

Gemeinde Horw

## **Betriebs- und Gestaltungskonzept Ringstrasse**

**Bahnhof - Kreisel Merkur**

20.013 / 20. Mai 2021

**Auftraggeber**

Baudepartement Horw  
Bereich Hochbau  
Gemeindehausplatz 1  
Postfach  
6048 Horw

**Bearbeitung**

TEAMverkehr.zug ag  
Verkehringenieure eth/fh/svi/reg a  
Zugerstrasse 45, 6330 Cham  
Blockweg 3,6410 Goldau

David Bomatter, BSc FHO in Raumplanung, Verkehringenieur  
Oscar Merlo, dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehringenieur

ORT AG für Landschaftsarchitektur  
Zentralstrasse 74a  
8003 Zürich

Florian Seibold, Landschaftsarchitekt HTL BSLA  
Andrea Ferles, Dipl.Ing. Landschaftsarchitektin

GWJ Architektur AG  
Nordring 4a  
Postfach  
3001 Bern

Michael Pscheor, Dipl.-Ing. Architekt SIA

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>2. Entwicklungsleitbild</b>	<b>2</b>
2.1. Wichtige Erkenntnisse	3
2.3. Bedeutung für das Betriebs- und Gestaltungskonzept	4
<b>3. Analyse Perimeter BGK</b>	<b>5</b>
3.1. Analyse Verkehr	6
3.2. Analyse Gestaltung	8
3.3. Potentiale	9
3.4. Fazit Analyse	10
<b>4. Ziele</b>	<b>11</b>
<b>5. Betriebs- und Gestaltungskonzept</b>	<b>12</b>
5.1. Betriebskonzept	13
5.2. Gestaltungskonzept	15
5.3. Querschnitte	16
<b>6. Etappierung</b>	<b>20</b>
6.1. Etappe 1	21
6.2. Etappe 2	22
<b>7. Umsetzungsempfehlung</b>	<b>23</b>

# 1. Einleitung

## Ausgangslage

Die Ringstrasse ist eine Kantonsstrasse zwischen dem Knoten Schlund in der Gemeinde Kriens und dem Knoten Merkur im Zentrum der Gemeinde Horw. Sie bildet für Horw den wichtigsten Zubringer zur Autobahn A2. Dem entsprechend ist die Ringstrasse heute verkehrsorientiert gestaltet. Gleichzeitig führt die Ringstrasse aber durch ein Siedlungsgebiet, welches sich als Teil des Entwicklungsgebiets Luzern Süd in Zukunft stark wandeln wird. Mit der baulichen Verdichtung und Etablierung von neuen Nutzungen ändern sich auch die Ansprüche an die Gestaltung des Strassenraums. Aus diesem Grund soll die Ringstrasse siedlungsorientiert umgestaltet werden. Mit der Umgestaltung des Strassenraums soll auch die Umstrukturierung und Verdichtung der Bebauung entlang der Ringstrasse initiiert werden.

## Auftrag

Mit einem Entwicklungsleitbild und einem Betriebs- und Gestaltungskonzept soll aufgezeigt werden, wie der Strassenraum der Ringstrasse zwischen dem Knoten Schlund und dem Kreis Merkur siedlungsverträglich aufgewertet werden kann.

Im Entwicklungsleitbild soll dazu über die ganze Ringstrasse das städtebauliche Entwicklungspotential ausgelotet werden. Es ist aufzuzeigen, wie die Bebauungsstruktur entlang der Ringstrasse umgewandelt und in die zukünftigen städtebaulichen Entwicklungen im Raum Luzern Süd integriert werden soll.

Im Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) soll für den Teilabschnitt zwischen der Unterführung Bahnhof und dem Kreis Merkur aufgezeigt werden, wie der Strassenraum aufgewertet und in die laufende Entwicklung der umliegenden Bebauung integriert werden kann. Der Fokus soll dabei auf der Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Attraktivität der Verbindung Horw Zentrum - Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr liegen.

## Vorgehensweise

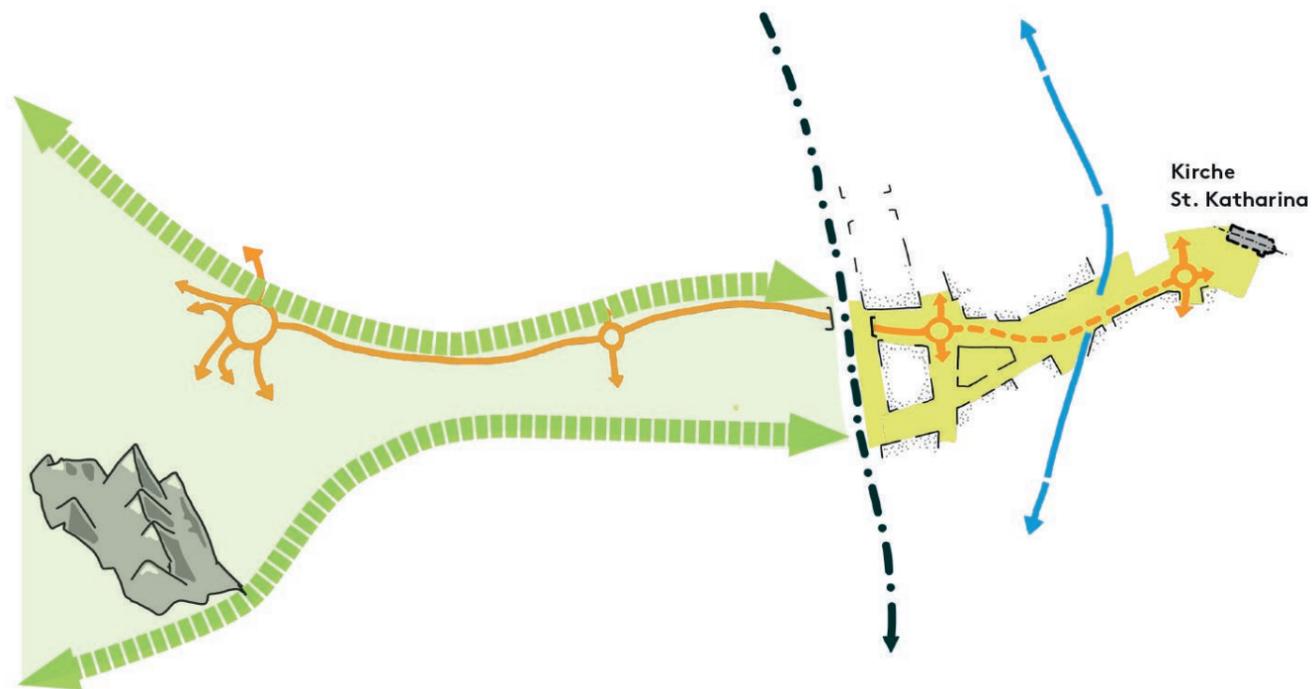
Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde von der TEAMverkehr.zug AG und ORT AG für Landschaftsarchitektur erarbeitet. Die ORT AG für Landschaftsarchitektur erarbeitete parallel dazu zusammen mit der GWJ Architekten AG das Entwicklungsleitbild. Die Erarbeitung der beiden Dokumente fand im engen Austausch mit der Gemeinde Horw statt.

Einleitend wurde die gesamte Ringstrasse städtebaulich, landschaftlich und verkehrlich analysiert. Daraus sind die Ansätze und Vorschläge für ein zukünftiges Zielbild erarbeitet worden. Die Vorschläge wurden gemeinsam mit einem Ausschuss der Gemeinde Horw in drei Workshops diskutiert und weiterentwickelt. Es wurde in diesem Sinne kein Variantenstudium für verschiedene Lösungsansätze durchgeführt, sondern gemeinsam, aufbauend auf Ideen und Leitsätzen, das Zielbild zunehmend geformt und konkretisiert.

## 2. Entwicklungsleitbild

## 2.1. Wichtige Erkenntnisse

Das Entwicklungsleitbild ist eine städtebauliche Studie, welche über die gesamte Ringstrasse zwischen den Knoten Schlund und Merkur erarbeitet wurde. Es wurden die städtebaulichen und landschaftsräumlichen Gegebenheiten und Potentiale aufgezeigt und analysiert. Dazu wurde die Ringstrasse und die angrenzenden Siedlungsstrukturen im gesamthaften Kontext der Landschaft und des Siedlungsraumes Luzern Süd betrachtet.



### Analytische Erkenntnisse

Der Raum der Ringstrasse lässt sich aus dem Kontext der Siedlungsstruktur in zwei Raumtypologien aufteilen: Westlich der Bahnlinie handelt es sich um einen Landschaftszug, welcher sich vom Fusse des Pilatus entlang der Ringstrasse bis zum Bahnhof Horw erstreckt. In diesem Abschnitt ist die Siedlungsstruktur relativ grobkörnig, die Ringstrasse wird von breiten Grünstreifen und natürlichen Elementen wie z.B. dem Steinibach flankiert.

Östlich der Bahnlinie ist die Siedlungsstruktur bereits feinkörniger. Die Ringstrasse wird direkter von Bebauung flankiert, es gibt mehr Verzweigungen mit anderen Wegen und Strassen, das städtebauliche Umfeld ist generell urbaner.

Generell besteht entlang der gesamten Ringstrasse ein hohes städtebauliches Entwicklungspotential. Bereits heute wird diese Entwicklung mit der Erarbeitung und Umsetzung von Bebauungs- und Gestaltungsplänen vorangetrieben.



