

GEMEINDERAT
Bericht und Antrag

Nr. 1671
vom 11. Februar 2021
an Einwohnerrat von Horw
betreffend Richtplan Fuss- und Veloverkehr und Massnahmenplanung

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

1 Ausgangslage

Die Gemeinde verfügt derzeit über den Verkehrsrichtplan 96, beschlossen am 30. Oktober 1998 und vom Regierungsrat am 11. Januar 2000 genehmigt. Das Planungs- und Baugesetz (PBG) legt in § 14 fest, dass bei veränderten Verhältnissen, neuen Aufgaben oder gesamthaft besseren Lösungen die Richtpläne überprüft und nötigenfalls angepasst werden.

Der Verkehrsrichtplan 96 setzt sich aus den Teilrichtplänen Strassenfunktion, Radrouten, öffentlicher Verkehr sowie Fusswege zusammen. Wir stellen fest, dass einerseits die im Verkehrsrichtplan 96 getroffenen Festsetzungen weitgehend umgesetzt worden sind und andererseits der Verkehrsrichtplan 96 mittlerweile inhaltlich veraltet ist. Die räumliche Situation hat sich in Horw in den letzten 20 Jahren stark verändert und die gesellschaftlichen Ansprüche an die Mobilität haben sich gewandelt.

Vor diesem Hintergrund haben wir beschlossen, den Verkehrsrichtplan 96 aufzuheben und einen neuen Richtplan Fuss- und Veloverkehr auszuarbeiten. Damit wollen wir auf die veränderten Mobilitätsansprüche reagieren und den Langsamverkehr weiter fördern. Der Richtplan Fuss- und Veloverkehr soll flächendeckend ein zweckmässiges und sicheres Fortbewegen zu Fuss und mit dem Velo gewährleisten. Mit dem Richtplan Fuss- und Veloverkehr setzen wir unsere Ressourcen zielgerichtet ein, indem wir in Bereichen planen, wo wir auch handeln können und eine grosse Wirkung erreichen.

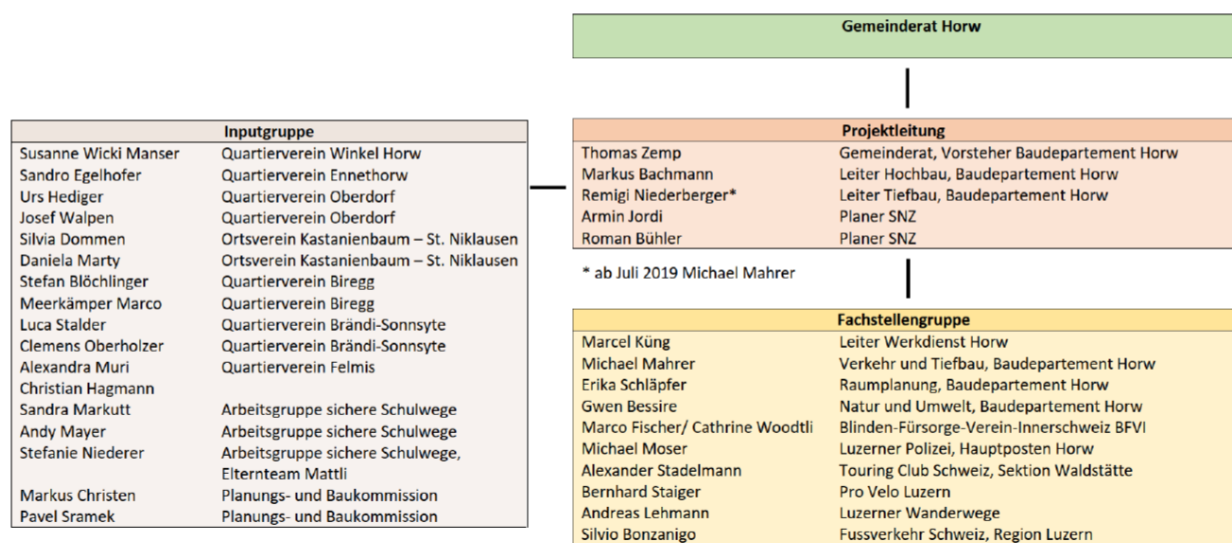
Bei der Erarbeitung des Richtplans sind wir bewusst bottom-up vorgegangen. Das heisst, wir haben in Workshops mit Direktbetroffenen (Inputgruppe) und Fachvertretern (Fachstellengruppe) Schwachstellen (Netzlücken/Gefahrenstellen) identifiziert und anschliessend Massnahmen zur Verbesserung definiert.

