

EINWOHNERRAT

Gemeindehausplatz 1
Postfach
6048 Horw
info@horw.ch

Thema **Einwohnerratsitzung**
Sitzungsdatum **29. April 2021, 16.00 – 19.50 Uhr**
Sitzungsort **Horwerhalle**
Vorsitz **Ivan Studer**

Kontakt **Claudia Stadelmann**
Telefon **041 349 12 24**
E-Mail **claudia.stadelmann@horw.ch**

PROTOKOLL NR. 400

Anwesend **29** Einwohnerratsmitglieder Entschuldigt **-** Biese Jürg
5 Gemeinderatsmitglieder
1 Gemeindeschreiberin-Stv.

Traktandenliste

1. Eröffnung durch den Ratspräsidenten, Bereinigung Traktandenliste Seite 2
2. Dringliche Motion Nr. 2021-315 von Stefan Maissen, FDP, und Mitunterzeichnenden: Übergeordnetes Konzept für Veloschnellrouten (VSR) Horw Seite 5
3. B+A Nr. 1671 Richtplan Fuss- und Veloverkehr und Massnahmenplanung Seite 7
4. B+A Nr. 1672 Totalrevision Marktreglement, 1. Lesung Seite 24
5. B+A Nr. 1674 Teilrevision Musikschulreglement der Gemeinde Horw, 1. Lesung Seite 28
6. Fragestunde Seite 24
7. Motion Nr. 2020-313 von Larissa Lehner, L20, und Mitunterzeichnenden: Kernfahrbahn Kastanienbaumstrasse zwischen Hofrüti und Felmis Seite 29
8. Postulat Nr. 2020-715 von Andrea Hocher, CVP, und Mitunterzeichnenden: Kein neuer Fussweg durch unberührtes Landwirtschaftsland Seite 30
9. Postulat Nr. 2020-719 von André Fallet, GLP, und Mitunterzeichnenden: Schnelle Umsetzung einer Elektro-Ladeinfrastruktur für Mobility-E-Autos und Private Seite 31
10. Postulat Nr. 2020-721 von Urs Steiger, L20, und Mitunterzeichnenden: Mehr Ried im Rankried Seite 31
11. Postulat Nr. 2020-722 von Urs Steiger, L20, und Mitunterzeichnenden: Massnahmen zur Steigerung der Qualität beim Bauen ausserhalb der Bauzone Seite 34
12. Interpellation Nr. 2021-721 von Philipp Peter, L20, und Mitunterzeichnenden: Sport Arena Pilatus Seite 35

1. Eröffnung durch den Ratspräsidenten, Bereinigung Traktandenliste

Begrüssung

Ich begrüesse euch recht herzlich zur 3. Sitzung in diesem Jahr. Ich begrüesse den Gemeinderat. Ganz herzlich begrüesse ich Frau Stefanie Stadelmann. Als stellvertretende Gemeindeschreiberin übernimmt sie heute die Aufgaben von Frau Irene Arnold. Ebenso möchte ich Frau Claudia Stadelmann begrüessen, welche wiederum Heike Sommer vertritt. Laura Birrer ist zuständig fürs Kurzprotokoll. Zudem begrüesse ich Simone Reinhard. Sie ist zuständig für die Eingangskontrolle. Frau Kansiga Selvarajah ist zuständig für die Hygienemassnahmen. Ebenfalls Frau Susanne Hollbach, welche uns nach dem Nachtessen den Kaffee serviert. Und zu guter Letzt begrüesse ich Herrn Roman Hodel von der Luzerner Zeitung sowie das anwesende Publikum.

Ivan Studer (CVP)

Bevor wir anfangen noch einen speziellen Hinweis auf das Corona- Schutzkonzept: Ich bitte das Publikum jederzeit Masken zu tragen. Ebenso gilt die Maskenpflicht auch für die Einwohnerräte. Einzige Ausnahme ist beim Vortragen der Voten. Kaffee wird wie letztes Mal wieder serviert. Ebenso wird das Nachtessen um 18.00 Uhr serviert. Bitte den Platz dafür nicht verlassen. Ebenso möchte ich euch bitten während dem Essen auf Gespräche zu verzichten.

Vielleicht haben Sie es im Blickpunkt schon gelesen. Die Gemeinde Horw hat diesen Frühling Wildblumen und Gräser auf begrünten Flächen in Strassennähe angesät. In Zusammenarbeit mit der Fenaco ist eine spezielle Samenmischung für Horw entwickelt worden; Ziel des Projekts ist die Förderung der Biodiversität. Die Initiative soll aber nicht nur auf die öffentlichen Plätze beschränkt sein, sondern hoffentlich auch Einzug in die privaten Gärten halten. Darum kann die Horwer Bevölkerung die Samen abholen. Als Einwohnerrätinnen und Einwohnerräte haben Sie heute die Möglichkeit, ein solches Päckchen mitzunehmen. Es sind 100 Gramm Samen enthalten und das gibt dann 5 m². Wenn Sie eines mitnehmen, ist dies mit einem Ehrenkodex verbunden: wer eines mitnimmt, der pflanzt es auch an. Also 30 mal 5 m² gibt dann schon wieder 150 m² Biodiversität.

Auf Ihrem Tisch liegt die Broschüre «Blick über den Tellerrand». Sie können sich erinnern: im letzten Jahr haben die Einwohnerratspräsidentinnen und Einwohnerratspräsidenten der grösseren Gemeinden um Luzern einen Austausch durchgeführt, eben den «Blick über den Tellerrand», dass man schaut, wie geht es in anderen Gemeinden zu und her. Daraus ist nun eine Broschüre entstanden, welche die Parlamente und die Regierung der einzelnen Gemeinden vergleichen. Sie ermöglicht einen spannenden Einblick. Ich möchte allen danken, die an dieser Broschüre mitgearbeitet haben.

Entschuldigungen

Jürg Biese muss sich für die Einwohnerratssitzung entschuldigen, er ist leider in Quarantäne. Zusätzlich wird Fabian Pabst von 18.00 Uhr bis 19.00 Uhr abwesend sein.

Geburtstage

Noel Schemm und Pius Barmet gratulieren wir zum heutigen Geburtstag.

Feststellung

Die Einladungen wurden rechtzeitig versandt und die Akten termingerecht zugestellt. Die Mehrheit der Ratsmitglieder ist anwesend. Wir sind verhandlungs- und beschlussfähig.

Protokoll

Gegen das Protokoll Nr. 399 der Einwohnerratssitzung vom 25. März 2021 sind keine schriftlichen Einsprachen eingegangen. Das Protokoll ist somit genehmigt. Ich danke Frau Stadelmann für die Verfassung des Protokolls.

Rechtskraft von Beschlüssen

Seit der letzten Sitzung sind zwei Beschlüsse in Rechtskraft erwachsen:

- Bericht und Antrag Nr. 1670 Reglement Fonds Ersatzabgaben für Abstellflächen auf privatem Grund (Reglement Parkplatzfonds)
- Bericht und Antrag Nr. 1673 Gemeindeinitiative «Für genügend Parkplätze im Eigenheim» (Ungültigkeit)

Neueingänge seit der letzten Sitzung

- 26.03.2021: Postulat Nr. 2021-726 von Noel Schemm, L20, und Mitunterzeichnenden: Lärm im Grämliswald
- 26.03.2021: Interpellation Nr. 2021-724 von Yvonne Lindegger, FDP, und Mitunterzeichnenden: Schnupperlehren in Zeiten von Corona
- 26.04.2021: Interpellation Nr. 2021-725 von Urs Rölli, FDP, und Mitunterzeichnenden: Neue Velounterführung Ringstrasse (Abschnitt Kreisel Bahnhof bis Kreisel Steinibach)
- 26.04.2021: Interpellation Nr. 2021-726 von Urs Rölli, FDP, und Mitunterzeichnenden: Umbau Bushaltestellen nach Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)
- 26.04.2021: Dringliche Motion Nr. 2021-315 von Stefan Maissen, FDP, und Mitunterzeichnenden: Übergeordnetes Konzept für Veloschnellrouten (VSR) Horw

Bereinigung der Traktandenliste

Begründung Dringlichkeit

Dringliche Motion Nr. 2021-315 von Stefan Maissen, FDP, und Mitunterzeichnenden: Übergeordnetes Konzept für Veloschnellrouten (VSR) Horw

In der Motion verlangen wir ein zukunftsfähiges und innovatives Konzept für den schnellen Veloverkehr. In den nächsten Jahren wird der Zweiradverkehr stärker zunehmen, als man dies zu Beginn der Arbeiten zum Richtplan noch angenommen hat. Es geht in unserer Motion primär um den Umgang mit dem schnellen Veloverkehr - und da meinen wir nicht nur die Fahrzeuge mit den gelben Nummern, sondern alle E-Bikes und auch normalen Velos. Wir wünschen uns eine konsequente Analyse der kommenden Herausforderungen, mögliche neue Gedankenansätze in der Gestaltung von Veloverbindungen in Horw und der wichtigsten Anschlüsse an die Nachbargemeinden. Nicht nur einzelne Problemstellen sollen beseitigt oder entschärft werden, sondern eine übergeordnete Gesamtschau eine mögliche Horwer Velovision ermöglichen.

Stefan Maissen (FDP)

Auch die Prüfung einer Trennung von schnellem und langsamem Veloverkehr (und damit lokalem und regionalem Verkehr) ist ein zentrales Anliegen. Ganz wichtig für die FDP ist eine Antwort auf die Frage, ob Mischverkehrslösungen in den Horwer Quartieren mit der massiven Zunahme der E-Bikes im allgemein und der S-Pedelecs im Besonderen noch realistisch sind. Ich denke hier an den von der BVK stark hinterfragten Abschnitt Ringstrasse - Wegmatt – Brändi und weiter Richtung Kantonsstrasse respektive Freigleis.

Geschätzte Damen und Herren, der Zusammenhang mit dem Richtplan Fuss- und Veloverkehr ist offensichtlich. Alle diese Fragen sollten eigentlich in diesem beantwortet sein. Uns fehlt dieser spezifische Aspekt im Richtplan, weshalb wir vor der Behandlung des Richtplans definiert haben wollen, ob der Gemeinderat bereit ist, die angesprochenen Themen namentlich zum schnellen Veloverkehr nochmals gründlich und übergeordnet anzuschauen. Ich bin übrigens auch der Meinung, dass die Motion vor dem Richtplan behandelt werden sollte, da dies für uns einen entscheidenden Einfluss auf die Diskussion haben wird.

Darin ist die Dringlichkeit begründet, ich bitte den Rat dieser Dringlichkeit stattzugeben.

Der Gemeinderat bestreitet die Dringlichkeit nicht. Es hat sich bereits in der Beratung Richtplan Fuss- und Veloverkehr in der Bau- und Verkehrskommission abgezeichnet, dass man noch höhere Ansprüche an das Planungsinstrument hat, als das was darin abgebildet ist, und die BVK wird darum auch beantragen, eine zusätzliche Massnahme M-0 Planung der Velovorzugsrouten auszuarbeiten. Das ist eigentlich genau das, was diese Motion fordert und so gesehen kann man diese auch heute behandeln.

Thomas Zemp (CVP)

Der Gemeinderat widerspricht der Dringlichkeit nicht, das heisst die Dringlichkeit ist unbestritten und wir müssen das Traktandum neu einschieben. Ursprünglich war geplant, dass wir es nach dem Traktandum 2 machen würden, also ein neues Traktandum 3. Ich habe aber jetzt aus dem Votum des Motionärs entnommen, dass er dies lieber vor dem Richtplan Fuss- und Veloverkehr machen würde.

Ivan Studer (CVP)

Es drängt sich eigentlich nicht auf, das vor dem Richtplan zu behandeln, insbesondere da die Massnahme M-0 der BVK zur Diskussion steht und ich meine, wir sollten zuerst die Diskussion führen. Letztlich ist jetzt auch die dringliche Motion nachgeschoben worden im gleichen Sinn, nachdem dass es in der BVK durchaus Möglichkeit gegeben hätte, das auch als Vorstoss zu formulieren. Von dem her bitte ich, das nachträglich zu behandeln.

Urs Steiger (L20)

Von mir aus gesehen gibt es auch noch eine weitere Möglichkeit, und zwar dass man sie während des B+A behandelt. Das haben wir auch schon gemacht, dass wir Vorstösse, die direkt mit dem B+A einen Zusammenhang haben, im entsprechenden Kapitel behandeln würde. Ich würde eigentlich diesen Vorschlag machen, wenn der Motionär einverstanden ist.

Urs Röllli (FDP)

Wir haben das auch diskutiert. Der Grund warum wir das nicht vorgeschlagen haben ist, weil sie sich nicht auf einen spezifischen Punkt im B+A bezieht. Im Gegensatz zur Vergangenheit, wo es jeweils relativ klar war, wo im B+A die Motion behandelt werden möchte. Das war unsere Überlegung, die wir im Vorfeld diskutiert haben, dass man es nach dem B+A als Traktandum 3 machen würde.

Ivan Studer (CVP)

Vielleicht noch zwei, drei Worte zur Dringlichkeit, respektive auch zur Massnahme der BVK. Ich denke, die vorgeschlagene Massnahme der BVK betrifft namentlich ein Abschnitt, der zugegebenermassen höchst kritisch ist, den wir anschauen und bearbeiten müssen. Wir verlangen aber noch eine übergeordnete Schau, also quasi einen Schritt zurück, um das Ganze nochmals anzuschauen. Nicht nur im Bereich Ringstrasse bis Brändi - sondern auch in anderen Bereichen sehen wir durchaus Potential für Verbesserungen. Darum auch die Motion und nicht nur die Abstützung auf die Massnahme M-0. Ich könnte mit beiden Traktandenreihenfolgen leben, mir ist vor allem wichtig, dass wir es behandeln und besprechen können.

Stefan Maissen (FDP)

Abstimmung Dringlichkeit:

Der Dringlichkeit der Motion Nr. 2021-315 «Übergeordnetes Konzept für Veloschnellrouten (VSR) Horw» und der Behandlung als neues Traktandum 2 wird mit 16:11 Stimmen, bei 1 Enthaltung zugestimmt.

Ivan Studer (CVP)

2. Dringliche Motion Nr. 2021-315 von Stefan Maissen, FDP, und Mitunterzeichnenden: Übergeordnetes Konzept für Veloschnellrouten (VSR) Horw

Gute Velowege, Velovorzugsrouten oder Veloschnellstrassen sind bekanntlich keine neue Erfindung. Manche Verkehrsplaner und Verkehrspolitiker, aber vor allem natürlich Velofahrer, schielen neidisch nach Dänemark oder Holland, wo die Velostrassen quasi erfunden worden sind. Aber auch in der Schweiz bewegt sich etwas. Das klassische Denken in den Kategorien Langsamverkehr (der Begriff ist ja bekanntlich höchst offiziell für tot erklärt worden) – MIV – ÖV verschwindet und in den Schweizer Agglomerationen werden innovative Lösungsansätze geprüft. Covid-19 könnte in diesem Zusammenhang - für einmal etwas Positives - die Rolle eines eigentlichen Game-Changers spielen. Im Rahmen der Mobis-Covid 19-Studie der ETH Zürich - soeben mit den März 21-Zahlen aktualisiert - sind signifikante Unterschiede im Mobilitätsverhalten in den letzten 12 Monaten nachgewiesen worden. Daraus resultiert eine massive Zunahme des Veloverkehrs in der Anzahl der Bewegungen und in der Zahl der gefahrenen Kilometer. Die neuesten E-Bike-Verkaufszahlen zeigen dazu passend die stolze Zahl von 170'000 verkauften E-Bikes im 2020. Diese Entwicklung wird in den nächsten 10 Jahren so weitergehen, da sind sich Mobilitätsexperten, Stadtplaner, Trendforscher und der Markt einig wie selten.

Stefan Maissen (FDP)

Diese enorme Entwicklung fand während der Erarbeitung des vorliegenden Richtplans Fuss- und Veloverkehr statt. Wohl aus diesem Grund werden die dort aufgeführten Massnahmen den neuen Herausforderungen nicht in allen Teilen gerecht.

Einen neuen Approach braucht es namentlich zu den Themen:

1. Trennung Fussverkehr/Veloverkehr: Mischverkehr funktioniert zwar im Kleinen, immer weniger aber dort, wo Pendlerverkehr stattfindet.
2. Trennung lokaler Verkehr (Langsamer Veloverkehr) und regionaler Verkehr (Schneller Veloverkehr): ich bringe hier das Beispiel Einkaufen im Dorf mit dem Velo aus dem Ebenauquartier oder pendeln aus dem Bireggquartier in die Pilatuswerke Stans; dies sind komplett unterschiedliche Anforderungen.
3. Gewisse Verbindungen in den Quartieren müssen nochmals überdacht werden, namentlich der Bereich Ringstrasse – Wegmatt – Brändi - Mattenhof.

Warum wollen wir diese Frage in einem Zusatzbericht abhandeln, wo wir doch einfach den Richtplan zur Überarbeitung hätten zurückweisen können?