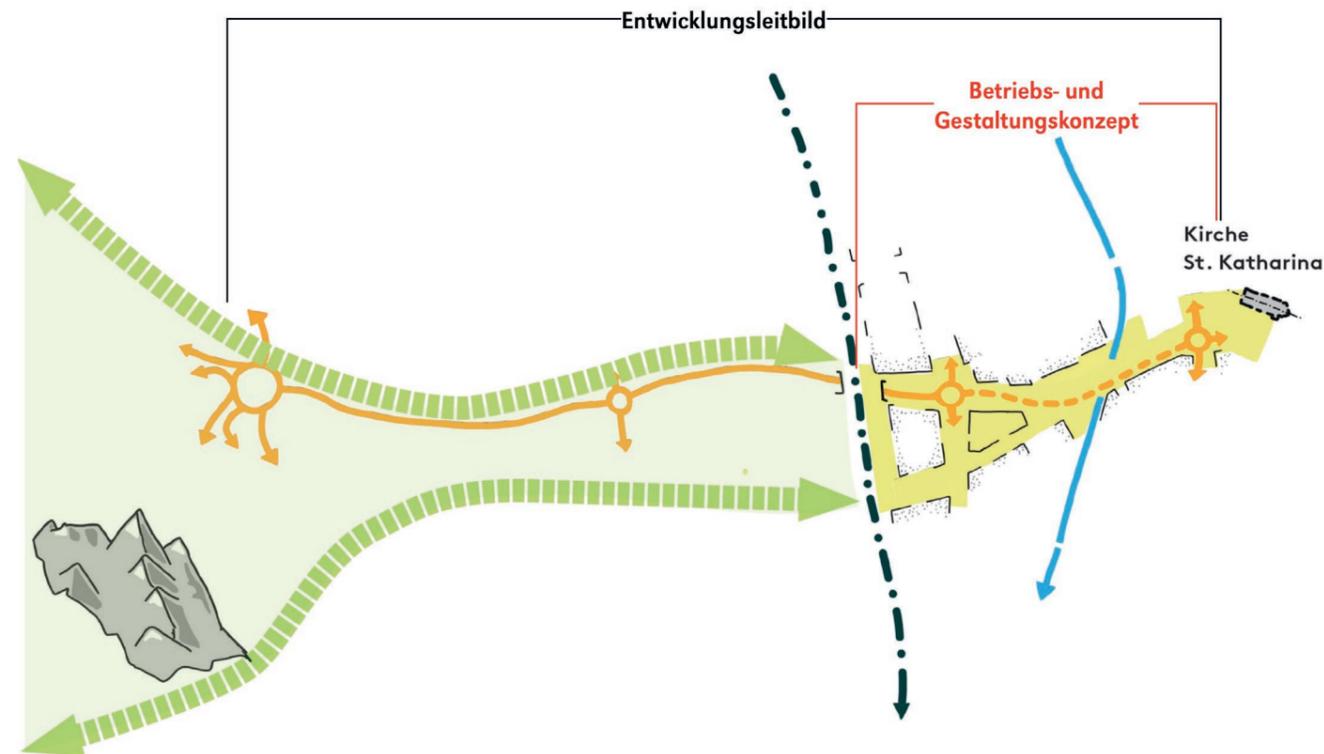
### Ansätze für die Siedlungsentwicklung

Aus dem Entwicklungsleitbild gehen für die Ringstrasse zwei Ansätze zur Entwicklung des urbanen Raums hervor:

Auf dem östlichen Abschnitt zwischen dem Knoten Schlund und Bahnhof soll die heutige Wirkung als Landschaftskorridor im Siedlungsgebiet erhalten bleiben und gestärkt werden. So sollen die künftigen Bebauungen beidseitig der Ringstrasse stärker durch diesen Grünraum verknüpft werden. Dabei wird auch die vorgesehene Südallee aus der Siedlungsentwicklung Luzern Süd mit eingebunden.

Auf dem westlichen Abschnitt soll der Raum der Ringstrasse eine Abfolge von grünen, urbanen Plätzen und Aufenthaltsorten bilden. Dabei gilt es, die bestehenden bzw. bereits geplanten Teilräume in diesem Zentrumscluster vor Horw miteinander zu verknüpfen. Wichtige Längs- und Querbezüge, wie die Achse Bahnhof – Kirche oder der querende Dorfbach, sollen einbezogen werden. Die zukünftige Bebauung entlang der Ringstrasse soll den Strassenraum schärfer fassen und so diese Bezüge stärken. Durch die Schaffung von kleinen Plätzen und grünen Inseln wird eine Abfolge von Orten geschaffen, welche der Ringstrasse und somit dem gesamten Zentrumscluster einen eigenen Charakter, eine Identität gibt.

## 2.3. Bedeutung für das Betriebs- und Gestaltungskonzept



### Abschnittsbildung

Das Entwicklungleitbild teilt den Betrachtungsperimeter der Ringstrasse aufgrund der Raumtypologie und der Ansätze für die Siedlungsentwicklung in zwei Abschnitte. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept erstreckt sich nur über den östlichen Abschnitt zwischen dem Bahnhof und dem Kreis Merkur. In diesem Abschnitt sollen mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept die Ansätze aus dem Entwicklungleitbild konkreter ausgearbeitet und die zukünftige Verkehrsführung und Strassenraumgestaltung aufgezeigt werden.



### Gestalterische Ansätze

Im Entwicklungleitbild werden neben den städtebaulichen auch gestalterische Ansätze für den urbanen Raum im Zentrum von Horw aufgezeigt. Im Vordergrund stehen dabei eine stärkere Durchgrünung der Strassenräume und eine möglichst fließende Verknüpfung dieser Räume mit den bestehenden grünen Freiräumen.

Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept sollen diese gestalterischen Ansätze im Strassenraum der Ringstrasse konkretisiert und, abgestimmt auf die verkehrstechnischen Anforderungen und Funktionen, festgehalten werden. Künftige Bebauungspläne, Bauprojekte und weiterführende städtebauliche Planungen sollen anhand des BGK auf die angestrebte Gestaltung und Qualität des Strassenraums abgestimmt werden können. So soll über alle Teilplanungen hinweg ein einheitliches Raumbild im Zentrum von Horw entstehen.

### 3. Analyse Perimeter BGK

### 3.1. Analyse Verkehr



**Motorisierter Verkehr**

Aufgrund der Zubringerfunktion zum Autobahnanschluss Luzern-Horw beim Knoten Schlund ist die Ringstrasse ein wichtiges Hauptelement des lokalen Strassennetzes. Das Verkehrsaufkommen auf der Ringstrasse beträgt heute gegen rund 10'000 Fahrzeuge pro Tag.

Auf der Ringstrasse gilt eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Allmendstrasse, sowie der Kreisel Merkur und die anderen dort anschliessenden Strassen liegen in Tempo-30-Zonen.

Durch die verkehrsorientierte Gestaltung wird dem motorisierten Verkehr heute sehr viel Platz im Strassenraum eingeräumt.

**Parkierung**

Der Parkplatz zwischen der Ringstrasse und der Marktgasse ist öffentlich und dient grundsätzlich den Kunden und Besuchern der Post, Gemeinde und weiteren Dienstleistungs- und Einkaufseinrichtungen in der Marktgasse. Zusätzlich besteht unter der Überbauung Marktgasse eine öffentliche Einstellhalle. Die Zu- und Wegfahrt zur Einstellhalle erfolgt über die Ringstrasse.

Im Bereich der Sammelstelle existieren Kurzzeitabstellplätze für die Entsorgung, sowie zwei Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge von Mobility.

**Öffentlicher Verkehr**

Auf dem Abschnitt Bahnhof - Kreisel Merkur verkehren mehrere Buslinien. Westlich des Kreisels Merkur befindet sich in Fahrtrichtung Bahnhof die Haltebucht der Haltestelle Horw, Zentrum. Hier endet heute die Buslinie 14, weshalb Busse an dieser Haltestelle ihre Wendezeit abwarten müssen. Beim Bahnhof Horw liegt zwischen dem Kreisel Bahnhof und der Unterführung beidseitig die Bushaltestelle Horw, Bahnhof.

Am Bahnhof Horw ist der Bau eines neuen Bushofs zur besseren Verknüpfung von Bus und Bahn vorgesehen. Zukünftig soll dort zwischen den Buslinien und der Bahn umgestiegen werden, die Buslinien sollen am Bushof enden. Damit werden die Bushaltestelle Horw, Bahnhof an der Ringstrasse, sowie die Haltebucht der Haltestelle Zentrum zum Halten und Abwarten der Wendezeit zukünftig entfallen.



**Fussverkehr**

Über den ganzen Betrachtungsperimeter führt entlang der Ringstrasse auf der nördlichen Seite der Fahrbahn ein gemeinsamer Fuss- und Veloweg. Auch in der Unterführung beim Bahnhof wird der Fussverkehr gemeinsam mit dem Veloverkehr in beide Richtungen geführt. Aufgrund der schmalen Wegbreite und Lichtraumprofil, ist die Unterführung für diese Mischverkehrsführung zu schmal. Aus diesem Grund wird unabhängig vom Betriebs- und Gestaltungskonzept Ringstrasse eine zweite Unterführung südlich der Fahrbahn des motorisierten Verkehrs geplant. Zukünftig soll der Veloverkehr jeweils nur in eine Richtung gemeinsam mit dem Fussverkehr geführt werden. Zwischen dem Kreisel Bahnhof und der Einmündung der Hans-Reinhard-Strasse besteht für den Fussverkehr entlang der Ringstrasse nur nordseitig ein Weg. Auch hier werden der Fuss- und Veloverkehr gemeinsam geführt. Dies führt aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Velofahrenden und dem Fussverkehr potentiell zu Konflikten.

Im Bereich des Parkplatzes führen nördlich zwei Fusswegverbindungen von der Ringstrasse zur Marktgasse und dem Gemeindehaus. Südlich schliesst ein Fussweg entlang des Dorfbaches an die Ringstrasse an.

Neben den Fussgängerstreifen rund um die Kreisel gibt es auf dem Abschnitt Bahnhof – Merkur nur zwei weitere Querungen für den Fussverkehr über die Ringstrasse. Aufgrund der erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h und der wenigen Querungsmöglichkeiten für einen Zent-rumsbereich ist die Trennwirkung der Ringstrasse für den Fussverkehr erheblich.



**Veloverkehr**

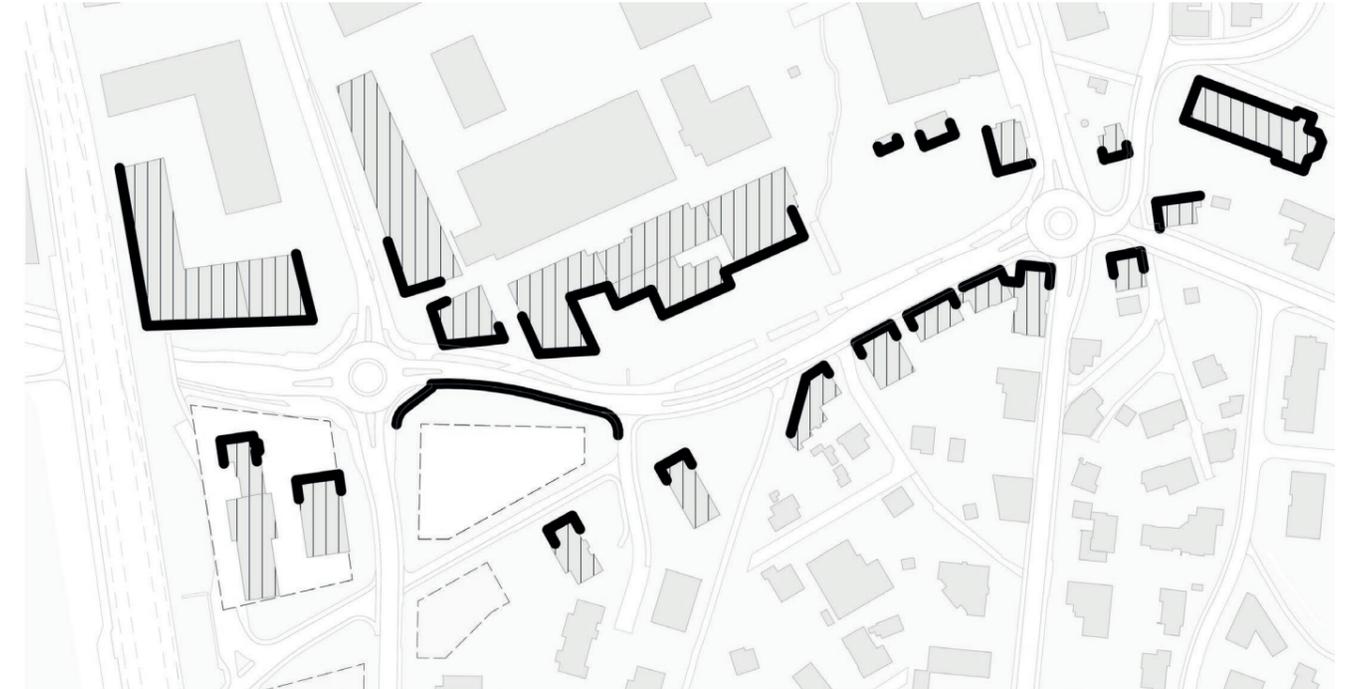
Der Veloverkehr wird entlang der Ringstrasse grundsätzlich auf seitlichen Wegen im Mischverkehr mit dem Fussverkehr geführt. Dies birgt aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Fussgängern und Velofahrenden ein Sicherheitsrisiko. Besonders im Bereich von Bushaltestellen und Einmündungen von Strassen oder Wegen besteht dadurch ein erhöhtes Konfliktpotential.