2 Planungsablauf

Der zeitliche und formelle Planungsablauf sieht wie folgt aus:

Frühjahr 2018	Start
Frühjahr 2018	Erster Mitwirkungsanlass, Inputworkshop Schwachstellen (Netzlücken/Gefahrenstellen)
2018/2019	Entwurf Netzkonzept und Massnahmen zur Schwachstellenbehebung
Frühjahr 2019	Zweiter Mitwirkungsanlass, Feedbacksitzung mit Inputgruppe
Frühjahr/Sommer 2019	Eingabe der Massnahmen ins Agglomerationsprogramm 2023-26
Sommer 2019	Vernehmlassung / Stellungnahme Kanton zum Richtplanentwurf
Herbst 2019	Überarbeitung Richtplanentwurf
Winter 2019/20	Vorprüfung Richtplanentwurf durch Kanton
Sommer 2020	Dritter Mitwirkungsanlass, Durchführung der öffentlichen Auflage
Herbst 2020	Bearbeitung der Mitwirkungseingaben
Frühjahr 2021	Vierter Mitwirkungsanlass, Beratung des Richtplans durch Einwohnerrat
Frühjahr 2021	Beschlussfassung Richtplan durch Gemeinderat
Sommer 2021	Genehmigung Richtplan durch Regierungsrat

Wir haben für die Erarbeitung die folgende Projektorganisation gebildet:



Im Frühjahr 2018 haben wir mit den Arbeiten für den neuen Richtplan gestartet. Die SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich wurden als externe Fachplaner mit der Verfahrensbegleitung und Ausarbeitung beauftragt. Die Projektverantwortung seitens SNZ lag bei Armin Jordi.

Der Projektleitung oblag die fachliche, politische und administrative Führung des Projektes.

Die Fachstellengruppe wurde periodisch zwecks fachlicher Inputs und Feedbacks zu den Entwürfen beigezogen.

Mit der Inputgruppe wurden zu Beginn an zwei Anlässen die Schwachstellen für den Fussverkehr und den Veloverkehr über das ganze Gemeindegebiet herausgearbeitet. Die Schwachstellen wurden unterschieden nach Netzlücke oder Gefahrenstelle. An einer darauffolgenden Feedbackveranstaltung wurden die Erkenntnisse, die fachliche Analyse, das Netzkonzept und ein erster Entwurf der Massnahmenplanung vorgestellt und diskutiert. An den Veranstaltungen der Inputgruppe waren auch die Mitglieder der Fachstellengruppe anwesend.

Beim Gemeinderat wurden nach Bedarf die erforderlichen Zwischenentscheide abgeholt.

3 Die wesentlichen Inhalte

Das Netz an Gemeinde- und Privatstrassen für den motorisierten Fahrzeugverkehr ist in Horw gebaut und ausreichend. Veränderungen und Anpassungen erfolgen primär aufgrund des Bauprogramms für Unterhalt und Erneuerung des Strassennetzes. Diesbezüglich verfügen wir mit den Zustandsanalysen über die Strassen und Kunstbauten über geeignete Werkzeuge und Entscheidungsgrundlagen.

Der grösste und bezüglich des Wohlbefindens der Bevölkerung wichtigste Handlungsspielraum liegt in unserer Gemeinde beim Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr). Das Fusswegnetz muss im dicht bebauten Siedlungsgebiet aufgrund der geringen Fortbewegungsgeschwindigkeit und der damit verbundenen „Umwegempfindlichkeit“ sehr engmaschig ausgestaltet sein. Andernfalls animiert es nicht zum Zufussgehen. Aufgrund der steigenden Belastung des Strassennetzes durch den motorisierten Individualverkehr ist der Langsamverkehr vorrangig zu fördern. Ganz nebenbei ist der Langsamverkehr auch noch gesundheitsfördernd.

