

Gemeindehausplatz 1
Postfach
6048 Horw
www.horw.ch

An die Mitglieder
des Einwohnerrates
der Gemeinde Horw

Kontakt Hans-Ruedi Jung
Telefon 041 349 12 70
E-Mail hans-ruedi.jung@horw.ch

9. Mai 2019 2013-10

Schriftliche Beantwortung Interpellation Nr. 2019-690 von Pia Koefoed, L20, und Mitunterzeichnenden: Öffentliche Verbindung Kirchfeld Haus für Betreuung und Pflege

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 22. Februar 2019 ist von Pia Koefoed, L20 und Mitunterzeichnenden folgende Interpellation eingereicht worden:

«Die öffentliche Verbindung zum Kirchfeld besteht im Moment aus einem kleinen Bus. Dieser fährt vom Gemeindehausplatz zum Kirchfeld ca. einmal pro Stunde am Nachmittag, montags bis freitags. Der Bus hat drei Einsteigestufen und ist nicht behindertengerecht, es braucht eine Person als Einsteighilfe für Rollstuhlfahrer und für Rollator Benutzer.

In der Luzerner Zeitung vom 9. Februar 2019 war zu lesen, dass die Pflegeheime nicht genügend ausgelastet sind. «Aufgrund des Überangebots an Pflegebetten wird es in Zukunft schwierig werden eine ausgeglichene Rechnung zu präsentieren» sagt der Horwer Gemeinderat Oskar Mathis.

Bei Gesprächen mit der Leitung des Kirchfelds wird erklärt, dass die gute Erreichbarkeit sehr wichtig ist für Bewohner und Angehörige, aus diesem Grund wählen einige Bewohner und ihre Angehörige ein anderes Heim als das Kirchfeld. Immer wieder höre ich persönlich auch Beschwerden von älteren Angehörigen, dass es sehr schwierig ist, das Kirchfeld zu erreichen, die Distanz zur Haltestelle des Bus 21 ist zu weit weg für viele ältere Menschen und der Weg vom Dorf zu steil.

Ältere Angehörige die von anderen Städten in der Schweiz mit dem öffentlichen Verkehr anreisen, können dies nicht am Vormittag und auch nicht am Wochenende, zudem wissen sie nicht Bescheid über die Busverbindungen, da diese nicht bei der Fahrplansuche der SBB oder VBL integriert sind. Grundlegend sollte eine öffentlich behinderte freie Anbindung zu einem so grossen Pflegeheim wie das in Horw von der Gemeinde sichergestellt werden.

1. Ist es dem Gemeinderat wichtig, dass Horw eine altersfreundliche Gemeinde ist, welche sich dafür einsetzt, dass öffentliche Gebäude von älteren, gehbehinderten Menschen selbständig und barrierefrei erreicht werden können?
2. Ist der Gemeinderat bereit, als Eigentümerin der Kirchfeld AG dafür zu sorgen, dass das Pflegeheim behindertengerecht und kontinuierlich während allen Tagen erreicht werden kann?
3. Wie stellt sich der Gemeinderat zur Frage, den bestehenden Bus behindertengerecht zu erneuern und einen Quartierbus mit Zonentarif für alle Horwer anzubieten?
4. Die Gemeinde Horw hat seinerzeit beschlossen den Standort des Pflegeheimes auf dem Kirchfeldhügel, ausserhalb des Dorfkerns und ohne direkten Anschluss an den öffentlichen Verkehr, zu belassen. Wie schätzt er heute die Berücksichtigung der Bedürfnisse der behinderten und altersbedingt eingeschränkten Reisenden, Kunden und Besucher bei der aktuellen und zukünftigen Erschliessung ein?
5. Ab 2023 sollen alle Bushaltestellen behindertengerecht ausgebaut werden. Wie stellt sich der Gemeinderat zur der Frage eines selbstfahrenden EL-Bus als Quartierbus mit Zonentarif in Horw einzusetzen, inkl. Haltemöglichkeit bei den Bahnhöfen der S-Bahn?
6. Erachtet es der Gemeinderat als Besitzerin der Kirchfeld AG als wichtig, beim Alters- und Pflegeheim - zwecks Wirtschaftlichkeit und einer guten Auslastung im Umfeld eines Überangebotes an Pflegebetten - eine gute Erreichbarkeit des Hauses mit dem öffentlichen Bus sicherzustellen?
7. Ist dem Gemeinderat bekannt, wie viele Kunden ein anderes Heim als das Kirchfeld wählen, aufgrund von mangelnder Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr?
8. Ist der Gemeinderat bereit, für eine bessere Erschliessung des Kirchfeldes weitere Varianten wie Schräglift usw. zu prüfen?»

