

## **G E M E I N D E R A T**

### **Bericht und Antrag**

Nr. 1417  
vom 25. Februar 2010  
an Einwohnerrat von Horw  
betreffend Planungsbericht St. Niklausenstrasse,  
Abschnitt Post Kastanienbaum bis Utohorn

---

Sehr geehrte Frau Einwohnerratspräsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

#### **1 Ausgangslage**

Sie haben am 18. Oktober 2007 den Ausbau und die Neugestaltung der St. Niklausenstrasse, Abschnitt Post Kastanienbaum bis Utohorn, beschlossen. Für den Strassenbau wurde ein Kredit von Fr. 4'420'000.00 (inkl. MwSt), zuzüglich allfälliger Teuerung, bewilligt.

Vom 5. Mai bis 3. Juni 2008 wurde das Projekt öffentlich aufgelegt. Während der Planauflegungsfrist sind neun Einsprachen eingegangen. Bei vier Einsprachen konnte eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Bei fünf Einsprachen konnte keine Einigung erzielt werden.

Parallel zur Auflage und den Einspracheverhandlungen wurden die Verhandlungen über den Landerwerb geführt. Der Landerwerb konnte bis auf drei Parteien erfolgreich abgeschlossen werden. Zwei Einsprecher beantragten, ihre Ausfahrten normkonform zu bauen.

Bei den im Auflageprojekt vorgesehenen Einfahrten wurde der Sichtzonennachweis zum Teil nur unter Zuhilfenahme von Spiegeln erreicht. Solche Hilfsmittel sind nicht optimal und gewöhnungsbedürftig, aus unserer Sicht aber zweck- und verhältnismässig.

Das Bauprojekt wurde dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, (BUWD) Luzern zur Vorprüfung eingereicht. Die Stellungnahme des BUWD verlangte diverse kleinere Anpassungen, unter anderem schreibt das BUWD: "Vorbehalten bleiben aber neue Erkenntnisse, die sich insbesondere aus dem Auflage- und Einspracheverfahren ergeben können".

Nach zwei Einsprachen, die eine normkonforme Einfahrt verlangen, was in beiden Fällen auch Nachbargrundstücke betrifft, haben wir vom Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD, Rechtsdienst) versucht, Klärung in folgenden Punkten zu bekommen:

- ob die Anordnung von Spiegeln und einem allfällig verhängten Linksabbiegeverbot aus der Grundstückseinfahrt eine geeignete Massnahme darstellt, der erforderlichen Verkehrssicherheit genüge und somit genehmigungsfähig ist oder
- ob die Grundstückseinfahrten normgerecht projektiert und gebaut werden müssen, was aller Voraussicht nach ein Enteignungsverfahren auch gegen benachbarte Grundstücke nach sich ziehen würde.

Das BUWD schreibt in seiner Antwort, dass die beiden Einmündungen normgerecht ausgebaut werden müssen und dass ein Enteignungsrecht als nicht unverhältnismässig erscheint.

## **2 Projektanpassung**

Wir haben im Anschluss an die Antwort BUWD unsere Planer beauftragt, entsprechende Änderungen gegenüber dem Auflageprojekt zu skizzieren und eine grobe Kostenschätzung zu erstellen.

Die Anpassungen mit entsprechenden Kostenschätzungen liegen vor. Die grobe Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 20 % ergibt zusätzliche Kosten für eine normkonforme Gestaltung der zwei Einfahrten von rund Fr. 500'000.00.

In der Schätzung sind mögliche Entschädigungen für die Enteignungen sowie allfällige Minderwert- und Parteientschädigungen in der Höhe von ca. Fr. 100'000.00 bis Fr. 200'000.00, die von der Schätzungskommission zugesprochen werden, nicht enthalten.

Die Höhe der zusätzlichen Anpassungen von Fr. 500'000.00, ohne Entschädigung für Land- und allfällige Parteientschädigungen, würde den von Ihnen genehmigten Kredit überschreiten.