1. Eine Zurückweisung wäre nicht sachgerecht, würden doch damit gute Massnahmen und Umsetzungen bis auf weiteres blockiert, und es hat ja durchaus gute Sachen, welche rasch umgesetzt werden sollen.
2. Eine Zurückweisung wäre auch nicht fair, weil die Rahmenbedingungen sich erst gegen Ende der Erstellung des Richtplans deutlich geändert haben.
3. Die Erstellung eines speziellen Berichts respektive Konzepts wird hingegen der Bedeutung der Sache gerecht, nimmt Zeitdruck weg und gibt die Möglichkeit, das Thema fundiert und strukturiert anzugehen. Im Rat wird immer wieder gerne über die Flughöhe diskutiert. Mit der Motion wird dem Thema die richtige Flughöhe gegeben.

Sonst besteht die Gefahr der «Pflästerlipolitik» und dann sagen wir in ein paar Jahren: schade haben wir das nicht von Grund auf neu angeschaut.

4. Der Einwohnerrat und die Baukommission können bei einem Bericht nochmals Stellung beziehen und Einfluss nehmen. Ich erachte dieses Thema schlicht als zu bedeutend, als dass der Einwohnerrat hier nicht eng involviert sein sollte.

Geschätzte Damen und Herren, es geht in dieser Motion nicht nur um eine Massnahme auf einer speziellen Route oder Achse. Wir sind überzeugt, dass es eine strukturelle Analyse und ein übergeordnetes Netzkonzept braucht, und von diesem Niveau können auch die umstrittenen Massnahmen verbessert oder ersetzt werden. In diesem Sinne danke ich für die Unterstützung.

Der Gemeinderat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Sie fordert in etwa das, wie wir die Massnahme M-0 aus der Bau- und Verkehrskommission verstehen. Wir sehen auch, dass der Veloverkehr ein grosses, auch gewünschtes Wachstumspotential hat, und dass gerade mit der Elektrifizierung der Velos die Geschwindigkeit zunehmen wird und es darum sicher notwendig ist, grundsätzliche Überlegungen dazu zu machen. Ich halte es für zielführend, wenn wir das nachgelagert zum Richtplan angehen können. Es gibt dann vielleicht eine Anpassung dieses Richtplans, aber es ist wirklich ein grosses Thema, das sich lohnt, separat zu behandeln. Ich bin in dem Sinn auch dankbar, wenn Sie jetzt die Forderungen stellen, den Vorstoss überweisen und uns damit ein Instrument geben. Allfällig notwendige Massnahmen können relativ einschneidend sein. Es ist ja so, dass der Platz heute bereits verteilt ist, es gibt eigentlich keinen freien Raum, um neue Routen zu bauen, sondern wir müssen über Umverteilung des bestehenden Raums diskutieren. Es werden sich auch Fragen stellen, wieweit wir Raumsicherung betreiben wollen. Weil Raumsicherung typischerweise in den Vorgärten der Anwohner stattfindet, ist es wichtig für mich, dass wir dies im Richtplan sichern können. Das gibt uns als Behörde auch die Legitimation, Massnahmen zu definieren und sie dann, wenn es nötig ist, auch durchzusetzen. Dann ist es wichtig, dass Sie nicht kalte Füsse bekommen, nur weil sich dort die Betroffenen dagegen wehren und nachher aktiv werden. So gesehen bin ich froh, wenn Sie uns den Auftrag geben, weitere Massnahmen zu treffen.

Thomas Zemp (CVP)

Es sind in Ihrem Vorstoss auch schon Sachen erwähnt wie eine neue Unterführung an der Krienserstrasse. Dort muss man dann schauen, ob dies erstens technisch realisierbar und zweitens finanzierbar ist. Die Notwendigkeit, dass wir für den Veloverkehr etwas machen das langfristig funktioniert, die ist schon da und daher können wir uns ans Werk machen. Ich muss ja bei einer Motion immer eine Schätzung abgeben, was es kostet. Ich halte jetzt einfach den Finger in die Luft und rechne mit 50'000 Franken. Mir ist auch noch wichtig: wenn Sie die Motion überweisen, respektive wenn Sie sie nicht ablehnen, dass Sie dann heute auch einen Nachtragskredit beschliessen zum Budget 2021. Ansonsten muss ich noch einmal in den Einwohnerrat kommen und das möchte ich mir eigentlich ersparen.

**Abstimmung Beschluss Nachtragskredit 2021:
Dem Nachtragskredit 2021 für die Erstellung eines Zusatzberichts «übergeordnetes Konzept für Veloschnellrouten (VSR) Horw» zum Richtplan Fuss- und Veloverkehr im Betrag von Fr. 50'000.00 wird einstimmig zugestimmt.**

Ivan Studer (CVP)

3. B+A Nr. 1671 Richtplan Fuss- und Veloverkehr und Massnahmenplanung

Eintreten BVK

Die BVK hat den B+A 1671 Richtplan Fuss- und Veloverkehr am 15. März und am 19. April an zwei Sitzungen eingehend diskutiert. Wir danken dem Gemeinderat, dass er eine Erneuerung des in die Jahre gekommenen alten Richtplan angepackt hat. Dass die BVK so viel Zeit für die Diskussion des Papiers gebraucht hat, hat allerdings auch mit der formalen und inhaltlichen Qualität von diesem Papier zu tun, welche nicht genügt. Das haben wir jetzt auch gesehen mit dieser dringlichen Motion. So findet im eigentlichen B+A keine eingehende Auseinandersetzung mit der Thematik statt - also die Entwicklung einer Problemlösung auf Basis einer Analyse der Ausgangslage. Die Kernaussagen sind im B+A in zwei Abschnitten zusammenfassend, aber ungenügend dargelegt. Die eigentliche Behandlung des Themas findet im Fachbericht in Anhang 1 angeheftet statt. Es zeugt von einer gewissen Bequemlichkeit des Gemeinderats, der sich nicht die Mühe gemacht hat, die Inhalte von diesem Fachbericht inhaltlich politisch zu reflektieren und zu einem aussagekräftigen B+A aufzuarbeiten.

Die Informationen zu den einzelnen Massnahmen kann man im Fachbericht zwar irgendwo finden. Man muss sie sich aber zusammensuchen. Sinnvoll wäre es hier, aussagekräftige Massnahmenblätter zu haben, die die Ausgangslage enthalten, den Lösungsansatz, den Stand der Planung - ist es eine Idee, bereits ein Vorprojekt oder gar eine Ausführungsprojekt oder schon ausgeführt. Auch die Kennzahlen zu Termin und Kosten könnten auf einem solchen Massnahmenblatt Platz haben. Gewisse Informationen liegen nur rudimentär vor. Auch haben die Anwesenden aus Verwaltung und der externe Berater in der BVK zu den einzelnen Massnahmen oft nur begrenzt Auskunft geben können. So sind manche Fragen im Raum hängen geblieben.

Methodisch ist es zwar richtig und wertvoll, in einem partizipativen bottom-up-Prozess die Schwachstellen des heutigen Fuss- und Velonetzes zu identifizieren. Doch darf ein Richtplan nicht dort stehen bleiben, sonst verkommt er zur «Pflasterli- und Pflasterpolitik», wie dies der Gemeinderat in der Sitzung selbst bestätigte. Eine Schwachstellenanalyse muss verknüpft werden mit den übergeordneten Planungen etwa von LuzernSüd und gespiegelt werden an den generellen Entwicklungen. Es ist dies keine akademische Übung, wie dies die Verwaltung im Rahmen der BVK moniert hat, sondern nur ganz einfach saubere korrekte Planung. Es braucht ja etwa nicht viel um zu sehen, dass der Veloverkehr in allen seinen Facetten zunimmt. Es reicht, am Feierabend oder am Wochenende auf die Strasse stehen und es steht auch in den Zeitungen. Dem Bericht hingegen kann man keine Zahl entnehmen, wieviel Velos auf den einzelnen Achsen unterwegs sind, geschweige denn wie viele erwartet werden. So ist es denn auch kein Wunder, dass der vorliegende Richtplan keine Antwort darauf gibt, welche Infrastrukturen dem zunehmende Veloverkehr künftig zur Verfügung stehen soll und in welcher Ausgestaltung. Massnahmen wie Hecken zurückschneiden oder Pföstchen setzen sind etwas hilflos angesichts der Konfliktsituationen, die sich an den Hauptachsen zwischen dem Fussverkehr und den langsamen und schnellen Veloverkehr heute schon ergeben. Ebenso hilflos sind Hinweise darauf, dass die Velofahrer einfach langsamer fahren sollen. Der Richtplan wird dem formulierten Anspruch des B+A nicht gerecht, dass der Langsamverkehr vorrangig gefördert werden soll. Es reicht eben nicht auf «Bestehendem und Bewährtem aufzubauen» - Zitat B+A. Dies würde heissen, den Veloverkehr weiterhin stiefmütterlich zu behandeln. Beispielsweise hat sich ja der Entscheid des Einwohnerrates, an der Ringstrasse einen kombinierten Fuss- und Veloweg zu bauen, anstelle des ursprünglich geplanten Velostreifens, sichtlich nicht bewährt und

Urs Steiger (L20)

muss nun mit hohen Kosten revidiert werden.

Damit der Veloverkehr sicher ist und seine Rolle im Nahverkehr erfüllen kann, braucht er endlich eine sichere funktionsfähige Infrastruktur, der den heutigen und zu erwartenden Gegebenheiten entspricht. Ohne zusätzliche Infrastrukturen geht das nicht. Besonders offensichtlich wird dies im Raum Brändi, wo die Achsen von der Allmend her, dem Weg durch die Familiengärten und aus der Unterführung Brändi zusammenlaufen. Gerade die Verhältnisse in der Brändiunterführung sind äusserst eng und stossen schon bei wenigen Fussgängern und zwei Velos an die Grenzen. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen in diesem Raum ist der Veloverkehr der Zukunft nicht zu bewältigen, wenn beispielsweise auch einige hundert Velofahrende in die Pilatusarena möchten, die Bewohner des künftigen Hochhauses im Sommer den See zum Baden fahren oder dereinst der Campus Horw eröffnet wird.

Wegen diesem Mangel an Zukunftsperspektive hat die BVK die Frage einer Rückweisung des B+A ausführlich diskutiert. Von verschiedener Seite ist das abgewehrt worden, interessanterweise auch von der Partei, die nun die dringliche Motion eingereicht hat. Die BVK hat aber auf diesen Schritt verzichtet, da zahlreiche Massnahmen umsetzungsreif sind oder nur wenig zusätzlichen Planungsaufwand brauchen. Als Alternative zur Rückweisung schlägt die BVK nun die Massnahme M-0 vor, mit der die mangelnde Planung der Velovorzugsrouten nachgeholt und später im Richtplan ergänzt werden soll. Mit ihrer dringlichen Motion folgt die FDP dieser Spur und dies ist in dem Sinn auch zu begrüssen. Im Weiteren wird die BVK Bemerkungen zu einzelnen Massnahmen beantragen.

Abschliessend nimmt die BVK den B+A 1671 zur Kenntnis.

Eintreten L20

Aufgrund der Abtraktandierung des Richtplans Fuss- und Veloverkehr im März war es der L20-Fraktion möglich, den Richtplan gleich an zwei Fraktionssitzungen eingehend zu beraten und auch noch nachträglich diverse Anliegen aus der Bevölkerung aufzunehmen. Die L20 Fraktion ist grundsätzlich erfreut, dass die Gemeinde Horw einen Richtplan für das wichtige Thema ausgearbeitet hat und Massnahmen zur Verbesserung des Langsamverkehrs und zur Erhöhung der Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern vorlegt. In diesem Sinn sind die grundsätzlichen Erwägungen und Erläuterungen im Abschnitt 3.1 bis 3.3 zum Netzkonzept wichtig. Leider werden sie dann vor allem im Velonetzplan nicht konsequent umgesetzt. An der Stelle möchten wir ausserdem positiv anerkennen, dass es dem Gemeinderat ein Anliegen gewesen ist, den Prozess partizipativ zu gestalten und man der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben hat, sich im letzten Sommer zum Entwurf und zu den Massnahmen zu äussern. Die L20-Fraktion hat ihre Pflicht diesbezüglich ebenfalls wahrgenommen und sich am ausführlichen Prozess beteiligt.

Der Richtplan enthält aus Sicht der L20 ausserdem viele Massnahmen, die sehr wichtig sind und teilweise dringenden Handlungsbedarf haben. Im Sinne eines ersten Massnahmenplans stehen wir dem vorliegenden Dokument also positiv gegenüber. Wie auch Herr Maissen in seiner Motion erwähnt hat, erfährt man wöchentlich aus der Presse, wie der Veloverkehr in den letzten beiden Jahren zugenommen hat. Die Verkaufszahlen von Velos und E-Bikes sind explodiert und der Anteil von Velofahrern am Strassenverkehr wächst stetig. Dabei handelt es sich nicht nur um einen kurzfristigen Trend. Höchste Zeit, dass auch die Gemeinde Horw eine langfristige Strategie zum Ausbau der Velorouten und Wege hat. Diesem Anspruch der Vision mit zukunftsweisenden Leitplanken wird der Richtplan nicht gerecht. Gemäss Strategieziel 2030 der Gemeinde Horw werden «Alternativen zum motorisierten Individualverkehr explizit ge-

Philipp Peter (L20)

fördert» und «der hindernisfreie Langsamverkehr gestärkt». Der vorliegende Richtplan ist ein Massnahmenplan. Die L20-Fraktion bedauert sehr, dass Strategien und Stossrichtungen - wie bereits erwähnt zum Veloverkehr - kaum Platz eingeräumt wurde.

Die L20 ist dennoch mehrheitlich für Eintreten und wird in der Detailberatung Optimierungsanträge stellen. Insbesondere unterstützt die L20 den Antrag der BVK für die Massnahme M-0 zur Planung von Velovorzugsrouten. Dass sich die FDP-Fraktion eine Rosine aus dem schwer geniessbaren Richtplan-Kuchen herausgepickt hat und sich stark macht für Velorouten und in diesem Sinn dem Vorschlag der BVK folgt, freut uns natürlich ausserordentlich. Besonders freuen würde es uns, wenn dies ein längerfristiger Trend wäre. Die L20 ist für Detailberatung.

Eintreten CVP/GLP

Die CVP/GLP-Fraktion hat den Bericht und Antrag 1671 und insbesondere den Anhang 1 - den Richtplan Fuss- und Veloverkehr ausgiebig beraten. Zusammenfassend kann man sagen, dass unsere Fraktion die aufgezeigten Massnahmen - bis auf ein paar wenige - als vernünftig erachtet.

Uns ist es wichtig, dass die einzelnen Massnahmen, bevor man die Umsetzung startet, nochmals auf Kosten und Nutzen sowie insbesondere auf die Bedürfnisse der Bevölkerung analysiert werden. Weiter müssen die einzelnen Massnahmen priorisiert und auf die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde Horw abgestimmt werden.

Beim vorliegenden Geschäft fehlt uns aber der Blick in die Zukunft. Wir vermissen eine Strategie und die Vision, wie man grundsätzlich mit dem wachsenden Veloverkehr umgehen möchte. Das Ganze müsste auch ein paar Berechnungen und Prognosen enthalten. Uns ist es wichtig, dass die Situation für den Langsamverkehr in Zukunft verbessert wird.

Dieser Bericht ist eine gute Grundlage. Eine Grundlage, an der man nun zukunftsorientiert weiterarbeiten muss. Wir fordern daher den Gemeinderat auf, dem Einwohnerrat innert nützlicher Frist noch einen Zusatzbericht mit Zukunftsaussichten, Strategien, Visionen und Berechnungen zu unterbreiten.

Die CVP/GLP-Fraktion ist für Eintreten und Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag.

Eintreten FDP

Der Verkehrsrichtplan 96, welcher am 11. Januar 2000 beschlossene Sache geworden ist, entspricht schon lange nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten. Es ist sehr viel gebaut und vor allem zugebaut worden, dass das Bedürfnis nach einem revidierten Richtplan Fuss- und Veloverkehr offensichtlich ist. Es ist aber nicht nur ein Plan, sondern ein Konzept gefragt, und das kommt aus dem B+A respektive dem Richtplan, der aus mehreren Mitwirkungsanlässen von vielen Direktbetroffenen und Quartiervereinen durch subjektive Beurteilung von Netzlücken und Gefahren- resp. Schwachstellenanalysen entstanden ist, nicht wirklich hervor. Vielmehr kommt der Eindruck auf, dass kein übergeordnetes Konzept und auch keine Zukunftsstrategie betreffend Fuss- und Velowegnetz erarbeitet worden ist, sondern nur auf lokale Bedürfnisse reagiert wird. Die FDP-Fraktion hätte sich eine Kombination von bottom-up im Abgleich mit einer strukturellen Analyse und einem generellen Konzept gewünscht, was dann einer top-down-Betrachtung entsprechen würde. Diese Kombination wäre aus unserer Sicht erfolgsversprechender gewesen.

Roger Eichmann
(CVP)

Stefan Maissen (FDP)

Die FDP unterstützt die Förderung des Langsamverkehr, der angesichts der Bevölkerungsentwicklung, den steigenden Ansprüchen an Mobilität und der zunehmenden Überlastung des Verkehrsnetzes in der Region eine hohe Priorität bekommen soll. Es rechtfertigen sich aber nicht alle vorgeschlagenen Massnahmen, weil sie eben teilweise sehr lokalen Bedürfnissen entsprechen und aus unserer Sicht nicht genügend öffentliches Interesse abdecken. Die entsprechenden Kosten-/Nutzenüberlegungen haben uns dazu veranlasst, diverse Massnahmen zu hinterfragen. Darum werden wir in der Detailberatung entsprechende Anträge auf Bemerkungen und auch den Verzicht von Massnahmen stellen.

