

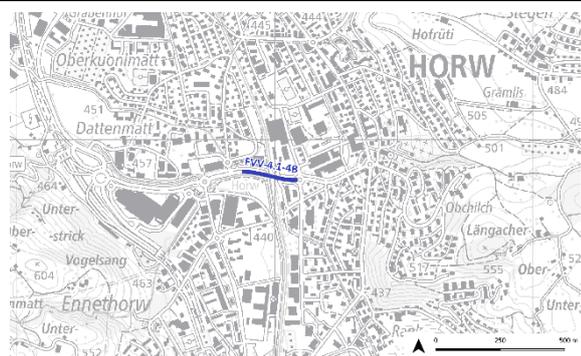
FVV-4.1

B-Horizont

K19a: Horw / Grenze Kriens, Kreisel Bahnhof - Kreisel Steinibach, Verbesserung Veloführung Ringstrasse
Unterführung

Kategorie: Langsamverkehr

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Kantonsstrasse K 19a (Ringstrasse) führt vom Kreisel Schlund (Autobahnanschluss Luzern-Horw) bis zum Kreisel Merkur im Zentrum von Horw. Sie quert dabei, als eine von wenigen Querungsstellen, das Bahntrasse der Zentralbahn (Unterführung Bahnhof). Sie bildet die zentrale Verkehrsachse im Vertiefungsgebiet V des Entwicklungskonzepts LuzernSüd. Der Radverkehr wird durchgehend auf einem strassenbegleitenden Rad-/Gehweg auf der Nordseite der Ringstrasse geführt. Im Bereich der Unterführung Bahnhof verläuft der Rad-/Gehweg in Hochlage neben der Fahrbahn (offene Ausführung).

Diese Radverkehrsführung genügt den künftigen Anforderungen nicht. Aufgrund der zentralen Lage in einem Entwicklungsgebiet wird ein starkes Wachstum des Fuss- und Radverkehrs erwartet, wodurch die Anzahl Konflikte zwischen MIV, Rad- und Fussverkehr deutlich zunehmen werden. Zudem widerspricht die Radverkehrsführung dem Grundsatz der Trennung von Fussgängern und Radfahrern im Siedlungsgebiet.

Im Richtplan Fuss- und Veloverkehr der Gemeinde Horw ist die Fuss- und Radwegverbindung entlang der Ringstrasse sowohl im Fusswegnetzplan als auch im Velonetzplan als Gefahrenstelle vermerkt. Ein Grund dafür ist der knappe Querschnitt der Personenunterführung und die gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs.

Mit dem Projekt werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung behindertengerechter Anlagen (Querungsstellen, Unterführungsrampen)

Beschrieb der Massnahme

Für den Bereich der Unterführung Bahnhof wird vorgeschlagen, die bestehende Unterführung mit einem zusätzlichen Einrichtungs-Rad-/Gehweg zu erweitern.

Machbarkeit

Die Machbarkeit einer zusätzlichen Rad-/Gehweg-Unterführung wurde in einer Machbarkeitsstudie aufgezeigt.

Zweckmässigkeit	
Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen	
WK1	Mit den Massnahmen wird das Netz für dem FVV optimiert.
WK2	Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.
WK3	Mit den Massnahmen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht insbesondere für den Langsamverkehr sowohl die objektive wie die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
WK4 Durch die Massnahmen wird die Verlagerung auf den Langsamverkehr gefördert	

Zuständigkeiten	
Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Horw, Kriens

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2023 - 2024
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtplan Fuss- und Veloverkehr Gemeinde Horw (Verfasser: SNZ Ingenieure und Planer AG, Entwurf, 08.10.2019) ▪ Sicherheitstechnisches Verkehrsgutachten: Personen- und Velounterführung Ringstrasse, Horw (Verfasser: VIAPLAN AG, Version 3.0, 05.12.2019) ▪ Machbarkeitsstudie Personenunterführung Ringstrasse, Horw (Verfasser: Emch+Berger WSB AG, Version 1.1, 11.02.2020) 	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2026
	Finanzierungsplan:	2027
	Baubeginn:	2028
	Inbetriebnahme:	2030
	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Weitere Planungsschritte:		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überarbeitung kantonales Radroutenkonzept ▪ Aufnahme ins Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen ▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) über die Ringstrasse vom Kreisel Steinibach bis Kreisel Merkur ▪ Vorprojekt ▪ Bauprojekt 		
Planungsstand: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)	Flächenbeanspruchung
<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	-
Umweltverträglichkeit	
<i>Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.</i>	

Kosten

Kosten	Finanzierung		
9'100'000 Franken exkl. MWSt.	Anteil Bund AP	35 %	Fr.
Genauigkeit: +/- 50 %	Anteil Kanton	55 %	Fr.
Stand: 2019	Anteil Region	%	Fr.
	Anteil Gemeinde(n)	10 %	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

Siehe «bisherige Planungsschritte»

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Bemerkungen / Hinweise