Der neue Richtplan Fuss- und Veloverkehr baut auf Bestehendem und Bewährtem auf. Er stellt das vorhandene und anzustrebende Netz an Fuss- und Wanderwegen und das Velonetz dar. Der Netzplan zeigt die nachgefragten und geeigneten Quell-Ziel-Verbindungen und die durchleitenden Verbindungen des Langsamverkehrs auf. Heute vorhandene Schwachstellen (Netzlücken und Gefahrenstellen) wurden identifiziert und herausgearbeitet. Als wesentliche Schwachstellen sind aufzuführen:

- die Ringstrasse auf der gesamten Länge
- die Kantonsstrasse im Zentrum
- die Kantonsstrasse auf dem Abschnitt Rank bis Ennethorw
- die Nord - Süd Längsverbindungen auf einzelnen Abschnitten
- die West - Ost Querverbindungen bei einzelnen Bahnquerungen
- die Vernetzung der Aussenquartiere in Ennethorw untereinander
- punktuell die Vernetzung des Siedlungsgebiets mit dem Naherholungsgebiet
- die Strassen entlang des Sees auf der Halbinsel
- die fehlende Verbindung für Fussgänger entlang der Horwer Seebucht

Die Mehrheit der Schwachstellen betreffen sowohl den Fuss- wie auch den Veloverkehr. In einzelnen Fällen sind auch gegenseitige Behinderungen das Hauptproblem (z.B. bei der gemischten Verkehrsführung auf der Ringstrasse oder bei der Bahngleisunterführung Ringstrasse). Mit dem immer schneller werdenden Veloverkehr (E-Bike) werden diese Konflikte zunehmen.

4 Massnahmenplanung

Mit der Massnahmenplanung wird dargelegt, wie und mit welchem finanziellen Aufwand die Schwachstellen in den kommenden Jahren sukzessive eliminiert werden können. Der Richtplan enthält nun 43 Massnahmenblätter von sehr unterschiedlichem Umfang und Kosten.

Die Grobkostenschätzung der verschiedenen Massnahmen beinhaltet das Total der für die Umsetzung anfallenden Kosten von Gemeinde, Kanton und Bund. Das Umsetzungsprogramm enthält eine zeitliche Priorisierung der Massnahmen. Die Kosten der kurzfristigen Massnahmen betragen rund 1 Mio. Franken, die der mittelfristigen rund 22 Mio. Franken und jene der langfristigen rund 11 Mio. Franken. Die Kosten aller Massnahmen zusammen betragen rund 34 Mio. Franken. Davon entfallen ca. 29.5 Mio. Franken auf die fünf baulich sehr aufwändigen Massnahmen.

Der Grossteil der Massnahmen konnte in das nächste Agglomerationsprogramm, jenes der 4. Generation, für die Jahre 2022 bis 2026, eingereicht werden. Bei einer zeitgerechten Umsetzung dieser Massnahmen darf mit einem Bundesbeitrag von 30 – 35 % gerechnet werden.

5 Vorprüfung Kanton

Der Kanton hat mit Bericht vom 2. April 2020 festgestellt, dass der im Entwurf vorliegende Richtplan Fuss- und Veloverkehr insgesamt als gut und vollständig erarbeitet sowie als recht- und zweckmässig beurteilt werden könne. Der Verkehrsrichtplan von 1998 sei koordiniert mit dem Erlass des neuen Richtplans aufzuheben. Die Vorlage könne weiterbearbeitet und für die Beschlussfassung durch den Gemeinderat vorbereitet werden. Nach der Verabschiedung sei der Richtplan dem Regierungsrat zur Genehmigung einzureichen.

6 Öffentliche Mitwirkung

Während der öffentlichen Auflage vom 1. Juni 2020 bis 30. Juni 2020 sind 50 Eingaben mit rund 400 Argumenten oder Anträgen eingegangen. Zur beabsichtigten Aufhebung des gleichzeitig aufgelegten Verkehrsrichtplan 96, beschlossen am 30. Oktober 1998, sind keine Eingaben eingegangen.

Einen Überblick zu sämtlichen Eingaben vermittelt die tabellarische Zusammenstellung in der Beilage.

Gehäufte Eingaben erfolgten zu folgenden Massnahmen und Themen:

- Massnahme Nr. 14: Veloverbindung Wegmattring – neue Unterführung Wegmatt

Antrag und Begründungen: Auf die Verbindung sei zu verzichten bzw. aufgrund des Widerstands seien andere brauchbare Lösungen für eine zeitnahe Beseitigung der Netzlücke zu suchen. Eine Verbindung für Velos zuzulassen bedeute eine Gefährdung der dort spielenden Kinder, störe die Begegnungen der Bewohner und die Privatsphäre. Die Privatstrasse sei im Privatbesitz und es bestehe lediglich ein öffentliches Fusswegrecht. Der südliche Umweg über die Wegmattstrasse sei für Velos zumutbar.