Im Vorfeld zu der heute geplanten Beratung des B+A 1671 Richtplan Fuss- und Veloverkehr und Massnahmenplanung sind wir als Einwohnerräte und Fraktionspräsidenten von verschiedenen Seiten und Direktbetroffenen darüber ins Bild gesetzt worden, wie man mit ihnen bezüglich der Einführung von Velovorzugsrouten auf Privatstrassen ohne öffentlichem Fahrwegrecht, aber auch bezüglich der Einführung von Tempo 30-Massnahmen auf Privatstrassen gesprochen hat und auch mit ihnen umgegangen ist.

Die Verschiebung der Behandlung des Geschäfts auf die April-Sitzung hat uns eine zweite Beratung ermöglicht, was dazu geführt hat, dass wir von der FDP aus eine Dringliche Motion «Übergeordnetes Konzept für Veloschnellrouten (VSR) Horw» erarbeitet und eingereicht haben. Dazu möchte ich sagen: das ist nicht Rosinenpickerei, sondern das ist ein zentrales Thema und wenn man zu zentralen Themen zur zukünftigen Entwicklung von Horw keine Vorstösse machen dürfte, dann wäre ich hier im Einwohnerrat am falschen Ort. Es ist so, dass ich seit rund 30 Jahren in dieser Branche bin und schon mehrere hunderte Kilometer Velowege mitgestalten durfte. Von dem her bin ich schon lange ein Rosinen-Picker, wenn Sie es so sehen wollen, liebe L20.

Sinn und Zweck ist, dass wir heute, unabhängig von den Anliegen der Motion, die Beratung des B+A 1671 machen können und die FDP ist deshalb auch für Eintreten und Beratung dieses B+A.

Eintreten SVP

Den Richtplan Fuss- und Veloverkehr und Massnahmenplanung hat die SVP diskutiert. Wir sehen in der Planung verschiedene Massnahmen, die durchaus sinnvoll und umsetzbar sind. Die SVP wünscht sich jedoch eine sorgfältige und kostenbewusste Prüfung jeder einzelnen Massnahme, und dass die Massnahmen den betroffenen Anwohnern bzw. der Bevölkerung auch einen Mehrwert, z.B. mehr Sicherheit, bringen sollen. So ist aus unserer Sicht z.B. die Massnahme M-34 neues Trottoir nicht zielführend. Die SVP ist für eine zweck- und kostenbewusste Planung, die auf alle Bedürfnisse der einzelnen Quartiere und der Bevölkerung eingeht und diese aufnimmt.

Wir sind für Eintreten und Kenntnisnahme des B+A 1671.

Danke für Ihre engagierten Voten. Es ist herbe Kritik auf uns gekommen betreffend des Formellen und Inhaltlichen. Dies nehmen wir so entgegen und da machen wir auch etwas daraus. Wichtig erscheint mir, dass einhellig die Meinung herrscht, dass ein starker Fokus auf den Veloverkehr und die Kapazität in der Zukunft gelegt werden muss. Das erleichtert es. Dann stelle ich fest, dass man sich im Rat recht einig ist, bis vielleicht auf das letzte Votum, wo doch das Geld wieder ein wenig in den Vordergrund gerückt wird. Wir sind bereit, in dem Bereich noch etwas Zusätzliches zu machen. Mag sein, dass wir vielleicht den falschen oder zu wenig kompletten Ansatz gewählt haben.

Reto Eberhard (SVP)

Thomas Zemp (CVP)

Es ist so, dass der Verkehrsrichtplan 96 seine Aktualität und deshalb seine Wirkung verloren hat. Das Strassennetz in Horw ist eigentlich gebaut. Horw ist soweit erschlossen. Wir haben praktisch keinen Platz für neue Strassen. Aus verschiedenen Gründen rückt der Langsamverkehr - ich gebrauche das Wort nun trotzdem, Herr Maissen, obwohl es schon tot ist - je länger je stärker in den Fokus und das ist auch gewünscht. Das Thema «Modalsplit verändern» kommt ja immer wieder auf, gerade im Bereich von LuzernSüd ist das ein wichtiger Grundsatz, damit wir das zukünftige Mobilitätswachstum abdecken können. Das mit dem Richtplan verfolgte Ziel war, dass man das bestehende Fuss- und Velonetz optimieren will. Wir haben den bottom-up-Ansatz gewählt, sind ausgegangen von einer Schwachstellenanalyse. Mit Schwachstellen sind entweder Netzlücken oder Sicherheitsdefizite gemeint, und zwar objektiv festgestellte Sicherheitsdefizite oder auch subjektiv festgestellte. Wir haben einen Netzplan erstellt und haben dann Massnahmen festgelegt. Die Mitwirkung war relativ breit in dem Sinn, dass wir Workshops gemacht haben mit Input-Gruppen. Das waren vor allem Vertreter der Quartiervereine aber auch von der Arbeitsgruppe sichere Schulwege. Wir führten Workshops durch mit internen und externen Fachstellen. Wir hatten die öffentliche Mitwirkung, haben den Mitwirkungsbericht verfasst und heute erfolgt die Kenntnisnahme und Beratung durch den Einwohnerrat.

Mir ist noch wichtig etwas zum Instrument Richtplan zu sagen. Dieser ist im Planungs- und Baugesetz in den Artikeln 7 bis 14 definiert. Der Richtplan enthält in der Regel Grundlagen und Konzepte. Es ist also eigentlich eine Absichtserklärung betreffend einer zukünftigen Entwicklung. Richtpläne sind behördenverbindlich, das heisst, wir als Gemeinderat müssen uns nachher darum kümmern, dass man die Massnahmen oder planerischen Vorgaben tatsächlich umsetzen kann. Was die Richtpläne nicht sind: Sie sind nicht grundeigentümerverbindlich und sie schränken damit das Grundeigentum nicht ein. Das ist auch der Grund, warum man nicht Einsprache machen kann gegen eine Massnahme, sondern erst wenn wir daran gehen, die Massnahme umzusetzen, dann wird natürlich wieder eine Mitwirkung mit dem betroffenen Grundeigentümer stattfinden. Dann werden wir mit dem Grundeigentümer verhandeln müssen über Recht und Kosten usw. Das ist erst zu einem späteren Zeitpunkt der Fall. Das gleiche erleben Sie jetzt mit dem Regelwerk LuzernSüd. Das ist auch ein Richtplan, der aus Richtplanteil und Konzeptteil besteht, der jetzt durch die Delegiertenversammlung LuzernPlus genehmigt wurde und damit auch für uns behördenverbindlich wird. Wir müssen uns jetzt um die Massnahmen kümmern und versuchen, diese umzusetzen. Soviel zum Eintreten. Ich bin froh, wenn Sie Eintreten und wir den Richtplan beraten können. Ich denke, die Massnahmen, die enthalten sind, sind weitgehend unbestritten und wir würden dann tatsächlich den Richtplan ergänzen mit einer Massnahme M-0, die dann auch eine Verbindlichkeit bekommt, wenn man sie definiert hat.

Detailberatung

Bericht und Antrag

4 Massnahmenplanung

Bei Punkt 4 würde ich beliebt machen: «Mit der Massnahmenplanung wird dargelegt, wie und mit welchem finanziellen Aufwand *einige der* Schwachstellen in den kommenden Jahren sukzessive eliminiert werden können. Der Richtplan enthält nun 43 Massnahmenblätter von sehr unterschiedlichem Umfang und Kosten.»

Dies da der Richtplan selber auch Schwachstellen benennt, zu denen es keine Massnahmen gibt.

Es ist unüblich, ein B+A wird nicht angepasst. Wir können jetzt schon über den Richtplan diskutieren, den wir an den Regierungsrat zur Genehmigung schicken, aber dass man einen B+A des Gemeinderates anpasst, das ist völlig unüblich. Ich wüsste auch

Philipp Peter (L20)

Thomas Zemp (CVP)

nicht, wo das denn publiziert werden sollte.

Herr Zemp, das ist mir völlig klar. Mir ist es vor allem wichtig, dass es im Protokoll erfasst wurde.

Abstimmung:

Antrag der L20 auf Bemerkung: «Mit der Massnahmenplanung wird dargelegt, wie und mit welchem finanziellen Aufwand einige der Schwachstellen in den kommenden Jahren sukzessive eliminiert werden können. Der Richtplan enthält nun 43 Massnahmenblätter von sehr unterschiedlichem Umfang und Kosten.»

Der Antrag wird mit 12:16 Stimmen abgelehnt.

8 Pendente Vorstösse zum Fuss- und Veloverkehr

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

Ich habe auch hier einen Antrag auf Bemerkung, und zwar steht: «Der vorliegende Richtplan Fuss- und Veloverkehr stellt verschiedene Schwachstellen im Bereich der Kantonsstrasse fest. *Einzelne* sollen als Massnahmen Nr. 8 und 9 bearbeitet und behoben werden.

Für weitere Massnahmen ist eine vertiefte, ganzheitliche Betrachtung unter Einbezug der zwischenzeitlichen Erfahrungen und Erhebungen notwendig.»

Ich finde es eigentlich nicht notwendig, dass man über solche Bemerkungen abstimmt. Herr Peter hat das dargelegt und es wird im Protokoll aufgenommen. Ich mache Ihnen beliebt, dass wir das einfach zur Kenntnis nehmen.

Herr Peter, verlangen Sie die Abstimmung? Das scheint nicht der Fall zu sein. Darum gehen wir weiter.

6 Öffentliche Mitwirkung, Massnahme 19: Durchgehende Verbindung Herrenwaldstrasse - Riedmattstrasse

Ich habe ein Rückkommen unter Kapitel 6, Massnahme 19. Da rede ich - und das möchte ich deutlich als Anmerkung platzieren - als Anwohner des Quartiers Herrenwald-Schiltmatt. Es geht uns um das Gleiche: uns fehlt die Bedürfnis- und Bedarfsabklärung. Wir haben im Quartier niemanden gefunden, der den Bedarf gesehen hat. Das Kosten-/Nutzenverhältnis fehlt uns. Es gibt bereits eine gute bestehende Verbindung für den Fussweg. Die Frage ist einfach, ob es da wirklich noch nötig ist. Und das sähe man dann auf dem Plan weiter hinten, so eine Verbindung nach unten zu machen. Eine Treppe mit 300 Tritten, die als Verbindung zum Bahnhof geplant sein soll, ist in meinen Augen wirklich nicht sinnvoll. Es heisst immer, es müsste noch verkehrssicher sein. Ich weiss nicht, wie verkehrssicher eine Treppe ist, wenn man die Verbindung macht, die bereits besteht auf einem Trottoir, das viel sicherer ist. Es müsste noch beleuchtet werden, es müsste direkt und umwegfrei sein. Von mir aus gesehen - wenn man den Plan anschaut - ist es genau das Gegenteil. Dann kommt noch hinzu, dass der eine oder andere in seiner Privatsphäre recht stark eingeschränkt werden kann, wenn dann plötzlich irgendwo ein Weg mitten durch das Grundstück geplant werden soll. Umso mehr, dass ich mir gar nicht vorstellen kann, wer oder wie viele Leute dort hinauf und hinunter gehen sollen. Insofern möchte ich dies einfach als Anmerkung platzieren und hoffe, dass man es sich sehr gut überlegt, ob das wirklich Sinn macht. Wie gesagt: Bedürfnis, Kosten, Nutzen sind meines Erachtens wirklich verfehlt.

Philipp Peter (L20)

Ivan Studer (CVP)

Philipp Peter (L20)

Roger Eichmann
(CVP)

Ivan Studer (CVP)

Toni Portmann (CVP)

Richtplan Fuss- und Veloverkehr, Anhang 1

2.3.1 Netzlücken, Seite 14 und Anhang 2, Velonetzplan

Die L20 stellt den Antrag - ganz im Sinne der Motion - welche wir vorhin überwiesen haben: «Es soll eine zusätzliche Netzlücke V-14 Querung/Unterführung Krienserstrasse-Horwerstrasse und Horwerstrasse-Wegmattstrasse als Verbindung Ost-West aufgeführt und im Plan abgebildet werden.»

Philipp Peter (L20)

Grundsätzlich ist in der Motion das Thema mit der Unterführung an der Krienserstrasse wieder aufgegriffen worden. Man hat ja damals, bevor die PU Wegmatt gebaut wurde, verschiedene Sachen abgeklärt, wo man Unterführungen machen kann und wo nicht. Man kam damals zum Schluss, dass es weder auf der Wegmattstrasse noch auf der Krienserstrasse möglich ist. Das hängt bei der Wegmattstrasse damit zusammen, dass man zu wenig Raum in der Länge hat wegen der Steigung, und bei der Krienserstrasse hat man ja das Problem, dass man Grundstücke nachher nicht mehr erschlossen hat, wenn man die Unterführung macht. Kriens hat dann Untersuchungen durchgeführt, ob man eine Überführung machen könnte. Das ist auf rechte Opposition bei den direkten Anwohnern gestossen. Man hat dann auch festgestellt, dass es wahrscheinlich nicht so sinnvoll ist, denn gerade fürs Rad ist eine Überführung nie angenehm. Es stellt sich jetzt die Frage - wir schauen es im Rahmen der Motion sicher an - was man machen kann. Wir haben immer von einer Personenunterführung an der Krienserstrasse gesprochen, also in dem Sinn gehe ich immer noch davon aus, dass es tatsächlich baulich sehr schwierig sein wird, es also nicht eine Kostenfrage, sondern eine Frage der Möglichkeit ist. Von dem her ist die Frage, ob man eine zusätzliche Netzlücke einzeichnen will oder ob man es im Rahmen der Motion dann mit den Velovorzugsachsen prüfen will.

Thomas Zemp (CVP)

Da es aktuell keine Velovorzugsachse wäre, würden wir es gerne als zusätzliche Netzlücke einzeichnen lassen.

Philipp Peter (L20)

Ich rede jetzt nicht als Vertreter BVK, sondern als Vertreter aus dem Rat. Die ganze Diskussion mit der Motion und die angesprochene Massnahme M-0 zeigt auf, dass ein Bedürfnis besteht und dort letztlich eine Netzlücke besteht. Wer auf die Karte schaut sieht auch, dass es die Wegspinne gibt im Bereich Brändistrasse-Allmendstrasse-Krienserstrasse-Wegmattstrasse. Die Siedlungsstruktur hat sich seither nicht geändert und wird sich auch nicht wesentlich ändern. Mit der Schliessung des Übergangs hat man eine Situation geschaffen, die ins Nirwana führt. Wenn man die Planung jetzt angeht, dann kann man auch sagen, ok die Netzlücke müssen wir anschauen und deshalb ist es sinnig, dass man diese als solche auch benennt.

Urs Steiger (L20)

Abstimmung:

Antrag der L20 auf Bemerkung: «Es soll eine zusätzliche Netzlücke V-14 Querung/Unterführung Krienserstrasse-Horwerstrasse und Horwerstrasse-Wegmattstrasse als Verbindung Ost-West aufgeführt und im Plan abgebildet werden.»

Ivan Studer (CVP)

Dem Antrag wird mit 17:10 Stimmen, bei 1 Enthaltung zugestimmt.

3.3.4 Velonetzplan, Seite 28

Es ist kein Antrag, sondern eine Bemerkung der FDP zum Velonetzplan. Der Velohighway durch das Wegmattquartier und über Privatstrassen ohne Fahrwegrecht von der Öffentlichkeit ist prinzipiell sehr fragwürdig und die Androhung, dass infolge von übergeordnetem Interesse auch eine Enteignung durch die Gemeinde möglich ist, ist keine echte Lösung. Die FDP-Fraktion findet das keinen Weg, den man einschlagen

Stefan Maissen (FDP)

sollte. Falls keine einvernehmliche Lösung mit den Anwohnern erzielt werden kann, ist aus Sicht der FDP eine andere Lösung zu finden, die vermutlich darin besteht, dass nach der Durchfahrt durch die Unterführung Wegmatt Richtung Süden auf der Wegmatt und dann über die Wegmattstrasse Richtung Kriens weitergefahren werden muss. Die Lösungssuche muss übergeordnet im Zusammenhang mit dem Veloschnellroutennetz angeschaut werden, was eben auch Grund für die von uns eingereichte Motion ist.

4.3 Massnahmen im Einzelnen, M-0

Hier würde die Massnahme M-0 hineingeschoben werden, bzw. ist ein Antrag auf Bemerkung für eine Massnahme M-0.

Ausgangslage: Gemäss 3.3.3. sollen Velovorzugsrouten vor allem dem Agglomerationsverkehr dienen. Entsprechend sollen sie auch den höheren Fahrgeschwindigkeiten von E-Bikes angepasst sein. Die entsprechenden Verbindungen müssen daher den Anschluss an die übrigen Verbindungen wie Freigleis und Horwerstrasse sicherstellen und in Bezug auf Kapazität und Gestaltung diesen Bedürfnissen angepasst sein. Kapazitätsengpässe sind zu vermeiden.