Das Festhalten an dem Auflageprojekt würde bedeuten, dass wir bei Ihnen einen Zusatzkredit von Fr. 500'000.00 beantragen müssten. Die Kosten einer allfälligen, von der Schätzungskommission zugesprochenen Entschädigung – Minderwert und Parteientschädigung – müssten als gebundener Aufwand abgerechnet werden.

### **Auszug aus der Gemeindeordnung**

#### **Art. 59, Zusatzkredite**

Reicht ein Sonderkredit nicht aus, ist dem Einwohnerrat rechtzeitig ein Zusatzkredit zu beantragen, ausgenommen in folgenden Fällen:

- a) Für teuerungsbedingten Mehraufwand und teuerungsbedingte Mehrausgaben.
- b) Für gebundenen Aufwand und gebundene Ausgaben.
- c) Für frei bestimmbaren nicht voraussehbaren Aufwand und frei bestimmbare nicht voraussehbare Ausgaben in Überschreitung eines Sonderkredites je bis zu 10 % der bewilligten Kreditsumme, jedoch höchstens bis zu 2 % des Ertrages der Gemeindesteuer.

## **3 Varianten zum Auflage-Projekt**

### **3.1 Geschwindigkeitsbegrenzung 40 km/h**

Eine streckenbezogene abweichende Innerortsgeschwindigkeit von Tempo 40 ist möglich, entschärft die Problematik bei den bergseitigen Ein- und Ausfahrten aber nicht. Tempo 40 vermag die Sichtzonen nicht wesentlich zu verbessern.

### **3.2 Gehweg auf die Bergseite verlegen**

Den Gehweg auf die Bergseite zu verlegen wäre theoretisch möglich, würde aber das Problem Sichtzonen auch nicht wesentlich verbessern. Zudem würden auf der Seeseite neue Probleme mit den Ein- und Ausfahrten geschaffen. Im Weiteren würde die Attraktivität des Gehweges gemindert, zudem müssten die Fussgänger zusätzliche Strassenquerungen in Kauf nehmen. Im Gebiet sind schon einige Unfälle mit Verletzungsfolgen im Zusammenhang mit Skatern passiert. Nachdem fahrzeugähnliche Geräte (Skater) auf dem Gehweg fahren müssten, würde eine Verschiebung des Gehweges auf die Bergseite das Unfallrisiko für Skater sowie Ein- und Ausfahrende aus den jeweiligen Einfahrten, verschärfen.

### **3.3 Tempo 30-Zone**

Aufgrund der sehr hohen Aufwendungen für einen normkonformen Ausbau der Ein- und Ausfahrten haben wir uns erlaubt, die bereits abgeschlossene Tempo 30-Diskussion nochmals aufzugreifen und Ihnen zu unterbreiten.

Eine Möglichkeit, auf die zusätzlichen Anpassungen bei den Einfahrten zu verzichten, wäre die Einführung einer Tempo 30-Zone im Abschnitt Post Kastanienbaum bis Sonnhaldenstrasse.

Gespräche diesbezüglich haben mit der Dienststelle Verkehr (vif), stattgefunden. Die Dienststelle unterstützt eine Tempo 30-Zone. Mit der Einführung Tempo 30 könnte auf die aufwändigen Anpassungen der Einfahrten sowie auf das Zurücksetzen der Stützmauern auf Nachbargrundstücke verzichtet werden. Die Einfahrten hätten bei einer Tempo 30-Zone normkonforme Sichtdreiecke, aber einen nicht normkonformen Rechtsabbieger. Die Dienststelle Verkehr (vif) bestätigt uns, dass das aus ihrer Sicht zumutbar respektive das aufwändige Zurücksetzen der Stützmauer nicht verhältnismässig sei. Im Weiteren sichert uns die Dienststelle Verkehr (vif) zu, dass sie diese Sicht auch bei einer Stellungnahme zuhanden des Verwaltungsgerichtes bestätigen würde.