Haltung Gemeinderat: Wir wollen an der Verbindung festhalten, da sie bei objektiver Einschätzung und den auch im weiteren Gemeindegebiet angewendeten Kriterien eine Notwendigkeit ist. Wir beabsichtigen, mit den Anwohnern eine quartierverträgliche Lösung zur Durchleitung des Veloverkehrs auszuarbeiten.

- Massnahme Nr. 19: Durchgehende Verbindung Herrenwaldstrasse – Riedmattstrasse

Antrag und Begründungen: Auf die Verbindung sei zu verzichten, da die Fusswegerschliessung bereits heute ausreichend sei. Ein Treppenweg mit insgesamt rund 300 Stufen sei unattraktiv und aufgrund der Steilheit auch gefährlich. Die Planeinträge seien teilweise widersprüchlich. Die Verbindung führe über Privatgrund und störe die Privatsphäre. Wenn schon, wäre ein ehemaliger Weg südlich durch den Wald zu reaktivieren.

Haltung Gemeinderat: Wir wollen an der Schliessung dieser Netzlücke festhalten, da sie eine wichtige Netzergänzung (z.B. als Verbindung zum Bahnhof) im Interesse eines dichten und benutzerfreundlichen Fusswegnetzes bildet. Die Festlegung der exakten Lage und Ausgestaltung der Verbindung wird Aufgabe des Bauprojekts sein.

- Massnahme Nr. 21: Bessere Fusswegvernetzung Dormen – Ober-Fondle

Antrag und Begründungen: Auf diese neue Wegverbindung sei zu verzichten. Sie führe zu einer erheblichen Störung vorhandener Naturwerte, stehe im Widerspruch zu den anderweitigen ökologischen Bemühungen der Gemeinde wie die Amphibienleitwerke an der Winkelstrasse, führe durch private Grundstücke und würde zu einer erhebliche Beeinträchtigung der Privatsphäre führen.

Haltung Gemeinderat: Wir stufen die hier angestrebte Ergänzung des kommunalen Wanderwegnetzes nicht als gewichtigen Eckpfeiler der Naherholung ein. Sollte sich in späteren Jahren das Bedürfnis stärker artikulieren, kann dieses ohne zusätzliche Schwierigkeiten wieder von Neuem aufgenommen werden. Wir haben daher diese Wegverbindung aus dem Richtplan entfernt.

- **Massnahme Nr. 44: Neue Wanderwegverbindung Hinterboden – Seeacherweg**

Antrag und Begründungen: Auf diese Wegverbindung sei zu verzichten. Es bestehe bereits ein dichtes, organisch gewachsenes Wegnetz, welches auch der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung diene. Ein neuer Weg hätte nebst Littering eine weitere Zerstückelung und teilweise Aneignung landwirtschaftlicher Flächen zur Folge. Der Rüteliwald bildet heute ein Rückzugsgebiet für Wildtiere. Der Weg entspricht keinem Bedürfnis, die Leute wollen entlang dem Seeufer spazieren. Die Seestrasse sei dazu attraktiv.

Haltung Gemeinderat: Wir verweisen darauf, dass diese Verbindung Bestandteil des behördenverbindlichen regionalen Teilrichtplans Wanderweg ist, weshalb wir diesbezüglich gebunden sind und an der Verbindung grundsätzlich festzuhalten ist. Die im Richtplan dargestellte Lage ist allerdings rein schematisch und entspricht nicht einer konkreten Wegführung. Der Gemeinderat setzt den Fokus auf das Schliessen von Weglücken zwischen den bestehenden Verbindungen. Westseitig wird darauf geachtet, dass die heute noch weitgehend unbeeinträchtigte Landschaftskammer entlang des Rüteliwaldes erhalten bleibt. Ostseitig könnte eine Wegergänzung auch als verkehrssicherer Schulweg vom Süden der Halbinsel nach Kastanienbaum dienen.

7 Weiteres Vorgehen

Die im Richtplan Fuss- und Veloverkehr integrierte Massnahmenplanung zeigt den Handlungsbedarf, die damit verbundenen geschätzten Kosten und die Umsetzung in verschiedenen zeitlichen Prioritäten auf. Wir werden die Umsetzung der einzelnen Massnahmen im Rahmen der künftigen Aufgaben- und Finanzpläne anzeigen und die dafür notwendigen Kredite zeitgerecht beantragen.

8 Pendente Vorstösse zum Fuss- und Veloverkehr

8.1 Motion Nr. 2020-312 von Roger Eichmann, CVP, und Mitunterzeichnenden: Sicherer Radverkehr Mättiwilstrasse

Die Mättiwilstrasse im Abschnitt zwischen dem Knoten Langensand und Einmünder Langensandhöhe stellt für Radfahrer eine Gefahrenstelle dar. Die Verbesserung der Sicherheit an dieser Stelle war bereits 2011 im Bericht und Antrag 144 geplant. Der Gemeinderat hatte jedoch damals die Vorlage knapp angelehnt.

Bis heute konnten keine anderen Massnahmen gefunden werden und der Strassenbelag steht vor einer Erneuerung. Deshalb bittet der Motionär den Gemeinderat, den Knoten Langensand und die Linienführung der Mättiwilstrasse erneut zu überprüfen und dem Einwohnerrat einen Planungsbericht vorzulegen.

Wir sind daran, einen entsprechenden Planungsbericht auszuarbeiten.

8.2 Motion Nr. 2020-313 von Larissa Lehner, L20, und Mitunterzeichnenden: Kernfahrbahn Kastanienbaumstrasse zwischen Hofrüti und Felmis

Die Förderung des Veloverkehrs werde in Horw trotz Ausbau der Strassen zu wenig berücksichtigt. Velostreifen würden nicht oder zu schmal geplant. Besonders gefährlich sei der Abschnitt auf der Kastanienbaumstrasse zwischen Hofrüti und Felmis. Der Velostreifen sei für Velos mit Anhänger zu schmal und die Überholmanöver immer wieder rücksichtslos.

Die Motionärin sieht eine Möglichkeit zur Verbesserung der Situation. Die Velostreifen sollen vergrössert und eine Kernfahrbahn geplant werden. Diese Massnahmen seien ohne grossen baulichen Aufwand möglich. Sie verlangt vom Gemeinderat, diese Anpassungen zu planen und dem Einwohnerrat einen entsprechenden Bericht vorzulegen.

Der Vorstoss wurde noch nicht im Einwohnerrat behandelt. Trotzdem haben wir die strassenverkehrsrechtlichen Abklärungen im Sinne der Motionärin getroffen. Die Kastanienbaumstrasse ist eine Gemeindestrasse 1. Klasse. Somit liegt die Signalisationshoheit beim Kanton Luzern. Mit diesem fand bereits eine Vorortbesprechung statt. Nach ersten Aussagen vom Kanton sei die bestehende Strasse (ca. 7.10 m) für eine Kernfahrbahn zu schmal. Denn mit einer Norm-Kernfahrbahnbreite von 4.50 m und je einer bevorzugten Radstreifenbreite von 1.50 m sollte die Strassenbreite bei 7.50 m liegen. Zu beachten ist, dass Nacherhebungen ergeben haben, dass die Wirkung einer Kernfahrbahn auf das Geschwindigkeitsniveau des MIV allgemein sehr gering ist.

Falls der Einwohnerrat die Realisierung einer Kernfahrbahn begrüsst und der Kanton zur Umsetzung grünes Licht erteilt, werden wir die Umsetzung umgehend angehen.

8.3 Postulat Nr. 2020-715 von Andrea Hoher, CVP, und Mitunterzeichnenden: Kein neuer Fussweg durch unberührtes Landwirtschaftsland

Dem «Richtplan Fuss- und Veloverkehr» folgend soll eine neue Wanderverbindung «Hinterboden – Seeacherweg» geschaffen werden. Dies würde jedoch wertvolles Kulturland zerschneiden, die Existenz einzelner Betriebe gefährden, das Abfall- und Hundekotproblem vergrössern und ein Rückzugsgebiet für Wildtiere zerstören.

Die Postulierende fordert aus diesen Gründen vom Gemeinderat auf die Wanderwegverbindung zu verzichten und diese aus dem «Richtplan Fuss- und Veloverkehr» zu streichen. Stattdessen sollen punktuelle Ergänzungen im bestehenden Wanderwegnetz geprüft werden.

Das Postulat wird zeitgleich mit dem vorliegenden Planungsbericht traktandiert.

8.4 Postulat Nr. 2021-724 von Philipp Peter, L20, und Mitunterzeichnenden: Massnahmen zur Beruhigung und zur Steigerung der Verkehrssicherheit im Begegnungsraum Kantonsstrasse

Bereits 2009, vier Jahre nach Abschluss der Neugestaltung des Horwer Zentrums und der Kantonsstrasse 2005, war gemäss dem Postulanten klar, dass die Reduktionsziele für den Strassenverkehr nicht erreicht worden seien. Weder der Durchgangsverkehr noch die gesamte Verkehrsmenge hätten reduziert werden können.

Der Gemeinderat soll deshalb insbesondere prüfen, mit welchen Massnahmen die Verkehrssicherheit für alle Bevölkerungsgruppen und Verkehrsteilnehmenden, so auch für Schulkinder, gesteigert werden kann. Zudem zielt das Postulat auf die Reduktion der Durchfahrtszahl und die Steigerung der Attraktivität für Gewerbe und Gastronomie.

Der vorliegende Richtplan Fuss- und Veloverkehr stellt verschiedene Schwachstellen im Bereich der Kantonsstrasse fest. Sie sollen als Massnahmen Nr. 8 und 9 bearbeitet und behoben werden. Dies bedingt eine vertiefte, ganzheitliche Betrachtung unter Einbezug der zwischenzeitlichen Erfahrungen und Erhebungen. Das Postulat zielt zumindest teilweise in die eingeschlagene Stossrichtung.

Der Vorstoss wurde noch nicht im Einwohnerrat behandelt.

8.5 Petition der Pro Halbinsel Horw: Ortsplanung muss Vorteile bringen - Mehr Siedlungs- und Lebensqualität

Die im Oktober 2020 von 725 Personen unterzeichnete Petition an den Gemeinderat fordert unter 5. die zu erwartenden Verkehrsprobleme lösen, sichere und Fuss- und Velowege innerhalb und zwischen den Quartieren, zu den Schulen und zum Zentrum zu garantieren und damit zu kurzen Arbeitswegen beitragen.

Mit dem vorliegenden Richtplan Fuss- und Veloverkehr wird dieser Forderung nachgekommen. Wichtig im Sinne der Petition ist die zeitgerechte Umsetzung der zahlreichen, teilweise kostenintensiven Massnahmen. Die Petition wird innerhalb der vorgegebenen Frist von 6 Monaten seit Einreichung schriftlich beantwortet.

9 Würdigung

Der neue Richtplan Fuss- und Veloverkehr wurde bedarfsgerecht, unter Mitwirkung von Direktbetroffenen bottom-up erarbeitet. Er identifiziert die Schwachstellen im vorhandenen Weg- und Radnetz. Zur Behebung derselben wurden 43 Massnahmen festgelegt und zeitlich priorisiert. Verschiedene, vor allem kostenintensive Massnahmen konnten bereits in das Agglomerationsprogramm 4. Generation eingebracht werden. Damit werden diese Massnahmen subventionsberechtigt durch Bund und Kanton. Der neue Richtplan Fuss- und Veloverkehr dient dem Gemeinderat als wichtiges Planungsinstrument für die Förderung des immer wichtiger werdenden Langsamverkehrs.

10 Strategiereferenz

Diese Massnahme dient der Umsetzung der folgenden Leitsätze in der Gemeindestrategie:
5 Mobilität zukunftsgerichtet bewältigen.

11 Antrag

Wir beantragen Ihnen, den Richtplan Fuss- und Veloverkehr und die integrierte Massnahmenplanung zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Ruedi Burkard
Gemeindepräsident

Irene Arnold
Gemeindeschreiberin

- Anhang 1: Richtplan Fuss- und Veloverkehr
- Anhang 2: Richtplan Fuss- und Veloverkehr, Velonetzplan
- Anhang 3: Richtplan Fuss- und Veloverkehr, Fusswegnetzplan
- Anhang 4: Vorprüfungsbericht, BUWD, 2. April 2020
- Anhang 5: Tabellarische Zusammenstellung der Mitwirkungseingaben

EINWOHNERRAT

Beschluss

- nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag Nr. 1671 des Gemeinderates vom 11. Februar 2021
- gestützt auf den Antrag der Bau- und Verkehrskommission
- in Anwendung von Art. 28 Abs. 3 und Art. 31 Abs. 1 lit. a und f der Gemeindeordnung vom 25. November 2007

Der Richtplan Fuss- und Veloverkehr und die integrierte Massnahmenplanung werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Horw, 29. April 2021



Ivan Studer
Einwohnerratspräsident



Stefanie Stadelmann
Stv. Gemeindeschreiberin II

Publiziert: **30. April 2021**