Massnahme: Der Gemeinderat zeigt in Ergänzung zum Richtplan Fuss- und Veloweg mit Massnahmenplan in einem Konzept die Linienführung für die Velovorzugsachsen im Abschnitt Mattenhof/Allmend bis Ringstrasse (Süd) beidseits der Bahnlinie und diese querend auf. Das Konzept beinhaltet für diesen Abschnitt alternative Linienführungen, die notwendigen Kapazitäten sowie die Standardquerschnitte für die Vorzugsachsen.

Das zeigt, man muss es gesamtheitlich anschauen, insbesondere eben auch querend. Ebenso Fragen bezüglich Netzlücken, die wir gerade diskutiert haben. Ein Termin wäre hier auch mal gesetzt: vorgeschlagen ist Mitte 2022. Über den kann man schlussendlich diskutieren.

Abstimmung:

Antrag der BVK auf Bemerkung: «Es soll eine zusätzliche Massnahme M-0 hinzugefügt werden. Der Gemeinderat soll in einem Konzept die Linienführung für die Velovorzugsachsen im Abschnitt Mattenhof/Allmend bis Ringstrasse (Süd) beidseits der Bahnlinie und diese querend aufzeigen. Das Konzept soll für diesen Abschnitt alternative Linienführungen, die notwendigen Kapazitäten sowie die Standardquerschnitte für die Vorzugsachsen beinhalten.»

Dem Antrag wird einstimmig zugestimmt.

4.3 Massnahmen im Einzelnen, M-3 Verbesserung Linkseinmünden Brändistrasse in Kantonsstrasse und M-4 Verbesserung Linkseinmünden von Biregg in Kantonsstrasse
Ein Antrag auf Bemerkung der BVK, es betrifft die Seiten 38 und 39. Wir haben festgestellt, dass die beiden Massnahmen einerseits stark zusammengehören und grundsätzlich nochmals angeschaut werden sollten. Im Moment wird vorgeschlagen, mit M-3 ein Lichtsignal zu installieren für die Einmündung der Brändistrasse in die Kantonsstrasse. Das erschien uns unverhältnismässig. Man sieht zwar, dass es für eher schwächere Velofahrende ein Problem sein könnte, aber ein Lichtsignal zu installieren haben wir doch als unverhältnismässig erachtet. Ein Vorschlag wäre gewesen, dass man übergangsmässig einen Schalter auf der Seite installiert, um das Fussgängerlichtsignal schalten zu können. Aber dass man im Zusammenhang mit dem Neubau Blindenheim das Ganze überdenkt und den ganzen Knoten anschaut, auch die Gestaltung der Orts-einfahrt, daran müsste man nochmals arbeiten.

Also heisst der Antrag: «Die Massnahmen M-3 und M-4 sind im Zusammenhang mit

Urs Steiger (L20)

Ivan Studer (CVP)

Urs Steiger (L20)

dem Neubau Blindenheim zu überdenken/überarbeiten und dabei Minimal-/Maximalvarianten zu betrachten.»

Abstimmung:

Antrag der BVK auf Bemerkung: «Die Massnahmen M-3 und M-4 sind im Zusammenhang mit dem Neubau Blindenheim zu überdenken/überarbeiten und dabei Minimal-/Maximalvarianten zu betrachten.»

Dem Antrag wird einstimmig zugestimmt.

4.3 Massnahmen im Einzelem, M-1 Verbesserung Schutz für Fussgänger bei Brändi-Unterführung

Ich habe ein Rückkommen zu Seite 36, Massnahme M-1, Verbesserung Schutz für Fussgänger bei Brändi-Unterführung. Es wurde von der BVK auch kritisiert, dass es ein bisschen «Pflästerli-Politik» ist, wenn man dort nur ein paar «Töggeli» hinstellt. Das ist richtig. Das ist natürlich als Sofortmassnahme gedacht. Ich möchte hier einfach erwähnen - und darum ist der Richtplan für uns auch recht wichtig gewesen - wir haben einen grossen Teil der Massnahmen die viel Geld kosten ins Agglomerationsprogramm eingespiesen. Darum haben wir als Basis diesen Richtplan benötigt. Bei dieser Massnahme M-1 respektive bei der Brändi-Unterführung - wie Herr Steiger beim BVK-Eintreten erwähnt hat, dass man die unbedingt ausbauen muss - dort gibt es im Agglomerationsprogramm der 4. Generation eine Massnahme FVV3.20. Diese beinhaltet den Ausbau der Unterführung, also die Verbreiterung der bestehenden Unterführung für Fuss- und Veloverkehr. Das ist eine Massnahme von Kriens. Sie ist mit 2 Mio Franken eingegeben worden und hat laut Programm einen Baubeginn von 2024. Dort ist also bereits eine Massnahme aufgesetzt, welche die Situation verbessern sollte.

4.3 Massnahmen im Einzelnen, M-2 Verbesserung Sichtweiten Gartenhüsli / M-3 Verbesserung Linkseinmünden Brändistrasse in Kantonsstrasse / M-4 Verbesserung Linkseinmünden von Biregg in Kantonsstrasse

Ich habe zu den Massnahmen M-2 bis M-4 im Namen der FDP eine Bemerkung. Wie wir von der BVK, Herrn Steiger, gehört haben, muss man das nochmals überdenken. Das unterstützen wir voll und ganz. Ein wichtiger Punkt in dem Zusammenhang ist: Sie müssen unterscheiden zwischen Verkehr, der von Osten her kommt - der würde tendenziell wahrscheinlich eher weiterhin die Kantonsstrasse als bevorzugte Route Richtung Luzern nehmen - und der Verkehr von Westen eher das Freigleis als Velo-Highway benutzen. Ich denke, es ist nicht realistisch, dass Leute vom Felmis oder Sonnsyterain herabkommend dort die Strasse queren und Richtung Freigleis fahren. Die fahren garantiert weiter auf der Kantonsstrasse und von dem her müsste man den ganzen Knoten auch mit der Analyse verbinden. Woher kommt der Verkehr? Wohin gehen die Leute? In welche Richtung? Etc. Von dem her muss man unbedingt den ganzen Knoten mit allen Verkehrsbeziehungen nochmals anschauen.

Ich möchte an das anschliessen, was Herr Maissen gesagt hat. Ich finde es eigentlich schon noch eine Option, obwohl Horw sich damals nicht gross, wenn überhaupt, am Freigleis beteiligt hat. Dass man - wenn man von der Brändistrasse also Wegmatt-Brändi-Allmendstrasse her kommt, die Leute aufs Freigleis steuert und sie, z.B. auch Kantischüler, auf Höhe Messe bzw. ehemalige Kaserne, abzweigen würden für Richtung Alpenquai. Ich würde beliebt machen das anzuschauen, weil das mit dem Lichtsignal finde ich wirklich nicht verhältnismässig.

Ivan Studer (CVP)

Thomas Zemp (CVP)

Stefan Maissen (FDP)

Urs Rölli (FDP)

4.3 Massnahmen im Einzelnen, M-7 Optimierung Zentrumszugang Rosenfeld

Ich habe zur Massnahme M-7 einen Antrag auf Bemerkung im Namen der FDP. Die vorgeschlagenen Massnahmen, die nicht analytisch oder gar wissenschaftlich, sondern anhand von Mitwirkungsanlässen mit Quartiervereinen und Arbeitsgruppen aufgrund von subjektiven Einschätzungen betreffend Netzlücken und Schwachstellen resultieren, erwecken an verschiedenen Orten nicht den Eindruck, dass es sich um einen Bedarf oder öffentliches Interesse handeln würden. So auch bei der Massnahme 7, einer neuen Verbindung vom Rosenfeld an die Kantonsstrasse. Die Abbildung auf Seite 42 zeigt, dass der Ausgangspunkt im Rosenfeld praktisch unverändert bleibt, aber über eine Wendeltreppe sozusagen ins Niemandsland zwischen zwei Bushaltestellen führt. Es ist deshalb für uns nicht ersichtlich, um was für ein öffentliches Interesse es sich dort handeln soll, zumal ja auch keine öffentlichen Wege, Wanderwege oder Zentren damit besser erschlossen werden. Deshalb stellen wir den Antrag, dass auf die Massnahme M-7 zu verzichten sei.

Stefan Maissen (FDP)

Der Gemeinderat ist der Meinung, dass gerade im Zusammenhang mit der dichten Bebauung - und das Rosenfeld ist ja noch nicht fertig bebaut, da kommen noch Häuser hinzu - dass man wirklich schauen muss, die Durchwegungen zu haben. Gerade für den Fussverkehr ist es ganz entscheidend, wieviel Umweg man machen muss, ob man zu Fuss geht oder eben nicht. Es ist eine Massnahme, die nicht heute oder morgen geplant ist, sondern bis 2030. Unseres Erachtens ist es durchaus sinnvoll, dass man für den Fussverkehr etwas macht. Je nachdem lässt es sich im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau des Rosenfeldquartiers erledigen. Die Wegführung als solches ist nicht genau aufgezeichnet und festgelegt.

Thomas Zemp (CVP)

Abstimmung:

Antrag der FDP auf Bemerkung: «Auf die Massnahme M-7 ist zu verzichten.»

Ivan Studer (CVP)

Dem Antrag wird mit 16:11 Stimmen, bei 1 Enthaltung, zugestimmt.

4.3 Massnahmen im Einzelnen, M-5 Behebung Engstelle Brändistrasse

Noch einmal ein kleines Rückkommen - es hat zwar nicht viel mit dem Richtplan zu tun - zur Massnahme M-5. Das Thema Hecken ist ja in Horw immer aktuell, aber vor allem an exponierten Lagen am See, beziehungsweise wir hatten auch einmal eine Hecke im Langensand, die ein grosses Verkehrshindernis war. Ich frage mich jetzt, wie kann es sein, dass eine solch riesige Hecke, die halb in die Strasse ragt, stehen kann. Das entspricht doch überhaupt nicht den VSS-Normen. Werden hier von der Gemeinde verschiedene Ellen gemessen bei den Bewohnern, wer was machen darf?

Urs Röllli (FDP)

Ich habe mich auch schon an diversen Orten geärgert, dass Hecken auf das Trottoir ragen. Ich kann aber nicht genau sagen, wie wir das handhaben, wie konsequent man ist. Es gibt jeweils Schreiben an die Anstösser, in denen das Strassenprofil oder das Lichtraumprofil aufgezeigt ist und darauf hingewiesen wird, dass dies eingehalten werden muss. Vielleicht sind wir da manchmal zu wenig konsequent unterwegs. Ich muss das mal mit dem Werkhof anschauen. Es ist schon so, dort wo es um Aussichtsschutz geht entlang der Seestrasse, wo wir das spezielle Reglement haben, dort wird konsequenter darauf geschaut. Wahrscheinlich hat man in dem Sinn schon nicht überall wirklich die gleiche Behandlung oder anders gesagt, wir müssen den Finger wieder mehr darauf legen bei den Gewächsen, die ins Trottoir oder den Strassenraum ragen.

Thomas Zemp (CVP)

4.3 Massnahmen im Einzelnen, M-8 Optimierung Fahrbahnränder Kantonsstrasse im Zentrum

Martin Eberli (L20)

4.3 Massnahmen im Einzelnen, M-9 Optimierung Erkennbarkeit Fussgängerflächen entlang Kantonsstrasse im Zentrum

Die L20 hat zur Kenntnis genommen, dass wieder einmal die Kantonsstrasse als Problemzone erscheint. An gleich drei Stellen, die explizit als Schwachstellen im Fussverkehr bezeichnet werden (F-24, F-25, F-26), sind unter den bestehenden Bedingungen keine Lösungen gefunden worden. Auch für die Gefahrenstelle V-28 ist keine Lösung vorgeschlagen. Dies zeigt ganz klar, dass das Konzept Kantonsstrasse, wie es bis jetzt realisiert wurde, nicht zu Ende gedacht ist.

Man hat ursprünglich eine Begegnungszone geplant und realisiert, das heisst explizit einen Freiraum für Fussgänger, mit einem Verkehrsaufkommen von 5'000 Fahrzeugen pro Tag. Mit dem Einwohnerrats-Entscheid für Tempo 30 ist aber eine etwas verlangsamte, aber sehr stark befahrene Durchfahrtsstrasse mit Parkplätzen herausgekommen. Daraus resultieren diese genannten Probleme.

Auch die M-8, Optimierung Fahrbahnränder Kantonsstrasse im Zentrum, sowie die M-9, Optimierung Erkennbarkeit Fussgängerflächen entlang Kantonsstrasse im Zentrum, befriedigen nicht. Zudem ist die Strassenquerung nicht einmal erwähnt, obwohl sie für Schulkinder als Sofortlösung mit einem Lotsendienst gewährleistet werden muss.

Bei F-25 heisst es: «das Problem ist systembedingt und ohne Änderung Gestaltungskonzept Kantonsstrasse im Zentrum nicht lösbar». Dieser Feststellung schliessen wir uns an, beantragen aber, dass diese offenen Schwachstellen jetzt systemisch angegangen werden. Es muss endlich der vor Jahrzehnten entwickelte Lösungsansatz «Begegnungszone» umgesetzt werden. Ausgerechnet für diese rege frequentierten Abschnitte der Kantonsstrasse ist eine rasche Lösung für Fussgänger und Veloverkehr gefordert.

Da wäre ich jetzt dankbar, wenn der Rat darüber abstimmen würde.

Thomas Zemp (CVP)

Meine Bemerkung ist nicht in einen Antrag gemündet, weil es uns wichtig ist, so wie ich es gesagt habe, dass man die ganze Kantonsstrasse zwischen Wegscheide und Merkur systemisch angeht, und zwar im Sinn wie das im F-25 heisst «Querung Kantonsstrasse bei Mittelparkierung», sollte man den Lösungsansatz «Begegnungszone» umsetzen. Das wäre der Antrag.

Martin Eberli (L20)

Es liegt an Ihnen zu sagen, ob Sie einen Antrag stellen oder nicht. Man kann es auch einfach zuhänden des Protokolls aufnehmen. Der Gemeinderat kann nicht verlangen, dass wir darüber abstimmen.

Ivan Studer (CVP)

Das ist ein Antrag auf Bemerkung.

Martin Eberli (L20)

Dann bitte ich Sie, genau zu formulieren wie der Antrag lauten soll.

Ivan Studer (CVP)

Ich werde die Bemerkung gerne noch einreichen. Ich habe diese schriftlich verfasst, ich zitiere: «Das Problem F-25 ist systembedingt und ohne Änderung Gestaltungskonzept Kantonsstrasse im Zentrum nicht lösbar.» Das ist die Bemerkung, die bereits im Massnahmenplan enthalten ist. Dieser Feststellung schliessen wir uns an und beantragen, dass diese offenen Schwachstellen, zu denen man keine Lösung gefunden hat, jetzt systemisch angeht und einen Lösungsansatz «Begegnungszone» umsetzt.

Martin Eberli (L20)

Ich verstehe nicht ganz, was das jetzt genau soll. Wenn ich den Antrag richtig verstehe, dann ist das ein relativ weitreichender Antrag. Der Antrag hat von mir aus gesehen eine grosse Wirkung und da bitte ich noch einmal, das genau zu definieren. Ist es ein Antrag? Und wenn, wie weit soll er gehen? Ich glaube nicht, dass wir in fünf Minuten

Leo Camenzind (CVP)

schnell einem solchen Antrag zustimmen oder ihn ablehnen können.

Ich möchte mich dem Votum von Herrn Camenzind anschliessen. Wenn man die Kantonsstrasse anschaut ist es richtig, es hat gewisse Schwachpunkte. Die kann man auch in dem Sinn lösen, aber es hat viele Faktoren, die sehr gut sind. Wir haben auch viele Sachen, die gut für das Gewerbe sind. Die ganze Parkplatzlösung mit der Mittelparkierung, um die beneidet uns manche Gemeinde. Von dem her glaube ich aber wirklich, dass der formulierte Antrag relativ gefährlich ist. Wenn man es wie vorgeschlagen machen möchte, dann hätte dies ganz viele Auswirkungen, die wir heute nicht bedenken oder überschauen. Von dem her würde ich beliebt machen, den Antrag entsprechend abzulehnen.

Stefan Maissen (FDP)

Wir von der SVP schliessen uns dem Vorredner an. Wir sehen hier nicht eine sinnige Lösung. Es gibt gewisse Sachen, die man vielleicht verbessern kann, wie zum Beispiel Fussgängerstreifen, aber das Thema hatten wir auch schon. Aber nichts desto trotz geht es darum, dass der Verkehr für alle Beteiligte zirkulieren kann, von den Fussgängern über die Velofahrer bis zu den Autofahrern. Nicht zuletzt auch für die Leute, die dort wohnen und auch für das Gewerbe, für diese es ganz wichtig ist, dass man dort zufahren und parkieren kann.

Reto Eberhard (SVP)

Ich stelle nicht einen Antrag über «Abstimmung Begegnungszone ja oder nein». Wenn die Abstimmung so durchgeführt werden soll, dann ziehe ich meinen Antrag zurück.

Martin Eberli (L20)

Der Antrag ist zurückgezogen, es hat sich somit erledigt.