Beim Kreisel Bahnhof wird der Veloverkehr ausserhalb der Fahrbahn um den Knoten herumgeführt. Velofahrende queren dabei wie die Fussgänger die Kreiselarme. Dies bedeutet vor allem für sichere und schnelle Velofahrende einen Umweg.

Ab dem Kreisel Merkur wird der Veloverkehr auf den anschliessenden Strassen mit Tempo 30 im Mischverkehr geführt. Der Übergang vom gemeinsamen Fuss- und Veloweg auf die Fahrbahn ist hier jedoch nicht befriedigend und sicher gelöst.

Aufgrund der einseitigen Führung des Veloverkehrs auf dem gemeinsamen Fuss- und Veloweg fehlt es an den Knoten zur Hans-Reinhard-Strasse und zum Birkenfeldweg an sicheren Abbiege- bzw. Querungsmöglichkeiten für den Veloverkehr.

## 3.2. Analyse Gestaltung



### Strassenraum

Der Strassenraum ist heute verkehrsorientiert gestaltet. Die Fahrbahnbreite ist mit einer durchschnittlichen Breite von 6.5 – 8.0m auf die geltende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt. Bei den Fussgängerstreifen sind jeweils Mittelinseln als Querungshilfen angeordnet. Zwischen dem Kreisel Bahnhof und der Einmündung Hans-Reinhard-Strasse wird der Strassenraum südlich durch eine Lärmschutzwand begrenzt, ein innerorts eher unübliches Element. Gesamthaft ist der Strassenraum der Ringstrasse Ost besonders nordseitig durch viele Ein- und Ausfahrten geprägt.

Einseitig verläuft der Fuss- und Veloverkehr auf einem abgetrennten gemeinsamen Weg, auf der anderen Strassenseite gibt es nur ein Trottoir. Entlang des Fuss- und Velowegs sind auf einem kurzen Abschnitt beidseitig Bäume als Grünelemente gepflanzt. Die Streifen zwischen Fahrbahn, Fuss-/Veloweg und Parkplatz bzw. Ein- und Ausfahrten sind durch begrünte Bankette gefasst.

Gesamthaft ist im Strassenraum der Ringstrasse heute kein gestalterischer roter Faden erkennbar. Es gibt keine Elemente, welche sich wiederholen und somit eine identitätsstiftende Wirkung haben. Durch die vielen, aufgeteilten Verkehrsflächen entstehen Restflächen, welche entsprechend wenig Gestaltung aufweisen und die Raumbeanspruchung des Verkehrs noch stärker wirken lassen. Die Aufenthaltsqualität ist für die zentrale der Ringstrasse im Ortskern von Horw sehr gering.

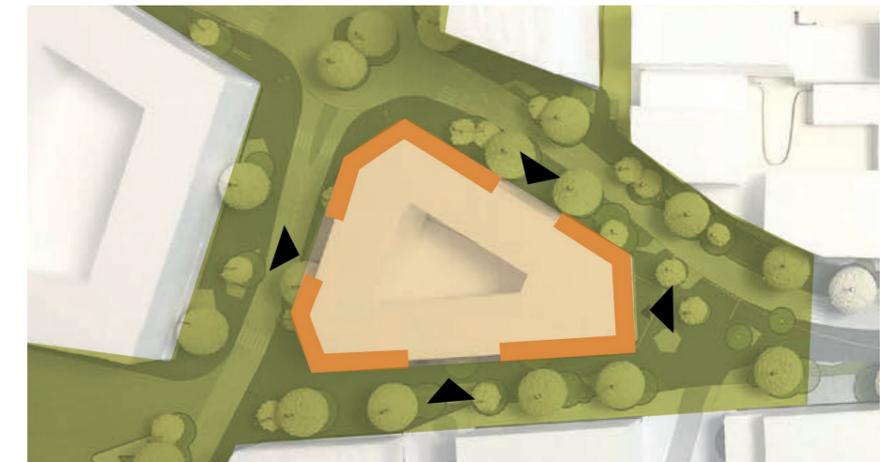
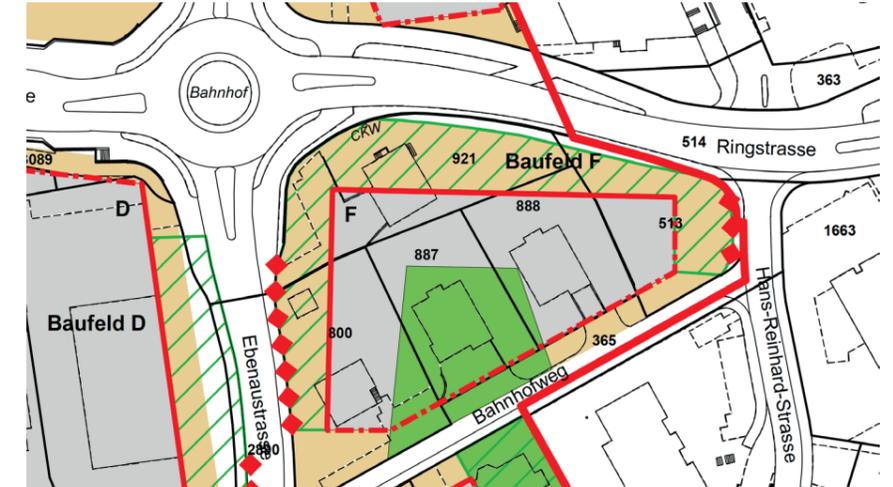
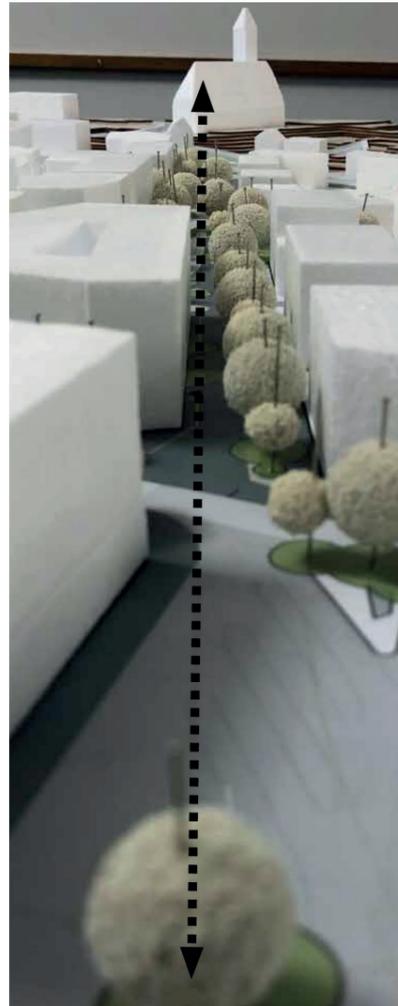
### Städtebauliche Gegebenheiten

Nordseitig ist der Strassenraum der Ringstrasse Ost städtebaulich nicht stark gefasst. Die Gebäude liegen nicht unmittelbar an der Strasse, Parkplätze und kleinere Grünräume liegen dazwischen. Weiter sind nordseitig die Rückseiten der Gebäude zur Ringstrasse ausgerichtet, die Fronten mit den eigentlichen Eingängen und Erdgeschossnutzungen liegen zur Marktgasse hin. Mit dem Hochhaus beim Kreisel Bahnhof (Baufeld G im Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw) besteht in diesem Bereich ein städtebauliche Landmarke. Auf der Südseite liegen die Gebäude zwischen dem Kreisel Merkur und der Hans-Reinhard-Strasse direkt an der Strasse. Die Erdgeschossnutzungen und Eingänge sind zur Ringstrasse ausgerichtet.

Zwischen Hans-Reinhardstrasse und dem Kreisel Bahnhof sind die südseitigen Gebäude nicht an der Ringstrasse ausgerichtet. Sie werden über den Bahnhofweg bzw. die Ebenastrasse erschlossen und vom Strassenraum der Ringstrasse durch die bestehende Lärmschutzwand getrennt.

Wie bereits im Entwicklungsleitbild aufgezeigt wird, ist die Ringstrasse besonders auf dem Abschnitt Bahnhof - Kreisel Merkur durch Achsen und Querbeziehungen geprägt. Die Achse Bahnhof - Kirche stellt dabei eine wichtige städtebauliche Sichtbeziehung zwischen dem Bahnhof und dem Zentrum von Horw dar, in deren Linie auch die Ringstrasse verläuft.

### 3.3. Potentiale



#### Achse Bahnhof – Kirche

Die annähernd geradlinige Sichtachse und ehemalige Verbindung zwischen Bahnhof und Kirche bietet ein grosses städtebauliches Potenzial. Durch eine Stärkung dieser Achse als Sicht- und Wegbeziehung kann die Verknüpfung zwischen dem Ortszentrum von Horw entlang der Kantonsstrasse, und dem Bahnhof wieder gestärkt werden. Dadurch kann das Gebiet rund und um den Bahnhof an Bedeutung für die Horwer Bevölkerung gewinnen.

Für eine Stärkung der Achse Bahnhof – Kirche muss die bereits heute bestehende Sichtbeziehung auch mit der zukünftigen Bebauung entlang der Ringstrasse und dem Bahnhofweg bestehen bleiben. Die Wegverbindung über den Bahnhofweg und entlang der Ringstrasse muss in der Verkehrsführung des Fuss- und Veloverkehrs gestalterisch stärker betont werden.

#### Bachzugänge

Der Dorfbach unterquert die Ringstrasse mittig zwischen Bahnhof und Kreisel Merkur. Mit Bäumen und Wegen besitzt der Bachraum nördlich und südlich der Ringstrasse bereits eine gewisse attraktive Gestaltung und Zugänglichkeit. Diese wird durch den Strassenraum der Ringstrasse heute jedoch unterbrochen. Mit der Umgestaltung des Strassenraums kann die Zugänglichkeit und Attraktivität des Bachraums über die Ringstrasse hinweg verknüpft werden.