Schalteröffnungszeiten:

Montag bis Freitag 8.00 - 11.45 und 14.00 - 17.00 Uhr
oder nach Vereinbarung.

Zu den Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

- Zu 1. Ist es dem Gemeinderat wichtig, dass Horw eine altersfreundliche Gemeinde ist, welche sich dafür einsetzt, dass öffentliche Gebäude von älteren, gehbehinderten Menschen selbständig und barrierefrei erreicht werden können?

Ja, dieses Anliegen ist dem Gemeinderat wichtig. Bereits in der Vision der Gemeinde Horw vom 14. Februar 2008 ist mit Bezug auf das damalige Haus für Betreuung und Pflege Kirchfeld als Leitsatz festgehalten worden: «Wir sorgen für Infrastrukturen, die den Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner und Gäste entsprechen.» Folgerichtig wurde in der Vergangenheit danach gelebt. Die Infrastrukturen wurden immer wieder überprüft und, wo angezeigt, verbessert.

- Zu 2. Ist der Gemeinderat bereit, als Eigentümerin der Kirchfeld AG dafür zu sorgen, dass das Pflegeheim behindertengerecht und kontinuierlich während allen Tagen erreicht werden kann?

Am 17. März 2016 hat Ihr Rat im Zusammenhang mit dem Planungsbericht zur Umwandlung des Kirchfelds – Haus für Betreuung und Pflege in eine selbständige Trägerschaft (B+A Nr. 1562) beschlossen, dass für die gemeindeeigene stationäre Pflegeinstitution am heutigen Standort Kirchfeldhügel festgehalten wird. Dies im Wissen um die Vor- und Nachteile der verschiedenen evaluierten Standorte (siehe Ziff. 3 sowie Beilage 2 des erwähnten B+A).

Das Pflegeheim war und ist behindertengerecht und während allen Tagen erreichbar. In der Tat ist jedoch die kontinuierliche Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (öV) nicht gewährleistet. Es wird auch in Zukunft nicht möglich sein, mit vernünftigem Aufwand das Pflegeheim mit dem öffentlichen Verkehr kontinuierlich erreichbar zu machen.

- Zu 3. Wie stellt sich der Gemeinderat zur Frage, den bestehenden Bus behindertengerecht zu erneuern und einen Quartierbus mit Zonentarif für alle Horwer anzubieten?

Im Bewusstsein, dass das Haus für Betreuung und Pflege – Kirchfeld mit dem öV relativ schlecht erschlossen ist, haben der Gemeinderat und die Leitung des Heims schon vor einigen Jahren nach Möglichkeiten gesucht, die Erschliessung mit kollektiven Transportmitteln zu verbessern. Einerseits wurde mit einem Pilotbetrieb getestet, ob mit einer Veränderung des Heimbustangebots (häufigere Fahrfrequenzen, mehr Tage) der Nachfrage entsprochen werden kann. Andererseits wurde in einer gemeindeinternen Studie untersucht, ob sich andere Verkehrsmittel als der Heimbust anbieten würden. Wir verweisen diesbezüglich auf die Studie, die dieser Interpellationsantwort (ohne Detailbeilagen 1-7) beiliegt.

- Zu 4. Die Gemeinde Horw hat seinerzeit beschlossen den Standort des Pflegeheimes auf dem Kirchfeldhügel, ausserhalb des Dorfkerns und ohne direkten Anschluss an den öffentlichen Verkehr, zu belassen. Wie schätzt er heute die Berücksichtigung der Bedürfnisse der behinderten und altersbedingt eingeschränkten Reisenden, Kunden und Besucher bei der aktuellen und zukünftigen Erschliessung ein?

An der damaligen Ausgangslage betreffend Erschliessung hat sich bis heute nichts verändert. Die Vor- und die Nachteile des Standorts Kirchfeldhügel sind die gleichen geblieben.

- Zu 5. Ab 2023 sollen alle Bushaltestellen behindertengerecht ausgebaut werden. Wie stellt sich der Gemeinderat zur der Frage eines selbstfahrenden EL-Bus als Quartierbus mit Zonentarif in Horw einzusetzen, inkl. Haltemöglichkeit bei den Bahnhöfen der S-Bahn?