Ivan Studer (CVP)

4.3 Massnahmen im Einzelnen, M-10 Optimierung Zentrumszugang von Bachstrasse

Leo Camenzind (CVP)

Die M-10 ist von mir aus gesehen auch eine Massnahme, die eine grosse Luxuslösung ist und ich weiss nicht, wie man auf die Idee kommt, einen Fussweg um ein Haus herum zu machen. Die Krienserstrasse ist 40 Meter entfernt und man sollte dann wieder einen Fussweg machen. Ich weiss nicht, ob das Kosten/Nutzen etwas bringt. Zum anderen gehören die Grundstücke, über die das führen soll, der Pensionskasse BASF und der Baugenossenschaft Familie Horw, die auch zustimmen müssten. Das heisst, wir würden auch den Bach queren und das 40 Meter neben der Krienserstrasse. Ich weiss nicht, ob das Sinn macht für 120'000 Franken. Darum würde ich den Antrag stellen, dass man die Massnahme M-10 streicht.

Ich bitte Sie auch hier, den Antrag abzulehnen. Das ist genau das kleine Denken. Jetzt haben wir den Fokus voll auf das Velo gesetzt. Ich bin sicher, in ein paar Jahren setzen Sie den Fokus plötzlich auf den Fussverkehr und nachher setzen Sie ihn wieder auf sichere Schulwege. Es ist Fakt, dass wir zwischen der Schulhausstrasse und der Krienserstrasse keine Möglichkeiten haben, den Dorfbach zu queren. Es gibt nirgends eine längere Strecke als dort. Weiter unten haben wir überall wieder eine kleine Brücke. Ob es dann genau dort durchgeht oder weiter südlich, das wird sich noch zeigen. Aber es ist natürlich so: an der Bachstrasse wird es noch einiges an Bauprojekten geben. Auch dort wird in Zukunft dichter gebaut werden und es ist von mir her gesehen wichtig, dass man die Querungen hat. Es zeigt auch, wir haben westlich bereits einen Teil an schwarzer Linie, das ist bereits eine erstellte Querung, die man irgendwie auch fortführen können muss, damit man einfach an die Kantonsstrasse und an das Bussystem gelangt. Ich finde es wirklich ein wenig klein gedacht, wenn man jetzt solche Massnahmen mit Kosten im Bereich von knapp 100'000 Franken beginnt herauszustreichen.

Thomas Zemp (CVP)

Die BVK hat die Massnahme auch diskutiert und entsprechend dem Motto oder der Leitlinie, welche im B+A steht, dass Fusswege möglichst direkt und nahe geführt werden sollen, stimmt diese Massnahme. Sie schliesst nämlich am vorderen Fussweg an

Urs Steiger (L20)

und ist eine direkte Beziehung zwischen der Kantonsstrasse und bis hinten zur Allmendstrasse. Vielleicht eine Zusatzbemerkung: Solche Durchgänge und Wegnetze sind zum Teil auch Ergänzungen von Fehlern, die in Überbauungen gemacht worden sind, wo diese nicht vorgesehen waren. Wenn man bedenkt, dass man für die ganze Bachstrasse eigentlich Aufzoningmöglichkeiten geschaffen hat, so würde es zur Siedlungsqualität auch gehören, dass man das realisiert bzw. die Verbindungen für Fussgänger verbessert. Und letztlich ist für einen Fussgänger ein Umweg über die Krienserstrasse wieder ein Umweg und hindert, das attraktiv zu machen. Von dem her ist die BVK nicht für eine Streichung dieser Massnahme.

Ich kann den Antrag von Herrn Camenzind nur unterstützen. Ich finde es ein sehr kleinkariertes Denken, dass man dort zusätzlich einen Bach wieder queren muss. Dass man den Weg bis zum Promenadenweg machen würde, mag noch Sinn ergeben, dass man den Promenadenweg entlang die 40 Meter Umweg laufen kann, vor allem auch wenn man sich die gegenüberliegende Seite vorstellt, die dort eine enge Strasse ist. Und die Strasse ist die Erschliessungsstrasse von dem Gebäude, einerseits für die Tiefgarage und andererseits hat es Parkplätze von diesem kleinen Supermarkt gerade an der Seite. Hinten hat es noch Parkplätze von den Gewerbebetreibenden in dem Gebäude. Also ich finde es alles andere als ideal, die Erschliessung dort zu machen. Ein Umweg - wenn man überhaupt von einem Umweg spricht - also ich staune, wie schon beim Rosenfeld, von was für Umwegen wir sprechen. Auch wenn die Bachstrasse aufgezonnt wird. Ich weiss natürlich nicht ob - wenn ich mich nicht täusche - die Antwort vom verantwortlichen Genossenschaftspräsidenten der Bachstrasse gekommen ist.

Urs Röllli (FDP)

Ich habe das Mandat als Präsident der Baugenossenschaft Familie Horw, sehe aber den Zusammenhang nicht. Aber ich kann Ihnen entgegenen, Herr Camenzind, wenn Sie sagen, das sei ein Grundstück der Baugenossenschaft: wir sind sehr wohl bereit, Durchwegungen auf unseren Grundstücken sicher zu stellen. Uns ist es auch bewusst, dass es zur Qualität des Aussenraumes gehört, dass man die Liegenschaften durchqueren kann.

Thomas Zemp (CVP)

Und zu Herrn Röllli: wie gesagt, vielleicht könnte man ja die Verbindung auch noch ein wenig südlicher machen und dann würde sie genau dorthin zur Wendeltreppe führen, die sie vorhin herausgestrichen haben.

Abstimmung:

Antrag Leo Camenzind, CVP, auf Bemerkung: «Auf die Massnahme M-10 ist zu verzichten.»

Ivan Studer (CVP)

Nach Stimmgleichheit in der 1. Abstimmung wird der Antrag in der 2. Abstimmung mit 13:14 Stimmen, bei 1 Enthaltung, abgelehnt.

4.3 Massnahmen im Einzelnen, M-14 Schaffung Veloverbindung Wegmattring - neue Unterführung Wegmatt

Urs Steiger (L20)

Das ist auch eine vieldiskutierte Massnahme. Nebenbei gesagt ist sie nicht wirklich ausgeführt. Die BVK hat die Massnahme auch eingehend diskutiert und entschieden, die Routenführung beizubehalten, aber sie möchte sicherstellen, dass die Frage des Temporegime geklärt wird. Darum der BVK-Antrag auf Bemerkung: «Die Veloverbindung kann nur mit einem Temporegime realisiert werden, das dieser Wohnumgebung angepasst ist.» Das muss eingehend diskutiert werden, auch mit den Anwohnern. Auf die Art und Weise soll eine Lösung gesucht werden. Wir haben in der BVK über gewisse Möglichkeiten diskutiert, dass man beispielsweise die schnellen E-Bikes irgendwie beim Tempo nach unten bringt und vielleicht aussen durchführt. Ob das realisierbar ist, ist eine andere Frage, aber es ist zumindest mal angedacht und diskutiert worden. Dort

braucht es Lösungen, dass man mittelfristig die Durchfahrt doch auch ermöglichen kann.

Abstimmung:

Antrag der BVK auf Bemerkung: «Die Veloverbindung kann nur mit einem Temporegime realisiert werden, das dieser Wohnumgebung angepasst ist.»

Ivan Studer (CVP)

Dem Antrag wird einstimmig zugestimmt.

Im Namen der L20 möchte ich kurz ein Votum vortragen zur Massnahme 14. Die M-14 «Schaffung Veloverbindung Wegmattring - neue Unterführung Wegmatt» hat im Vorfeld der Ratsbehandlung zu vielen Diskussionen geführt. Aus diesem Grund möchten wir unseren Standpunkt gegenüber dem Gemeinderat und den teils auch jetzt anwesenden Anwohnenden darlegen. Wir empfinden es als sinnig, die direkte Verbindung durch den Wegmattring zu realisieren, damit die neue Unterführung ihren Zweck, den Ersatz für die geschlossenen Bahnübergänge, erfüllen kann. Jedoch haben wir die Erwartung, dass der Veloverkehr so durch die Strasse geführt wird, dass es für alle Betroffenen verträglich ist, genau wie auch auf dem Massnahmenblatt M-14 zu lesen ist: «es wird eine einvernehmliche Lösung mit den Bewohnenden des Wegmattring gesucht.» Bevor diese Lösung nicht gefunden wird, kann und soll die Verbindung nicht realisiert werden. Im Zusammenhang mit der vertieften Überarbeitung der Vorzugsroute soll auch dieser Knackpunkt behoben werden. Es gilt die Chance zu ergreifen, um eine passende Lösung zu finden. Durch ein Angebot von attraktiven, sinnigen Velovorzugsrouten durch Horw könnte eine verträgliche Frequentierung des Veloverkehrs im Wegmattring sichergestellt werden. Und nicht, dass ich falsch verstanden werde, der Wegmattring soll keine Vorzugsroute werden, sondern einfach ein normaler Veloweg. Wenn keine passende Lösung gefunden wird, erwarten wir, dass die gesamte Thematik nochmals aus einer übergeordneten Perspektive betrachtet wird.

Noel Schemm (L20)

4.3 Massnahmen im Einzelnen, M-17 Verbesserung Veloführung Ringstrasse

Die BVK hat einen Antrag auf Bemerkung: «Die Führung der Velos, die von der Wegmattstrasse herkommen, über die Ringstrasse ist zu klären.» Wenn man die Ringstrasse-Situation ändert - wir haben im Moment Gegenverkehr der Velos - nachher wird der Veloweg auf die andere Seite geführt. Wenn man von der Ringstrasse kommt, dann muss man nachher über die Ringstrasse auf diesen Veloweg, wenn man Richtung Zentrum will. Das gibt eine neue Unsicherheitssituation, die im Moment nicht behandelt ist und angeschaut und geklärt werden muss. Darum der Antrag der BVK.

Urs Steiger (L20)

Abstimmung:

Antrag der BVK auf Bemerkung: «Die Führung der Velos, die von der Wegmattstrasse kommen, über die Ringstrasse ist zu klären.»

Ivan Studer (CVP)

Dem Antrag wird mit 25:0 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, zugestimmt.

Wir haben hier bei M-17 einen Antrag auf Bemerkung der L20: «Wir bitten den Gemeinderat, mögliche Sofortmassnahmen zur Erweiterung der Sicherheit der Bushaltestelle Horw Bahnhof Richtung Kriens zu prüfen.»

Die momentane Situation der Unterführung Ringstrasse ist möglichst schnell zu verbessern. Die Massnahme M-17 wird aber frühestens bis 2030 realisiert. Es soll geprüft werden, ob mit kleinen Sofortmassnahmen, z.B. Signalisierungen, die Sicherheit der Bushaltestelle und Rad-/Gehweg verbessert werden kann.

Noel Schemm (L20)

Die Bushaltestelle wird aufgehoben, sobald der Bushub bereit ist. Das braucht jetzt noch ein bisschen Zeit, weil es wegen Einsparungen schwierig ist dort vorwärtszukommen. Aber nachher kommt die weg. Man wird sicher schauen, ob es Sofortmassnahmen gibt oder braucht, um dort die Situation zu verbessern. Ich weiss, es ist eine problematische Führung für den Veloverkehr, die mal links und mal rechts ist und man durchschneidet es. Aber das können wir nochmals anschauen. Wahrscheinlich ist es nicht so einfach, sonst hätte man es schon lange gemacht.

Thomas Zemp (CVP)

Abstimmung:

Antrag der L20 auf Bemerkung: «Mögliche Sofortmassnahmen zur Erweiterung der Sicherheit der Bushaltestelle Horw Bahnhof Richtung Kriens sollen geprüft werden.»

Ivan Studer (CVP)

Dem Antrag wird mit 14:11 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, zugestimmt.

4.3 Massnahmen im Einzelnen, M-27 Verbesserung Sichtweite Brünigweg - Dörfliweg

Ich habe zur Massnahme M-27 einen Antrag auf Bemerkung im Namen der FDP. Weil der Bau des Campus noch einigen Einfluss auf die Umgebung haben und dort einiges verändert wird, stellen wir den Antrag, vorderhand auf die Massnahme zu verzichten.

Stefan Maissen (FDP)

Die Massnahme M-27 ist eine reine Markierungsfrage. Wieso soll man das nicht machen? Es ist ja nicht besonders kostenintensiv und wenn es etwas bringt, ist es ja eigentlich gut.

Thomas Zemp (CVP)

Abstimmung:

Antrag der FDP auf Bemerkung: «Auf die Massnahme M-27 ist vorderhand zu verzichten.»

Ivan Studer (CVP)

Der Antrag wird mit 10:17 Stimmen abgelehnt.

4.3 Massnahmen im Einzelnen, M-34 Verbesserung Querung Oberrütistrasse

Ich habe zur Massnahme M-34 eine Bemerkung im Namen der FDP. Die Massnahme ist beschrieben mit 180'000 Franken, in zwei Schritten. Vor allem der zweite Schritt, das Trottoir, das hinaufgezogen werden soll, dort ist der Sinn für uns nicht ganz klar. Fussgänger vom und zum Seeblickweg sollen die Strasse weiter oben, im geraden Bereich von der Oberrütistrasse queren, damit sie einen besseren Überblick haben und den Verkehr um die Kurve auf der Oberrütistrasse besser erkennen können. Fakt ist aber, dass man mit dem Trottoir oberhalb von der Einmündung vom Seeblickweg nur einen kleinen Teil von den Fussgängern erfassen kann, weil wir nicht daran glauben, dass Benutzer des vorhandenen Trottoirs auf der Kurveninnenseite weiter hoch bis zur Querung laufen werden, sondern trotzdem in der Kurve über die Strasse gehen werden. Das sind einfache Fakten vom Verhalten her. Dasselbe gilt für Fussgänger vom Seeblickweg her kommend. Somit würde diese Massnahme höchstens Besuchern aus dem Oberrüti-Quartier dienen, die über den Seeblickweg wieder ins Quartier zurück wollen, oder umgekehrt.

Stefan Maissen (FDP)

Da ist der Nutzen, vor allem des zweiten Teils, schon sehr fragwürdig, weil wir glauben, es würde das Problem nicht lösen, sondern es würde trotzdem der andere Weg gegangen. Da würden wir mit grosser Wahrscheinlichkeit rund 180'000 Franken in den Sand setzen. Darum stellen wir den Antrag auf Verzicht dieser Massnahme.

Die Querung der Oberrütistrasse ist nicht gefährlich, weil es dort zu viel Verkehr hätte, sondern weil die Autos zu schnell fahren. Wer dort in der langgezogenen Kurve wohnt,

Martin Eberli (L20)

weiss von quietschenden Reifen und aufheulenden Motoren zu berichten. Die wirksamste Massnahme wäre deshalb eine Tempobeschränkung. Dann wäre die Querung für zu Fuss Gehende kein Problem. Auch bergwärts fahrende Velos würden sich sicherer fühlen, wenn keine Tempobolzer unterwegs wären.

Mit der vorgeschlagenen Sofortmassnahme, einem Spiegel im Scheitelpunkt der Kurve, könnte bereits viel gewonnen werden. Der Neubau eines Trottoirs, wie das Herr Maisen bereits erwähnt hat, für 180'000 Franken, das höchstwahrscheinlich - je nach eingeschlagener Richtung - von der Hälfte der Leute sowieso nicht benutzt würde, erachten wir als viel zu teuer. Deshalb können wir uns diesen Luxus sparen und als effektive Massnahmen das Tempo in diesem Bereich auf 40 km/Stunde beschränken, wenn auf der Oberrütistrasse eine 30er-Zone nicht möglich sein sollte. In dem Sinn unterstützt die L20 die Streichung der Massnahme Weiterführung des Trottoirs.

Der Gemeinderat kommt mit dieser Massnahme seiner Verantwortung nach und macht den Vorschlag, wie man es in zwei Stufen verbessern könnte. Ich kann Ihre Überlegungen nachvollziehen. Tempo 30 könnte ein Thema sein, war übrigens bereits mal eines, ist aber von den Anwohnern abgelehnt und darum auch nicht umgesetzt worden. So gesehen bin ich natürlich froh, wenn Sie über die Massnahme abstimmen und dem Gemeinderat einen klaren Auftrag geben oder eben nicht.

Thomas Zemp (CVP)

Abstimmung:

Antrag der FDP auf Bemerkung: «Auf die Massnahme M-34 ist zu verzichten.»

Ivan Studer (CVP)

Dem Antrag wird einstimmig zugestimmt.

Ich habe es so verstanden: den Spiegel dürfen wir montieren, oder?

Thomas Zemp (CVP)

Wir halten es im Protokoll fest: die Sofortmassnahme «Spiegel prüfen» ist genehmigt.

Ivan Studer (CVP)

4.3 Massnahmen im Einzelnen, M-39 Querungshilfe Kastanienbaumstrasse bei Anschluss Rigiblickstrasse

Urs Steiger (L20)

Vielleicht noch zuerst eine Bemerkung, was an Anträgen gekommen ist. Ich habe immer gemeint, wir machen nur Anträge auf Bemerkungen und nicht Streichungsanträge.

Das ist korrekt. Es sind alles Anträge auf Bemerkungen. Das heisst, es ist dem Gemeinderat schlussendlich überlassen, ob er diesen Folge leisten will oder nicht.

