutzungen können auch zu gewissen Immissionen führen. Im Vergleich zur Luzerner Innenstadt oder z.B. auch zum Eigenthal sind diese aber bescheiden.
09	x		Mit den Zielen einverstanden	x	
09	x		Ziele Abschnitt 2 ergänzen: Die bestehenden Hafenstandorte sowie ein allfälliger Ausbau sind zu prüfen und in die laufende Ortsplanung aufzunehmen.	x	Die Erkenntnisse fliessen in die laufende Planung ein.

Eingabe Nr.	wer	Thema/Anliegen/Kritik	Feedback	Stellungnahme des Gemeinderates
09	x	Ziele Abschnitt 3: streichen von „und durch grosszügige ökologische Ausgleichsmassnahmen kompensiert werden“.	x	Eine gesamtheitliche Betrachtung und Umsetzung wird angestrebt.
09	x	Von Strategie Abs. 5, mehrere kleinere Bootshäfen, ist abzusehen: Bevölkerung kann davon kaum profitieren und Gefahr, dass nichts passiert.	x	Auch diese Option sollte einstweilen beibehalten werden.
13	x	Ökologisch vertretbare Kleinstsegelboote und Jollen benötigen keine Hafenanlagen.	x	wird z.K. genommen
13	x	Yachten können in Luzern, jedermann zugänglich, gemietet werden, Abklärungen bei Schiffsharing-Betreiberin haben keinen weiteren Bedarf nach Bootsplätzen ergeben.	x	wird z.K. genommen
13		Es soll ein ökologisches Konzept einer minimalen Anzahl dezentraler (bisheriger) Anlegestellen an Stelle eines Hafens erarbeitet werden. Gleichzeitig soll mit der Erarbeitung des Konzepts die Möglichkeit der Verbesserung des öff. Seezugangs geprüft werden.	x	Entspricht ca. der "Minimalstrategie". Die zusätzlichen Plätze müssten dabei von der Öffentlichkeit bewirtschaftet werden. Die Gemeinde müsste sich dabei auch Gedanken machen, nach welchen Kriterien (und zu welchem Preis) die öff. kontrollierten Plätze vergeben werden.
		2. Vorgeschlagene Standorte		
02	x	Öff. Nutzungs- und Schutzinteressen haben Privatinteressen vorzugehen, weshalb es in der Horwer Bucht keinen geeigneten Hafenstandort gibt.	x	Diese Schlussfolgerung ist in dieser Absolutheit nicht gegeben.
136	x	Standort Nord: S+K AG ist für die umweltschonende Anlieferung des Kiessandmaterials auf den See angewiesen und hat 1993/94 mit grossem finanziellem Aufwand mit Planungshorizont von 30-40 Jahren investiert. Für diese Investitionen wird Besitzstandsgarantie geltend gemacht. Ein Bootshafen ist mit den betrieblichen Abläufen nicht vereinbar.	x	Wird z.K. genommen, wobei durchaus noch eine vertiefte Auseinandersetzung mit weiteren Varianten in Erwägung gezogen wird.
02/03	x	Ablehnung des Standorts Nord wegen zu grosser Nutzungskonflikte.	x	Konflikte mit gewerblicher Nutzung S+K AG. Prüfen, ob eine Entflechtung betrieblich und wirtschaftlich machbar ist.
02	x	Ablehnung des Standorts Ost wegen zu grosser Konflikte mit übriger Erholungsnutzung.	x	Mögliche Konflikte sind in der weiteren Planung aufzuzeigen und zu klären.
03	x	Standort Ost: Erweiterung unrealistisch und unklar.	x	Mögliche Konflikte sind in der weiteren Planung aufzuzeigen und zu klären.
02/03	x	Standort West widerspricht Willen der Volksabstimmung und wird als Zwängerei empfunden.	x	Grösse und Projekt können überarbeitet und zukünftige Trägerschaft noch diskutiert werden; auch für die breite Öffentlichkeit muss ein zusätzlicher Nutzen resultieren.
03	x	Standort West wird abgelehnt, da wichtiger Winter- und Mauerstandort und Beeinträchtigung der Funktion der Ökobrücke und des Widenbachteltas.	x	Im Winter sind Hafenanlagen praktisch stillgelegt, Schutzinteressen sind aber noch eingehend zu klären.
02	x	Wenn Hafen West, dann nur mit hohen ökologischen Auflagen	x	wird z.K. genommen