Seit Sommer 2016 läuft in der Innenstadt von Sitten ein Testbetrieb mit einem selbstfahrenden Postauto. Inzwischen haben weitere Städte Pilotversuche gestartet. Und seit März 2018 ist auch in Neuhausen am Rheinfall ein selbstfahrender Bus - integriert in das

Leitsystem der Verkehrsbetriebe Schaffhausen - mit einer Versuchsbewilligung des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) unterwegs. Die ersten Versuchsjahre sind vielversprechend verlaufen. Noch aber leiden die selbstfahrenden Busse an gewissen Unzulänglichkeiten. Vor allem aber müssen diese Fahrzeuge von einer fachkundigen Person begleitet sein, die im Notfall die Automatik übersteuern kann. Der Gemeinderat beobachtet die Entwicklung auf diesem Gebiet genau und kann sich vorstellen, dass dereinst einzelne Quartiere und/oder das Pflegeheim Kirchfeld mit einem selbstfahrenden Bus erschlossen werden. Zu bedenken ist jedoch, dass bei einem zukünftigen vollautomatischen Betrieb ohne Begleitperson die Hemmschwelle einen selbstfahrenden Bus zu betreten, gerade für gehbehinderte und/oder ältere Personen, gross sein kann.

- Zu 6. Erachtet es der Gemeinderat als Besitzerin der Kirchfeld AG als wichtig, beim Alters- und Pflegeheim - zwecks Wirtschaftlichkeit und einer guten Auslastung im Umfeld eines Überangebotes an Pflegebetten - eine gute Erreichbarkeit des Hauses mit dem öffentlichen Bus sicherzustellen?

Die gute Erreichbarkeit einer Pflegeinstitution kann mitunter ein Grund sein, warum sich Seniorinnen und Senioren oder deren Angehörige für ein bestimmtes Heim als ihren Wohnort entscheiden. Es gibt aber noch viele weitere Gründe, die ein Heim attraktiv machen und die Entscheidung der Betroffenen beeinflussen. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der Auslastung eines Heims im Umfeld des Bettenüberangebots kommt der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestimmt keine matchentscheidende Rolle zu. Auch Heime mit guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr leiden unter mangelnder Bettenbelegung und sinkender Wirtschaftlichkeit.

- Zu 7. Ist dem Gemeinderat bekannt, wie viele Kunden ein anderes Heim als das Kirchfeld wählen, aufgrund von mangelnder Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr?

Gemäss Aussagen des Heimleiters waren es seit seinem Amtsantritt vor knapp einem Jahr ca. 4 Personen, die aufgrund der mangelnden Erreichbarkeit das Kirchfeld nicht als Heim als ihre Wohnstätte ausgewählt haben. Es ist im Gegenzug unbekannt, wie viele Personen das Heim Kirchfeld gewählt haben, weil bei der Entscheidungsfindung die anderen, unbestrittenen Vorteile des Heims überwogen haben.

- Zu 8. Ist der Gemeinderat bereit, für eine bessere Erschliessung des Kirchfeldes weitere Varianten wie Schräglift usw. zu prüfen?

Der Gemeinderat hat, wie Sie der Beilage entnehmen können, im Jahr 2016 weitere Varianten, u.a. auch eine Schrägliftvariante, geprüft und ist zum Schluss gekommen, dass die Erschliessung mit dem Heimbuss nach wie vor die praktikabelste Lösung ist. Seither haben sich die Bedingungen für die Einführung eines anderen Verkehrsmittels kaum geändert.

Freundliche Grüsse


Ruedi Burkard
Gemeindepräsident


Beat Gähwiler
Gemeindeschreiber

- Erschliessung Kirchfeld – Mögliche Lösungen öffentlicher Verkehrsmittel, 29. Februar 2016
(ohne Anhänge)

Versand: 14. Mai 2019

Erschliessung Kirchfeld

Mögliche Lösungen öffentlicher Verkehrsmittel

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
2	Heutiger Stand der Erschliessung.....	3
3	Erschliessungsvarianten.....	4
3.1	Erschliessung mit einer konzessionierten Buslinie	4
3.2	Erschliessung mit einem privaten Busanbieter.....	4
3.3	Neue Erschliessungsstrasse Obchilch-Linden-Kirchfeld	5
3.4	Schräglift.....	6
3.5	Vertikallift	6
3.6	Seilbahn.....	7
3.7	Taxi.....	8
4	Fazit	8

1 Ausgangslage

1868-69 erstellte die Bürgergemeinde Horw auf dem Kirchfeldhügel ein Bürgerheim, das als Armenanstalt und Waisenhaus diente. 1964-65 wurde nördlich davon das neue Alters- und Pflegeheim gebaut, das 1967 mit einem separaten Personalhaus ergänzt wurde. 1986-87 wurde das Personalhaus zu einem Altersheim um- und ausgebaut. 2000-2002 erfolgte schliesslich der Ausbau zum heutigen Kirchfeld – Haus für Betreuung und Pflege.