#### „Dreieck“ Baufeld F

Das Baufeld F des Bebauungsplans Zentrumszone Bahnhof Horw liegt im Dreieck zwischen der Ringstrasse, Ebenastrasse und dem Bahnhofweg. Dieses Baufeld ist somit ein wichtiges Teilstück des städtebaulichen Erscheinungsbilds der Ringstrasse, wie auch des Bahnhofsbereichs. Mit der baulichen Entwicklung des Baufelds F kann die Lärmschutzwand entfernt und der Strassenraum der Ringstrasse südseitig durchgehend geöffnet werden. Gleichzeitig spielt die zukünftige Bebauung auf dem Baufeld eine wichtige Rolle bei der Bildung der Sicht- und Wegbeziehungen zwischen Bahnhof und Zentrum.

## 3.4. Fazit Analyse

Die Ringstrasse ist heute verkehrsorientiert gestaltet. Der motorisierte Verkehr dominiert das Strassenbild, der Fuss- und Veloverkehr sind auf unattraktiven Flächen in den Seitenräumen organisiert. Der Strassenraum und die anschliessende städtebauliche Struktur haben sich unabhängig entwickelt und weisen deshalb keine klaren Bezüge oder einen gestalterischen roten Faden auf. Es bestehen keine klaren Sicht- oder Wegbeziehungen, welche die Menschen zwischen Bahnhof und Zentrum entlang der Ringstrasse leiten.

Durch die Nutzung der beschriebenen Potentiale ist jedoch eine erhebliche Aufwertung der Ringstrasse möglich. Mit der Stärkung der Sichtachse Bahnhof – Kirche können das Ortszentrum und das Entwicklungsgebiet rund um den Bahnhof Horw besser verknüpft und für den Fuss- und Veloverkehr eine attraktive, einfach lesbare Verbindung geschaffen werden. Durch die Aufwertung bestehender kleiner Grünräume wie dem Dorfbach kann die Attraktivität der Ringstrasse auch zum Flanieren und Aufenthalt erhöht werden. Mit der städtebaulichen Entwicklung, besonders im Baufeld F, kann der Strassenraum der Ringstrasse klarer gefasst und in das Zentrum der Gemeinde Horw integriert werden.

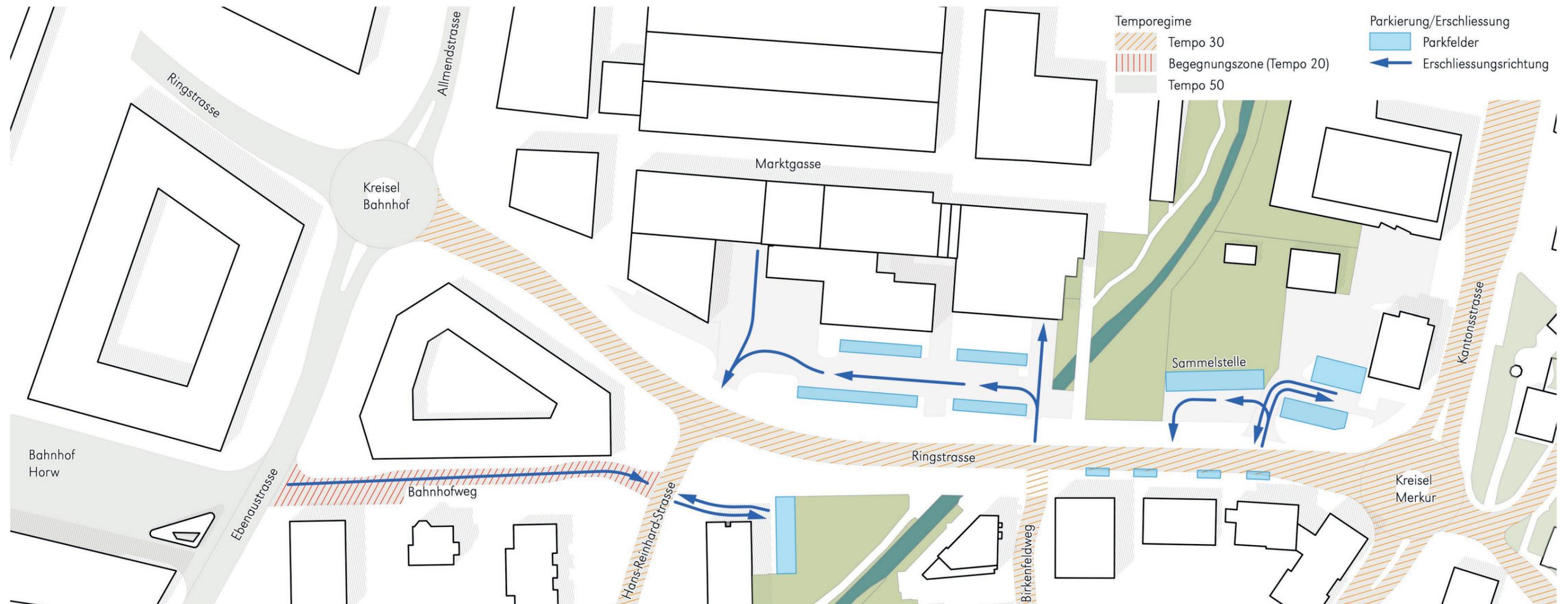
## 4. Ziele

**Folgende Ziele sollen mit der Umgestaltung der Ringstrasse erreicht werden:**

- Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmer hoch.
- Die Geschwindigkeiten liegen auf einem siedlungsverträglichen Niveau.
- Für den Fussverkehr besteht zwischen Bahnhof und Zentrum eine sichere, direkte und komfortable Verbindung.
- Die Ringstrasse kann entsprechend der Wunschlinien sicher gequert werden.
- Für den Veloverkehr besteht eine sichere, direkte und komfortable Infrastruktur, welche ein möglichst störungs- und unterbruchs-freies Fahren ermöglicht.
- Die angrenzenden Nutzungen sind mit allen Verkehrsmitteln attraktiv erreichbar.
- Es besteht weiterhin ein angemessenes Angebot an öffentlichen Parkfeldern.
- Die Aufenthaltsqualität ist zwischen Bahnhof und Zentrum gesamthaft erhöht.

## 5. Betriebs- und Gestaltungskonzept

## 5.1. Betriebskonzept



### Temporegime

Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit wird zwischen Kreisel Bahnhof und Kreisel Merkur von 50 km/h auf 30 km/h gesenkt. Im Vordergrund steht dabei die Erhöhung der Sicherheit des querenden Fussverkehrs. Aufgrund der vielen Querbeziehungen wird die Ringstrasse von Fussgängern häufig und an vielen verschiedenen Stellen überquert. In einer Tempo-30-Zone werden die Fussgängerstreifen entfernt und Fussgänger können die Fahrbahn überall queren. Durch die tiefere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs sind sie dabei besser geschützt.

Auf dem Bahnhofweg soll zukünftig eine Begegnungszone signalisiert werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

Weiter wird durch die Temporeduktion die Verträglichkeit des motorisierten Verkehrs und damit die Aufenthalts- und Wohnqualität im Umfeld erhöht. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten entstehen geringere Emissionen wie z.B. Lärm.

Bereits heute ist aufgrund der häufigen Querungen von Fussgängern und abbiegenden Fahrzeugen die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit tiefer als signalisiert. Mit der Senkung der Geschwindigkeit wird die Signalisation den Gegebenheiten angepasst.

### Motorisierter Verkehr

Der motorisierte Verkehr wird weiterhin durchgehend auf einer zweistreifigen Fahrbahn geführt. Gesamthaft wird die Fahrbahn zwischen Hans-Reinhard-Strasse und Kreisel Merkur rund 2.5m nach Norden verschoben. Die Knoten zu den Seitenstrassen und Ein- und Ausfahrten zu den Parkplätzen bleiben bestehen. Die Erschliessung der Sammelstelle erfolgt neu direkt ab der Ringstrasse anstelle über die Zufahrt zum Parkplatz Marktgasse.

Der motorisierte Verkehr soll den Bahnhofweg nur im Einbahnverkehr von der Ebenastrasse in Richtung Hans-Reinhard-Strasse befahren können. Auf dem Bahnhofweg sollen in der Begegnungszone der Fuss- und Veloverkehr und der motorisierte Verkehr zukünftig im Mischverkehr geführt werden. Dadurch kann die Achse Bahnhof - Zentrum für den Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden.

### Knoten

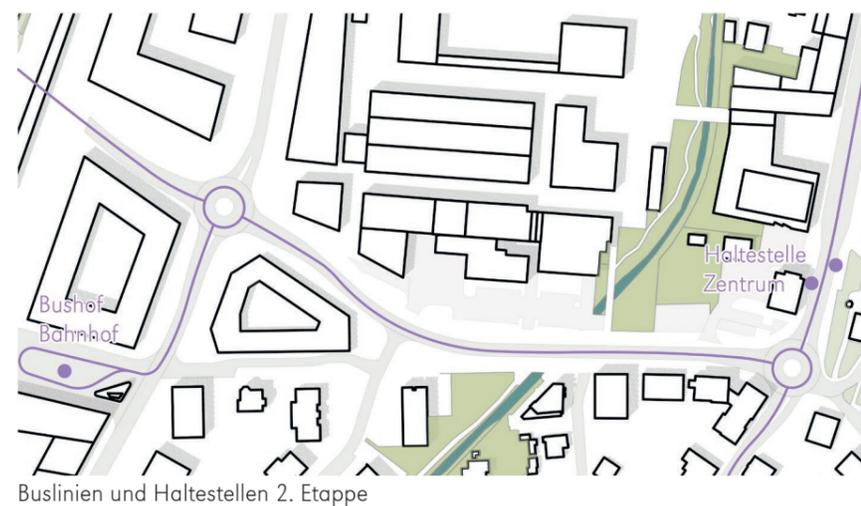
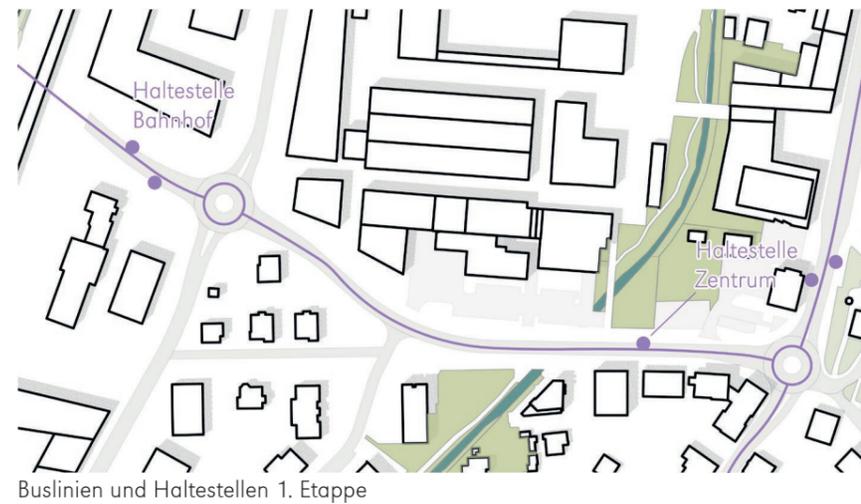
Die beiden Knoten Bahnhof und Merkur sollen als Kreisel bestehen bleiben. Aufgrund der räumlichen Platzverhältnisse und des Verkehrsaufkommens sind andere Knotenformen mit Lichtsignalanlagen nicht geeignet. Die Einmündungen und Zufahrten zwischen den beiden Kreiseln sollen in ihrer Lage bestehen bleiben.