Ivan Studer (CVP)

Zur Massnahme M-39 Querungshilfe Kastanienbaumstrasse bei Anschluss Rigiblickstrasse: der Übergang müsste man mit einem Fussgängerstreifen ergänzen. Die BVK ist ganz klar dieser Ansicht. Es macht keinen Sinn, bei dem neugestalteten Übergang keinen Fussgängerstreifen zu machen. Das ist ein logischer Fussgängerübergang. Man hat auf beiden Seiten eine Bushaltestelle, also es gibt auch die Möglichkeit, dort die Seiten zu wechseln, es hat Inseln und nun braucht es einfach noch Farbe am Boden.

Urs Steiger (L20)

Das ist ja immer wieder ein Thema. Wir haben es mehrfach abgeklärt. Es ist eine Gemeindestrasse 1. Klasse, die Signalisierungshoheit liegt beim Kanton. Der Kanton weigert sich beharrlich, den Fussgängerstreifen dort zu malen. Wenn er schon da wäre, dann könnten wir uns weigern, ihn wegzunehmen. Das haben wir auch schon gemacht in Tempo-30-Zonen. Aber weil er nicht ist, ist es schwierig, einfach einen neuen aufzumalen. Von dem her gesehen bin ich froh, wenn Sie darüber abstimmen. Dann ist es ein klares Votum des Einwohnerrates und wir würden den Kanton wieder damit konfrontieren. Die Begründungen des Kantons kennen Sie, die habe ich Ihnen schon mehrfach

Thomas Zemp (CVP)

abgegeben oder vorgelesen. Es geht darum, dass die Strecke Überland-Charakter hat, dass es Tempo 60 ist und dass es zu wenig Frequenzen auf dem Fussgängerstreifen hat. Verkehrsfachleute argumentieren, dass es zu einer Scheinsicherheit führe. Dies zeigen entsprechende Studien. Aber Sie können darüber abstimmen und dann haben wir ein weiteres Resultat betreffend der politischen Beurteilung.

Ich möchte hier kurz nachdoppeln beim Argument des Kantons. Die L20-Fraktion kann das Argument, dass kein Fussgängerstreifen nötig sei aufgrund von zu geringen Frequenzen in keinsten Art und Weise nachvollziehen. Der Übergang beim Knoten Oberwil ist Teil eines beliebten Wanderweges sowie Kindergarten- und Schulweg. Die Sicherheit dieses Übergangs ist ohne Fussgängerstreifen schlicht nicht gewährleistet. Erst kürzlich hat man für viel Geld die Strasse saniert. Die Fahrbahn wurde erweitert und ist somit ein neues Paradies für Raser geworden. Gerade deshalb ist es doch jetzt umso wichtiger, die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sicherzustellen. Man hat für viel Geld die Bushaltestellen Buholz barrierefrei gemacht und eine Insel hingestellt; für einen Fussgängerstreifen will man jetzt jedoch kein Geld mehr in die Finger nehmen. Herr Präsident, meine Damen und Herren: dies ist doch in etwa gleich absurd, wie wenn ich für x Millionen ein neues Haus baue, die wenigen Tausend dann aber für eine sichere Haustüre nicht mehr reichen. Ich bitte meine Ratskolleginnen und Ratskollegen daher dringend, dem Antrag der BVK für einen Fussgängerstreifen zuzustimmen.

Larissa Lehner (L20)

Ich möchte mich jetzt einfach gegen die Darstellung wehren. Es geht überhaupt nicht darum, Geld zu sparen. Ich habe es Ihnen gesagt, wir wären durchaus bereit, das zu machen und es gibt auch schon einen Fussgängerstreifen im Buholz. Eben deshalb, weil er schon da war und wir ihn nicht weggenommen haben. Es geht nicht darum, dass wir die Farbe sparen wollen, das ist kein Problem und es ist ja eigentlich alles vorbereitet. Wir haben die Insel, wir müssten es nur noch malen. Aber es liegt einfach nicht in unserer Kompetenz. Wir brauchen das Einverständnis des Kantons. Vielleicht müssten Sie mal der kantonalen Dienststelle erklären, warum es dort trotzdem einen Fussgängerstreifen braucht, auch wenn die Fachmeinung dagegenspricht.

Thomas Zemp (CVP)

Abstimmung:

Antrag BVK auf Bemerkung: «Der Übergang für Fussgänger ist mit einem Fussgängerstreifen zu ergänzen.»

Ivan Studer (CVP)

Dem Antrag wird einstimmig zugestimmt.

4.3 Massnahmen im Einzelnen, M-40 Rigiblickstrasse für Velos öffnen

Ich habe eine Bemerkung zur Massnahme M-40. Das ist ja sehr erfreulich, dass man dort mit der Tafel, die man ändert, mit den Velos zukünftig sogar legal über die Strasse fahren darf. Ich bin kürzlich mit meinen beiden Kindern, die kleine Velos haben, ebenfalls über den Schotterweg gefahren und es ist nicht möglich, mit Kindervelos über die Entwässerungsrinnen zu fahren, ohne dass es den Lenker verdreht. Mein Antrag auf Bemerkung wäre darum zu prüfen, ob man dort allenfalls Gitterrinnen verlegen könnte, damit man darüberfahren kann, wenn man dann darf.

Philipp Peter (L20)

Velonetzplan, Anhang 2

Dort gibt es nochmals einen Antrag auf Bemerkung der BVK, es betrifft die Veloverbindung zwischen Waldegg und Wegscheide. Diese soll als bestehende Verbindung mit Handlungsbedarf zu kennzeichnen sein. Das hat verschiedene Gründe. Einerseits ist

Urs Steiger (L20)

das - wie auch schon erwähnt - eigentlich eine Velovorzugsroute oder müsste zumindest eine sein, denn für den ganzen Bereich ostseitig bleibt das eine wichtige Achse und sie erschliesst auch ein grosses Gebiet, angefangen Schiltmatt/Neumatt, nachher die ganze Halbinsel, und die bestehende Situation ist zum Teil sehr gefährlich. Wer sich darauf bewegt weiss, wenn LKW's oder Busse durchpreschen und einem bei der Verkehrsinsel aufs Trottoir zwingen, ist das ziemlich gefährlich. Der Velostreifen entspricht im Moment nicht der Norm, der müsste auf 1.5 verbreitert werden. In dem Sinn besteht dort Handlungsbedarf und ist auch entsprechend zu kennzeichnen.

Ich sehe gewissen Handlungsbedarf, aber es korrespondiert natürlich nicht mehr oder das Werk wird jetzt inkonsistent. Wir weisen dort einen Handlungsbedarf aus, aber wir haben es vorne nicht abgedeckt. Es ist die Frage, ob man das nicht im Zusammenhang mit der Motion, die wir jetzt überwiesen haben, dann als Velovorzugsroute anschauen würde.

Thomas Zemp (CVP)

Ja selbstverständlich im Zusammenhang mit der Massnahme M-0 und der Motion kann man das anschauen. Es geht ja um den ganzen Bereich, wo man auch die Vorzugsrouten anschauen muss.

Urs Steiger (L20)

Ich finde es doch sehr wichtig, dass es bereits jetzt so im Richtplan vermerkt ist und würde darum gerne darüber abstimmen.

Noel Schemm (L20)

Abstimmung:

Antrag BVK auf Bemerkung: «Diese Veloverbindung soll als bestehende Verbindung mit Handlungsbedarf gekennzeichnet werden.»

Ivan Studer (CVP)

Dem Antrag wird mit 19:8 Stimmen zugestimmt.

Abstimmung Beschluss:

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

6. Fragestunde

4. B+A Nr. 1672 Totalrevision Marktreglement, 1. Lesung

Eintreten GPK

Die GPK hat das Reglement besprochen und hat nichts auszusetzen. Bei ein paar Einzelheiten haben wir nachgefragt. Die GPK wird beantragen, auf die zweite Lesung zu verzichten.

Charlotte Schwegler (L20)

Eintreten L20

Auch die L20 hat das Marktreglement studiert und ist einstimmig für Beschluss des Reglements. Wir haben keine Einwände.

Larissa Lehner (L20)

Eintreten CVP/GLP

Die CVP/GLP hat über das vorliegende Marktreglement beraten. Da sich das Reglement aus dem Jahr 1999 im Grundsatz bewährt hat, haben wir uns in erster Linie auf die vorgesehenen Anpassungen fokussiert. Die Anpassungen streben einen zeitgemässen rechtlichen Rahmen für unseren Horwer Markt an. Durch Präzisierungen wird einerseits die Rechtssicherheit verbessert und durch den Verzicht der Erwähnung eines Marktchefs, einer Marktchefin, die personelle Flexibilität für den Gemeinderat erhöht. Wir halten die Anpassungen für sinnvoll und zweckmässig. Die CVP/GLP ist für Eintreten und wird im Anschluss an die Detailberatung dem Reglement zustimmen.

Bettina Beck Bertschmann (CVP)

Eintreten FDP

Die Totalrevision bezieht sich auf das Reglement, das 1981 im Jubiläumsjahr 750 Jahre Horw entstanden ist. Dieses wurde 18 Jahre später und wiederum weitere 8 Jahre später erneut revidiert. Seither sind weitere 14 Jahre vergangen, sodass es nun einer Totalrevision bedarf. Gemäss Gewerbepolizei des Kantons Luzern unterliegt das Marktwesen dem Aufgabenbereich der Gemeinde. In den uns vorliegenden Unterlagen fanden wir nebst dem B+A den Entwurf des neuen Marktreglements vom 11. Februar 2021, sowie die synoptische Darstellung der alten und neuen Version. Ebenso in den Unterlagen der Entwurf der Verordnung als Orientierung, da dieser in der Kompetenz des Gemeinderates liegt. Auch wenn nur orientierend, wäre dieser in einer synoptischen Darstellung von alt und neu einfacher zu überblicken.

Es geht hier nicht nur darum, ein altes Reglement der heutigen Zeit anzupassen und es aktuell zu datieren. Nein, wir möchten die Gelegenheit auch nutzen, um Wünsche der Bevölkerung aufzunehmen und diese entsprechend einzubringen.

Ein der FDP-Fraktion wichtiger Punkt sind die Öffnungszeiten der Märkte. Speziell erwähnen möchte ich das Anliegen vieler Weihnachtsmarktbesucher, dass jeweils bereits um 16.00 Uhr begonnen wurde aufzuräumen. Gerade dieser Markt ist auf die Dunkelheit angewiesen, leuchtende Objekte wie Kerzen und weitere Adventsdekorationen, die zur Stimmung und Ambiente an einem Weihnachtsmarkt beitragen, kamen nie zur Entfaltung, der Markt wurde zuvor beendet. Die Erklärungen waren mehrheitlich, es gäbe keine Möglichkeiten, die Vorschriften verlangen dies so. Genau dies ist nun die Chance, die wir im neuen Reglement, respektive der Verordnung die Möglichkeit offen zu lassen, um je nach Markttyp oder Saison entsprechend zu agieren.

Im Artikel drei des neuen Reglements wird auf den Artikel 3 der neuen Verordnung hingewiesen. Dort steht folgender Satz: «das zuständige Gemeinderatsmitglied legt die Marktdaten und Marktzeiten fest».

Bei der Durchsicht der neuen und alten Verordnung konnten wir mit Freude feststellen, dass viele fixierte, festgelegte Zeiten, sowie Vorgaben herausgestrichen wurden, dies hilft definitiv einer flexiblen Gestaltung des Marktwesens. Damit wäre dem Anliegen der FDP eigentlich schon weitgehend entsprochen. Hoffen wir doch, dass der zuständige Gemeinderat von diesen Möglichkeiten entsprechend Gebrauch macht.

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

In der überarbeiteten Verordnung unter Art. 6 bei der Auflistung der Produkte für den Wochenmarkt fehlt der FDP-Fraktion u.a. die Erwähnung der Milchprodukte, zudem stört uns die Formulierung «gartenwirtschaftlich». Wir werden dazu eine Optimierung vorschlagen.

Weiter ist uns aufgefallen, dass im Art. 7 Bewilligungsdauer, aus zwei Wochen für den Saisonmarkt und zwei Tage für den Wochenmarkt, die Bewilligungsdauer auf generelle zwei Monate geändert wurde. Dies ist uns zu wenig differenziert und auch klar zu lange, das nimmt der überarbeiteten Verordnung die klar verbesserte Flexibilität wieder weg. Auch dazu werden wir bei der Detailberatung einen Optimierungsvorschlag aufzeigen.

Die FDP-Fraktion ist für Eintreten und Behandlung des B+A 1672 inkl. des Reglements und der dazugehörigen Verordnung.

Eintreten SVP

Es gehört zu den Aufgaben der gesetzgebenden Behörde, gesetzliche Grundlagen von Zeit zu Zeit den aktuellen und praktischen Bedürfnissen der Bevölkerung anzupassen. Dementsprechend hat der Gemeinderat die Totalrevision von Marktreglement und -verordnung angepackt, vor allem in Bezug auf veränderte/neue Bedürfnisse im Markt-wesen, aktualisierte Begriffe, die für den Bezug von Gebühren erforderliche gesetzliche Grundlage und die angepassten Rechtsmittelbegriffe. Aus der SVP-Fraktion gibt es dazu keine wesentlichen Bemerkungen oder Anträge auf Abänderung; sie stimmt dem neuen Marktreglement und der neuen Marktverordnung zu, ist für Eintreten und verzichtet auf die zweite Lesung.

Reto von Glutz (SVP)

Ich danke Ihnen für die gute Aufnahme des Marktreglements. Es ist so, da sind wir uns einig, ein Reglement und eine Verordnung allein macht noch keinen lebendigen Markt. Für das braucht es Personen, für das braucht es Menschen, die kommen, für das braucht es Aussteller und Verkäufer und für das braucht es Publikum, das teilnimmt. Und an dem muss sich dann letztlich auch ein Reglement oder eine Verordnung orientieren, damit wir den Bedürfnissen der Anbieter wie auch den Bedürfnissen der Nachfrager gerecht werden. Wir haben versucht, das mit der Reglementsänderung in die Wege zu leiten bzw. zu verbessern. Wir haben es auch versucht mit der Verordnung. Wir sind sicher offen für Anregungen, welche die Verordnung betreffen. Wir haben uns zwar dort schon das eine oder andere überlegt, aber wenn 30 weitere Personen mitdenken und Inputs geben, soll uns das nur recht sein. Ich denke, wir können mit dem Reglement anfangen und ich nehme dann gerne die Anregungen zur Verordnung auf, beschliessen wird das der Gemeinderat.

Hans-Ruedi Jung
(CVP)

Ich schlage folgendes Vorgehen vor: wir werden zuerst den B+A durchgehen. Anschliessend gehen wir Anhang 2, das neue Marktreglement, im Detail durch und dann würden wir nur auf Fragen im Anhang 1 und Anhang 3 eingehen. Wichtig ist zu sagen, die Verordnung liegt nicht in der Kompetenz des Einwohnerrates, die Verordnung liegt in der Kompetenz des Gemeinderates, d.h. Sie können zwar Bemerkungen dazu machen, aber der Einwohnerrat kann nicht über die Verordnung abstimmen, sondern nur über das Reglement. Der Gemeinderat ist nachher frei, wie er die Bemerkungen zur Verordnung behandeln möchte.

Ivan Studer (CVP)

Detailberatung

Bericht und Antrag

Keine Anmerkungen

Marktverordnung, Anhang 3

Es ist uns klar, dass eine Verordnung Gemeinderatsebene ist und trotzdem haben wir, wie ich es im Eintreten erwähnt habe, zwei Vorschläge zum Artikel 6 und 7.

Ruth Sträss-
le-Erismann (FDP)

Bemerkung zu Art. 6 der Verordnung

- Landwirtschaftliche Produkte (Milch, Käse, Früchte etc.)
- Gemüse und Getreideprodukte
- Fleisch- und Fischwaren
- Backwaren
- Blumen
- Gartenbauprodukte (Setzlinge und Jungholzpflanzen)
- konsumfertige Take-Away Verpflegung

Bemerkung zu Art. 7 der Verordnung Bewilligungsgesuch

1 Das Gesuch um Erteilung einer Bewilligung für den Saisonmarkt ist *1 Monat* und für den Wochenmarkt *14 Tage* vor dem Markttag dem Marktchef, der Marktchefin oder der Stellvertretung einzureichen.

Ich danke für die Anregungen. Die gartenwirtschaftlichen Produkte wären mir noch sympathisch gewesen, gerade jetzt wo die Gartenwirtschaften geöffnet sind. Aber es ist natürlich nicht die Meinung, sondern es sind die aus dem Gemüsebau usw. Wir werden den ganzen Artikel nochmal überdenken. Man kann es vielleicht auch vereinfachen, indem man die Anliegen der Milchprodukte zum Beispiel unter Lebensmittel subsumieren kann. Das werden wir sicher noch anschauen. Das ist eine unglückliche Formulierung mit den gartenwirtschaftlichen Produkten und das Fehlen der Milchprodukte ist sicher auch ein Mangel.

Zu den Anmeldungen: auch das werden wir anschauen. Es ist so, wenn wir einen sauberen, gepflegten Markt mit Ordnung haben wollen, brauchen wir einen gewissen Vorlauf, denn die Standbetreiberinnen und Standbetreiber möchten wissen, ob sie kommen können, wo sie stehen und was alles noch angeboten wird. Wir sind bestrebt, dass man den Markt abwechslungsreich und interessant macht und dazu benötigen wir eine Vorlaufzeit, um auch allfällige Anbieter zu kontaktieren und anzufragen, ob sie kommen möchten. Allerdings, die von Frau Strässle erwähnte Zeit erscheint uns auch ein wenig lang. Darüber werden wir nachdenken und den Marktchef und seine Stellvertreterin nochmals konsultieren, was hier eine pragmatische Lösung wäre, die allen Bedürfnissen entgegenkommen würde.

Mit Bezug auf die Dauer des Marktes: auch hier hat Frau Strässle etwas geäußert, das sicher erwähnenswert ist. Die Dauer des Marktes - vor allem des Adventsmarktes - war immer wieder Thema. Wir haben auf der anderen Seite auch Rückmeldungen von Anbietern erhalten, die gesagt haben, es ist nicht mehr interessant gegen Abend hin, da kommen keine Leute mehr. Das Ganze haben wir versucht auf den Adventsmarkt 2020 hin zu entschärfen. Leider ist dieser den Coronamassnahmen zum Opfer gefallen; wir mussten ihn auf das Jahr 2021 verschieben. Zusammen mit der Samichlausgesellschaft haben wir einen interessanten Marktnachmittag und -Abend organisiert oder möchten den organisieren, der ganz ein anderes Gepräge hat als bisher. Da dürfen Sie gespannt sein und wir hoffen, dass die Corona-Pandemie dannzumal eine Durchführung des Adventsmarktes - zusammen mit der Samichlausgesellschaft - erlaubt. Und dann glaube ich, ist auch dem Rechnung getragen, was Frau Strässle eingangs erwähnt hat.

Abstimmung Beschluss:

Das Marktreglement wird einstimmig genehmigt.

Die GPK beantragt, auf die zweite Lesung zu verzichten.

Abstimmung zweite Lesung:

Antrag der GPK, auf die zweite Lesung des Marktreglements zu verzichten.

Dem Antrag wird einstimmig zugestimmt.

Hans-Ruedi Jung
(CVP)

Ivan Studer (CVP)

Charlotte Schwegler
(L20)

Ivan Studer (CVP)

5. B+A Nr. 1674 Teilrevision Musikschulreglement der Gemeinde Horw, 1. Lesung

Eintreten GPK

Die GPK hat das Geschäft letzte Woche kurz beraten, hat keine weiteren Anmerkungen und keine Anträge. Sie beantragt Ihnen einzutreten und den Änderungen zum Musikschulreglement zuzustimmen.

Lukas Bucher (L20)

Eintreten GSK

Die GSK hat den B+A 1674 auch kurz diskutiert. Ich glaube, das war die kürzeste GSK-Sitzung, die es je gegeben hat. Wir sind einstimmig für Eintreten und Kenntnisnahme und stellen den Antrag, auf die zweite Lesung zu verzichten.

Hans Stampfli (SVP)

Eintreten L20

Auch die L20 ist für Eintreten der Teilrevision Musikschulreglement. Wir schätzen es sehr, dass es in Horw ein breites Angebot für kulturelle Bildung gibt und es macht aus unserer Sicht durchaus Sinn, dass für die Lehrpersonen der Horwer Musikschule künftig das kantonale Personalrecht zur Anwendung kommt und demzufolge Anpassungen am Musikschulreglement vorgenommen werden. Die L20 ist also einstimmig für Beschluss.

Larissa Lehner (L20)

Eintreten CVP/GLP

Der B+A Nr. 1674 wurde in der CVP/GLP-Fraktionssitzung vom vergangenen Donnerstag beraten. In der Beratung des B+A 1674 hat die CVP/GLP-Fraktion den Sinn und Zweck des Reglements eingehend besprochen und erachtet das vorgelegte Musikschulreglement als sinnvoll. Es handelt sich um die Anpassung des bereits bestehenden, bewährten Reglements, welches nun viel schlanker daherkommt. Es sichert dem Einwohnerrat respektive dem Volk das letzte Wort bei allfälligen künftigen Anpassungen, der Festlegung des Gebührenrahmens zu und ist ein Bekenntnis der Gemeinde Horw, auch den Erwachsenenunterricht zu fördern.

Die CVP/GLP-Fraktion ist einstimmig für Eintreten und Zustimmung zur Teilrevision des Musikschulreglements respektive des B+A 1674. Einen Antrag auf Verzicht der zweiten Lesung würden wir je nach Verlauf der Beratung unterstützen.

Toni Portmann (CVP)

Eintreten FDP

Da die Bevölkerung an der Abstimmung vom Mai 2019 die Aufgaben- und Finanzreform 2018 gutgeheissen hat, handelt es sich jetzt nur noch um eine Teilrevision des Musikschulreglements. Durch die Teilrevision werden die Musikschullehrpersonen auf kommunaler Ebene neu dem kantonalen Personalrecht unterstellt. Das aktuelle kommunale Musikschulreglement Nr. 520 ist nach wie vor aktuell, ausser dem Artikel, welche die Anstellungs- und Besoldungsbedingungen der Lehrpersonen betreffen. Somit ist der B+A 1674 grundsätzlich nur eine Anpassung an das übergeordnete Recht, welches zur Anwendung kommt.

Die Beratung hat bei der FDP zu keinen grossen Diskussionen geführt. Die FDP ist einstimmig für Eintreten und Kenntnisnahme des B+A 1674 und stellt keine Anträge.

Yvonne Lindegger
(FDP)

Eintreten SVP

Die SVP hat den B+A 1674 diskutiert. Die Musik ist ja bekanntlich ein kulturelles und gesellschaftliches Gut. Es handelt sich um eine Teilrevision des Musikschulreglements. Die SVP ist für Eintreten und Kenntnisnahme sowie ebenfalls Verzicht auf eine zweite Lesung.

Reto Eberhard (SVP)

Besten Dank für die gute Aufnahme der Teilrevision Musikschulreglement. Es sind alle wichtigen Bemerkungen bereits gefallen. Es gibt keinen Anlass, das noch einmal zu wiederholen.

Ruedi Burkard (FDP)

Detailberatung

Bericht und Antrag

Keine Anmerkungen

Abstimmung Beschluss:

Die Teilrevision Musikschulreglement der Gemeinde Horw wird einstimmig genehmigt.

Ivan Studer (CVP)

Die GSK stellt den Antrag, auf die zweite Lesung zu verzichten.

Hans Stampfli (SVP)

Abstimmung zweite Lesung

Antrag der GSK, auf die zweite Lesung der Teilrevision Musikschulreglement der Gemeinde Horw zu verzichten.

Dem Antrag wird einstimmig zugestimmt.

Ivan Studer (CVP)

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

Wir erachten den Abschnitt auf der Kastanienbaumstrasse zwischen Hofrüti und Felmis als sehr gefährlich. Insbesondere für Velos mit Anhänger sind die Velostreifen erheblich zu schmal, was die Sicherheit der mitfahrenden Kinder beeinträchtigt.

Larissa Lehner (L20)

Wir beobachten hier immer wieder gefährliche Überholmanöver. Sogar bei Gegenverkehr wird rücksichtslos überholt. Nach Einreichung meiner Motion habe ich eine Dankes-Email eines Einwohners erhalten, welcher genau aufgrund eines solchen Überholmanövers einen schlimmen Velounfall hatte, da er vom Autofahrer auf die Seite gedrängt wurde und sich beim Randstein überschlagen hat.

Nebst grosszügigeren Velostreifen sehen wir hier eine Kernfahrbahn als passende Möglichkeit, die Verkehrssicherheit schnell und ohne grossen baulichen Aufwand zu verbessern. Ohne Leitlinie in der Mitte kann die Verkehrssicherheit für VelofahrerInnen erhöht werden, da sich die Autofahrer nicht mehr auf die Leitlinie in der Mitte der Fahrbahn fixieren und dadurch viel zu nahe an den Velofahrern vorbeifahren. Eine Kernfahrbahn zwischen zwei grosszügig bemessenen Velofahrestreifen würde automatisch alle Verkehrsteilnehmenden zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme auffordern und könnte ein respektvolles Nebeneinander aller Fahrzeuge auf einfache Weise regeln. Mit dieser Motion bitten wir den Gemeinderat, grössere Velostreifen sowie eine Kernfahrbahn auf dem Streckenabschnitt Hofrüti – Felmis zu planen und dem Einwohnerrat einen entsprechenden Bericht vorzulegen. Besten Dank.

Das Anliegen als solches ist nicht motionsfähig, das haben wir Sie heute schon über die Fraktionen wissen lassen. Es ist weder ein Planungsbericht für eine solche Massnahme nötig, noch liegt es in der Kompetenz der Legislative, solche Massnahmen zu beschliessen. Es ist eigentlich eine Aufgabe der Exekutive, die Signalisierung zu beschliessen. Im konkreten Fall ist es sogar auch wieder eine Aufgabe des Kantons, das zu beschliessen, weil es eine Gemeindestrasse 1. Klasse ist und mit der Finanzreform

Thomas Zemp (CVP)

hat der Kantonsrat ja beschlossen, dass er die Signalisierungshoheit für Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse bei sich behält und der Rest die Gemeinde machen kann.

Wir sind aber bereit, das Anliegen als Postulat entgegenzunehmen und haben auch schon ein paar Abklärungen mit dem Kanton gemacht. Der Kanton hat im Rahmen dieser Abklärungen festgestellt, dass der Zustand der Kastanienbaumstrasse in diesem Abschnitt tatsächlich nicht normgerecht ist, und dass darum so oder so Handlungsbedarf vorhanden ist. Er hat sich bereit erklärt, dass man dort die Ausgestaltung einer Kernfahrbahn macht, auch wenn es eigentlich aufgrund der Strassenbreite auch nicht der Norm entspricht, aber man kann so einen Ausnahmefall machen. Die Arbeiten sind bereits beauftragt und werden in den nächsten Tagen oder Wochen umgesetzt. Von dem her gesehen kann man den Vorstoss sicher überweisen, umgesetzt wird es sowieso. Man könnte ihn auch grad abschreiben, aber man kann das auch machen, wenn es dann ausgeführt ist, im Rahmen der unerledigten Geschäfte im September, wenn wir Ihnen Bericht erstatten.

Der Gemeinderat ist bereit, das als Postulat und nicht als Motion entgegenzunehmen. Darum die Frage an Frau Lehner: ist das für Sie so in Ordnung?

Ivan Studer (CVP)

Ich bin sehr dankbar, dass in dieser Sache etwas geht und bin sehr gerne bereit, dass mein Anliegen in Form eines Postulats anstelle einer Motion entgegengenommen wird. Vielen Dank.

Larissa Lehner (L20)

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

Im von uns heute beratenen Richtplan Fuss- und Veloverkehr ist mit der Massnahme 44 vorgesehen, dass eine neue Wanderwegverbindung Hinterboden - Seeacherweg geschaffen werden soll. Mit meinem Postulat möchte ich den Gemeinderat auffordern, auf diesen neuen Weg zu verzichten. Stattdessen sollen punktuelle Ergänzungen im bestehenden Wanderwegnetz geprüft werden. Die Begründungen für diese Forderung sind:

Andrea Hoher (CVP)

- Der neue Wanderweg zerschneidet wertvolles Kulturland. Die sowieso kleinstrukturierten Landwirtschaftsflächen würden weiter künstlich zerstückelt. Dadurch wird die Bewirtschaftung, insbesondere bei der Beweidung stark eingeschränkt.
- Ein neuer Wanderweg hat weiter zur Folge, dass die Abfallproblematik und insbesondere auch das Problem mit Hundekot an diesem Ort erheblich vergrössert würde.
- Die schematische Lage des Weges führt beim Rüteliwald vorbei. Der Rüteliwald ist eines der wenigen Waldgebiete auf der Horwer Halbinsel, das nicht von Wanderern begangen wird. Es ist deshalb ein wichtiges Rückzugsgebiet für Wildtiere.
- Und als letzter Punkt: aus meiner Sicht entspricht ein komplett neuer Weg keinem Bedürfnis. Es besteht bereits ein dichtes, organisch gewachsenes Fuss- und Wanderwegnetz auf der Horwer Halbinsel. Dieses könnte punktuell ergänzt und verbessert werden, ohne grosse Flächen zu zerschneiden.

Gemäss den Stellungnahmen des Gemeinderates auf die diversen Mitwirkungseingaben zu diesem Weg scheint ein Verzicht schwierig, ist der Weg doch im Teilrichtplan Wanderweg enthalten. Dennoch bitte ich den Gemeinderat, das Postulat entgegenzunehmen und auf einen komplett neuen Weg zu verzichten und stattdessen punktuelle Ergänzungen im bestehenden Wanderwegnetz zu prüfen.

Frau Hocher hat es schon ausgeführt und wir haben Stellung genommen im Rahmen des Mitwirkungsprozesses. Aus dem Teilrichtplan Wanderweg, den LuzernPlus erlassen hat, ist vorgegeben, dass dort ein Ausbau des Wegnetzes stattfinden soll. Wir sind auch der Meinung, wie es die Postulantin gesagt hat, dass man vor allem auf der Westseite nicht irgendwo durch unberührte Natur- oder Landschaftskammern durch neue Wege bauen soll, sondern eher Lücken schliessen soll, wo es Lücken hat und es Sinn macht. Im östlichen Teil sind wir der Meinung, dass man am Siedlungsrand entlang bis zum Chrischona gut einen Weg bauen könnte. Insbesondere auch mit dem Entwicklungskonzept, das auf dem Chrischona-Areal läuft, würde das gut zusammenpassen. Man könnte dort allenfalls auch einen sicheren Schulweg machen. Im Sinne wie ich es jetzt ausgeführt habe, im Sinne wie wir es in der Stellungnahme geschrieben haben, und wie es auch Frau Hocher gesagt hat, sind wir bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Thomas Zemp (CVP)

9. Postulat Nr. 2020-719 von André Fallet, GLP, und Mitunterzeichnenden: Schnelle Umsetzung einer Elektro-Ladeinfrastruktur für Mobility-E-Autos und Private

In meinem Postulat war es nicht die Meinung, dass die Gemeindeverwaltung von Horw eine Landeinfrastruktur für Elektroautos bauen muss, sondern dass man proaktiv mit-hilft, dass diese durch externe Institutionen erstellt werden können. Als Beispiel hat das Carsharingunternehmen Mobility kommuniziert, dass sie ihre Flotte innert 10 Jahren komplett auf Elektroautos umrüsten möchten. Dazu brauchen sie aber entsprechende Infrastruktur wie z.B. Ladestationen. Mir und meinen Mitunterzeichnenden ist es daher ein Anliegen, dass wir die Mobility-Elektroautos für Horw und ihre Bürgerinnen und Bürger so früh wie möglich bei uns haben und nicht erst in einigen Jahren. Darum möchten wir gerne, dass mit diesen Institutionen proaktiv, konstruktiv und unbürokratisch Lösungen und schnelle Realisierungen gesucht werden.

André Fallet (CVP)

Und mein zweites Anliegen ist, dass wenn schon solche Ladestationen zur Verfügung stehen, dass dann auch noch die angrenzenden Parkplätze bzw. die Elektroautos von Privatpersonen von einem Auftanken profitieren können, sozusagen die Synergien auch nutzen könnten. Ich danke für die Annahme des Postulats und die proaktive Zusammenarbeit mit diesen Institutionen.

Der Gemeinderat hat das auch in dem Sinn verstanden, wie das der Postulant jetzt erwähnt bzw. präzisiert hat. Wir haben das so verstanden, dass nicht die Gemeinde auf-gefordert wird selber Ladestationen zu erstellen, sondern dass wir dies ermöglichen sollen und proaktiv kommunizieren. Ich habe mit der Mobility Kontakt aufgenommen, eigentlich kurz nachdem das Postulat eingegangen ist. Die haben zwar jetzt signalisiert, dass sie nicht daran denken, in Horw in absehbarer Zeit Elektrofahrzeuge zu stellen, aber das kann sich ja auch relativ schnell ändern. In dem Sinn sind wir bereit, das Postulat entgegenzunehmen und weiter zu bearbeiten.

Astrid David Müller
(SVP)

10. Postulat Nr. 2020-721 von Urs Steiger, L20, und Mitunterzeichnenden: Mehr Ried im Rankried

Wir wissen alle, mit dem Steinibachried haben wir ein ganz grosses, wertvolles Natur-gebiet, eines der wenigen Verlandungsgebiete am Vierwaldstättersee. Leider ist das ein wenig beschränkt, weil man natürlich mit der Bauerei im hinteren Teil sehr viel von die-

Urs Steiger (L20)

sem Ried genutzt hat, insbesondere auch mit Aufschüttungen, die in den 70er-Jahren passiert sind. Im Zusammenhang mit der Studie Seefeld oder mit der Umgestaltung Seefeld haben wir eine Chance, einerseits um dem Ried wieder einen gewissen Raum zu geben und das Postulat möchte, dass der Gemeinderat das in die Weiterentwicklung der Studie einbezieht und den Handlungsspielraum zugunsten des Ried nutzt.