Das Signal Tempo 30 Zone kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Dies hat sich bei den Autofahrern inzwischen etabliert. Untersuchungen der bfu (Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung) belegen die Wirksamkeit von Tempo 30-Zonen mit zurückgegangenen Unfallzahlen, insbesondere schwerer bis tödlicher Unfälle sowie einem Rückgang der Emissionen. Gemäss der bfu-Empfehlung Tempo 30-Zonen vom 30. Oktober 2006, ist je grösser eine Zone, desto grösser die Akzeptanz und der Einhaltegrad der signalisierten Höchstgeschwindigkeit. Somit können in grösseren Zonen unter Umständen mit weniger baulichen Massnahmen die angestrebten Ziele erreicht werden.

In der St. Niklausenstrasse sind die baulichen Massnahmen aus zwei Gründen notwendig. Zum einen, um die gewünschten Sichtverhältnisse zu erreichen und zum anderen, um den Vorgaben der bfu, die ab einer  $V_{85}^1 > 45$  km/h (in der St. Niklausenstrasse ermittelt 43.8 bis 49.3km/h) bauliche Massnahmen vorsieht, zu entsprechen. Des Weiteren sorgt die mehrere Strassenzüge umfassende Zonenanordnung eher für eine Verkehrsberuhigung.

Durch das frühzeitig angeordnete Tor Tempo 30-Zone, die Mittelinsel bei der Bushaltestelle sowie die vorgesehenen Längsparkfelder und Randinseln wird erreicht, dass im potenziell gefährlichen Bereich der Kurve sowie der Grundstückszufahrten der Parzellen Nrn. 2624 und 2617 bereits auf die gewünschte Geschwindigkeit reduziert wird.

### **3.4 Tempo 30 streckenbezogen**

Bei einer streckenbezogenen Temporeduktion wird lediglich ein Signal Tempo 30 gestellt. Im Gegensatz zu einer Tempo 30 Zone wird keine Torsituation geschaffen. Ein Gutachten wie in der Tempo 30 Zone muss nicht erstellt werden.

Auch bei der streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h können bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt werden. In diesem Fall sind sie ebenfalls zwingend notwendig, um den Verkehrsteilnehmenden zur Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeit zu bewegen. Akzeptanz und Einhaltegrad von zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten sinken mit der Kürze der Fahrstrecke. Die streckenbezogene Temporeduktion, aus Luzern kommend zur Sonnhaldenstrasse, hat eine noch kürzere Strecke für die Temporeduzierung zur Folge. In diesem Fall kommt erschwerend hinzu, dass aus Luzern kommend die Temporeduktion im steilsten Gefälle kurz vor dem Kurvenbereich beginnen würde. Dies kann zu einer langsameren Geschwindigkeitsreduzierung führen und hat einen längeren Anhalteweg zur Folge. Auch sind hiermit die ersten verkehrsberuhigenden Elemente erst kurz vor den Gefahrenstellen angeordnet. Somit besteht die Gefahr, dass die Fahrzeuge unter Umständen nicht rechtzeitig

---

<sup>1</sup> Die Geschwindigkeit  $v_{85}$  ist die Höchstgeschwindigkeit, die von 85 Prozent aller Fahrzeuge nicht überschritten wird. Sie ist eine wichtige Bezugsgrösse für die fahrdynamische Bemessung der Fahrbahn in der Straßen- und Verkehrsplanung. Die Geschwindigkeit  $v_{85}$  wird in der Regel dann über Geschwindigkeitsmessungen bestimmt, wenn die Abweichung der tatsächlichen gefahrenen Höchstgeschwindigkeit zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit signifikant zu groß ist.

vor den Gefahrenstellen hinter dem Kurvenbereich auf die gewünschte Geschwindigkeit reduziert haben bzw. rechtzeitig anhalten können.