### Parkierung

Der Parkplatz zwischen Ringstrasse und der Überbauung Marktgasse bleibt bestehen. Die Ein- und Ausfahrten zum Parkplatz und zur Einstellhalle bleiben bestehen, werden im Zuge der Umgestaltung und Verschiebung der Fahrbahn jedoch geringfügig angepasst. Die Sammelstelle und die zugehörigen Kurzzeitparkfelder werden neu angeordnet, die Erschliessung erfolgt neu über den Anschluss zur Raiffeisenbank.

Für die publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen zwischen dem Kreisel Merkur und der Einmündung des Birkenfeldweg werden im Seitenbereich zusätzliche Kurzzeitparkfelder für Kunden markiert.

Mit der Umgestaltung des Bereichs bei der Einmündung Hans-Reinhard-Strasse bzw. Bahnhofweg müssen die Parkfelder auf der Parzelle Nr. 1663 verlegt werden. Zukünftig sollen diese auf der Rückseite des Gebäudes, teilweise auf der Parzelle Nr. 726 liegen.



### Öffentlicher Verkehr

Mit dem Bau des neuen Bushofs am Bahnhof Horw sollen die Buslinien zukünftigen einen gebündelten Halte-, Wende-, und Umsteigeort haben. Die Haltestellen auf der Ringstrasse würden somit entfallen. Bis zur Umsetzung des Bushofs müssen die Haltestellen jedoch weiterhin bestehen bleiben. Sie können jedoch in die neue Gestaltung des Strassenraums integriert und zu einem späteren Zeitpunkt rückgebaut werden.



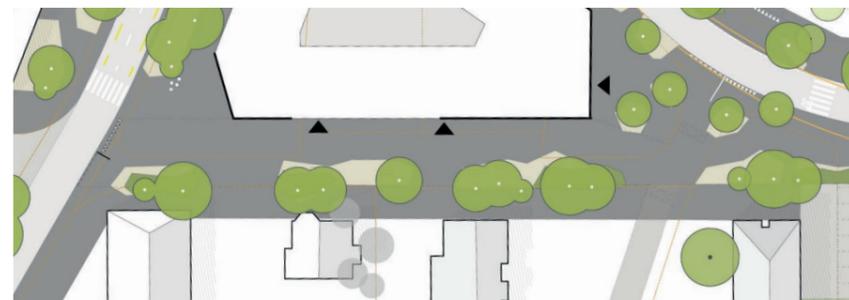
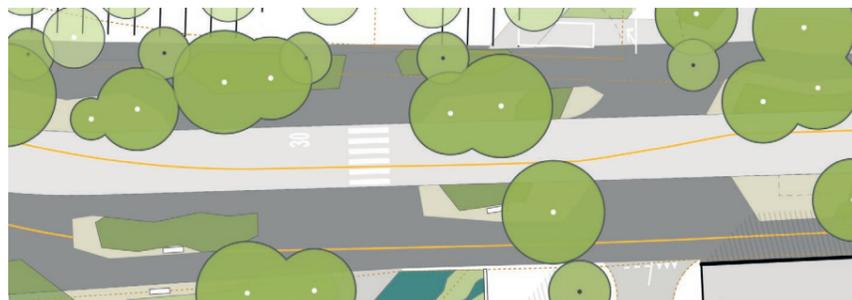
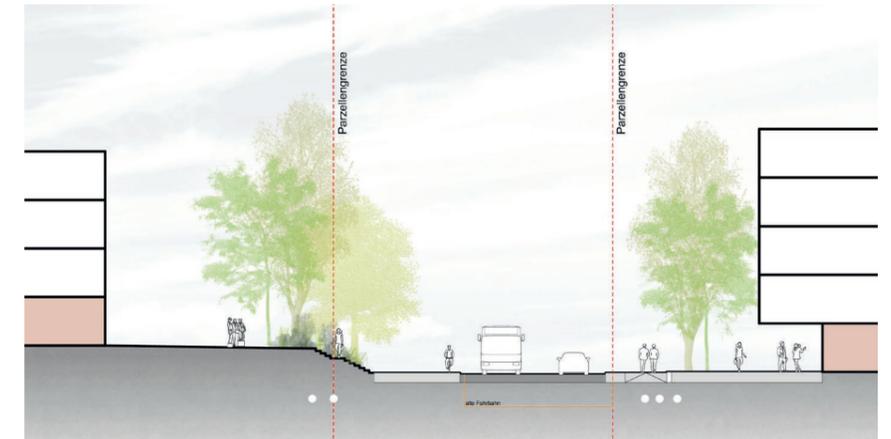
### Veloverkehr

Der Veloverkehr soll zukünftig hauptsächlich die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr teilen. Durch die Senkung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist das Velofahren im Mischverkehr sicherer, die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen motorisiertem Verkehr und Velo sind nur noch gering. Vor dem Kreisel Bahnhof wechselt der Veloverkehr auf die Fahrbahn und durchfährt den Kreisel im Mischverkehr. Bei der Unterquerung der Bahnlinie wird der Veloverkehr weiterhin in den seitlichen Unterführungen gemeinsam mit dem Fussverkehr geführt.

### Fussverkehr

Der Fussverkehr wird weiterhin seitlich der Fahrbahn geführt. Durch die Verschiebung der Fahrbahn nach Norden wird beidseitig ein breiter Seitenbereich für den Fussverkehr ermöglicht. Die Hauptverbindung zwischen Zentrum und Bahnhof für den Fussverkehr verläuft vom Kreisel Merkur zunächst auf der Südseite parallel zur Ringstrasse und ab der Hans-Reinhard-Strasse über den Bahnhofweg. Fussgänger können in der Tempo-30-Zone die Fahrbahn überall queren. Durch die Einführung einer Tempo-30-Zone entfallen drei markierte Fussgängerstreifen zwischen dem Kreisel Bahnhof und Kreisel Merkur. Der Fussgängerstreifen beim Kreisel Bahnhof bleibt bestehen, da die Tempo-30-Zone nach der Querung beginnt. An den Stellen der aufzuhebenden Fussgängerstreifen soll die Querung der Fahrbahn weiterhin zusätzlich vereinfacht werden, mittels abgesenkten Randsteinen. Bei Bedarf können die Fussgängerstreifen bei Querungen mit erhöhtem Sicherheitsbedarf, z.B. an Schulwegen, bestehen bleiben.

## 5.2. Gestaltungskonzept



### Seitenbereiche

Die Seitenbereiche zwischen den Kreiseln Bahnhof und Merkur werden durchgehend als breite Bänder ausgestaltet, in welchen sich der Fussverkehr bewegt und eine grosszügige Begrünung mit Bäumen Platz findet. Die Seitenbereiche werden neu zwischen 6.00 m und 8.00 m breit. Davon werden durchgängig mindestens 2,50 m als asphaltierte Flächen für den Fussverkehr ausgestaltet sein.

Dazwischen sind versetzt Inseln mit chaussierten oder begrünten Flächen mit Bäumen platziert. Die chaussierten Flächen sind für Fussgänger ebenfalls begehbar. Bei grösseren Inseln kann auch eine Kombination von begrünter und chaussierter Fläche erstellt werden. Die Inseln werden alle mit Bäumen bestückt, teilweise kann zusätzliche Möblierung wie Sitzbänke oder Abfallerimer am Rande der Inseln platziert werden.

Die Einmündungen und Zufahrten werden über die Seitenbereich als Trottoirüberfahrten ausgestaltet. Dadurch hat der Fussverkehr vortritt.

Die Fahrbahn ist neu nur noch 6.10 m breit. Diese Breite ermöglicht das Begegnen von zwei Bussen oder Lastwagen bei Tempo 30. Verbreiterungen für Mittelsinseln oder Abbiegespuren werden keine vorgesehen.

### Bahnhofweg

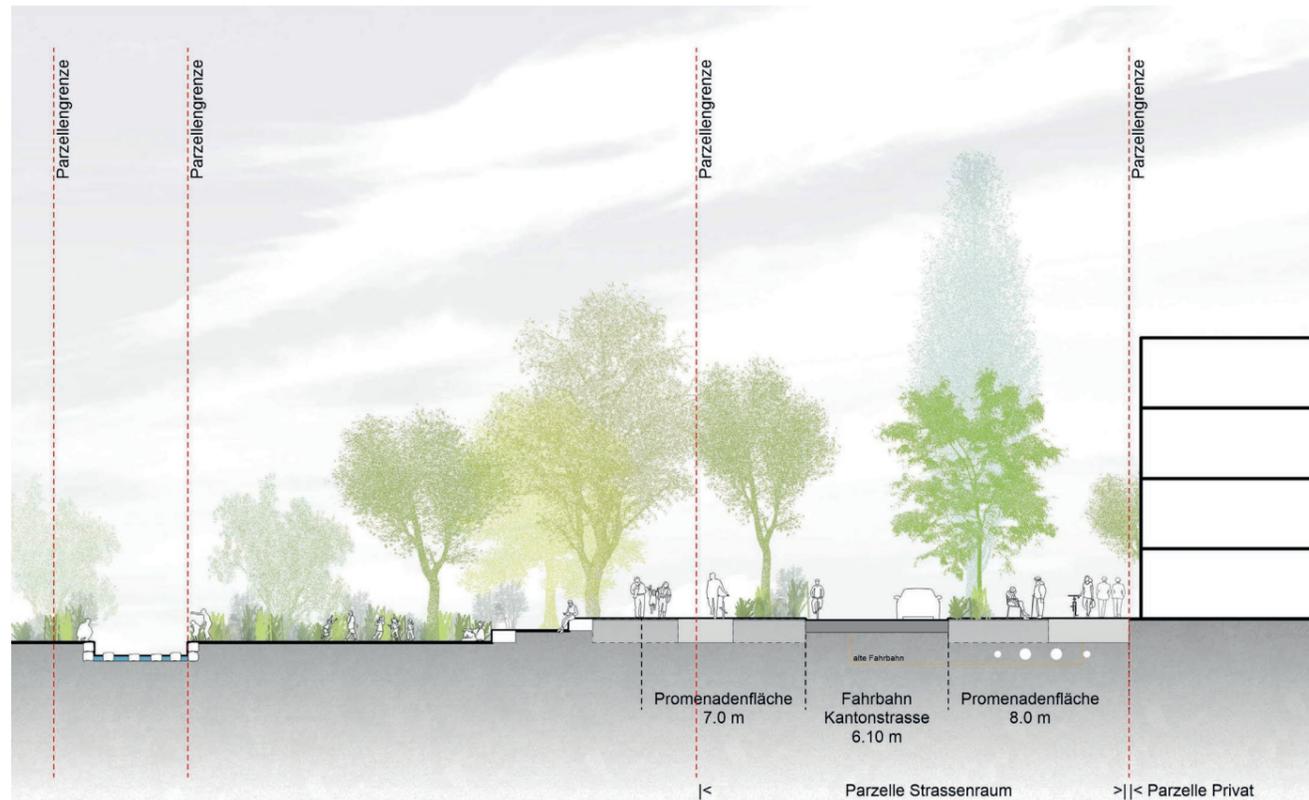
Der Bahnhofweg wird gesamthaft ebenfalls neugestaltet. Wie bei den Seitenbereichen der Ringstrasse sollen Inseln mit Bäumen von verschiedener Grösse den Strassenraum prägen. Zwischen den Inseln soll durchgehend eine Fahrbahn von 4.00m Breite vorhanden sein, welche nur optisch von den restlichen Flächen getrennt ist, jedoch auf dem gleichen Niveau liegt. Auf der Fahrbahn bewegen sich Fussgänger, Velofahrende und motorisierte Fahrzeuge des Zubringerverkehrs im Mischverkehr.