Wir haben in der Diskussion schon mehrfach gesehen, dass die Konflikte wer wieviel Platz erhält, dass es da auch Handlungsspielraum in der Verhandlung braucht und der Vorschlag, dass man das Gebiet vom Standort Pavillon und hinten wo wirklich nicht genutzt wird, dass man das in die Überlegungen einbezieht und letztlich auch Möglichkeiten schafft, das in den Abtausch einzubringen. Es geht nicht nur alleine um die Ausweitung des Ried als Gesamtfläche, sondern auch um die Frage, wie kann man Abtausch machen. Es wird ja schwierig werden, insbesondere aufgrund der übergeordneten Bestimmungen. Ich erinnere an die Riedschutzzone, ich erinnere an die Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung, die erhebliche Fragen stellen in der Realisierung der Sportanlagen. Da wäre die Gemeinde froh, wenn sie eine zusätzliche Fläche als Handlungsspielraum hätte. In dem Sinn bitte ich den Gemeinderat, das Postulat entgegenzunehmen.

Der Gemeinderat lehnt die Entgegennahme des Postulats ab und zwar genau aus dem Grund, um den Handlungsspielraum weiter sicherstellen zu können. Beim Rankried handelt es sich um eine rechtskräftig eingezonte Parzelle. Es ist Zone für öffentliche Zwecke. Sie gehört der Gemeinde Horw. Darauf befinden sich heute verschiedene öffentliche Nutzungen, so auch der Kindergarten und ein öffentlicher Spielplatz. Die Nutzungen sind eher im Norden angesiedelt. Der südliche Teil ist eigentlich eine Übergangszone zum Ried, eine Puffer-Zone. Jetzt ist es so, dass die Ausdehnung des Steinbachriedes aus Platzgründen nicht im Vordergrund steht. Es ist auch nicht Aufgabe der Gemeinde, den Perimeter des Rieds festzulegen, das ist in der Kompetenz von Kanton und Bund. Für uns liegt der Fokus vielmehr auf der Schaffung und Verbesserung des Übergangsbereichs der genutzten Zonen zum Ried. Wenn schon müssten wir die Pufferzonen ausbauen. Aktuell laufen Gespräche zwischen der Gemeinde Horw und kantonalen Fachstellen, um das weitere Vorgehen hinsichtlich Planung und Umsetzung des Studienergebnisses aus dem Wettbewerbsverfahren festzulegen. Es ist uns wichtig - darum haben seit dem Januar keine weiteren runden Tische mehr stattgefunden - dass wir jetzt nicht einfach etwas planen und nachher zu Kanton und Bund gehen und fragen, ob das gut ist, sondern wir haben gesagt, wir nehmen zuerst das Gespräch mit dem Kanton auf. Dieser kann seinerseits die Bundesstellen einschalten, um mit denen zu klären, wie wir am besten vorgehen, was sie von uns brauchen damit wir wissen, ob wir im Grundsatz genau die Anordnung, wie wir sie jetzt gemäss Studienauftrag vorsehen, umsetzen können. Das Ziel besteht darin ein Vorgehen zu wählen, welches nicht Planungskosten verursacht, die nichts bringen, sondern dass wir von Anfang an die Leute im Boot haben, die dann auch entscheiden müssen. Wir haben das Gespräch am Montag vor einer Woche geführt. Wir sind eigentlich sehr zuversichtlich. Der Kanton unterstützt, dass wir im Bereich Seefeld etwas machen wollen. Er findet es gute Ansätze, die wir verfolgen, gerade auch weil sie dem Ried etwas bringen und insbesondere die Pufferzonen verbessert werden.

Sie sehen, das Ried steht bei unserem Vorgehen absolut im Vordergrund. Wir schauen, was müssen wir machen, damit wir die Sportanlage, welche natürlich nicht ideal ist am Ried und zu gewissen Konflikten führt, damit wir die trotzdem realisieren können. Aufgrund unserer ersten Gespräche gehen wir davon aus, dass es ein Gutachten braucht von der ENHK, von dieser eidgenössischen Kommission. Wir sind auch schon am Abklären, respektive der Kanton macht das für uns, ob nicht auch im Zusammenhang mit dem EAWAG-Projekt - wo ja die ENHK sowieso nach Horw kommen muss - das mal angeschaut werden könnte. Die Unterlagen sind bereits bei der ENHK, um zu beurtei-

Thomas Zemp (CVP)

len, wie weit sie dafür zuständig ist und die werden uns dann sagen, was sie brauchen.

Ich sage, das Ried steht absolut im Vordergrund. Es werden genau die Diskussionen sein: wo geben wir dem Ried etwas zurück, wo heben wir vielleicht einen Weg auf, wo können wir etwas zusätzlich machen und wie müssen wir es machen, damit es verträglich ist. Vor dem Hintergrund ist es politisch nicht so geschickt, wenn man so eine explizite Forderung nach Ausweitung des Rieds stellt. Es würde nicht zuletzt dazu führen, dass nachher andere Interessengruppen wahrscheinlich über den Einwohnerrat versuchen Einfluss zu nehmen und ihre Anliegen explizit zu platzieren. Ich hatte am letzten runden Tisch das Gefühl, es konnte ein gutes Verständnis geweckt werden für die schwierige Ausgangslage, dass es da irgendwo einen Kompromiss braucht und es klare Bundesvorgaben gibt, die man einhalten muss. Darum habe ich das Gefühl, das Ried steht im Moment im Vordergrund, wir organisieren uns um das Ried herum. Von dem her gesehen kann es schon sein, dass es irgendwo etwas geben wird, wo man am anderen Ort wieder etwas dafür machen kann. Für uns ist es besser, es schränkt den Handlungsspielraum weniger ein, als wenn man jetzt die explizite Forderung überweist. Es wäre auch schade, wenn es jetzt ein Abstimmungsergebnis gibt in die eine oder andere Richtung. Vielleicht wäre es vor diesem Hintergrund sogar gut, man würde den Vorstoss zurückziehen.

Gerade aufgrund der Ausführungen von Herrn Zemp ist klar, dass es einen gewissen Verhandlungsspielraum braucht und ein Postulat heisst, dass man prüft und Überlegungen dazu macht. Und letztlich ist es auch eine Offerte, dass man die Überlegung machen kann, wie man dort hinten umgeht. Vielleicht hat man am anderen Ort im Zusammenhang mit den Sportanlagen wirklich ein Bedürfnis in den Perimeter zu gehen, der kantonal- oder bundesrechtlich geschützt ist. Ich kenne mich relativ gut aus mit den Verhandlungen mit der ENHK und den Gremien des BAFU. Dort ist man froh, wenn man auch etwas anbieten kann und da hätten wir die Chance, etwas anzubieten oder zumindest als Überlegung einzubeziehen. Das muss ja auch nicht zuvorderst stehen und daher würde ich beliebt machen, dass man das zur Prüfung übernimmt und im Rahmen der ganzen Planung die Überlegungen macht und einbezieht. Das Ablehnen würde ich dann auf der anderen Seite auch so interpretieren, dass man über die Sachen nicht diskutieren will. Das hat auch Konsequenzen - und da rede ich jetzt als Präsident des Landschaftsschutzverbandes - das wäre für uns auch eine klare Ansage, wie man mit diesen Fragen umgehen will.

Urs Steiger (L20)

Darum sage ich ja, man kann wahrscheinlich machen was man will. Es macht gewisse Aussagen und das Postulat ist halt schon relativ konkret formuliert, in dem man sagt: eine Ausdehnung des Perimeters vom Ried. Für uns steht wenn schon die Übergangszone, die Pufferzone, im Vordergrund und ich habe erläutert, wie wir vorgehen. Wir reden mit den Stellen und schauen was es braucht, damit man ein solches Projekt, wie man es im Seefeld geplant hat, umsetzen kann. So gesehen ist es nicht gut, wenn es durch eine Abstimmung abgelehnt wird. Es ist aber auch irgendwie nicht gut, wenn es überwiesen wird, weil es wirklich fordert, dass man den Perimeter ausdehnt. Darum würde ich Ihnen beliebt machen, das Postulat zurückzuziehen und uns zu vertrauen, dass wir das Ried tatsächlich im Vordergrund haben und schauen, wo können wir im Rahmen der Verhandlungen etwas erreichen, das am Schluss zielführend ist.

Thomas Zemp (CVP)

Sofern der Rückzug wie von Gemeinderat Thomas Zemp angesprochen nicht stattfinden sollte, bedenken Sie bitte, dass das Postulat genau bei diesem Seefeld-Projekt ansetzt, total Ried-bezogen ist und damit natürlich weitere Kreise zur Stellungnahme oder sonst zu Einfluss über den Einwohnerrat bewegen wird. Es laufen verschiedene Abklärungen, es werden Trends geschaffen bei der Planung und ich denke, der Einwohnerrat sollte im jetzigen Zeitpunkt alles unternehmen, um eine dringend nötige, längerfristig ausgerichtete Gesamtkonzeption von diesem schönen Gemeindegebiet zu

Reto von Glutz (SVP)

ermöglichen. Ein Gesamtkonzept müsste insbesondere auch den Nutzen für die Horwer Schulen, für die angestrebte touristischen und sportlichen Nutzungen und Entwicklungen in Horw berücksichtigen. Es macht Sinn, dass wir das Ganze jetzt offenlassen und nicht so ein Ried-bezogenes Postulat - sofern darüber angestimmt wird - überweisen. Ich dem Sinn bin ich wieder einmal mit Ihnen, Gemeinderat Thomas Zemp, einig, dass da nicht weitere Sachzwänge geschaffen werden sollen und empfehle Ihnen dringend, das Postulat Nr. 721 abzulehnen.

Abstimmung:

Die Überweisung des Postulat Nr. 2020-721, Mehr Ried im Rankried, wird mit 10:18 Stimmen abgelehnt.

Ivan Studer (CVP)

11. Postulat Nr. 2020-722 von Urs Steiger, L20, und Mitunterzeichnenden: Massnahmen zur Steigerung der Qualität beim Bauen ausserhalb der Bauzone

Horw hat einen grossen Teil des Gebietes, welches ausserhalb der Bauzone liegt. Besonders die Halbinsel ist im Perimeter des Bundesinventars von Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung. Sie ist geprägt von einzelnen Gehöften, von Einzelhäusern, die zur Schönheit des Gebietes beitragen. In den letzten Jahren hat es verschiedene Bauprojekte auf der Halbinsel gegeben und die hatten unterschiedliche Qualität, zum Teil extrem schöne Bauten oder Erneuerung von Bauten, andere sind medioker ausgefallen. Man hat aber auch da eine Anforderung, eine hohe baukulturelle Qualität heranzubringen. Paragraph 40 des PBG schreibt vor, dass sich Bauten in die bauliche und landschaftliche Umgebung einzugliedern haben.

Urs Steiger (L20)

Was ein Problem ist: ausserhalb der Bauzone besteht keine Verpflichtung, eine qualifizierte Fachperson für die Planung beizuziehen und man sieht immer wieder, dass Pläne für Umbauten eingereicht werden, die von mangelnden Fachkenntnissen zeugen. Diese werden nachher eingereicht und erzeugen Arbeit auf der Gemeinde. Sie erzeugen Arbeit bei Einsprechern und es braucht manchmal einen grossen Überarbeitungsbedarf, bis man zu einem einigermaßen vernünftigen Projekt gelangt. Das Postulat möchte den Gemeinderat einladen, da aktiver tätig sein zu können, eine gewisse Unterstützung in irgendeiner Form zu leisten, dass bei der Planung von solchen Bauten auch nachher die entsprechende Landschaftsqualität und Bauqualität erreicht wird. Wie das genau passieren kann, da hat es ein paar Vorschläge. Da kann der Gemeinderat innovativ sein und schauen, was für seine Vorstellungen am besten klappt. Ich bitte, das Postulat entgegenzunehmen.

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Es ist in der Tat so, dass wir verschiedene Beispiele von Bauprojekten auf der Halbinsel haben, die gut oder weniger gut gelungen sind. Wir wissen aus der Praxis, dass wir hin und wieder Projekte haben, die nicht fertig geplant eingereicht werden. Nachher gibt es Einsprachen und die Planungs- und Baukommission findet, dass die Qualität nicht dem entspricht, was sie sollte. Nachher ist es für die Bauherrschaft und auch für uns ziemlich mühsam, dann muss man das aufwendig überarbeiten. Das macht alle unglücklich, braucht viel Zeit, kostet viel Geld und am Schluss gibt es irgendwelche Zangengeburtens, die zwar besser sind als die eingereichten, aber trotzdem nicht richtig befriedigen.

Thomas Zemp (CVP)

So gesehen gehe ich davon aus, dass es ein Zeichen ist, wenn Sie den Vorstoss überweisen. Und ein Zeichen haben Sie bereits gesetzt, und zwar anlässlich der Beratung unseres Legislaturprogramms. Dort haben Sie beschlossen, eine zusätzliche Mass-

nahme beim Baubewilligungsprozess aufzunehmen bei der es darum geht, die Sicherung der Gestaltungsqualität zu erreichen. Ich gehe davon aus, dass Sie nicht nur finden, dass dies nur innerhalb der Bauzonen richtig ist, sondern auch ausserhalb der Bauzonen und darum nehmen wir den Vorstoss so entgegen. Wir würden in einer ersten Massnahme einmal die landwirtschaftlichen Betriebe darauf aufmerksam machen, dass die Qualität auch ausserhalb der Bauzonen ein Thema ist und man doch schauen möchte, richtige Architekten beizuziehen. Wir würden im Rahmen des Ortsplanungsverfahrens schauen, wie man die Qualität im BZR tatsächlich einfordern kann, mit welchen Instrumenten man das am besten macht. Das Ziel ist sicher nicht, dass man der Bauherrschaft aufwändige Verfahren aufs Auge drückt, die viel Geld kosten. Wir werden nicht irgendwelche Wettbewerbe verlangen ausserhalb der Bauzone. Ich könnte mir aber durchaus vorstellen, dass man beispielsweise mit Vorprüfung oder eben durch Angebot einer Beratung, die man zuziehen kann, Hilfestellung leisten kann. Der Kanton hat einen Leitfaden für das Bauen ausserhalb der Bauzone, aber der scheint nicht wirklich das zu bewirken, was man erwartet.

12. Interpellation Nr. 2021-721 von Philipp Peter, L20, und Mitunterzeichnenden: Sport Arena Pilatus

Die Interpellation wurde vom Gemeinderat am 18. März 2021 schriftlich beantwortet. Ist der Interpellant mit der Beantwortung zufrieden?

Ivan Studer (CVP)

Ich bin teilweise zufrieden und wünsche Diskussion.

Philipp Peter (L20)

Ich danke dem Gemeinderat und insbesondere Herrn Zemp für die schriftliche Beantwortung der Interpellation Nr. 2021-721 ganz herzlich. Ich möchte mich kurzhalten und bringe das Zitat: «Hochhäuser passen auch aus Sicht des Stadtrats nicht ins Zentrum Kriens. Überhaupt sei es unabdingbar, dass die Bevölkerung bei einem Areal mitreden könne, das zu ihrem Lebensraum gehört.» Das konnte man am 29. März 2021 als Äusserung des Stadtrates Kriens in der Luzerner Zeitung lesen. «Öffentlicher Raum ist schliesslich unsere Kernkompetenz». Exakt 4 Monate vorher freute sich der gleiche Stadtrat ausserordentlich über die Zustimmung der Krienser Bevölkerung zum 110m hohen Hochhaus an der Horwer-Grenze, praktisch anschliessend ans Einfamilienhausquartier von Horw.

Wie wir heute innerhalb der Traktanden 2 und 3 bei der Behandlung des Richtplans und der Motion übergeordnetes Konzept für Veloschnellrouten diskutiert und immer wieder gehört haben, ist die Zusammenarbeit mit der Gemeinde Kriens auch bei der Unterführung zur Krienserstrasse und Wegmatt nicht immer besonders proaktiv ausgefallen. In der Beantwortung der Interpellation wurde auch ausgeführt, wie die Zusammenarbeit ausgestaltet ist. Es wäre schön, wenn hier mehr und intensivere Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden stattfinden über die Vertretungen in LuzernPlus-Gremien hinaus.

Wo ich aber ein Fragezeichen setze, aber gemäss der Antwort vorerst einfach keine Lösungen vorliegen, ist das Verkehrskonzept. Dass Hochhaus und Arena zentral und günstig gelegen sind, ist offensichtlich. Sie liegen an der Bahnlinie, am Freigleis und an der Autobahn. Dass der Mehrverkehr auf Ringstrasse Richtung Allmend zunehmen wird ist klar und damit auch wichtige Zu- und Abflüsse für die Gemeinde Horw und den Berufsverkehr der Gemeinde Horw sind, das wird sich noch zeigen, inwiefern uns dies noch beeinflussen wird. Wir bleiben gespannt und ich danke herzlich für die Beantwortung.

Dann wären wir am Ende der heutigen Einwohnerratssitzung angelangt. Leider ist ein Umtrunk immer noch nicht möglich. Ich habe die Hoffnung nicht aufgegeben, dass wir dies bis im Mai oder Juni schaffen. Hoffen wir das Beste. Ich wünsche allen einen schönen Abend und «bleibt gesund».

Ivan Studer (CVP)

Ivan Studer
Einwohnerratspräsident

Claudia Stadelmann
Protokollführerin

Versand: 17. Mai 2021