Die Häuser auf dem Kirchfeldhügel standen anfangs in einiger Distanz zum Siedlungsgebiet und stehen auch heute noch am Rand der benachbarten Quartiere. Diese periphere Lage war schon zu Beginn sowohl für die Bewohnerinnen und Bewohner, als auch für die Mitarbeitenden nachteilig. Das Problem hat sich jedoch in den vergangenen Jahrzehnten verschärft, weil einerseits mit jedem Ausbauschnitt das Heim grösser geworden ist und andererseits die Mobilität in unserer Gesellschaft einen zunehmen Stellenwert einnimmt. Diese zunehmende Mobilität hat ihrerseits zur Folge, dass die Pensionärinnen und Pensionäre, deren Angehörige und die Mitarbeitenden nicht mehr wie früher ihren Wohnsitz vor allem in Horw hatten bzw. haben und gleichzeitig die Ansprüche an die Erreichbarkeit einer öffentlichen Institution gestiegen sind.

Diesem Mobilitätsbedürfnis ist man in den vergangenen Jahren einerseits mit dem Ausbau des Parkplatzangebots und andererseits mit dem Einsatz eines Heimbusses begegnet. Dieser kann jedoch nicht alle Ansprüche an die nahezu jederzeitige Erreichbarkeit des Kirchfelds mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfüllen. Von verschiedener Seite wurde deshalb immer wieder angeregt, die Erreichbarkeit des Kirchfelds mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern.

Aus Sicht der Quartiererschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (öV) wäre es wünschenswert, wenn gleichzeitig angrenzende Quartiere von einer verbesserten Erschliessung des Heims profitieren könnten.

2 Heutiger Stand der Erschliessung

Das Kirchfeld – Haus für Betreuung und Pflege ist heute einerseits mit einer für Zubringer und Besucher offenen Strasse von Horw via Stegen und Grämlis ausreichend erschlossen. Andererseits fährt der Heimbuss jeweils von Montag bis Freitag um 14.00 Uhr, 15.00 Uhr, 16.00 Uhr und 17.00 Uhr vom Kirchfeld via Wegscheide zum Parkplatz Gemeindehaus und eine halbe Stunde später zurück (Beilage 1). Die Fahrt mit dem Heimbuss ist gratis und steht allen Interessierten offen.

Die Gemeinde Horw versuchte mittels eines Pilotbetriebs vom 12.01.2015 bis 27.06.2015 die Nachfrage nach Fahrten mit dem Heimbuss auszuloten, um so eine nachfrageorientierte Angebotsverbesserung herbei zu führen. Dabei zeigte sich, dass vor allem die Fahrten am Morgen sowie samstags und sonntags keinem Bedürfnis entsprechen. Auch die späteren Nachmittagskurse zeigten eine schlechte Auslastung des Busses. Die Zielgrösse, wonach mindestens die Hälfte der angebotenen 9 Fahrgastplätze belegt sein muss, wurde einzig bei den Werktagskursen um 13.30 Uhr und um 14.00 Uhr erreicht. Gesamthaft wurden im erwähnten Zeitraum 2'306 Fahrgäste gezählt, davon 1'549 Bewohner (67%) und 757 Gäste/Mitarbeitende. Hochgerechnet ergibt dies eine Fahrgastzahl von rund 5'000 pro Jahr bzw. von knapp 100 pro Woche. In der Folge wurde entschieden, sich ab dem 01.01.2016 auf das oben erwähnte Busangebot gemäss Beilage 1 zu beschränken.

Der Busbetrieb kostet jährlich rund CHF 50'000.00. Davon trägt die Gemeinde CHF 15'000.00. Der Rest wird vom Kirchfeld – Haus für Betreuung und Pflege finanziert. Damit kostet eine Einzelfahrt eines Fahrgastes rund CHF 10.00.

3 Erschliessungsvarianten

3.1 Erschliessung mit einer konzessionierten Buslinie

Die nächsten Bushaltestellen des öV liegen in ca. 600 m (Kirchweg und Stegen) bzw. 600 m (Wegscheide) Distanz zum Haus für Betreuung und Pflege – Kirchfeld. Allerdings liegen dazwischen rund 20 bzw. 65 Höhenmeter. Für Besucherinnen und Besucher der älteren Generation stellt namentlich die Steigung vom Dorf direkt nach Kirchfeld ein zum Teil schwer überwindbares Hindernis dar. Im Rahmen der Vernehmlassung zum öV-Konzept für die Stadt und Agglomeration Luzern (AggloMobil due) wurden mit dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) Gespräche über eine Erschliessung des Kirchfelds – Haus für Betreuung und Pflege im Rahmen des VVL-Angebots (konzessionierte Buslinien) geführt. Dabei wurde der Gemeinde Horw klar signalisiert, dass das derzeit mit einem Bus erschliessbare Einzugsgebiet deutlich zu wenig Potenzial (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte) aufweist, um halbwegs wirtschaftlich betrieben und ins Angebot des VVL aufgenommen werden zu können. Der VVL empfiehlt der Gemeinde, andere (auch aussergewöhnliche) Erschliessungsvarianten mit besserem Kostendeckungsgrad zu prüfen.

Eine minimale Verbesserung könnte mit einer Ergänzung der Haltestellenbezeichnung Stegen erreicht werden. Diese Haltestelle liegt ca. 10 Minuten vom Kirchfeld entfernt. Sie könnte auf Antrag beim Bundesamt für Verkehr (BAV) in Stegen / Kirchfeld umbenannt und so für die öV-gewohnten Besucherinnen und Besucher bekannter gemacht werden. Für Gehbehinderte ist die Umbenennung der Haltestelle selbstverständlich keine taugliche Lösung.

3.2 Erschliessung mit einem privaten Busanbieter

Im Rahmen der regelmässigen Kontakte mit Vertretern der Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) liessen diese verlauten, dass sie Interesse hätten auf privater Basis (d.h. ausserhalb des VVL-Netzes) die Busverbindung Dorf-Kirchfeld zu betreiben. Die Offerte von vbl vom 13. April 2015 rechnet mit dem Einsatz eines Midi-autobusses. Dieser Fahrzeugtyp sei „optimal bezüglich Grösse und Niederflurangebot, auch in Bezug auf die Platzverhältnisse für Rollstühle und Rollatoren.“ Die Offerte von vbl enthält verschiedene Varianten bezüglich Fahrhäufigkeit, und unterscheidet zwischen einer Angebotsvariante mit Fahrzeug und Fahrer und einer Angebotsvariante nur mit Fahrer (Fahrzeug wird vom Heim Kirchfeld gestellt). Die Angebotsspanne reicht von der absoluten Minimalvariante (4 Fahrten, während 5 Werktagen, alle Fahrten innerhalb des gleichen Halbtags, nur Fahrer) mit Kosten von rund CHF 55'000.00, exkl. MWSt. pro Jahr bis zu einer möglichen Maximalvariante (15 Fahrten pro Tag, während 7 Tagen, Fahrzeug mit Fahrer) mit Kosten von rund CHF 311'000.00, exkl. MWSt. (siehe Beilage 2). Die Minimalvariante vbl unterscheidet sich vom heutigen Heimbustangebot darin, dass kein Bus zur Verfügung gestellt wird und diese Kosten zusätzlich anfallen würden. Die vbl-Minimalvariante, jedoch mit Fahrzeug, würde mit Kosten von rund 94'000.00 (exkl. MWSt.) zu Buche schlagen.

vbl hält fest, dass derzeit die Zufahrt zum Kirchfeld ausschliesslich über die Route Kantonsstrasse-Kastanienbaumstrasse-Roggernstrasse-Kirchfeld erfolgen kann und dass auf Kirchfeld eine Haltestelle mit Wendemöglichkeit erstellt werden müsste. Die Kosten für die Haltestelleninfrastruktur (mit Haltestellenstele) werden auf rund CHF 1'750.00 geschätzt. Bekanntlich lehnt es vbl aus Sicherheitsgründen ab, mit ihren Bussen rückwärts zu wenden. Das bedeutet, dass auf Kirchfeld vermutlich eine neue Buswendeschleife erstellt werden müsste. Deren Kosten wurden bis dato noch nicht quantifiziert. Sinnvollerweise würde sie auch erst im Rahmen des Neubaus Kirchfeld 2 geplant und realisiert.

Vorteile:

- Bessere bzw. dichtere Bedienung des Kirchfelds und der angrenzenden Quartiere mit dem öV möglich
- Entlastung des Heims Kirchfeld vom Busbetrieb
- Professioneller, versicherungstechnisch klar geregelter Busbetrieb

Nachteile:

- Investitionskosten in Busschlaufe
- Dasjenige Angebot von vbl, das in etwa dem heutigen Heimbusbetrieb entspricht, kostet etwas mehr, als wenn der Bus vom Heim selber betrieben wird. Zusätzliche Kurse lassen die Kosten für die Erschliessung des Heims überproportional ansteigen.
- Fahrgastfrequenzen bleiben vermutlich tief

3.3 Neue Erschliessungsstrasse Obchilch-Linden-Kirchfeld

Im Jahr 2000 verfasste das Ingenieurbüro Senn + Partner AG, Horw (heute Wälli AG Ingenieure) ein Konzept zur öV-Erschliessung der Gemeinde Horw mit Orts- oder Rufbus. Dabei wurden verschiedene Linienführungen empfohlen, die mit einem Niederflur-Midibus (ca. 18 Sitz- und 25 Stehplätze) bedient würden. Eine der vorgeschlagenen Linienführungen hätte über Obchilch-Linden-Kirchfeld geführt, wobei die Strasse Obchilch-Linden Kirchfeld hätte neu erstellt werden müssen. Mit dieser Linienführung wären auch das Gebiet Schiltmatt-Neumatt-Herrenwald-Krebsbären-Obchilch sowie die obere Schöneeggstrasse und die Untermattstrasse neu mit dem öV erschlossen worden. Im Hinblick auf das Fahrgastpotenzial hätte diese Linienführung die Chancen des Kirchfelds, in das Verbundnetz des VVL aufgenommen zu werden, erhöhen können.

2009 erstellte das Ingenieurbüro F. Infanger AG, Horw diverse Vorprojektvarianten für eine Erschliessungsstrasse Obchilch-Linden-Kirchfeld. Abgesehen davon, dass von mehreren Landeigentümern Land und Rechte hätten erworben werden müssen, wäre dieses Strassenprojekt das der alleinigen Erschliessung der oberen Schöneeggstrasse, der Untermattstrasse, der Liegenschaften Linden und Obermatt sowie des Kirchfelds gedient hätte, politisch kaum durchsetzbar gewesen. Die approximative Kostenschätzungen von damals ermittelte je nach Variante einen Investitionsbedarf zwischen CHF 984'000.00 und CHF 1'187'000.00 (siehe Beilage 3). Umgerechnet auf den heutigen Preisstand (Baupreisindex Tiefbau Zentralschweiz: Basis Oktober 2010 = 100; Oktober 2009 = 97.1; Oktober 2015 = 106.5) müsste mit Kosten zwischen CHF 1'080'000.00 und CHF 1'302'000.00 gerechnet werden.

Neben der zusätzlich anfallenden Abschreibung und Verzinsung müsste auch noch der Unterhalt zu den zukünftigen, jährlichen Betriebskosten dieses Strassenabschnitts gerechnet werden. Dazu kommen die Kosten des Busbetriebes auf diesem Abschnitt.

Vorteile:

- Bessere Erschliessung des Kirchfelds und der angrenzenden Quartiere mit dem öV möglich
- Wintertauglichere Erschliessung der oberen Schöneeggstrasse und der Untermattstrasse

Nachteile:

- Hohe Kosten für Betrieb und Unterhalt der Strasse
- Zusätzliche Kosten für den Busbetrieb (abhängig von der Integration ins Verbundnetz des VVL und der Fahrgastfrequenzen bzw. vom Angebot eines Dienstleisters unabhängig vom VVL)
- Gesamtkosten (Strasse und Bus) sehr teuer
- Fahrgastfrequenzen auf dem letzten Abschnitt Obchilch-Untermattstrasse bleiben tief

3.4 Schräglift

In der Bevölkerung keimte vereinzelt die Idee einer Schräglifterschliessung des Kirchfelds auf. Auf Anregung des VVL hin wurde auch diese Erschliessungsvariante geprüft. Die Firma Inauen-Schätti ist eines der erfahrensten Unternehmen beim Bau von Schrägliftanlagen (www.schraegaufzug.com). Mit dem für die Zentralschweiz zuständigen Verkäufer von Inauen-Schätti wurde die Situation vor Ort angeschaut. Gestützt darauf hat Inauen-Schätti im April 2015 eine Richtofferte für das Schrägliftsystem „Comfort“ eingereicht (siehe Beilage 4). Um möglichst wenige Grundstücke Dritter zu beanspruchen geht Inauen-Schätti von einer Talstation im Raum Pfarreizentrum und einer Linienführung entlang der nördlichen Grenze des Friedhofs aus. Vor Erreichen der Schöneeggstrasse bis zum Auftauchen auf Kirchfeld müsste der Schräglift unterirdisch geführt werden. Der Schräglift hätte eine Länge von rund 200 m bei einer Höhendifferenz von 60 m. Es sind keine Zwischenhaltestellen vorgesehen. Die reine Fahrzeit beträgt ca. 1 ½ - 2 Minuten. Die Benutzerinnen und Benutzer fahren in einer geschlossenen, rollstuhltauglichen Kabine, die 12 Personen Platz bietet. Ein Schrägaufzug dieser Art würde rund CHF 700'000.00 kosten. Diese Kosten stimmen in etwa überein mit einer Offerte, die das Haus für Betreuung und Pflege – Kirchfeld bei der Firma Rigert AG, Treppenlifte für eine sogenannte „Universalgebäldebahn“ eingeholt hat (siehe Beilage 5). Dabei handelt es sich um eine etwas einfachere und kleinere Variante eines Schräglifts.

Zu den Kosten des Lifts im engeren Sinne kämen noch bauseits diverse Planungs-, Bau- und Installationsarbeiten (Tal- und Bergstation, Perronplatten, Stützen, Tunnelschacht, Elektro, Geländer und Absperrungen, Entwässerung und Belüftung sowie Bewilligungen), die wahrscheinlich weit über CHF 1 Mio. kosten werden.

Im Zuge der Abklärungen hat sich gezeigt, dass die Kosten im Verhältnis zu weiteren Erschliessungsvarianten hoch ausfallen werden und dass das Resultat dennoch nicht in allen Teilen zu befriedigen mag (Talstation leicht dezentral; Unterfahren von Einfamilienhäusern; optisch in Erscheinung tretende Absperrvorrichtungen etc.).

Vorteile:

- Bessere und witterungsgeschützte Erschliessung des Kirchfelds und des angrenzenden Oberdorfs mit dem öV möglich
- Im Verhältnis zur Buslösung tiefere Betriebskosten
- 24-Stunden-Betrieb möglich
- Selektive Benutzungserlaubnis möglich (z.B. nachts nur Angestellte)

Nachteile:

- Hohe Investitionskosten
- Lage der Talstation nicht optimal
- Optisch im unteren Abschnitt stark in Erscheinung tretend
- Unterfahrrechte müssen erworben werden (Variante Inauen-Schätti)
- Rodungsbewilligung Kirchentobel und Überfahren von Strassen nicht gelöst (Variante Rigert)
- Liftfahren kann Ängste auslösen

3.5 Vertikallift

Im Nachgang zu den Abklärungen betreffend Schräglift hat sich gezeigt, dass möglicherweise eine vollständige Untertagelösung mit einem Vertikallift die konsequentere und bessere Variante wäre. Auf Anfrage hin und dank den guten Beziehungen der Gemeinde zu einzelnen Firmenvertretern haben sich die Firmen Implenia Schweiz AG (Kontaktperson: Jürg Biese) und Lombardi AG (Kontaktperson: Andreas Theiler) bereit erklärt, kostenlos eine Projektstudie zur unterirdischen Erschliessung des Kirchfelds zu erstellen (siehe Beilage 6). Dabei geht es im Wesentlichen darum, im Raum Hofmattschulhaus horizontal einen Zugangstunnel bis unter das

Haus Kirchfeld zu bauen und dann vertikal einen Schacht zum Kirchfeldhügel auszubrechen. In diesem Schacht könnte ein konventioneller Hauslift verkehren. Optional wäre ein horizontales Fortbewegungsmittel im Horizontalschacht vorzusehen.

Die Kosten dieser Lösung dürften gemäss technischem Bericht auf rund CHF 7.6 Mio. zu stehen kommen.

Vorteile:

- Bessere und witterungsgeschützte Erschliessung des Kirchfelds und des angrenzenden Oberdorfs mit dem öV möglich
- Im Verhältnis zur Buslösung tiefere Betriebskosten
- 24-Stunden-Betrieb möglich
- Selektive Benutzungserlaubnis möglich (z.B. nachts nur Angestellte)
- Zugang zum Lift auf ähnlichem Niveau und in der Nähe der Busstation Kirchweg
- Wahrscheinlich rechtlich und tatsächlich weniger Probleme beim Unterfahren bestehender Gebäude
- Eventuell Synergien mit erdgebundenen Leitungsführungen

Nachteile:

- Sehr hohe Investitionskosten
- Eventuell müssen Unterfahrrechte erworben werden
- Liftfahren und Tunnel können Ängste auslösen
- Eventuelle Unwägbarkeiten beim Stollen- bzw. Schachtbau

3.6 Seilbahn

Die oben erwähnte Firma Inauen-Schätti AG baut auch Kompaktseilbahnen, die als einfache Erschliessungslösungen im unwegsamen Gelände oder zur Überwindung natürlicher Hindernisse auf kürzestem Weg gedacht sind. Der Vollständigkeit halber wurde Inauen-Schätti auch gebeten, eine Kostenschätzung für eine Kompaktseilbahn zu erstellen (Beilage 7). Aus Gründen des Ortsbildschutzes sollte die Bahn zwischen Hofrüti (Bushaltestelle) und Kirchfeld verkehren. Der Betrieb würde, ähnlich wie beim Schräglift, weitgehend automatisiert mit einer rollstuhlgängigen Kabine ablaufen. Für eine derartige Anlage müsste mit rund CHF 1.6 Mio. gerechnet werden. Dazu kämen bauseits der Bau der Tal- und Bergstation sowie evtl. das Fundament einer Mittelstütze. Diese Arbeiten werden von Inauen-Schätti auf ca. CHF 0.6-0.9 Mio. geschätzt. Somit sollte es möglich sein, eine Kompaktseilbahn für rund CHF 2.5 Mio. zu erstellen.

Vorteile:

- Bessere Erschliessung des Kirchfelds und des angrenzenden Oberdorfs mit dem öV möglich
- Im Verhältnis zur Buslösung tiefere Betriebskosten
- 24-Stunden-Betrieb möglich
- Selektive Benutzungserlaubnis möglich (z.B. nachts nur Angestellte)

Nachteile:

- Hohe Investitionskosten
- Es müssen Überfahrrechte erworben werden
- Seilbahnfahren kann Ängste auslösen
- Landschaftsschutz
- Keine optimale Anschlusslösung an das Busnetz (zweimal umsteigen)
- Bei starkem Wind witterungsabhängig

3.7 Taxi

Bereits in früheren Überlegungen zur Erschliessung des Kirchfelds kam die Idee eines Rufbusses oder eines Taxidienstes auf. Für den Betrieb eines Rufbusses findet sich gemäss Abklärungen der Heimleitung Kirchfeld kein Unternehmer. Auch die Taxiunternehmen scheinen sich diesbezüglich zurück zu halten. Es gibt jedoch Taxiunternehmen, die für spezielle Angebote mit Pauschalpreisen arbeiten. Es wäre abzuklären, ob in der Region Luzern ein Taxiunternehmen mit Kleinbus bereit wäre, das heutige Angebot des Heimbusses zu einem pauschalen Preis pro Fahrt, pro Tag oder pro Jahr, unabhängig von der Zahl der Fahrgäste, anzubieten. Dies vor allem für den Fall, wenn es für das Heim schwierig würde, das Heimbussangebot weiter aufrecht zu erhalten.

Vorteile:

- Bessere bzw. dichtere Bedienung des Kirchfelds und der angrenzenden Quartiere mit dem öV möglich (je nach bestelltem Angebot)
- Entlastung des Heims Kirchfeld vom Busbetrieb
- Professioneller, versicherungstechnisch klar geregelter Busbetrieb

Nachteile:

- Anbieter und Preis derzeit ungewiss
- Fahrgastfrequenzen bleiben vermutlich tief
- Möglicherweise Hemmschwelle der Passagiere, in ein „Taxi“ einzusteigen

4 Fazit aus heutiger Sicht

Eine Heimerschliessung innerhalb des VVL-Netztes ist nicht möglich.

Unter Berücksichtigung der hohen bis sehr hohen Kosten und der - auch bei optimistischen Annahmen - geringen Passagierfrequenzen rechnen sich die Alternativen Neubau Strasse Obchilch-Linden-Kirchfeld, Schräglift, Horizontallift oder Kompaktseilbahn unter keinen Umständen. Sie sind auch mit erheblichen Unsicherheiten betreffend Landerwerb, Rodungsbewilligung, Unter- und Überfahrbewilligungen, Landschaftsschutz und politischer Akzeptanz behaftet.

Die verbleibenden Alternativen Busbetrieb durch Dritte (z.B. vbl) oder Taxibetrieb können in Frage kommen, wenn das Heim aus personellen oder versicherungstechnischen Gründen darauf angewiesen wäre.

Aus heutiger Sicht ist die Lösung Heimbuss die günstigste und unter den gegebenen Bedingungen wohl auch die zweckmässigste. Es empfiehlt sich, eine Umbenennung der Haltestelle Stegen in Stegen-Kirchfeld ins Auge zu fassen, um dem geübten öV-Benutzer die Suche nach einer geeigneten Haltestelle in der Nähe des Kirchfelds zu erleichtern (mit Hinweis z.B. auch auf heimeigenen Prospekten etc.).

Sollten sich bei einer der geprüften Erschliessungsvarianten die Fakten grundlegend ändern, wäre die betreffende Variante erneut zu prüfen.

Horw, 29. Februar 2016

Hans-Ruedi Jung
Gemeinderat Finanzen

Beilagen:

- Beilage 1: Fahrplan Heimbus Kirchfeld ab 1.1.2016
- Beilage 2: Offerte vbl vom 13.5.2015 für Busbetrieb nach Kirchfeld
- Beilage 3: Kostenschätzung Ingenieurbüro F. Infanger AG, 2009, betreffend Neubau Strasse Obchilch-Linden-Kirchfeld
- Beilage 4: Richtofferte Inauen-Schätti AG vom April 2015 betreffend Schräglifterschliessung Kirchfeld
- Beilage 5: Offerte Rigert AG Treppenlifte vom 9.8.2013 betreffend Universalgeländebahn Schiltmatt-Linden
- Beilage 6: Projektstudie Implenia Schweiz AG vom 23.11.2015 betreffend Vertikallifterschliessung Hofmatt-Kirchfeld
- Beilage 7: Kostenschätzung Innauen-Schätti AG vom 17. April 2015 betreffend Kompaktseilbahnverbindung Hofrüti-Kirchfeld