## **4 Stellungnahmen / Standpunkte**

### **4.1 Anstösser**

Eine Informationsveranstaltung für die Anstösser fand am 4. Dezember 2009 statt. Den anwesenden Personen wurde das Projekt mit möglichen Lösungen bei einer Tempo 30-Zone vorgestellt. Von der Dienststelle Verkehr (vif) wurden Zweck und Bedeutung der Tempo 30-Zone erklärt. Die einzelnen Teilbereiche wurden anhand von Planausschnitten erläutert.

Einwände gegen die Tempo 30-Zone gab es aus dem Kreis der Anwesenden keine. Einige Anwesende sprachen sich für eine Verschiebung des Gehweges auf die Bergseite aus, um die Sichtverhältnisse zu verbessern und vor allem auch um die Gefahr durch die Skater und die Sicherheit für die Skater zu verbessern.

Im Gebiet sind schon einige Unfälle mit Verletzungsfolgen im Zusammenhang mit Skatern passiert. Im Weiteren wurden Massnahmen gefordert, die die Skater in diesem Strassenabschnitt abbremsen können. Nachdem die Dienststelle Verkehr (vif) erklärte, dass die Skater (fahrzeugähnliche Geräte) auf dem Gehweg fahren müssten, relativierte sich die Forderung nach dem Verlegen des Gehweges auf die Bergseite.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass an der Veranstaltung keine Voten gegen eine Tempo 30-Zone vorgebracht wurden. Einzelne Votanten begrüßten eine Einführung einer Tempo 30-Zone ausdrücklich. Die Verschiebung des Gehweges auf die Bergseite wurde durch die Erklärungen seitens der Dienststelle Verkehr (vif) relativiert.

### **4.2 Ortsverein**

Am 3. November 2009 durften wir eine Delegation des Vorstandes des Ortsvereins Kastanienbaum / St. Niklausen orientieren. Die Delegation war über die Absicht des Gemeinderates, auf einer Teilstrecke der St. Niklausenstrasse eine Tempo 30-Zone zu realisieren, nicht begeistert. Die Delegation argumentierte, die Sicherheit bei den Ausfahrten sei mit anderen Mitteln zu erreichen und finanzielle Überlegungen dürfen keine Rolle spielen; man habe dazumal im Zentrum auch nicht die günstigste Lösung umgesetzt.

Im Weiteren wurde vorgeschlagen, die Tempo 30-Zone zu verkürzen, eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h festzulegen oder den Gehweg auf die Bergseite zu verlegen. Eine Befragung der Mitglieder des Ortsvereins habe ein klares Votum gegen eine Tempo 30-Zone ergeben.

### **4.3 Verkehrsbetriebe Luzern AG**

Die Besprechung mit einem Vertreter der VBL sowie des Betreibers der Buslinie der Heggli AG fand am 2. Februar 2010 statt. Das Auflageprojekt sowie das überarbeitete Projekt mit einer Tempo 30-Zone wurde vorgestellt.

Die Verkehrsbetriebe Luzern AG können sich mit der Einführung einer Tempo 30-Zone im Bereich zwischen der Post Utohorn und der Sonnhaldenstrasse problemlos einverstanden erklären. Allfällige Befürchtungen auf eine schleichende Ausdehnung der Tempo 30-Zone auf der St. Niklausenstrasse konnten mit dem Hinweis entkräftet werden, dass weitere Tempo 30-Zonen im von Ihnen verabschiedeten Gesamtkonzept T30/T20 nicht enthalten sind. Auf Wunsch der VBL ist die geplante Rabatte auf der Höhe der Parzelle 1249/1024 überprüft und zu Gunsten des ÖV aus dem Projekt gestrichen worden. Für die Chauffeure sei das Befahren einer Tempo 30-Zone eher weniger stressig als mit Tempo 50 durch das Quartier zu fahren. Der Zeitverlust liege im Sekundenbereich.