Eingabe Nr.	wer		Thema/Anliegen/Kritik	Feedback		Stellungnahme des Gemeinderates
09 18	x	x	Standort West für mittlere Hafenanlage ideal (Parkierung, Erschliessung, Eigentumsverhältnisse, technische Realisierbarkeit)	x		wird z.K. genommen
02	x		Wenn mehr Motorbootsplätze erforderlich sind, diese dem zu vergrössernden Hafen Kastanienbaum zuweisen.		x	Mit einem Bootshafenkonzept wären auch die vorgesehenen Bootstypen und eine allfällige Aufteilung auf verschiedene Hafenstandorte zu klären. Das Bedürfnis ist aber teilweise schwierig abzuklären.
19	x		Kein Ausbau des Bootshafens Kastanienbaum planen, bevor nicht das Bedürfnis mit der ortsansässigen Bevölkerung geklärt ist.		x	Die Bootshafenstrategie geht von einem zusätzlichen Nutzen einer allfälligen Hafenanlage für die breite Bevölkerung/Öffentlichkeit aus. Grundsatzentscheid und die Standortfrage werden vor der Ausarbeitung eines geeigneten Projektes zu klären sein. In diesem Zusammenhang wird das Gespräch mit EigentümerInnen, Interessengruppen, mit Ortsverein und Fachkreisen gesucht.
			3. Weitere Anliegen			
02	x		Über die Ausscheidung eines neuen Bootshafens müssen die Stimmberechtigten separat abstimmen können.	x		Ist ein politischer Entscheid im Ermessen des Gemeinde- und Einwohnerrates; wird noch zu prüfen sein.
02/08/ 12 04	X x	x	Wenn Hafen, dann nur mit strengen Auflagen wie private Finanzierung, öff. zugänglich, keine zusätzlichen Immissionen (nur Segelboote).	x		Frage des Ausschlusses der Motorboote dürfte an der Nachfrage vorbeizielen.
09	x		Genossenschaftliche Trägerschaft wird begrüsst.	x		wird z.K. genommen
10		x	Wenn überhaupt, dann soll Gemeinde Betreiberin und finanzielle Nutzniesserin eines Hafens sein.		x	Gemeinde ist als Hafenbetreiberin eher ungeeignet; Genossenschaft ist zu bevorzugen.
13	x		Die Bootsplätze auf dem Vierwaldstättersee sind kontingentiert. Der Gemeinde entsteht mit dem Ausschöpfen des Kontingents ein Vorteil.			Gemeinde will die Möglichkeit schaffen, dass ein gewisses Angebot an Interessierte zur Verfügung gestellt werden kann.
13	x		Freie Kontingente nicht an Nachbargemeinden abtreten. Ist dies unumgänglich, sind diese zu verpachten und der Erlös in die Aufwertung der Horwer Bucht zu investieren.		x	Über das Kontingent verfügt der Kanton; er verteilt dieses auf die einzelnen Gemeinden. Bei einem Verzicht von Horw hat die Gemeinde kaum mehr eine Mitsprache.
			Umwelt			
01 124/130 137	x	x x	Über Quellen auf Grundstück 1653, Breiten, Schutzzonen ausscheiden.		x	Privatrecht: Private Quellen, öff. WV ist über die Seewasserfassung gewährleistet.
02	x		Dorfbach: Dem Kanton beantragen, die Böschungsoberkante zu revitalisieren/bepflanzen, dank Rückhaltebecken etc. Reduzierter Abflusskapazitätsbedarf lässt dies nun zu.	x		Ausschlaggebend sind die Prioritäten des Mitteleinsatzes des Kantons.
02	x		Kanton soll Befahrung Uferstreifen im Westen der Horwer Bucht verbieten und in Horwer Bucht Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h beschränken.			Dies muss direkt mit den zuständigen kantonalen Behörden geregelt werden.

B) individuelle Begehren

			3.3. Bauzonenreserven			
			3.7. Baugebietserweiterungen			

Die einzelnen Begehren im Zusammenhang von Bauzonenreserven und Baugebietserweiterungen werden aufgenommen und im Rahmen der Ortsplanung behandelt. Sie sind aber für das Räumliche Gesamtkonzept nicht relevant und werden deshalb nicht einzeln aufgeführt.

C) Weitere Hinweise

123		x	Zonen den tatsächlichen Gegebenheiten anpassen (z.B. ausgesparte ehemalige Strassenfläche auf Grundstück Nr. 103)			Geringfügige wie auch grössere Anpassungen der Zonen im Bereich ehemaliger oder geplanter Strassen an die tatsächlichen Gegebenheiten sind Gegenstand der Arbeiten 2007. Die GrundeigentümerInnen können im Rahmen der öffentlichen Auflage des revidierten Zonenplans die Zweckmässigkeit der Zonenfestlegungen prüfen und wenn notwendig, Einsprache erheben.
104		x	Zonenzuweisung Grundstück Nr. 30, heute Kurzone, prüfen.			Kurzonen werden überprüft.
21		x	Richtlinien lärmverursachende Arbeiten, Antrag: Zwischen Sommer- und Winterzeit unterscheiden.			Richtlinie wird im Rahmen des QM ausserhalb der Ortsplanungsrevision überprüft und mit den umliegenden Gemeinden abgestimmt, wobei auch die neueren Empfehlungen von Bund und Kanton miteinflussen.
23	x		Grundsätze der gemeinderätlichen Richtlinien zu Reklameanlagen, insb. Verbotsnormen, in BZR aufnehmen			wird geprüft
123/134		x	Wege im St. Niklausenwald, in den Gebieten Haslihorn und Stirnrüti, sind aus den Plänen zu entfernen, da nicht mehr bestehend.			Der Weg ist vermutlich so in den amtlichen Grundbuchplänen enthalten. Dessen Löschung ist vom Grundeigentümer direkt beim amtlichen Nachführungsgeometer zu beantragen.

Gemeinderat Horw
Gemeindehauptplatz 1
6048 Horw

Gemeindekanzlei Horw					
E		24. Nov. 2006			
GR	PD	FD	BD	SoD	SiD
X			X		

www.L2O.ch
e-mail: L2O@gmx.net

Horw, 23. November 2006

L2O
postfach 228
6048 horw

L2O

Gesamtrevision Ortsplanung – Eingabe der L2O

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident
Sehr geehrte Damen und Herrn Gemeinderäte

Gerne machen wir im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung zum Räumlichen Gesamtkonzept eine Stellungnahme. Die L2O hat anlässlich eines internen Workshops ausführlich über die dargelegte Strategie Bootshafenkonzept diskutiert und ist zu folgendem Schlüssen gekommen:

- A. In der Horwer Bucht soll kein zusätzlicher Hafen entstehen.
- B. Der ökologische, sprich landschafts- und naturschützerische Stellenwert der Bucht hat Vorrang.
- C. Die sanfte Freizeitnutzung des Seeufers durch die Öffentlichkeit ist gegenüber dem Zugang exklusiver Gruppen klar im Vordergrund.

I. Gründe gegen einen Bootshafen in der Horwer Bucht

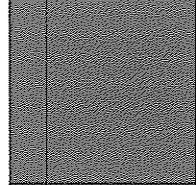
- a. Gemäss „Teilplan Landschaft und Erholung“ besteht das gesamte Ufer der Horwer Bucht von der Grenze zur Gemeinde Hergiswil bis zur Sand + Kies AG, dann bis zum Hotel Sternen, von da wieder bis zur EAWAG aus Flachwasserzonen (blaue Signatur), also aus Bereichen, die als Lebensraum für Pflanzen und Tiere von besonderer Bedeutung sind. Diese naturnahen und wertvollen Lebensräume lassen nur eine sanfte Nutzung zu.
- b. Das Steinibachried ist ein Flachmoor von nationaler Bedeutung und steht zusammen mit seinem wertvollen Flachwasserbereich (Laichplätze) unter Naturschutz.

raiffeisenbank horw
pc 60-4987-2
konto 322562

- c. Am Seerosenweg bis Hergiswil wurden nach den A2-/Brünigbahnarbeiten eine Ökobrücke und ein neues uferseitiges Erholungsgebiet geschaffen. Gebiete mit besonderem Schutz sollen sicher gestellt werden.
- d. Beim vorgeschlagenen Bootshafenstandort West wäre diese ökologische Idylle gefährdet. Durch die Zu- und Wegfahrten auf dem See sind u.a. die gelben Teichrosen (Es ist einer der letzten zwei Standorte des Vierwaldstättersees), das Schilf und die Binsen am Westufer gefährdet.
- e. Ein zentraler Bootshafen beim Standort Nord würde den Schiffsverkehr kanalisieren. Jedes Boot müsste die Horwerbucht durchqueren. Dies würde vermehrt Unruhe in die Horwerbucht bringen.
- f. Die Errichtung oder der Ausbau einer oder mehrerer Hafenanlagen in der Horwer Bucht hätte grundsätzlich eine wesentliche Zunahme des motorisierten Bootsverkehrs zur Folge. Segelboote sind heute immer mit Motoren ausgerüstet, mit Ausnahmen von Kleinstsegelbooten (Jollen). Für diese Schiffskategorien sind keine Hafenanlagen nötig.

2. Bedarf Bootsplätze

- g. Die Gemeinde ist nicht verpflichtet, das subjektive Bedürfnis von einigen Motor- und Segelbootsportler und -sportlerinnen zu befriedigen – ebenso wenig wie z.B. den Sonderwunsch nach einem Golfplatz auf der Halbinsel.
- h. Alle interessierte Freizeitkapitäne und Freizeitkapitäninnen haben bereits heute die Möglichkeit, per Internet oder Telefon eine Yacht stunden- oder tageweise zu mieten (Sailcom / Mobility, Standort Tribtschen Luzern). Abklärungen mit Schiffsharing-Betreiberin ergaben, dass diese im Moment keinen Bedarf nach weiteren Bootsplätzen hat.
- i. Mit Tribtschen und Hergiswil bestehen bereits zwei grosse Bootshäfen mit der notwendigen Infrastruktur in unmittelbarer Nähe der Gemeinde Horw. Wenn ein Bedarf bestehen würde,



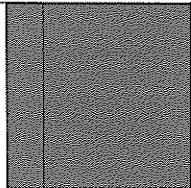
könnten sich Interessierte dafür einsetzen, dass diese bereits bestehenden Anlagen weiter ausgebaut würden.

3. Kontingent Bootsplätze

- j. Das Gesamtkontingent an Bootsplätzen für den Vierwaldstättersee wurde anlässlich der Verteilung unter den Kantonen bekanntermassen viel zu hoch angesetzt, damit die Ansprüche aller Kantone befriedigt werden konnten. Daraus abgeleitet lässt sich argumentieren, dass auch die Kontingente des Kantons Luzern und der Gemeinde Horw eigentlich zu hoch sind. Bei den so genannten Kontingenten handelt es sich lediglich um eine Obergrenze, die nicht überschritten werden darf. Warum strebt der Gemeinderat die Ausnützung des ganzen Kontingents an? Entsteht der Gemeinde dadurch ein nachhaltiger Nutzen?
- k. Grundsätzlich sollen die der Gemeinde Horw zustehenden Kontingente nicht abgetreten werden. Sollte aber ein Handel mit Kontingenten in Betracht gezogen werden, so dass Kontingente allenfalls an andere Bootsanlegestellen abgetreten (Tribtschen, Hergiswil) werden müssten, dann wäre es denkbar, dass die Gemeinde diese Kontingente "weiterverpachtet". Das heisst, dass pro Anlegeplatz eine Pachtgebühr über eine zeitlich befristete Dauer eingefordert würde. Die Einnahmen sollten für die Aufwertung der Horwerbucht verwendet werden.

4. Anregungen zur Aufwertung der Horwer Bucht und der Halbinsel

- l. Für die Ausgestaltung des Seeufers – konkret auf einem Teil des heutigen Areals der Sand und Kies AG - fehlt es nicht an Ideen. Falls in begrüssenswerter Weise mit der Sand und Kies AG Verhandlungen geführt werden, sollen diese mit dem Argument der besseren Zugänglichkeit des Seeufers für die Horwer Bevölkerung geführt werden. Argumente wie der Vollzug des kantonalen Bootsplatz-Kontingentes sind nicht stichhaltig. Das öffentliche Interesse (Errichtung eines Horwer Quai's) ist ein klares Argument, welches auch im Workshop zur



Ortsplanung vom 23. Oktober 06 auf grosse Zustimmung gestossen ist. Es könnten zum Beispiel eine Uferpromenade mit Sitzbänken, Kinderspielplatz, Wasserspiele, vielleicht sogar ein Quartierrestaurant mit Seeterrasse angedacht werden. Ein Kleinstbootsverleih könnte allenfalls Bestandteil einer entsprechenden Anlage sein. Anstelle eines Bootshafens soll die Möglichkeiten einer sanften Nutzung des Standorts Nord' zugunsten der Gesamtbevölkerung geprüft werden.

- m. Das Horwer Leitbild für eine nachhaltige Entwicklung (Juni 2006) macht zur Nutzung des Seeufers folgende Aussage: „Die einzigartige Seeuferzone ist als Erholungsraum für die Öffentlichkeit zugänglich.“ Eine Neugestaltung des Seeufers im Bereich zwischen Seebad und Seerosenweg soll dementsprechend nicht zugunsten einer privilegierten Minderheit von Bootsbesitzern und -besitzerinnen vorgenommen werden, sondern zugunsten der Allgemeinheit entwickelt werden. Nebst den bestehenden Quartieren in Ennethorw entstehen gegenwärtig neue Wohngebiete in der Bodenmatt, und in absehbarer Zukunft wohl auch im Bereich zwischen Ebenau und Altsagen. Deren Bewohner und Bewohnerinnen fehlt heute ein Seezugang in Gehdistanz.
- n. Mit der Realisierung der Öko-Brücke konnte eine ökologische Aufwertung des Westufers der Horwer Bucht erreicht werden. Eine entsprechende Schutzzone auf dem Wasser soll durch den Kanton realisiert werden.
- o. Ohne einen zentralen Bootshafens oder einem Ausbau der bestehenden Hafenanlagen bietet Horw weiterhin einen einmaligen Erholungs- und Ruheraum, welcher sowohl für Spazierende als die Anwohnerinnen erhalten bleibt. Dieser Natur- und Erholungsraum kommt auch der Bevölkerung der Agglomeration zu gute. Die Zugänge zur Halbinsel und zur Horwerbucht mit dem öffentlichen Verkehr, die Parkierungssituation für den motorisierten Verkehr, das Wegnetz und mögliche Rast- und Erholungsorte (z.B. öffentliches Restaurant) sollen im Zusammenhang mit der Ortsplanrevision überdacht werden.
- p. Mit der laufenden Ortsplanungsrevision wird der Seeufferrichtplan der Gemeinde thematisiert. Es werden Orte zur Realisierung von aufgewerteten Seezugängen für die Bevölkerung gesucht. Hier sollen Möglichkeiten für barrierefreie Übergänge für Lebewesen vom See zum

Land und wieder zurück geprüft werden. Für diese Vernetzung von See und Halbinsel eignet sich speziell das gemeindeeigene Areal Rüteli. Dort besteht die Möglichkeit neben einer sinnvollen Naturschutzmassnahme gleichzeitig eine Aufwertung des Erholungsraum für die Allgemeinheit zu erreichen. Aus diesem Grund ist dem Projekt „Rüteli“ eine Hohe Priorität einzuräumen.

- q. Es sollen Überlegungen angestellt werden, wie die ganze Horwer Bucht nachhaltig naturnah genutzt und geschützt werden könnte. Eventuell wäre die Horwerbucht – zusammen mit der Halbinsel - als "Naturreservat" zu entwickeln. So könnte die Horwerbucht zum Beispiel zur Geburtsstädte der künftigen Fischgründe des Vierwaldstättersees werden.

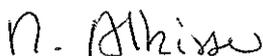
5. Fazit

Aus Gründen der Nachhaltigkeit soll auf die Ausschöpfung des Bootsplatzkontingentes an den Ufern der Gemeinde Horw verzichtet werden. Es soll ein ökologisches (!) Konzept einer minimalen Anzahl dezentraler (bisheriger) Anlegestellen an Stelle eines Hafens erarbeitet werden. Im Sinne der nachhaltigen Ausrichtung des laufenden Ortsplanungsprozesses sollen gleichzeitig mit der Erstellung des Bootsplatzkonzeptes Möglichkeiten zur Verbesserung des öffentlichen Seezuganges geprüft werden.

Wir danken für die Möglichkeit der Mitwirkung und hoffen, dass unsere Eingaben wohlwollend geprüft werden. Bei allfälligen Fragen steht Ihnen der Unterzeichnende gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen der L2O


Michael Albisser

FDP Horw
Ruedi Meier
Präsident a.l.
Schiltmatthalde 2
6048 Horw

Gemeindeverwaltung Horw	
E	15. Dez. 2006
90	60

Baudepartement
Frau Gemeinderätin
M. Bernasconi
Gemeindehausplatz 1
6048 Horw

Horw, 13. Dezember 2006

Vernehmlassung Ortsplanungsrevision

Sehr geehrte Frau Gemeinderätin
Sehr geehrter Herr Präsident

Mit Schreiben vom 4. Dezember 2006 haben sie die Frist zur Vernehmlassung bis am 15. Dezember 2006 verlängert, für diese Nachfrist danken wir Ihnen. Gemäss Beschluss der FDP - Geschäftsleitung können wir, unter Vorbehalt der nachfolgend aufgeführten Punkte, dem Gesamtkonzept zustimmen:

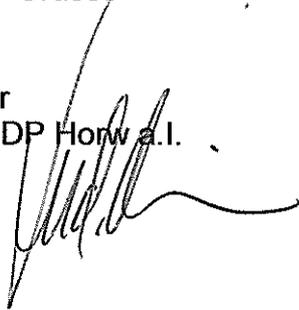
- Gemäss Gesamtkonzept ist noch etwa 16% der eingezonten Bauzonenfläche nicht überbaut. Dieser Anteil erachten wir als zu klein. Wir schlagen vor, mit zusätzlichen Einzonungen diesen Wert auf 20% zu steigern. Die neuen Flächen sollten einerseits durch "Arrondierungen" generiert werden (Bsp. Stirnrüti und Felmis), andererseits im Bereich schöner Wohnlagen (Stutz, St. Niklausen, evtl. Kastanienbaum) durch hangseitige Erweiterungen der bestehenden Bauzonen. Durch diese zweite Massnahmen könnten in Zukunft weitere gute Steuerzahler nach Horw "geholt" werden.
- Auf den geplanten Rad- und Fussweg zwischen St. Niklausen und Kastanienbaum ist zu verzichten. Eine solche Realisierung würde die betroffenen Liegenschaften massiv abwerten und gute Steuerzahler unnötig verärgern. Zudem ist eine solche Massnahme auch ökologisch nicht sinnvoll.
- Auf den Siedlungstrenngürtel im Bereich Stutz ist zu verzichten.

- Verkehrsberuhigungen sollten nur innerhalb den Quartieren geplant werden. Zubringer zu den einzelnen Siedlungsgebieten sollten nicht als Quartierstrassen abgewertet werden (z.B. Horw – Kastanienbaum oder Wegscheide – Felmis).
- Bei einzelnen Strassen könnten Verkehrsberuhigungen in Form von dringend benötigten Parkplätzen geschaffen werden.
- Gewachsene Siedlungsgebiete sollten in Zukunft vermehrt in verdichteter Bauweise umgestaltet werden und mit nötigen Parkflächen verbessert werden.

Wir danken allen Beteiligten, die bei der Ortsplanungsrevision mitwirken und hoffen, dass Sie unsere Stellungnahme in die weitere Planung aufnehmen.

Freundliche Grüsse

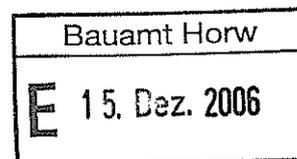
Ruedi Meier
Präsident FDP Horw a.l.



Kopie: Herr Franz Hess, Präsident Planungskommission

Bachmann Markus

Von: Bernasconi Manuela
Gesendet: Freitag, 15. Dezember 2006 13:34
An: Bachmann Markus
Betreff: WG: Ortsplanungsrevision



-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Alwin Larcher [mailto:alwin.larcher@freesurf.ch]
Gesendet: Freitag, 15. Dezember 2006 09:33
An: m.bernasconi@horw.ch
Cc: Kälin; Robert Odermatt; Sacha Woodtli
Betreff: Ortsplanungsrevision

An den Gemeinderat
6048 Horw

Ortsplanungsrevision, Gesamtkonzept / Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Frau Gemeinderätin

Als Beteiligte an den verschiedenen Gremien und Veranstaltungen im Zusammenhang mit der Ortsplanungsrevision haben wir von den Ideen, "Visionen" und Schwerpunkten, die dabei geäussert wurden, Kenntnis genommen. Da im jetzigen Zeitpunkt noch keinerlei Einzelheiten feststehen, welche erfahrungsgemäss zu konkreten Diskussionen führen, nehmen wir zu folgenden Schwerpunkten generell, und ohne uns bereits definitiv festzulegen, Stellung.

Innenverdichtung	Wird durch uns grundsätzlich befürwortet
Siedlungsentwicklung gewährleistet werden	Ja, sofern die Eigentumsrechte Privater
Grüngürtel (Trenngürtel) nicht zu einem Siedlungsbrei werden	Sind integral festzulegen, soll Horw
Bootshafenstrategie Bootsplätzen ist unbedingt Realisation eines Hafens verzögert	An den der Gemeinde Horw zustehenden festzuhalten, auch wenn sich die
Halbinsel	Angesichts der komplexen Materie ist eine separate Planung durchzuführen.

Horw, 15. Dezember 2006

Schweizerische Volkspartei

15.12.2006

Alwin Larcher, Präsident