

G E M E I N D E R A T

Bericht und Antrag

Nr. 1392
vom 5. Februar 2009
an Einwohnerrat von Horw
betreffend Planungsbericht Gesamtkonzept Zonensignalisation Tempo 20/30

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

1 Einleitung

Die Gemeinde Horw verfügt bereits über einige Tempo 30-Zonen. Viele Wohngebiete sind jedoch noch ohne Tempo 30-Zonen oder Begegnungszonen. Es gibt Anfragen aus der Bevölkerung für die Errichtung von Tempo-30-Zonen, sowie auch Vorstösse im Parlament. Es fehlte ein übergeordnetes Konzept für die Beurteilung und die systematische Umsetzung. Mit dem Postulat Nr. 601/2008 von Roger Jenni, FDP, und Mitunterzeichnenden wurden wir beauftragt, ein Gesamtkonzept von Tempo 30-Zonen im Gemeindegebiet Horw auszuarbeiten. Das vorliegende Gesamtkonzept wurde mit dem Büro Metron erarbeitet. Es beinhaltet eine Gebietseinteilung für die Errichtung von Begegnungs- und Tempo 30-Zonen, die aus Sicht Verkehrssicherheit, Städtebau und Raumplanung sinnvoll sind. Es dient zur Beurteilung von Einzelanfragen aus der Bevölkerung.

2 Problem und Zielsetzung

Überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit ist eine der zentralen Unfallursachen im Strassenverkehr. Allein im Innerortsbereich (schweizweit) waren im Jahr 2007 14 % der 3110 schwer verletzten Verkehrsteilnehmenden darauf zurückzuführen und 23 % der 141 Unfälle waren tödlich. Dass die Energie eines bewegten Körpers im Quadrat zur gefahrenen Geschwindigkeit zunimmt, hat unmittelbare Folgen auf die Unfallwahrscheinlichkeit und die Überlebenswahrscheinlichkeit bei Kollisionen. So überleben zum Beispiel bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 50 km/h 3 von 10 angefahrenen Fussgängerinnen und Fussgängern, bei 30 km/h sind es deren 9.

Tempo 30 erhöht die Sicherheit und Wohnqualität in Quartieren. Die tiefere Geschwindigkeit führt zu ruhigerem Fahrverhalten, reduziert Abgas- und Lärmimmissionen und vermindert den Durchgangsverkehr. Die Anzahl und Schwere von Unfällen nimmt ab, die Wege für Schulkinder sind weniger gefährlich und die langsameren Verkehrsteilnehmenden fühlen sich sicherer. Und trotzdem verlieren die Fahrzeuglenkenden kaum Zeit.

3 Konzeptbeschrieb

Im vorliegenden Gesamtkonzept wurde die Gemeinde in 21 Zonen unterteilt, wovon schon in 5 Zonen eine Tempo 30-Zone und in 3 Zonen eine Begegnungszone besteht. Zudem ist in einer Zone die Vorprüfung durch den Kanton erfolgt und in einer weiteren Zone wird die Tempo 30-Zone im Frühling 2009 umgesetzt. In den verbleibenden 11 Zonen sind 10 Tempo 30- und 1 Begegnungszone geplant.

Die geplanten Zonen können einzeln und unabhängig voneinander umgesetzt werden. In grösseren Zonen (z.B. Zone 8 Zentrum Süd) können die Geschwindigkeitsbeschränkungen auch in Etappen umgesetzt werden. Auf Anregung von Strassengenossenschaften oder Anwohnerinnen und Anwohnern können weitere Gebiete und Strassen mit einer Tempo 30- oder Begegnungszone belegt werden.