## 5 Zusammenstellung der Vor- und Nachteile der Varianten

Die verschiedenen Varianten wurden mit + 3 bis - 3 bewertet. Die Kriterien wurden mit einem Faktor von 1 bis 3 gewichtet.

| Varianten zum Auflage-Projekt      | Massnahme                                                               | Vorteil                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Nachteil                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Kosten | Gewichtung             |            |            |                    |            |        |                     |                      |     |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------------------|------------|------------|--------------------|------------|--------|---------------------|----------------------|-----|
|                                    |                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |        | Realisierungszeitpunkt | Komfort ÖV | Komfort MV | Komfort Fussgänger | Sicherheit | Umwelt | Akzeptanz Anstösser | Akzeptanz Ortsverein |     |
|                                    |                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |        | 3                      | 2          | 1          | 1                  | 2          | 1      | 1                   | 1                    |     |
| Auflageprojekt                     | Tempo 50                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Akzeptanz bei Anstössern</li> <li>• Wunsch Ortsverein</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• aufwändige Anpassungen der Einfahrten sowie Zurücksetzen der Stützmauern auf Nachbargrundstücke</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | -3     | -2                     | 3          | 3          | 3                  | -2         | -2     | 2                   | 3                    |     |
|                                    |                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | -9     | -4                     | 3          | 3          | 6                  | -4         | -2     | 2                   | 3                    | -2  |
| Geschwindigkeitsbegrenzung 40 km/h | streckenbezogene abweichende Innerorts-geschwindigkeit Tempo 40 möglich | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Akzeptanz bei Anstössern</li> <li>• Geringe Kosten für Umsetzung der Massnahme</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichtzonen nicht wesentlich verbessert</li> <li>• aufwändiges Zurücksetzen von Stützmauern ist nach wie vor nötig</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | -3     | -2                     | 3          | 2          | 3                  | -1         | -1     | 2                   | 3                    |     |
|                                    |                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | -9     | -4                     | 3          | 2          | 6                  | -2         | -1     | 2                   | 3                    | 0   |
| Gehweg auf die Bergseite verlegen  | Gehwegverlegung auf die Bergseite möglich                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Akzeptanz bei Anstössern</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichtzonen nicht wesentlich verbessert</li> <li>• Aufwändiges Zurücksetzen von Stützmauern ist nach wie vor nötig</li> <li>• Seeseite: neue Probleme mit den Ein- und Ausfahrten</li> <li>• Attraktivität des Gehweges gemindert</li> <li>• zusätzliche Strassenquerung</li> <li>• Unfallrisiko für Skater</li> <li>• Umfangreiche Projektanpassung nötig</li> </ul>                                                                                                                                                                                                   | -3     | -3                     | 3          | 3          | -3                 | -1         | -2     | 3                   | 3                    |     |
|                                    |                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | -9     | -6                     | 3          | 3          | -6                 | -2         | -2     | 3                   | 3                    | -13 |
| Tempo-30-Zone                      | Gestaltete T30 Zone mit verkehrsberuhigenden Elementen                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Akzeptanz bei Anstössern</li> <li>• auf aufwändige Anpassungen der Einfahrten sowie auf das Zurücksetzen der Stützmauern auf Nachbargrundstücke kann verzichtet werden</li> <li>• Wirksamkeit Tempo-30-Zonen: Rückgang der Unfallzahlen, insbesondere schwerer bis tödlicher Unfälle</li> <li>• Rückgang der Emissionen</li> <li>• bauliche Massnahmen führen zu einer grösseren Akzeptanz und Einhaltegrad der signalisierten Höchstgeschwindigkeit</li> <li>• je grösser eine Zone, desto grösser die Akzeptanz und der Einhaltegrad der signalisierten Höchstgeschwindigkeit</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• T30 Zone nicht im Gesamtkonzept</li> <li>• Ablehnung des Ortsverein T30 Zone</li> <li>• bauliche Massnahmen (verkehrsberuhigende Elemente im Strassenraum)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 3      | 1                      | -3         | -3         | 3                  | 3          | 2      | 1                   | -3                   |     |
|                                    |                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 9      | 2                      | -3         | -3         | 6                  | 6          | 2      | 1                   | -3                   | 17  |
| Tempo 30 streckenbezogen           | Streckenbezogene Signalisation mit verkehrsberuhigenden Elementen       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Akzeptanz bei Anstössern</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Akzeptanz und Einhaltegrad von zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten sinken mit der Kürze der Fahrstrecke</li> <li>• Temporeduktion beginnt im steilsten Gefälle kurz vor dem Kurvenbereich</li> <li>• langsamere Geschwindigkeitsreduzierung hat einen längeren Anhalteweg zur Folge</li> <li>• bei erstellten verkehrsberuhigenden Elementen erst kurz vor den Gefahrenstellen besteht die Gefahr, dass die Fahrzeuge nicht rechtzeitig vor den Gefahrenstellen auf die gewünschte Geschwindigkeit herab gedrosselt haben bzw. rechtzeitig anhalten können</li> </ul> | 2      | 1                      | -2         | -2         | 3                  | -1         | 1      | 0                   | -1                   |     |
|                                    |                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 6      | 2                      | -2         | -2         | 6                  | -2         | 1      | 0                   | -1                   | 8   |