Im Bereich der Einmündung des Bahnhofswegs in die Hans-Reinhard-Strasse wird die Fahrbahn der Hans-Reinhard-Strasse angehoben, so dass für den Fussverkehr auf der Achse zwischen Bahnhof und Zentrum eine durchgängige, ebene Wegfläche vorhanden ist. Zusammen mit der gleichartigen Gestaltung des Bahnhofsweg und der Seitenräume Ringstrasse wird die Achse Bahnhof - Zentrum so gestalterisch stärker gefasst und ist besser erkennbar.

### Unterführung

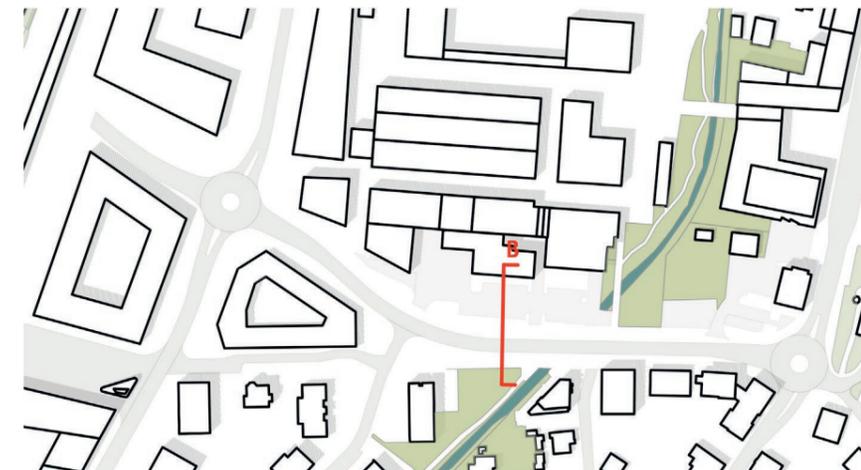
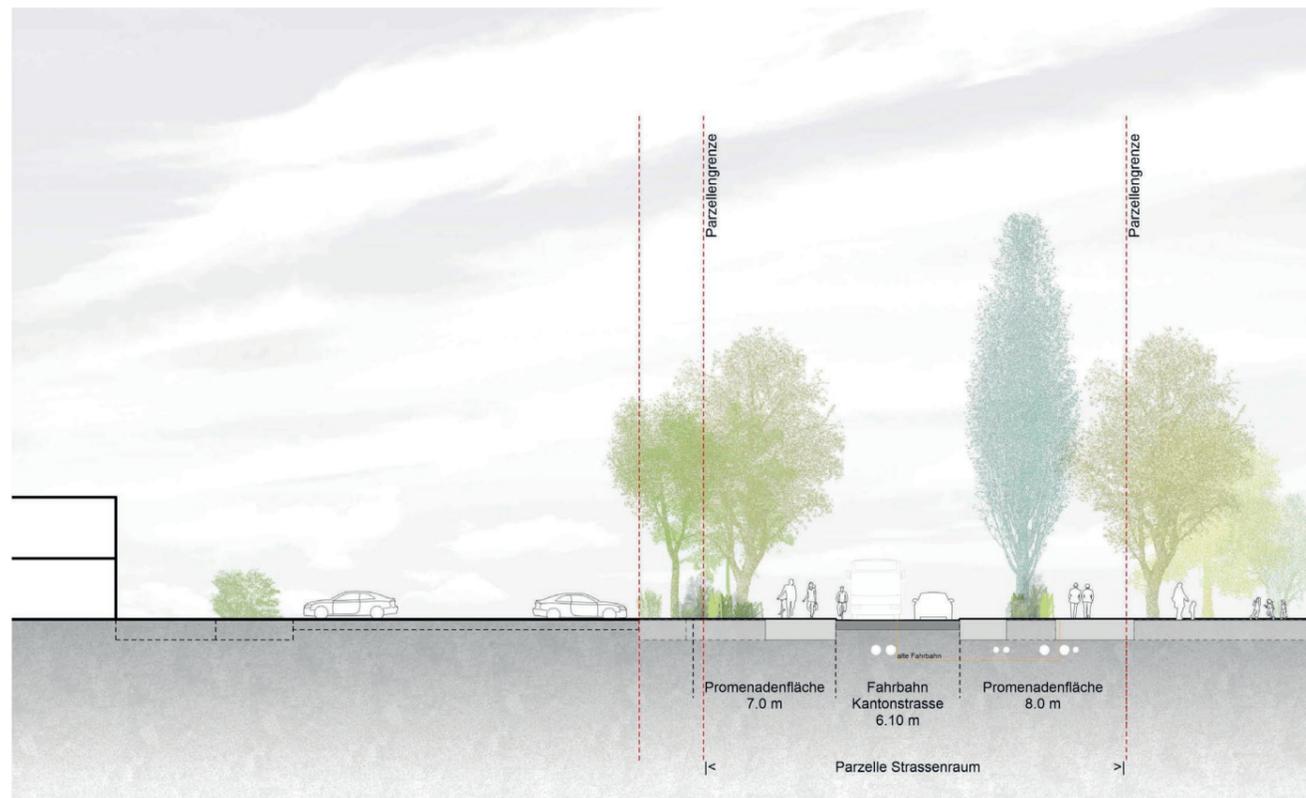
Die Unterführung der Bahnlinie beim Kreisel Bahnhof wird geöffnet. Durch den Wegfall der beiden Haltebuchten für den Bus können die Seitenbereiche für den Fuss- und Veloverkehr verbreitert und ebenfalls begrünt werden. Zu den anschliessenden zukünftigen Bebauungen führen breite Treppenaufgänge. Das bisher eng und beklemmend wirkende Ende der Unterführung wirkt dadurch offener und ist besser mit der umliegenden städtebaulichen Situation verknüpft.

## 5.3. Querschnitte



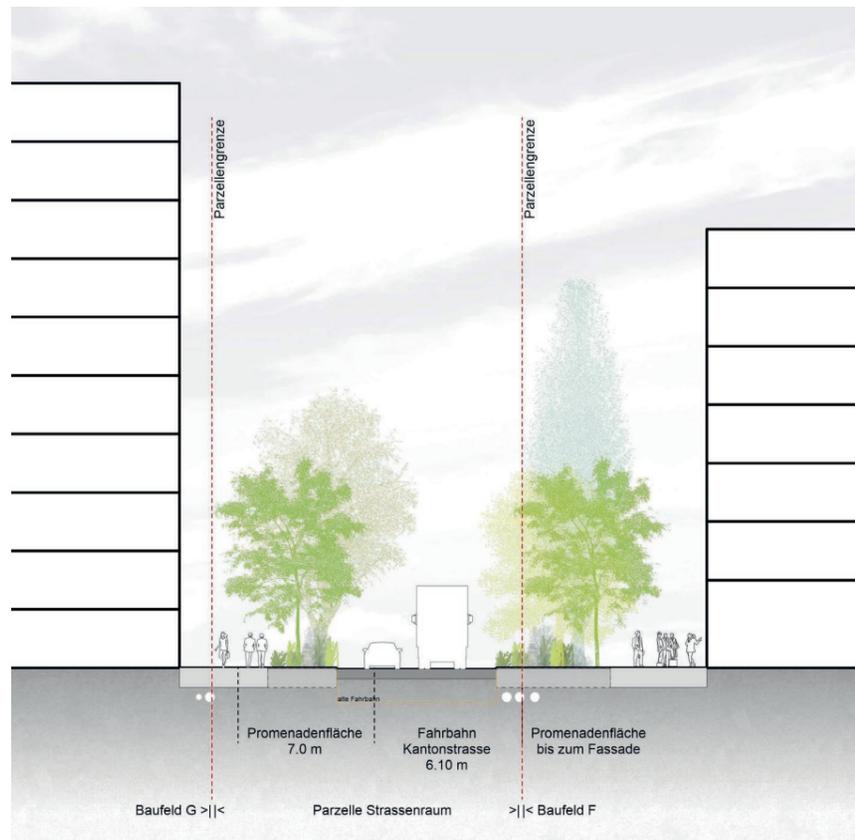
### Querschnitt A: Bachzugang Dorfbach

Im Bereich der Querung des Dorfbach soll der Zugang zu diesem direkt von der Ringstrasse ermöglicht werden. Der heutige Grünraum am Bachufer wird dazu umgestaltet, mittels Sitzstufen wird ein Aufenthaltsort geschaffen. Zur Erweiterung des Grünraums am Dorfbach bis an die Ringstrasse wird die heutige Zufahrt zu Sammelstelle vom Parkplatz Marktgase her aufgehoben.



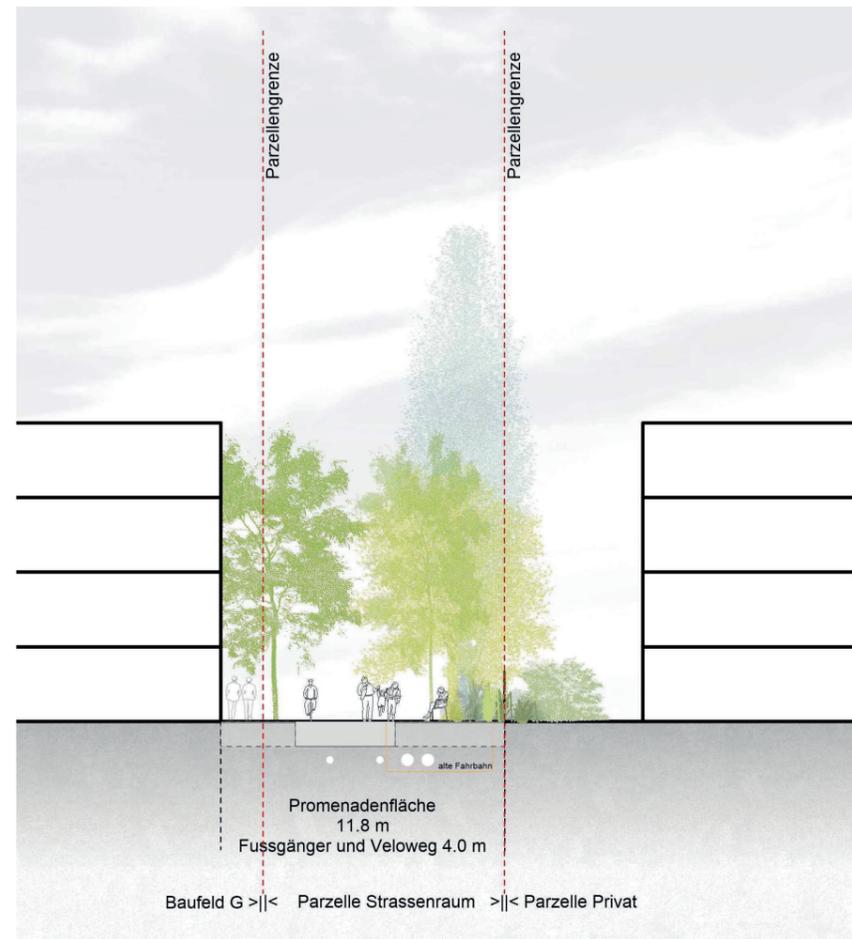
**Querschnitt B: Parkplatz Marktasse**

Der Parkplatz Marktasse bleibt nahezu unverändert bestehen. Die Zu- und Wegfahrten werden aufgrund der Verschiebung der Ringstrasse und der Schaffung der breiten Seitenbereiche verkürzt. Zwischen dem Parkplatz und dem Seitenbereich bzw. der Fläche für den Fussverkehr wird eine Begrünung analog zu den anderen Inseln entlang der Ringstrasse angelegt.



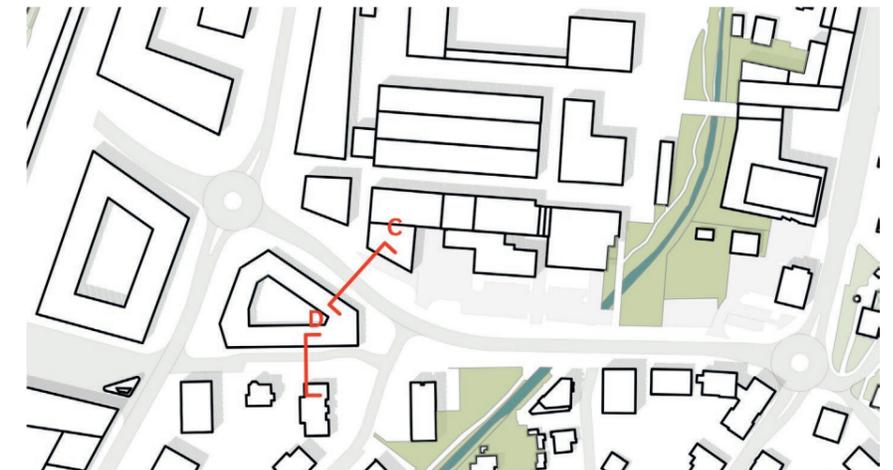
**Querschnitt C: Neue Bebauung Baufeld F**

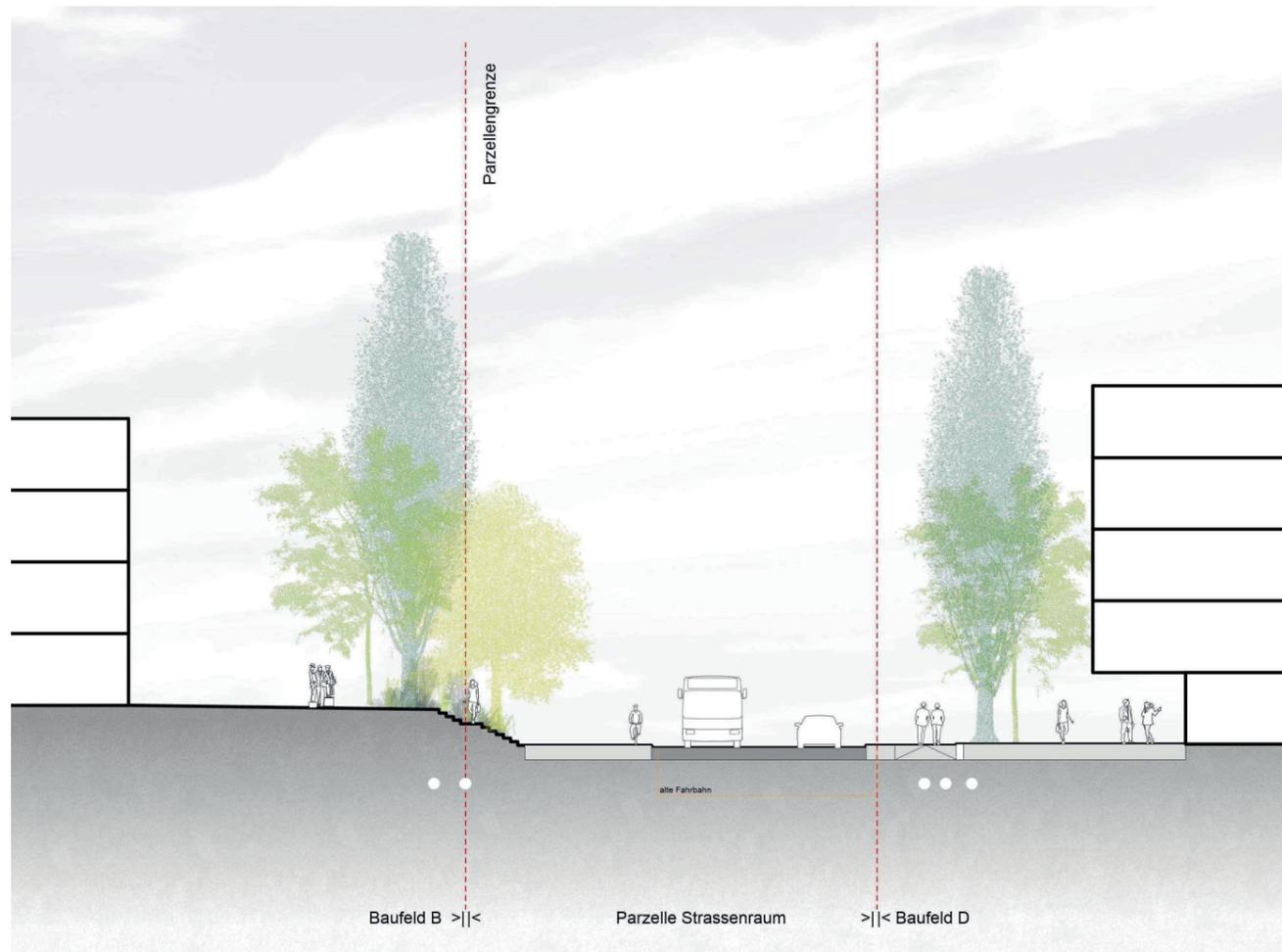
Durch die Überbauung des Baufeldes F kann der Strassenraum der Ringstasse auf diesem Abschnitt auch südlich geöffnet werden. Der Seitenbereich für den Fussverkehr, Begrünung und allfällige Erdgeschossnutzungen soll den gesamten Raum zwischen Fahrbahn und zukünftiger Fassade füllen.



**Querschnitt D: Bahnhofweg**

Auf dem Bahnhofweg werden der Fuss- und Veloverkehr mit dem motorisierten Verkehr gemeinsam geführt. Die Fahrbahn wird auf 4.00 m verschmälert. Die Seitenbereiche sollen jedoch ebenerdig in die Fahrbahn übergehen, die Unterscheidung soll durch verschiedene Beläge erreicht werden. Wie bei der Ringstrasse sollen chaussierte Bauminseln den Strassenraum punktuell einengen, die Fahrbahn von 4.00m soll jedoch durchgehend vorhanden sein. Gesamthaft ergibt sich zwischen der Fassade der neuen Überbauung auf dem Baufeld F, und der südlichen Parzellengrenze des Bahnhofwegs ein über 11 m breiter Strassenraum.



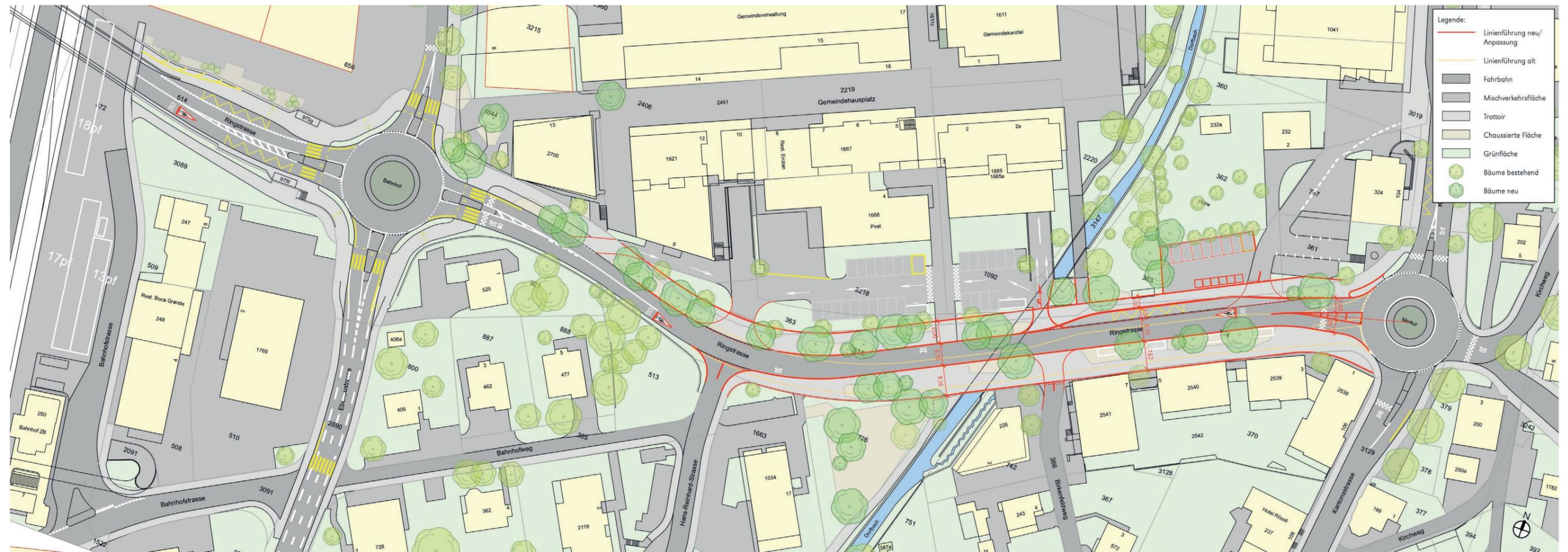


### Querschnitt E: Eingang Unterführung

Die bestehende Breite der Fahrbahn ab dem Kreisel Bahnhof bleibt in der Unterführung bestehen. In den Seitenbereichen werden der Fuss- und Veloverkehr entsprechend der Verkehrsführung in den beiden gemeinsamen Unterführungen zusammen- bzw. auseinander geführt. Zur Bebauung nördlich der Ringstrasse (Baufeld B) wird ein breiter Treppenaufgang vorgesehen, welcher die Unterführung räumlich öffnet. Die zukünftige Bebauung auf dem Bahnhofsareal (Baufeld D) kann direkt auf dem Niveau des Seitenbereichs an den Strassenraum anschliessen.

## 6. Etappierung

# 6.1. Etappe 1



In einer ersten Etappe sollen alle Elemente umgesetzt werden, welche mit dem aktuellen Bestand der Bebauung möglich sind. Dies betrifft hauptsächlich den Abschnitt zwischen Hans-Reinhard-Strasse und Kreisler Merkur. Auf diesem Abschnitt können in der ersten Etappe bereits die Verschiebung der Fahrbahn, die Schaffung der Seitenbereiche mit den begrünten Inseln, sowie die Umgestaltung der Sammelstelle innerhalb der bestehenden Bebauung realisiert werden. Auf der nördlichen Seite soll der Seitenbereich bereits etwas weiter bis zum bestehenden Hochhaus umgestaltet werden.

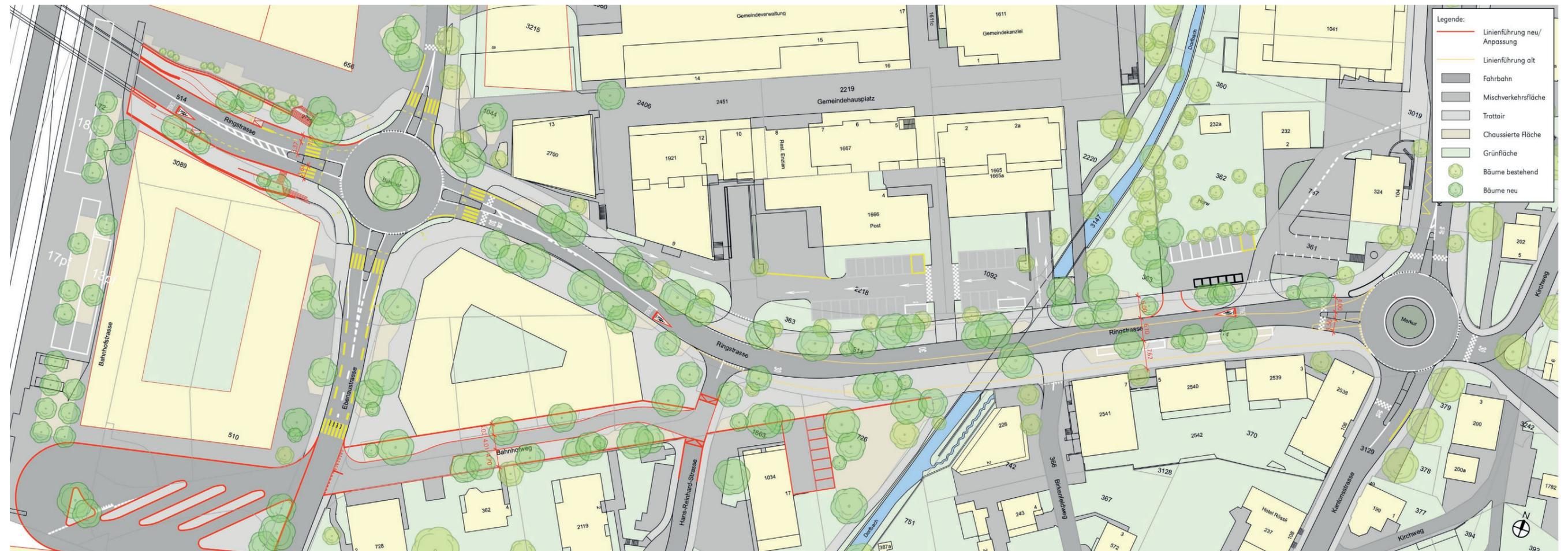
Aufgrund der Verschiebung der Fahrbahn nach Norden müssen in der ersten Etappe bereits die Einmündungen und Zufahrten angepasst und zu Trottoirüberfahrten in den Seitenbereichen umgestaltet werden.

Für die Haltestelle Horw Zentrum muss in der ersten Etappe auf der Ringstrasse weiterhin eine Busbucht bestehen bleiben. Wie die Fahrbahn verschiebt sich die Haltestelle nach Norden, bleibt jedoch im annähernd gleichen Abstand zum Kreisler Merkur wie heute. Die Busbucht findet mit den Zugangs- und Warteflächen im neuen breiten Seitenbereich Platz.

Das neue Temporegime Tempo 30 soll bereits in der ersten Etappe auf der gesamten Länge zwischen Kreisler Bahnhof und Kreisler Merkur eingeführt werden.



## 6.2. Etappe 2



Die zweite Etappe stellt den Endzustand der Ringstrassen auf dem gesamten Abschnitt von der Unterführung bis zum Kreisel Merkur dar.

Mit der Bebauung auf den Baufeldern D und F des Bebauungsplans Zentrumszone Bahnhof Horw soll auch die Umgestaltung der Ringstrasse in diesem Gebiet fortgeführt werden. Dies betrifft die Umgestaltung des südlichen Seitenbereichs der Ringstrasse zwischen Hans-Reinhard-Strasse und Kreisel Bahnhof, des Bahnhofswegs und des Eingangs der Unterführung.

Mit der Umgestaltung des Bahnhofswegs soll auch die Knotensituation bei der Einmündung der Hans-Reinhard-Strasse umgestaltet werden. Dazu gehört auch die Verschiebung der Parkfelder auf der Parzelle Nr. 1663 hinter das Gebäude auf die Parzelle Nr. 726.

Der neuen Bushof am Bahnhof Horw ist ebenfalls Teil der zweiten Etappe. Die Realisierung des Bushofs ist Voraussetzung für die Aufhebung der Haltebuchten zwischen dem Kreisel Bahnhof und der Unterführung, und somit für die Umgestaltung in diesem Bereich.



## 7. Umsetzungsempfehlung

### Etappe 1

Die Massnahmen der ersten Etappe können bereits innerhalb der bestehenden Bebauung entlang der Ringstrasse umgesetzt werden. Mit diesen Massnahmen kann ein wichtiger Teil der Ringstrasse im Zentrumsbereich von Horw aufgewertet werden. Die Verschiebung des Strassenverlaufs bedingt allerdings einen grösseren baulichen Eingriff. Für eine mittelfristige Umsetzung der ersten Etappe sollte deshalb zeitnah mit den weiterführenden Planungen begonnen werden. Erste flankierende Gestaltungsmassnahmen im bestehenden Strassenverlauf werden nicht empfohlen, da diese mit der Verschiebung der Strasse grösstenteils wieder entfallen würden. Um Synergien zu nutzen, ist eine zeitliche Abstimmung mit anderen Instandhaltungs- oder Sanierungsarbeiten, beispielsweise der Werkleitungen, zu prüfen und allenfalls zu koordinieren.

### Etappe 2

Die Massnahmen der Etappe 2 betreffen hauptsächlich die Strassenräume im Gebiet des Bebauungsplans Zentrumszone Bahnhof Horw. Es wird deshalb empfohlen, die Umsetzung der zweiten Etappe mit der Realisierung der Bauprojekte im Bebauungsplan gemeinsam zu planen und zu koordinieren. Dies bedeutet, dass die Massnahmen der Strassenraumgestaltung bereits im Bebauungsplan aufgenommen werden sollten. Da die bauliche Entwicklung im Bebauungsplanperimeter, besonders auf dem Bahnhofsareal und im Baufeld F, noch nicht in absehbarer Zeit erfolgt, können auch die Massnahmen der zweiten Etappe des BGK erst mittel- bis langfristig umgesetzt werden.

Die Umgestaltung des Bahnhofsweg muss direkt mit der Entwicklung auf dem Baufeld F umgesetzt werden, da der Strassenraum auf die Grundstücke des Baufelds erweitert wird. Die Umgestaltung des Bereichs Kreisel Bahnhof/Unterführung ist mit der Realisierung der zweiten Fuss- und Veloverkehrsunterführung gemeinsam zu planen und umzusetzen. Zudem ist die Massnahme abhängig von der Realisierung des Bushofs (Aufhebung der Haltestellen).

### Bushaltestellen

Die Verschiebung bzw. Aufhebung von Bushaltestellen und Haltebuchten kann unabhängig von der Umsetzung der beiden Etappen erfolgen. Auch in der zweiten Etappe kann, wenn der Bushof am Bahnhof Horw noch nicht erstellt ist oder der Bedarf besteht, die Haltestelle Horw Zentrum an der Ringstrasse weiterhin bestehen. Es wird empfohlen, den Bedarf der Haltestelle mit der Angebotsplanung der ÖV-Betreiber zu koordinieren. Die Haltestelle Horw Bahnhof beim Kreisel Bahnhof kann hingegen erst aufgehoben werden, wenn auch der Bushof umgesetzt wird.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept Ringstrasse wurde vom Gemeinderat mit Beschluss-Nr. 21-280 / 2019-300 vom 5. Mai 2021 zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Baudepartement Horw wird mit den weiteren Schritten zur Umsetzung beauftragt.

Objekt: **Horw, Betriebs- und Gestaltungskonzept Ringstrasse**

Plan: **Situation Etappe 1, 1:500**

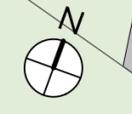


Format: 30/105 | Gez: db/af | Datum: 22.04.2021

Plan Nr: 20.013-01 | Kontr: om/fs | Rev:



- Legende:
- Linienführung neu/Anpassung
  - Linienführung alt
  - Fahrbahn
  - Mischverkehrsfläche
  - Trottoir
  - Chaussierte Fläche
  - Grünfläche
  - Bäume bestehend
  - Bäume neu







**Legende:**

	Linienführung neu/ Anpassung
	Linienführung alt
	Fahrbahn
	Mischverkehrsfläche
	Trottoir
	Chaussierte Fläche
	Grünfläche
	Bäume bestehend
	Bäume neu

Gemeindeverwaltung

Gemeindekanzlei

Gemeindehausplatz

Rest. Enzian

Post

Horw

Merkur

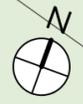
Hotel Rössli

Hans-Reinhard-Strasse

Birkenfeldweg

Kantonsstrasse

Kirchweg



14

15

16

17

1611

1041

2406

2451

2219

1611c

360

3019

1921

12

10

8

7

6

5

2

2a

2220

232a

232

9

1667

1665

1665a

4

3

3147

362

737

324

104

361

202

5

2218

1092

363

363

514

30

Ringstrasse

30

Ringstrasse

30

2541

2540

2539

2538

1663

726

226

742

2542

370

106

379

200

3242

119

1034

17

726

751

243

4

366

367

3128

377

3129

199

377

394

1782

392

387a

24

3

572

237

108

1

377

394

392

4.00

6.10

7.62

4.00

3.50