4 Bestehende und vorgesehene Zonen

Auf dem Gemeindegebiet sind folgende Tempo 30- und Begegnungszonen eingeführt:

- Zone 1 Zentrum Nord (Tempo 30-Zone)
- Zone 2a Wegmatt (Tempo 30-Zone)
- Die Zone Wegmatt ist eine grenzüberschreitende Zone mit der Gemeinde Kriens
- Zone 10 Winkel (Tempo 30-Zone)
- Zone 18 Stutz (Tempo 30-Zone)
- Zone 19 Biregg (Tempo 30-Zone)
- Die Zone Biregg ist eine grenzüberschreitende Zone mit der Stadt Luzern.
- Zone 4 Schulareal Spitz (Begegnungszone)
- Zone 16 Stegen West (Begegnungszone)
- Zone 17 Langensandhöhe (Begegnungszone).

Tempo 30-Zonen vor der Realisierung:

- Zone 12 Kastanienbaum (Ausführung Frühling 2009)
- Nach der Behandlung der Einsprachen ist die Realisierung im Frühling 2009 geplant.
- Zone 9 Neumatt (geplant).

5 Kosten und Umsetzung

Die Kosten für die Umsetzung werden gemäss grober Kostenschätzung zwischen Fr. 25'000.00 und Fr. 100'000.00 pro Zone liegen. Die Höhe des Betrags hängt von der Grösse und dem bestehenden Ausbaustandard der jeweiligen Erschliessungsstrassen ab. Die Gesamtkosten für die Umsetzung aller geplanten und vor der Realisierung stehenden Zonen betragen ca. Fr. 700'000.00. Bei der Umsetzung werden vorwiegend Signalisations- und Markierungsmassnahmen ausgeführt. Die baulichen Massnahmen werden möglichst minimal gehalten.

Im Finanzplan sind 2009 Fr. 100'000.00 vorgesehen und in den Folgejahren jeweils Fr. 50'000.00. Die Zielsetzung dieser Legislatur ist, dass rund die Hälfte der geplanten Zonen umgesetzt werden. Sie werden jeweils jährlich mit dem Budget über die vorgesehenen Umsetzungen in Kenntnis gesetzt und haben somit die Möglichkeit Einfluss zu nehmen.

6 Vorgehen für die Einführung einer Tempo 30- oder Begegnungszone

Für die geplanten Zonen ist für jede Zone einzeln ein Projekt mit Gutachten zu erstellen. Dazu sind folgende Arbeitsschritte notwendig:

- Verkehrserhebung
- Orientierung der Anwohnerinnen und Anwohner durch die Gemeinde
- Planaufgabe der baulichen Massnahmen durch die Gemeinde
- Planaufgabe der Signalisation durch den Kanton
- Erledigung der Einsprachen
- Umsetzung der einzelnen Tempo 30-Zonen

Der Zeitbedarf von der Verkehrserhebung bis zur Umsetzung beträgt erfahrungsgemäss ca. ein Jahr.

Ein Jahr nach der Umsetzung wird eine Erfolgskontrolle durchgeführt. Im Bedarfsfall wird eine allfällige Optimierung der Massnahmen erfolgen.

Das Gesamtkonzept wurde dem Kanton Luzern, Verkehr- und Infrastruktur (vif) Abt. Verkehrstechnik, zur Kenntnis gebracht. Vom Kanton wird aber erst ein detailliertes Projekt, mit Verkehrserhebungen und Signalisations- und Markierungsplänen für die einzelnen Zonen bewilligt.

7 Antrag

Wir beantragen Ihnen

- vom Planungsbericht Gesamtkonzept Zonensignalisation Tempo 20/30 Kenntnis zu nehmen.
- das Postulat Nr. 601/2008 von Roger Jenni, FDP, und Mitunterzeichnenden als erledigt abzuschreiben.

Markus Hool
Gemeindepräsident

Daniel Hunn
Gemeindeschreiber

- Erläuterungsbericht Gesamtkonzept Zonensignalisation T20/T30
- Übersichtsplan 1:5000

EINWOHNERRAT

Beschluss

- nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag Nr. 1392 des Gemeinderates vom 5. Februar 2009
 - gestützt auf den Antrag der Bau- und Verkehrskommission
 - in Anwendung von Art. 31 Abs. 1 Bst. f der Gemeindeordnung vom 25. November 2007
-

1. Vom Planungsbericht Gesamtkonzept Zonensignalisation Tempo 20/30 wird Kenntnis genommen.
2. Das Postulat Nr. 601/2008 von Roger Jenni, FDP, und Mitunterzeichnenden wird als erledigt abgeschrieben.

Horw, 19. März 2009

Reto Deschwanden
Einwohnerratspräsident

Daniel Hunn
Gemeindeschreiber

Publiziert:



Gemeinde Horw **Gesamtkonzept Zonensignalisation T20 / T30** *Erläuterungsbericht*

Gemeinde Horw
9. Februar 2009

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
2 Grundlagen	4
3 Ziele	5
4 Gesamtkonzept Zonensignalisation Horw	6
4.1 Grundsätze	6
4.2 Übersicht Gesamtkonzept	7
4.3 Mögliche neue Zonen	7
4.4 Anmerkungen zu den einzelnen bestehenden und vorgesehenen Zonen	7

Beilage

Übersicht Gesamtkonzept Plan 1:5'000

Bearbeitung

Ursula Locher
Oliver Maier

dipl. Ing. ETH, M.Sc. Planning
Bauzeichner

Metron Verkehrsplanung AG
Postfach 480
Stahlrain 2
5201 Brugg

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

1 Einleitung

Die Gemeinde Horw verfügt bereits über einige Tempo-30-Zonen. Viele Wohngebiete sind jedoch noch ohne Begegnungs- oder T30-Zonen. Es gibt zahlreiche Anfragen aus der Bevölkerung für die Einrichtung einer Begegnungs- oder T30-Zone. Es fehlt ein übergeordnetes Konzept für die Beurteilung und die systematische Umsetzung von flächenhaften Verkehrsberuhigungsmassnahmen.

Die Gemeinde lässt deshalb ein "Gesamtkonzept Begegnungs- (T20-) und Tempo-30-Zonen" für das ganze Gemeindegebiet erarbeiten. Das Gesamtkonzept beinhaltet eine vorgesehene Gebietseinteilung für die Einrichtung von Begegnungs- und T30-Zonen, die aus Sicht Verkehrssicherheit, Städtebau und Raumplanung sinnvoll wären¹. Es dient zur Beurteilung von Einzelanfragen aus der Bevölkerung in einer Gesamtsicht nach einheitlichen Kriterien.

Das Gesamtkonzept beinhaltet einen Übersichtsplan (Beilage) 1:5'000 mit bestehenden, projektierten und möglichen neuen Zonen (inkl. Zoneneingängen), eingegangene Anfragen aus der Bevölkerung für die Einrichtung einer Zone sowie den vorliegenden Erläuterungsbericht mit Zielen für die Einrichtung einer Begegnungs- oder T30-Zone und Grundsätzen / Kriterien für die Gebietseinteilung.

Etappierung und Kosten für die Umsetzung der Zonen oder Massnahmen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Auftrags.

¹ Den definitiven Nachweis der Zulässigkeit einer Zone nach SSV 108 kann nicht hier, sondern muss im Rahmen eines Gutachtens für jede einzelne Zone erbracht werden.

2 Grundlagen

- Räumliches Gesamtkonzept 2007
- Übersichtsplan 1:5'000 mit den von der Gemeinde eingetragenen bestehenden und projektierten Begegnungszonen oder T30-Zonen
- Rechtskräftiger Zonenplan
- Projekte und Planungen, in denen Tempo 20 oder 30 diskutiert wurden:
 - Konzeptstudie Horwer Seefeld
 - Richtplan Halbinsel (Seestrasse)
 - Projekt Überbauung Kleinwilhöhe

3 Ziele

Verkehrssicherheit:

- Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fussverkehr
- Schulwegsicherung
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung
- Minimierung der Konflikte und Erhöhung der Verträglichkeit der Verkehrsteilnehmer untereinander
- Sanierung Gefahrenstellen

Quartieraufwertung:

- Reduktion der Lärm- und Luftimmissionen / Verbesserung der Wohnqualität
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf den Quartierstrassen als attraktive öffentliche Räume
- Vermeidung von Schleichfahrten durchs Quartier

Rechtliche Gründe für eine Abweichung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten sind in der Signalisationsverordnung SSV, Art 108 (a-d) aufgeführt.

4 Gesamtkonzept Zonensignalisation Horw

4.1 Grundsätze

Das vorliegende Gesamtkonzept basiert auf folgenden Grundsätzen:

- Die hier vorgeschlagene Gebietseinteilung basiert auf der heutigen Siedlungs- und Nutzungsstruktur (rechtskräftiger Zonenplan) und dem bestehenden Strassen- und Wegenetz. Die Gebietseinteilung muss später an die Ortsplanungsrevision (Zonenplanänderungen) und an spätere Netzänderungen angepasst werden
- Im Rahmen des räumlichen Gesamtkonzepts 2007 wurde das Gemeindegebiet in verkehrsberuhigte Siedlungskammern eingeteilt. Die verkehrsberuhigten Siedlungskammern sind zusammenhängende Siedlungsgebiete zwischen den Hauptverkehrsachsen, mit verkehrsberuhigten Quartiersstrassen innerhalb der Kammern. Die verkehrsberuhigten Siedlungskammern werden hier für die Einteilung in mögliche Begegnungs- und Tempo-30-Zonen weiter verfeinert
- Kantonsstrassen können ausnahmsweise in einer Tempo-30-Zone liegen, nicht aber in einer Begegnungszone
- Mögliche Zonen oder Teilzonen sind Quartiere, Schulareale, öffentliche Anlagen oder auch einzelne Strassenzüge
- An kurzen Stichstrassen können sowohl innerhalb als auch ausserhalb von geplanten Zonen separat kleinere Begegnungs- oder T30 – Zonen eingerichtet werden.
- Buslinien sind kein Ausschlussgrund für Tempo 30. (Höhere Verträglichkeit, geringe Zeitverluste)

Kriterien für die grobe Beurteilung des Bedarfs nach der Einrichtung einer Zone sind:

- Besondere Schutzbedürfnisse (Schüler, ältere Menschen)
- Empfindlichkeit des Umfeldes (Lärm- und Luftimmissionen)
- Grosses Konfliktpotential unter den Verkehrsteilnehmern (Zentrumsbereiche, Bereiche mit überlagerten Nutzungen)
- Mutmassliche Schleichwege
- Vermutlich nicht angepasste Geschwindigkeiten
- Strassenausbau / Erschliessungsnetze: breite Strassen, fehlende Sichtweiten, zahlreiche Zufahrten und Einmündungen, etc.
- Angestrebte Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum

Die oben genannten Kriterien dienen zur Grobbeurteilung von möglichen Begegnungs- oder T30-Zonen, gestützt auf vorhandene Grundlagen.

Die definitive Beurteilung der hier ausgewiesenen möglichen Begegnungs-, oder Tempo-30-Zonen erfolgt im Rahmen eines Gutachtens. Die gesetzlichen Grundlagen für die Einrichtung einer T30-oder Begegnungszone finden sich im Strassenverkehrsgesetz SVG, der Signalisationsverordnung SSV und der Verordnung des UVEK.

4.2 Übersicht Gesamtkonzept

Der beiliegende Übersichtsplan 1:5'000 zeigt eine mögliche Einteilung des Gemeindegebietes in 21 Begegnungs- und Tempo 30-Zonen.

- Bestehende Begegnungs- und T30-Zonen
- Projektierte Zonen
- Vorgesehene neue Zonen / Erweiterungen von bestehenden Zonen
- Anfragen aus der Bevölkerung
- Zoneneingänge: An Wald- und Feldstrassen mit Fahrverbot sind keine Zoneneingänge zu signalisieren. Die Erhebung der Fahrverbote und die definitive Festlegung der signalisierten Zoneneingänge erfolgen im Rahmen der Einzelgutachten

4.3 Mögliche neue Zonen

Auf Anfrage der Strassengenossenschaften oder Anwohner können auch weitere in diesem Plan nicht dargestellte Gebiete mit einer Tempo-30-Zone, resp. Begegnungszone belegt werden (z.B. Tannegg, Oberhasli, etc.).

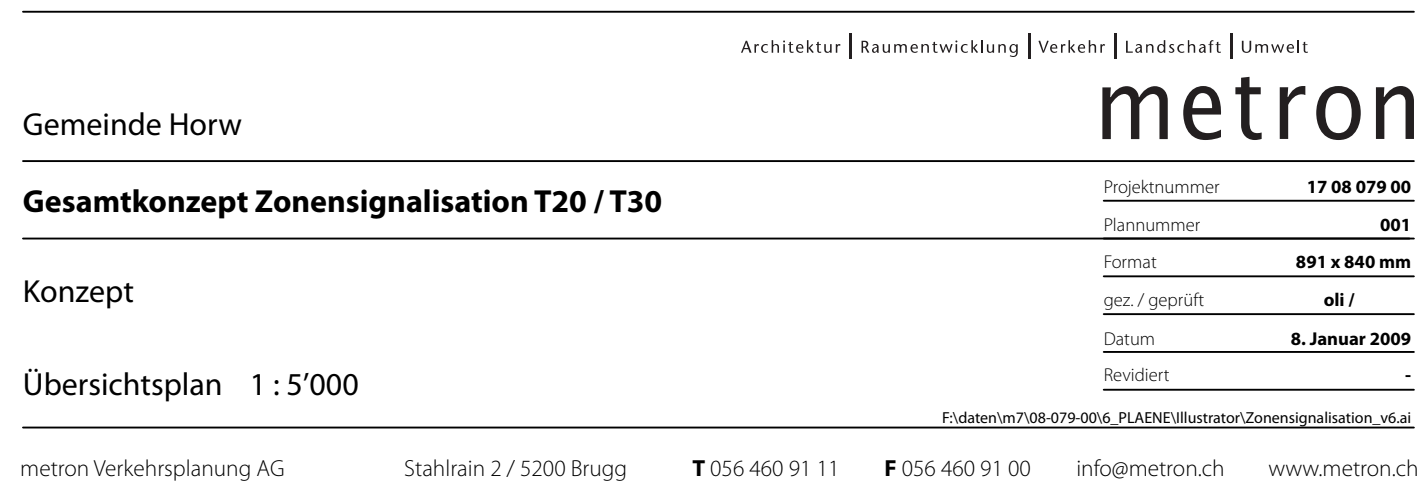
4.4 Anmerkungen zu den einzelnen bestehenden und vorgesehenen Zonen

- 1 Zentrum Nord
 - Bestehende Tempo-30-Zone
 - Hat sich bewährt, Schleichverkehr durch die Quartiere konnte verhindert werden
- 2 Wegmatt
 - a) Best. Tempo-30-Zone
 - Grenzüberschreitende Tempo-30-Zone mit der Gemeinde Kriens
 - b) Zonenerweiterung als Option
 - Zonenerweiterung best. T30-Zone (Zoneneingang verschieben)
 - Einbindung Gewerbegebiet
 - Koordination mit Kriens
- 3 Technikum
 - Vorgesehene Tempo-30-Zone
 - Anfrage T30 Technikumstrasse / Grisigenstrasse
(Postulat Nr. 595/2007 von Franz Krieger, Technikumstrasse 10, 6048 Horw)
 - Busachse Technikumsstrasse
 - Schule und Wohnen (Gewerbe)
 - Mit der zukünftigen Bebauung des Entwicklungsgebietes um den Bahnhof sind die Zonengrenzen gemäss der vorgesehenen neuen Erschliessung anzupassen
 - Der Zoneneingang beim Kreisel Steinibach muss mit der Gemeinde Kriens abgesprochen werden (Zufahrt Pilatusmarkt)
- 4 Schulareal Spitz
 - Bestehende Begegnungszone

- 5 Grisigen
 - Vorgesehene Tempo-30-Zone
 - Wohnen
 - Anfrage T30 Grisigenstrasse. Anlass ist die geplante Rekultivierung der Mergelgrube, die während 18 Jahren LW-Verkehrs verursachen würde.
(Postulat Nr. 364/1993 von Werner Kneubühler, Rainlihof 2, 6048 Horw)
(Postulat Nr. 429/1997 von Markus Zimmermann, Pilatusring 15, 6048 Horw)
- 6 Pilatushang
 - Vorgesehene Tempo-30-Zone, die in Etappen umgesetzt werden kann (Grosswilhöhe)
 - Es befinden sich diverse Wohnüberbauungen im Bau
 - Es ist eine neue Strassenverbindung projektiert, auf der eine Begegnungszone vorgesehen ist
- 7 Altsagen
 - Vorgesehene Tempo-30-Zone
 - Wohnen und Gewerbe
 - Künftig schwergewichtig Wohnen
- 8 Zentrum Süd
 - Vorgesehene Tempo-30-Zone
 - Wohnen und Gewerbe
- 9 Neumatt
 - Projektierte Tempo-30-Zone (Vorprüfung ist erfolgt)
(Petition vom 4. April 2007 von der IG-verkehrssicheres Neumattquartier, c/o Alexandra Gilli, Schiltmattstrasse 7, 6048 Horw)
 - Wohnen und Schule
- 10 Winkel
 - Bestehende Tempo-30-Zone
- 11 Seestrasse
 - Vorgesehene Tempo-30-Zone (2 Monate im Jahr gilt bereits Tempo 20 wegen der Froschwanderung vom 1. März bis 30. April)
 - Würde zusammen in Kombination mit einer Umgestaltung der Seestrasse die Konflikte zwischen den Freizeit- und den Wohnnutzungen (Erschliessung) entschärfen
- 12 Kastanienbaum
 - Projektierte Tempo-30-Zone
 - Planaufgabe erfolgt
 - Einspracheverhandlungen in Arbeit
 - Umsetzung bis im Frühling 2009
- 13 Rigiblick
 - Mögliche Tempo-30-Zone
 - Wohnen

metron

- 14 Kirchfeld
 - a) Gebiet Kirchfeld
 - Vorgesehene Begegnungszone
 - Alterswohnheim
 - b) Zufahrt Kirchfeld
 - Vorgesehene Tempo-30-Zone
- 15 Oberrüti
 - Vorgesehene Tempo-30-Zone
 - Anfrage Tempo-30-Zone
(Anfragen vom 14. Dezember 2004 und 2. Februar 2006 vom Quartierverein Felmis, Astrid Sprenger-Kaufmann, Stegehöhe 18, 6048 Horw)
 - Wohnen
 - Entschärfung der Lärm- und Schleichverkehrsproblematik (Nidwalden – Tribschen) mit T30 auf der Kastanienbaumstrasse
- 16 Stegen West
 - Bestehende Begegnungszone
 - Stichstrasse
- 17 Langensand Höhe
 - Bestehende Begegnungszone
 - Stichstrasse
- 18 Stutz
 - Bestehende Tempo 30 – Zone
- 19 Biregg
 - Bestehende Tempo 30 – Zone
 - Grenzüberschreitende Tempo 30 Zone mit der Stadt Luzern
- 20 Stirnrüti
 - Vorgesehene Tempo-30-Zone
 - Wohnen und Schule
- 21 Sonnesyte
 - Mögliche Tempo-30-Zone
 - Wohnen



11 SEESTRASSE

**Konzept Umgestaltung
Seestrasse (Richtplan Halbinsel)
Diskussion Zone T30**

VIERWALDSTÄTTERSEE