Aus der Zusammenstellung mit Gewichtung der Vor- und Nachteile geht die Variante Tempo 30-Zone als Bestvariante hervor.

## **6 Haltung des Gemeinderates**

Sie haben am 19. März 2009 den Bericht und Antrag Nr. 1392 Planungsbericht Gesamtkonzept Zonensignalisation Tempo 20/30 zur Kenntnis genommen. Im Planungsbericht ist der für eine Tempo 30-Zone in Frage kommende Abschnitt an der St. Niklausenstrasse nicht enthalten. In Abwägung der oben aufgeführten Argumente haben wir uns für eine Tempo 30-Zone auf einer Länge von ca. 460 m entschieden.

## **7 Weiteres Vorgehen**

Das weitere Vorgehen ist wie folgt:

- Kenntnisnahme des Planungsberichtes (Projektanpassung, Ausbau und Neugestaltung St. Niklausenstrasse, Abschnitt Post Kastanienbaum bis Utohorn) durch den Einwohnerrat
- Ausstecken Projektänderungen
- Auflage angepasstes Projekt mit Mitteilung an die Anstösser
- Entscheid: Projektbewilligung / Einsprachen
- Baubeschluss wenn keine Beschwerde

Im Falle einer Beschwerde ist folgendes Vorgehen vorgesehen:

- Mögliche Verwaltungsbeschwerde
- Gesuch: Entzug aufschiebende Wirkung
- Entscheid: Entzug aufschiebende Wirkung durch Verwaltungsgericht
- Baubeschluss, wenn Gesuch Entzug aufschiebende Wirkung stattgegeben

## **8 Antrag**

Wir beantragen Ihnen

- vom Planungsbericht St. Niklausenstrasse, Abschnitt Post Kastanienbaum bis Utohorn, Kenntnis zu nehmen.

Markus Hool  
Gemeindepräsident

Daniel Hunn  
Gemeindeschreiber

- Situation Projektanpassung T 30 Zone
- Situation Auflageprojekt mit diversen Anpassungen bei Ausfahrten

## **EINWOHNERRAT**

### **Beschluss**

- nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag Nr. 1417 des Gemeinderates vom 25. Februar 2010
  - gestützt auf den Antrag der Geschäftsprüfungs- sowie der Bau- und Verkehrskommission
  - in Anwendung von Art. 31 Abs. 1 Bst. f der Gemeindeordnung vom 25. November 2007
- 

Vom Planungsbericht St. Niklausenstrasse, Abschnitt Post Kastanienbaum bis Utohorn, wird Kenntnis genommen.

Horw, 25. März 2010

Irène Zingg-Vetter  
Einwohnerratspräsidentin

Daniel Hunn  
Gemeindeschreiber

Publiziert: